

А.В. Лоза

СРЕДИЗЕМНОМОРСКАЯ
ОДИССЕЯ
КАПИТАНА РАЗВОЗОВА



18+

Александр Витальевич Лоза

Средиземноморская одиссея капитана Развозова

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68938680

SelfPub; 2023

Аннотация

Книга посвящена героям русского военного парусного флота, отстаивавшим интересы России в русско-турецких войнах конца XVIII начала XIX веков в Средиземном море. Среди них капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов, капитан фрегата «Венус». Это было время расцвета русского военного парусного флота, когда Андреевский флаг развевался во многих морях, когда Архипелагская губерния в Эгейском и Ионическая губерния в Ионическом морях были явью, когда наши корабли и корабли греков-повстанцев громили и топили турецкие суда. Это было время русских каперов, имевших патенты, выданные графом Орловым, князем Потемкиным, адмиралами Ушаковым и Сенявиным на уничтожение вражеских судов...

Содержание

Историческая справка	22
Историческая справка	34
Историческая справка	53
Историческая справка	78
Историческая справка	92
Историческая правка	107
Историческая справка	117
Историческая справка	135
Историческая справка	141
Историческая справка	149
Историческая справка	160
Историческая справка	176
Историческая справка	200
Историческая справка	212
Историческая справка	216
Историческая справка	251
Историческая справка	307
Историческая справка	331
Историческая справка	341
Историческая справка	402
Историческая справка	416
Постскрипtum	444

Александр Лоза

Средиземноморская одиссея капитана Развозова

Введение. От автора

Для меня эта история началась много лет назад, когда я, тринадцатилетним мальчишкой, прочитал первый в своей жизни пиратский роман «Одиссея капитана Блада» Рафаэля Сабатини.

Это было потрясение: романтика парусов и рей, райские острова Карибского моря, честь, достоинство, любовь и приключения... Я заболел морем и кораблями, летящими на всех парусах...

Повзрослев, в середине 60-х годов, у туристских костров под гитару мы с упоением пели:

Пьем за яростных, за непокорных,

За презревших грошовый уют.

Вьется по ветру «Веселый Роджер»,

Люди Флинта песенку поют.

И в беде, и в радости, и в горе

Только чуточку прищурь глаза —

В флибустьерском дальнем синем море

Бригантина поднимает паруса.

Мне нравилась эта песня, как и другие – о романтике дальних странствий, о белых парусах, о подвигах отчаянно смелых капитанов.

Спустя много лет, став автором нескольких исторических романов о море и морях, я увлекся историей появления русских кораблей в Средиземном море в конце XVIII – начале XIX века, начиная со времен Екатерины II. Это было время расцвета русского военного парусного флота. Время, когда Андреевский флаг развевался во многих морях и океанах; когда Архипелагская губерния в Эгейском море и Ионическая губерния в Ионическом, были явью; когда наши корабли и корабли греков-повстанцев громили и топили турецкие суда; время русских каперов, имевших патенты, выданные графом Орловым, князем Потемкиным, адмиралами Ушаковым и Сенявиным на уничтожение вражеских торговых судов...

Из туманного далека возник образ моряков-каперов под Андреевским флагом, флибустьеров Средиземноморья.

Жизнь сложилась так, что мне довелось побывать в Средиземноморье, увидеть голубые прозрачные воды Эгейского, Ионического и Адриатического морей, посетить острова Родос, Кипр, Крит, Санторин, Мальту. Я дышал тем же средиземноморским бризом и видел те же средиземноморские пейзажи, что и русские моряки двести с лишним лет назад.

Пазл сложился. Захотелось узнать больше о русских эс-

кадрах в Средиземном море, и я начал работать в архивах...

Считается, что каперство прекратилось во второй половине XIX века после Парижской Морской декларации 1856 года, к которой присоединилось большинство стран. Это историческое окончание. Начался же морской разбой одновременно с появлением мореплавания и морской торговли. Многие прибрежные племена занимались грабежами торговых судов, ибо те плавали в основном вдоль берегов. Этим морских грабителей стали называть пираты, от греческого «пейратес» – разбойник.

Помимо пиратов – вооруженных авантюристов, захватывающих на свой страх и риск торговые суда, в свою очередь преследуемых военными кораблями всех стран и при захвате в плен рискующих быть повешенными на рее, были еще и каперы (от немецкого *kapern*), корсары (от французского *corsaire*), приватиры (от английского *privateer*), флибустьеры (от английского *freebooter*, вольный добытчик).

Все это были частные лица, любители приключений и наживы, грабившие торговые суда неприятеля, а часто и нейтральных стран, имея на это разрешение, как его называли – патент, от верховной власти государства, которому они нанялись служить.

Формально каперы должны были соблюдать все обычаи морской войны, и все захваченные суда («призы») доставлять в порты государства, выдавшего патент, где морской суд должен был рассмотреть правомерность захвата. Кроме это-

го, государство, выдавшее каперам патенты на ведение морского разбоя, а иначе и не скажешь, должно было брать с капера залог для выплаты компенсации пострадавшим в случае незаконных каперских действий. Но в реальности все эти процедуры во многом оставались на бумаге.

Морская романтика привлекала, и не одно поколение зачитывалось романами Стивенсона и Сабатини. Снимались и художественные фильмы. Только роман Стивенсона «Остров сокровищ» в нашей стране экранизировался трижды. Может быть, поэтому и повелось считать, что пираты были где-то там, в Карибском море, в Атлантике, и что Россия с ними не сталкивалась и морское пиратство было ей несвойственно.

В действительности это не так. Россия – морская держава, твердо стоящая на берегах Черного, Азовского, Каспийского, Балтийского морей, Северного Ледовитого и Тихого океанов. Ей ли не знать, что такое морское пиратство.

«Военная энциклопедия», выпущенная в Петрограде издательством И. Д. Сытина в 1911 году, в статье о пиратстве писала: «Пиратство – морской разбой, чинимый частными лицами, по частному почину и с корыстной целью, против чужой собственности». Эта же энциклопедия, кроме зарубежных пиратов, упоминала и отечественных: «Турки не без основания обвиняли Россию в поощрении морского разбоя Донских и Днепровских казаков...»

Действительно, как и в истории других морских держав, в

нашей истории было и морское и речное пиратство. Так сложилось, что в начале XVII века на юг России стекался разный беглый крепостной люд, военные дезертиры, преступники, спасавшиеся от правосудия. Они примыкали к казакам или создавали свои отряды, наводя ужас на купеческие суда в Черном, Азовском, Каспийском морях и в смежных с ними водных пространствах рек – Волги, Днепра, Дона, Урала.

Турция, Крымское ханство, Персия пытались обуздать этот разбой «воровской казачьей вольницы», но без особого успеха. И хотя в устьях рек воздвигались крепости, реки перегораживались толстыми цепями, создавалась береговая охрана, устраивались показательные казни пойманных казачьих «джентльменов удачи», морской разбой продолжался, что было связано в первую очередь с личной наживой, но со временем не это стало главным.

«Большая Советская энциклопедия», 3-е изд., 1967–1978 годов, т. 19, отмечая эту новую особенность, дала следующее определение пиратству: «Пиратство – морской разбой, в международном праве незаконный захват, ограбление и потопление торговых или иных гражданских судов, совершаемое в открытом море частновладельческими или государственными судами».

Здесь ключевое слово – государственными.

Император Петр I во время Северной войны Сенатским указом 1716 года выдал каперские патенты («паспорта») поручику Ладыженскому и подпоручику Берлогену, командо-

вавшими государственными кораблями – шнявами «Наталья» и «Диана», чтобы «каперить» шведские суда. Этим указом определялся и порядок раздела «призов» – шестьдесят два процента в пользу казны, остальное каперу.

Из этого явствует, что каперством решались вопросы не только финансовые, но и политико-экономические – лишая воюющую страну снабжения товарами и продовольствием, перевозимыми морем.

Малоизвестный факт, но Петра I интересовала не только Балтика, но и Индийский океан как путь торговли с Индией. Император решил использовать пиратов с острова Мадагаскар, после того как ему доложили, что их предводитель Каспар Вильгельм Морган (не путать с Генри Морганом. – А. Л.) ищет покровительства у европейских держав. Мадагаскарская вольница – Либерталия, «Страна свободы» – отличалась общностью имущества, обязательным трудом, свободой, братством и равенством каждого. Они располагали десятком судов с экипажем примерно в тысячу человек. Захватывая корабль, сохраняли жизнь экипажу и грабили не все, а только самое необходимое – продовольствие, оружие, ром. Первоначально Каспар Морган предложил свои услуги – а заодно и награбленные сокровища Швеции. Шведский король Карл XII согласился взять пиратов под свое покровительство, с назначением Моргана наместником шведской короны на Мадагаскаре, а пиратские сокровища должны были поступить в шведскую казну как правительственный за-

ем. Но Карла XII погиб, и эти планы не сбылись.

Петр I решил оказать Мадагаскарским пиратам покровительство на тех же условиях, что и шведы, и начал готовить в обстановке строжайшей секретности экспедицию на остров Мадагаскар. В конце 1723 года спешно подготовленная экспедиция вышла в море, но вынуждена была вернуться из-за сильной течи флагманского фрегата. Пока готовили новые корабли, Петр I заболел и умер.

После Петра I императрица Екатерина II продолжала выдавать патенты на каперскую деятельность, не отказываясь от каперской помощи греков в войне с Турцией. Она же создала комиссию по реализации имущества захваченных у противника судов.

Согласно писанным и неписанным морским законам капер, потопив торговое судно, обязан был взять к себе на борт команду и пассажиров, иначе его судно объявлялось пиратским, а командир и экипаж подлежали военному суду. К сожалению, очень быстро эти нормы морского права сделались анахронизмом.

Русские военные корабли и торговые суда до царствования Екатерины II не бывали в Средиземном море. Умная и дальновидная Екатерина, понимая, что рано или поздно придется воевать с Турцией, отправила в 1764 году в Средиземное море, откуда можно нанести удар по Османам, с разведкой под видом купеческого судна фрегат. И когда в сентябре 1768 года война между Турцией и Россией все-таки разрази-

лась, императрица снарядила и послала в Средиземное море уже эскадру. Затем еще несколько.

В 1774 году завершилась русско-турецкая война 1768–1774 годов. Наступило временное затишье в отношениях с Турцией. Однако в июне 1787 года началась новая русско-турецкая война. В октябре 1787-го по распоряжению Г. Потемкина стали выдавать каперские патенты, и к 1790 году на Черном море насчитывалось уже тридцать семь каперских судов с греческими командами. Эти суда называли «крейсерскими», и действовали они до окончания войны, то есть до 1791 года, когда был подписан Ясский мирный договор. Недолгое царствование Павла I и воцарение Александра I не изменили основ екатерининской политики России в Средиземном море. В 1805 году Россия, обеспокоенная французской экспансией на берегах Адриатики, послала в Средиземное море эскадру вице-адмирала Д. Н. Сенявина. Адмирал, поведя активные действия на коммуникациях турецкого флота в проливах, блокировал Дарданеллы, в чем немалую роль сыграли греческие и русские каперы, которым Д. Н. Сенявин выдавал патенты на уничтожение турецких торговых судов.

В архивных документах о боевых действиях по блокированию турецкого пролива Дарданеллы я обнаружил неоднократное упоминание фрегата с необычным названием «Венус». Я знал, что «Безрукой Венус» называли при Петре I привезенную Александром Меншиковым из Европы статую

Венеры Милосской. Действительно, по латыни «Venus» это Венера. В те времена называть небольшие корабли (фрегаты) именами античных богинь – Авроры, Дианы, Венеры – было в порядке вещей.

Я заинтересовался этим кораблем. Из архивных документов выяснил, что в период нахождения фрегата «Венус» в Средиземном море им командовал капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов, которому адмирал Д. Н. Сенявин предоставил самую широкую самостоятельность, предоставив несколько греческих каперских судов. Фрегат «Венус» нес крейсерскую (читай – каперскую) службу по блокированию пролива Дарданеллы. За это время «Венус» высаживал десанты, блокировал неприятельские крепости и порты, вел обстрел вражеских укреплений, вступал в бой с турецкими кораблями, задерживал турецкие торговые суда. В этих боях и проявил свои лучшие командирские качества капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов.

Уж не родственник ли этот капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов капитану первого ранга А. В. Развозову, командовавшему в 1917 году Минной дивизией, а затем в чине контр-адмирала – Балтийским флотом, где служил герой моей первой книги «Терновый венец офицера русского флота» лейтенант Садовинский, или это совпадение? – подумалось мне. Стало интересно узнать больше о капитан-лейтенанте Е. Ф. Развозове. Так я прикоснулся к боевой службе – «крейсерству» в Средиземном море в 1806–1807 годах фрегата «Ве-

нус» и судьбе его боевого командира, русского офицера, понимавшего толк в каперстве, капитан-лейтенанта Егора Федоровича Развозова. Недаром говорится, «история это не то, что пишут в учебниках, история это живые люди». А затем были годы архивных поисков.

Когда я начал писать эту книгу, за моими плечами были двадцать семь лет службы в Военно-морском флоте, из них семь лет на Севере на I и III флотилиях атомных подводных лодок, учеба в Военно-морской академии, ученая степень кандидата технических наук. Но я понял, что не имею права писать о парусном флоте, не разобравшись в парусном вооружении, рангоуте, бегучем и стоячем такелаже парусного судна. Да, у нас были шлюпочные занятия под парусами на шестивесельных ялах. Но, к сожалению, программой морской практики курсантов-подводников не предусматривались походы, как у курсантов мореходных училищ, на больших парусниках, таких как «Крузенштерн» или «Седов». А жаль.

И я засел за изучение корабельной архитектуры парусных судов XVIII–XIX веков, погрузившись в голландские, шведские и английские термины. Рангоут, бархоут, киль, кильсон, стрингер, флор, стеньга... Слова будто и похожие на известные, но имеющие другой смысл, например дельные вещи во все не обозначают чего-либо дельного в смысле деловом, а обозначают детали судового оборудования, такие как кнехты, киповые планки, иллюминаторы. Термины эти и им по-

добные составляют морской язык, без которого невозможно правдиво и, главное, точно описывать команды офицеров и действия матросов при маневрировании парусного судна и работе с парусами.

Наверное, я никогда не выплыл бы из этого моря неизвестных мне терминов, если бы не книга И. К. Сморгонского «Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения» 1936 года издания.

Пусть читатель простит меня, но при описании плавания парусных судов никак не обойтись без специальных морских терминов. В ряде случаев я объясняю тот или иной термин прямо в тексте, иногда делаю сноски, а часть привожу в словаре морских терминов в конце книги.

Понимаю, читать насыщенный морской терминологией текст довольно непросто, но без употребления названий снастей такелажа, без понимания, на какой мачте и на каких парусах «берутся рифы», в какой части корабля происходит то или иное событие, невозможно передать романтику парусов и рей, невозможно погрузиться в далекие времена российского парусного флота...

Морские хроники требуют строгой хронологической последовательности в изложении исторических событий. Определенный вымысел при этом допустим, но он должен реализовываться на основе исторических фактов и документов.

В книге за каждой фамилией и за каждым событием стоят

архивные документы: послужные списки, шканечные журналы кораблей, приказы и справки.

Создание книги было бы невозможно без помощи сотрудников архивов и библиотек:

- Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ);
- Государственного архива Российской Федерации;
- Российского государственного военного архива;
- Центральной военно-морской библиотеки;
- Государственной публичной библиотеки им. М. Е. Салтыкова-Щедрина.

Приношу им свою искреннюю благодарность.

Все фамилии, приведенные в книге, подлинные. Конечно, переживания, мысли, действия, приведшие к тому или иному поступку героев в тот или иной момент их жизни, следует принимать с поправкой «предположим», но результат этих действий зафиксирован самой историей в документах, и все приводимые в книге факты имели место.

В книге даты событий приведены по старому (юлианскому) календарю.

Глава 1. Архипелагская губерния

...Шторм бесновался! Огромные волны захлестывали палубу, их соленые обрывки швыряло в лицо, ураганный ветер сбивал дыхание. Небо – сплошные темные клубящиеся тучи... Фрегат «Кильдюин», круто валясь с борта на борт, штормовал в Бискайском заливе.

– Бизань и топсели долой! – перекрывая вой ветра, командовал с мостика капитан-лейтенант Развозов.

Матросы парусной вахты под завывание ветра и грохот волн работали у кофель-нагельных планок, где крепились почти все снасти от реев и парусов, что позволяло, подтягивая нужный брас и закрепляя конец узлом-восьмеркой, работать с бегучим такелажем – подвижными снастями, поднимая или убирая их, подтягивая паруса, уменьшая их площадь.

– Фор-марсель и грот-марсель на гитовы!

– Фор-брамсель и грот-брамсель долой! – гремели, усиленные рупором команды капитан-лейтенанта.

– Эй, там, какого черта! Живее! – подгонял матросов на фалах боцман, широко расставив ноги и цепко держась за леер.

Рангоут стонал и скрипел. Палубу накрыл очередной вспененный вал. Фрегат наклонился, резко рыскнул и сбился с курса. Двое рулевых, обвязанные штертами – веревочными тросами, чтобы не смыло за борт, еле удерживали штурвал, упираясь ногами в скользкую палубу. Во время шторма на штурвале несли вахту два человека.

– Рулевые! Крепче держать! – оглянулся командир.

– Есть, крепче держать! – в один голос последовал ответ.

Фрегат выровнялся и лег на курс. Находившихся на мостике вахтенных мотало из стороны в сторону. С их дождевиков потоками лилась вода.

– Фор-бом-брамсель долой!

– Грот-бом-брамсель долой! – распорядился Развозов, натянув капюшон дождевика поглубже, чтобы ветер с дождем меньше хлестали в лицо.

Матросы, привычно ослабив петли фалов, отдавали их, согласуя свои движения с работой товарищей, находившихся рядом, что в условиях бешеной качки было делом совсем не легким: скользкая палуба уходила из-под ног, дождь хлестал по лицу и рукам. В помощь работающей вахте послали вторую. Парусность наконец уменьшили.

Капитан-лейтенант с открытого мостика, а на парусных кораблях мостик открытый, для удобства наблюдения за парусами окинул взглядом мачты: часть парусов была уже свернута и подобрана к реям, часть зарифлена до половины. На бизани были убраны оба паруса. Несколько минут назад он дал об этом команду, чтобы ветром корабль не перевернуло. Такелаж гудел натянутой струной. «Кильдюин» рвал форштевнем тяжелые темные волны...

Шторм бушевал... Молодых матросов-рекрутов страшно мутило. Бывалые моряки советовали им есть селедку или жевать смоченные в уксусе сухари... Но зеленым, в прямом и переносном смысле, матросам, было не до этого. В страхе перед стихией они истово молились Николе Угоднику о спасении... Недаром говорится: «Кто на море не бывал, тот Богу не молился!»

Капитан-лейтенант Развозов продолжал командовать,

боцман репетовал команды, офицеры руководили людьми каждый у своей мачты, старший офицер – на палубе, матросы на головокружительной высоте вязали узлы, брали рифы, умудряясь при этом не сорваться в бушующие волны.

Шторм нарастал, но корабль был подготовлен «по-штурмовому».

Первая вахта осталась у парусов. Вторая спустилась на внутреннюю палубу. Чертовски уставшие матросы забирались в свои подвешенные между бимсами парусиновые койки и в тусклом свете раскачивающегося, как маятник, фонаря тут же засыпали, чтобы успеть отдохнуть до начала следующей вахты. Вахта, в три смены, на корабле длится четыре часа, и в сутки ее стоят дважды.

В четыре часа утра на «собачью вахту» на мостик явился вахтенный лейтенант, и командир капитан-лейтенант Развозов, сбросив дождевик и едва переступая от усталости, спустился к себе. В каюте все ходило ходуном. Лампа над столом раскачивалась, готовая разбиться вдребезги, ее свет будто живой судорожно скакал по каютным переборкам. Несмотря на это, каюта показалась необыкновенно теплой и уютной. Капитан-лейтенант расстегнул мундир, снял сапоги и прилег на койку, упираясь ногами, чтобы при очередном резком крене корабля не слететь с нее.

«Черт бы побрал этот Бискайский залив! – ругнулся Егор Федорович. – Как неожиданно налетел шторм!» Они шли в Средиземное море впервые, и хотя о крутом зимнем нраве

Бискайя были наслышаны, почувствовали его на собственной шкуре сразу же.

С тем, насколько сильны осенне-зимние шторма в Бискайском заливе, сто двадцать пять лет спустя столкнулись советские военморы в декабре 1929 года, когда линкор Рабоче-крестьянского Красного флота «Парижская коммуна», как тогда на революционный манер именовался линкор «Севастополь», при переходе с Балтики в Средиземное море получил тяжелые повреждения, попав в жесточайший шторм ураганной силы – ветер до двенадцати баллов, волны высотой до десяти метров и длиной в сотню метров, которые швыряли гигантский линкор, как щепку, при этом крен линкора достигал тридцати восьми градусов. Все шлюпки разбило. Линкор зарывался носом по первую башню. Под мощными ударами волн разрушило носовую надельку, часть фальшборта, половину волнолома и образовался прогиб стальной палубы в носовой части. Трудно вообразить шторм столь чудовищной силы.

Здесь, наверное, уместно сказать, что если уж стальное судно так повреждает шторм, что говорить о деревянных парусных судах, которые не обладают такой стойкостью перед силами дикой морской стихии, – бури, ураганы, шторма, шквалы, морские течения становятся для парусников труднопреодолимыми препятствиями, но моряки, ценой своего здоровья, а иногда и жизни, преодолевают их, пытаясь не сбиться с курса и победить в этой неравной борьбе. И сего-

дня парусники возвращаются с моря с разбитым рангоутом и поломанными мачтами, и сегодня колокол «Ллойда» звонит о тех, кто навечно остался в море...

Командир фрегата «Кильдюин» капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов мог, конечно, и не знать, что в Первую Архипелагскую экспедицию в конце октября 1769 года корабли адмирала Спиридова тоже попали в Бискайском заливе в жестокий шторм, в результате чего на корабле «Северный Орел» открылась сильная течь, а на бомбардирском корабле «Гром» были повреждены мачты, и корабли вынуждены были вернуться в Портсмут на ремонт и замену мачт.

Капитан-лейтенанту Развозову везло. Мачты его фрегата были целы, до самой последней стеньги. Лопались, правда, тросы и шкоты, но их быстро меняли. Везение, как известно, удел храбрецов и умельцев. Егор Федорович Развозов таким и был.

...Долгая изматывающая штормовая ночь закончилась. На рассвете шторм ушел к берегам Португалии. Ветер стих, уменьшились гребни волн, волны стали длинными и пологими. Дул ровный северо-западный ветер. Матросы вновь выпустили паруса, и фрегат «Кильдюин» продолжал свой путь. Команда под руководством боцмана и под наблюдением вахтенного лейтенанта приводила в порядок палубу, обтягивала бегучий и стоячий такелаж, раздерганный свирепым штормом. Матросы заканчивали приборку. Море вокруг корабля шумело бесконечными волнами, да облачное серое небо

простиралось до горизонта...

В каюте капитан-лейтенант Развозов склонился над картой. Шторм разбросал корабли эскадры, но Развозов знал: точка их сбора – Гибралтар. Выйдя из Кронштадта 10 сентября 1805 года, корабли вице-адмирала Сенявина «Москва», «Святой Петр», «Ярослав», «Селафаил», «Уриил» и фрегат «Кильдюин» за два с половиной месяца прошли по маршруту: Кронштадт – Ревель – Копенгаген – Портсмут – Плимут. Впереди Гибралтар, затем острова Сардиния с заходом в порт Кальяри, Сицилия со стоянкой в Мессине и затем цель их похода – остров Корфу.

«Да, – вздохнул капитан-лейтенант Развозов, – переход выдался трудный. Осенние шторма на Балтике и в Северном море не подарок, но этот шторм в Бискайском заливе стал серьезным испытанием». Его мысли перенеслись к кораблю и экипажу... Матросы работали сплоченно, офицеры – молодцы, да и корабль не подвел. Как говорится, ладно скроен и крепко сшит.

Историческая справка

История фрегата «Кильдюин», как пишет С. Аксентьев в очерке «Острова и корабли», началась 19 мая 1798 года, когда на Соломбальской верфи в Архангельске был спущен на воду вооруженный двадцатью четырьмя пушками военный транспорт, наименованный по старинному названию острова Кильдин – Кильдюин. Остров этот угрюмой громадой возвышается на выходе из Кольского залива в Баренцево море, на перекрестке главных морских дорог: на запад – в Скандинавию и Европу, на восток – в Белое море, Архангельск и далее на Камчатку.

Строил «Кильдюин» известный архангельский корабельный мастер Курочкин, и хотя транспорт был не столь красивой наружности, но имел все добрые качества военного корабля. Первым командиром «Кильдюина» был бывалый моряк капитан второго ранга Д. Д. Креницын. Транспорт перевозил грузы, продовольствие и людей по Белому морю.

В 1803 году поступило приказание перегнать «Кильдюин» в Кронштадт. На переходе транспортом командовал капитан-лейтенант М. Г. Степовой. По прибытию на Балтику он передал «Кильдюин» капитан-лейтенанту Н. С. Головину.

До 1805 года вооруженный транспорт «Кильдюин» занимался перевозкой военных грузов между Кронштадтом и Ревелем, а затем был поставлен в док и переоборудован во фре-

гат. На нем усилили вооружение. К имевшимся двадцати четырьмя двенадцатифунтовыми орудиями на шканцах дополнительно установили восемь шестифунтовых пушек и увеличили экипаж до двухсот двадцати человек.

После переоборудования транспорта «Кильдюин» в легкий фрегат командиром на него был назначен Георгиевский кавалер капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов.

То, что Е. Ф. Развозов был командиром фрегата «Кильдюин», я узнал из его послужного списка.

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

командира тридцать седьмого корабельного экипажа флота

капитана II ранга РАЗВОЗОВА

сентябрь 2-го дня 1810 года

Флота капитан II ранга Егор Федоров сын Развозов

Во время продолжения службы когда и где в кампании на море был, на каких кораблях:

на катере «Меркурий» – командующий

на фрегате «Кильдюин» – командующий

Егор Развозов

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 1. Д. 90. Л. 176–178)

Старшим офицером на фрегате «Кильдюин» у Развозова был лейтенант Иван Николаевич Бутаков.

Род Бутаковых на флоте известный, но именно Иван Николаевич стал основателем морской династии Бутаковых. Четверо из пяти его сыновей дослужились в русском флоте

до адмиральских чинов. Иван Николаевич Бутаков родился 24 июня 1776 года в дворянской семье в Костромской губернии. Закончил Морской корпус и в 1792 году произведен в мичманы. Служил на корабле «Европа», в 1797 году произведен в лейтенанты флота. В 1800–1804 годах служил на кораблях Балтийского флота, а в 1805 году был назначен старшим офицером на «Кильдюин».

Старший офицер – хозяин сложного корабельного хозяйства. Он является прямым начальником всего личного состава. Его забота – чистота и порядок на корабле и, главное, выучка молодых матросов. Старший офицер должен быть крайне придирчив, особенно к нижним чинам, потому что отвечает за подготовку корабля к походу и бою.

В случае гибели командира старший офицер исполняет должность командира. Старший офицер первым среди равных по званию офицеров может занять должность командира корабля при наличии вакансии.

Забегая вперед, скажу, что лейтенант И. Н. Бутаков спустя несколько месяцев будет назначен командиром брига «Летун».

«Много пришлось потрудиться, – вспоминал Егор Федорович Развозов, – чтобы сколотить людей и превратить моряков транспорта в боевой, сплоченный экипаж. Сколько пришлось тренировать команду “скорому и расторопному обращению с парусами”, сколько обучать канониров “пушечной экзерциции”, сколько сил было потрачено на обучение

нижних чинов и офицеров искусству маневрирования».

Е. Ф. Развозов пришел на «Кильдюин» немолодым офицером. К моменту вступления в командование фрегатом он успешно провел восемнадцать морских кампаний и имел ордена Святой Анны третьей степени «За храбрость» и Святого Георгия четвертого класса.

Отправка эскадры в дальний заграничный поход дело сложное и хлопотное... Сколько усилий приложил лично он и его офицеры, вспоминал капитан-лейтенант Развозов, чтобы подготовить корабль, сколько было нервозности, чтобы преодолеть бюрократическую волокиту и неповоротливость флотских чиновников, хотя на словах все понимали, что необходимо спешить, «дабы не упустить удобного времени», – приближалась осень, а вместе с ней осенние шторма, угрожавшие повредить корабли.

Но когда в Кронштадт пришел приказ об отправке кораблей в Средиземное море, выяснилось, что многие из них не обеспечены парусами, такелажем, а некоторые даже артиллерией.

Управляющий исполнительной экспедицией Адмиралтейств-коллегии докладывал, что такелаж на корабли Сенявина будет готов не ранее чем через два месяца, ибо заказ на мелкий такелаж передан «вольной фабрике» Кука, да и казенный завод не может изготовить остальное раньше этого срока. Положение казалось безвыходным, но командующий эскадрой Дмитрий Николаевич Сенявин, понимая, что сры-

ваются сроки выхода в море, приказал ежедневно посылать пятьдесят матросов, знакомых с шитьем парусов, в порт и двадцать матросов – в помощь на канатную фабрику.

Этот приказ Сенявина от 31 июля 1805 года сохранился в Российском государственном архиве Военно-морского флота, и он гласил:

«Господам командующим вверенной мне дивизии предписываю сколько возможно брать матрозов знающих шить, коих отослать немедленно при реестрах в парусную мастерскую».

(РГА ВМФ Ф. 194. Оп. 1. Д. 1. Л. 1)

Другой приказ Сенявина от 1 августа 1805 года предписывал:

«Господин Кук хозяин здешнего партикулярного завода обязался сделать разного такелажа до двух тысяч пуд с тем, чтобы даваемы ему были рабочие люди... И для той работы благоволят господа командующие посылать к нему ежедневно лучших матрозов с кораблей Ярослава, Москвы и с Петра по семи человек, да к надсматриванию за ними ундер афисера с корабля Москвы».

(РГА ВМФ Ф. 194. Оп. 1. Д. 1. Л. 2)

Кроме того, Сенявин принял решение часть парусов первого и второго комплектов взять подержанными, а весь третий комплект сшить своими силами в пути. Благодаря этому удалось сократить сроки окончания работ с двух месяцев до четырнадцати дней.

После принятия экстренных мер Сенявин докладывал командованию, что «к 20 августа такелаж будет принят кораблями, а не позднее 22 августа будут готовы паруса».

Получив распоряжение шить третий комплект парусов в пути, капитан-лейтенант Развозов озаботился тем, чтобы у него в команде были матросы, умеющие шить паруса.

Хотя несвоевременная доставка на корабли парусов и такелажа были главным тормозом при подготовке к плаванию, было много и других затруднений. Так, свечи, поставленные на корабли, плавилась при теплой погоде, и от них пришлось отказаться; то же самое и пыжи из пакли, а нужны были из овчины, чтобы полностью при выстреле сгорали, и не приходилось их в бою из стволов выковыривать. Пыжи из пакли пришлось менять, как и банники из щетины, которые тоже пришлось менять на овчинные, чтобы не столь быстро в ствольных каналах трепались; брандспойты были «неблагонадежны»; кузницы, необходимые для ремонтных работ на кораблях, не отпускались.

Капитан-лейтенант Развозов лично столкнулся с тем, что в «ведомостях припасов», которые надлежало погрузить на «Кильдюин», было перечислено вдвое больше грузов, чем мог вместить его фрегат! Пришлось решать вопрос с кронштадтским портовым начальством, распределяя часть припасов по другим кораблям. Все трюмы «Кильдюина» были загружены запасными мачтами, стенгами, реями, ружьями, амундией и медикаментами. «Все это безобразия произо-

шло, – понимал Развозов, – из-за того, что чиновник по хозяйственной части на дивизию так и не был назначен».

10 августа Сенявин приказал командирам кораблей:

«Всех без изъятия нижних чинов и служителей вымыть в бане, а с завтрашнего

числа как афицерский так и служительский экипаж перебраться на корабль».

(РГА ВМФ Ф. 194. Оп. 1. Д. 1. Л. 4)

Перед тем как корабли готовы были выйти на рейд, главный командир Кронштадтского порта адмирал П. И. Ханьков приказал провести медицинское освидетельствование нижних чинов, которое выявило большое число матросов, больных опасными болезнями – «венерической ломотой», «венерической чесоткой», цингой, «падучей болезнью». Пришлось срочно заменять «неспособных к вояжу» и заново укомплектовывать матросами команды кораблей.

Несмотря на все затруднения, приготовления были закончены в срок, который утвердил Сенявин, – 23 августа. Но тут оказалось, что не готовы документы командования флота, без которых дивизия не могла уйти из русских вод. Вот почему только в начале сентября 1805 года корабли дивизии вице-адмирала Д. Н. Сенявина вышли из Кронштадта.

Перед этим контр-адмирал Д. Н. Сенявин, произведенный 16 августа 1805 года в вице-адмиралы, был назначен главнокомандующим морскими и сухопутными силами, находившимися на Средиземном море. А 25 августа состоялся

смотр уходящей эскадре государем императором Александром I. Гребной катер, на котором был государь, шел мимо кораблей. Матросы, расставленные по реям и мачтам, кричали «Ура!», а корабли приветствовали государя пушечной пальбой. Государь император, в изъявлении своего благоволения, пожаловал господ офицеров и «морских служителей» полугодовым жалованием.

31 августа последовал секретный рескрипт императора Александра I на имя вице-адмирала Сенявина:

«Секретно. Господину вице-адмиралу Сенявину

Приняв Республику Семи Соединенных Островов под особенное покровительство мое... почел и за нужное, при настоящем положении дел Европы, усугубить средства к обеспечению ее пределов. Поелику же республика сия по приморскому местоположению своему не может надежнее ограждаема быть как единственно, так сказать, под щитом морских сил и военных действия оных, то по сему уважению повелел я отправить туда дивизию, состоящую из пяти кораблей и одного фрегата, и тем ускорить ныне там пребывающее морское ополчение на нее.

Вверяю все сии военные, как морские, так и сухопутные силы вашему главному начальству для руководства вашего признал я за нужное снабдить вас следующими предписаниями: Снявшись с якоря и следуя по пути, вам предлежащему, употребите все меры, морским искусством преподаваемые и от благоразумной и опытной предусмотрительности

зависящие, к безопасности плавания вашего и к поспешному достижению в Корфу...»

В полдень 10 сентября 1805 года корабль «Ярослав», на котором держал свой флаг вице-адмирал Д. Н. Сенявин, снялся с якоря, и за ним последовали «Святой Петр», «Москва», «Селафаил», «Уриил» и фрегат «Кильдюин». Помимо собственных команд, на кораблях шли офицеры и матросы, предназначенные для комплектования команд легких судов, во главе с капитан-лейтенантом Сульменевым. Вместе с ними шли начальствующие лица будущей портовой администрации Корфу: главный контролер капитан II ранга Шельтинг, хозяйственник капитан-лейтенант Лисянский, обер-аудитор Черепанов и их помощники.

Так началась Вторая Архипелагская экспедиция русского флота.

Капитан-лейтенант Развозов находился на мостике. Он любил эти минуты, когда вся команда фрегата была в движении, в работе. Сколько раз за время службы приходилось ему переживать такие минуты, и всегда в нем пробивалось радостное желание быстрее выйти в море.

Как вспоминал о начале похода Развозов, тихий переменный ветер удерживал эскадру весь день в виду Кронштадта. Тогда ему еще подумалось: «Не хотят русские воды отпускать корабли в столь далекое плавание». Но перед заходом солнца подул попутный ветер с веста, и эскадра двинулась в путь. По старому морскому обычаю судовые коки выбрасы-

вали с наветренного борта в море свои поварские колпаки – на удачу!

Попутный ветер усилился. Корабли шли, имея до восьми узлов. Рваные облака плыли над мачтами фрегата. Луна то появлялась в разрыве облаков, освещая море, то исчезала, погружая все во тьму. Ночью отстаивались между Наргеном и Сурупским маяком. Утром корабли зашли в Ревель, взяли на борт пятьсот морских солдат, догнавшего здесь эскадру надворного советника Сивере, командированного к эскадре Министерством иностранных дел для сношений с правительствами и послами, и, пополнив запасы свежей пресной воды, покинули гостеприимный ревельский рейд.

Весь следующий день дул попутный ветер. Ветер дул постоянно, и 20 сентября прошли остров Готланд. 21-го были уже у Борнхольма, но неожиданно ветер переменялся, сделался противным, и так продолжалось до 30 сентября. Корабли вынуждены были стать на якорь у самого Копенгагена. 3 октября эскадра при юго-восточном ветре снялась с якоря и оставила датские воды.

7 октября показались берега Англии. На рассвете 9 октября корабли прибыли в Портсмут... Во время стоянки в Англии вице-адмирал Сенявин приобрел два легких брига, которым присвоили наименования «Феникс» и «Аргус». Кроме судов были куплены «машины для очищения воздуха», «машины для очищения воды» и хозяйственные принадлежности – свечи, уголь, дрова, а для питья служителей коман-

дующий приказал купить «пива на каждый корабль по 10, а на фрегат 3 тонны».

3 декабря 1805 года при свежем северо-восточном ветре эскадра вице-адмирала Сенявина покинула английские берега. Ветер крепчал, и седая пена валов покрыла всю водную поверхность. Поравнявшись с мысом Лизард на «Кильдюине» отпустили лоцмана, штурман по пеленгам на мыс утвердил место на карте, и, перестроившись, заняли свое место в походном строю эскадры. За мысом резко ударил в лицо холодный ветер. Быстрому ходу фрегата способствовал крепкий норд-ост. Ветер на палубе пронизывал насквозь. Вахтенные кутались в брезентовые дождевики. По небу бежали рваные темные тучи. Волнение усилилось. Скрипели мачты, трещал корпус, беспрестанно хлопали над головой паруса. Эскадра вышла в Открытый океан...

...Наконец, Бискайский залив остался за кормой. Фрегат «Кильдюин» держал курс на Гибралтар. Переход Атлантическим океаном был нелегким для моряков, особенно для тех, кто впервые вышел в море. На «Кильдюине» таких матросов было немало. Но все выдержали и шторм, и океанскую зыбь. Несмотря на то что из-за нераспорядительности Адмиралтейств-коллегии переход кораблей осуществлялся в неблагоприятные для плавания зимние месяцы, моряки с честью вышли из всех испытаний и прошли путь от Портсмута до Гибралтара за десять суток.

Эскадра под командованием вице-адмирала Д. Н. Сеня-

вина шла в Средиземное море для защиты Ионической республики, расположенной на Ионических островах, и недопущения усиления военного и политического влияния наполеоновской Франции на берегах Адриатического моря.

Историческая справка

Ионические острова были заселены греками в глубокой древности. За многие века их захватывали и турки, и итальянцы. В течение трех столетий острова удерживались Венецианской республикой, затем попали под французскую оккупацию.

К группе Ионических островов относятся крупные острова: Корфу (в древности Керкира), Паксос, Левкада (Санта-Мавра, в древности Леука), Феаки (в древности Итака), Закинф (Занте), Кефалиния, Китира (Цериго) и девятнадцать более мелких островов. Из этих островов Корфу имел наибольшее значение и издревле считался ключом к Адриатическому морю и воротами на Балканский полуостров. Климат в этих местах весьма мягкий. Хотя почва и плодородна, острова, покрытые известковыми горами безлесны, в связи с недостатком воды.

Ионическая Республика, или, как ее называли в народе, «Республика Семи Островов», была создана в 1800 году, после изгнания французов адмиралом Ф. Ф. Ушаковым, когда была подписана русско-турецкая конвенция об образовании Ионической Республики под номинальным протекторатом Турции. Россия приняла покровительство над новой республикой и гарантировала целостность ее владений и сохранность конституции.

Российская империя была обеспокоена французской экспансией в Европе. Не ограничиваясь захватом итальянских территорий и острова Мальты, французы предприняли поход в Египет, пытались распространить свое владычество и на Ионические острова.

В связи с этим, императора Александра I волновало будущее Ионической Республики, после ухода от Корфу в 1800 году главных военно-морских сил адмирала Ф. Ф. Ушакова.

В 1804 году Александр I принял решение отправить на Корфу отряд кораблей под командованием капитан-командора А. С. Грейга. В императорском рескрипте от 2 октября 1804 года говорилось:

«Предмет пребывания в Корфу сей дивизии состоит в том, чтобы по всей возможности содействовать к безопасности и благу жителей республики Семи Соединенных Островов».

(РГА ВМФ Ф. 166. Оп. 1. Д. 545. Л. 61)

В октябре 1804 года отряд А. С. Грейга в составе кораблей «Ретвизан» – командир капитан-лейтенант Ф. Селиванов, «Святая Елена» – командир капитан I ранга И. Быченский и двух фрегатов: «Венус» – командир капитан I ранга Р. Эльфинстон и «Автроил» – командир капитан-лейтенант Н. Баскаков вышел из Кронштадта. Вместе с ними шли на Корфу для выполнения судоремонтных работ корабельный мастер И. Разумов, плотники, десятники, столяры, кузнецы, мачтовые и другие мастера.

11 января 1805 года отряд А. С. Грейга благополучно прибыл на Корфу. Его прибытие упрочило господство русских в этом регионе. Вот как писал об этом историк флота лейтенант Н. Каллисов: «В республике Семи Островов снова водворилась, таким образом, русская сила, и наше господство было теперь безраздельным: ни турецкого флота, ни турецких сухопутных сил на островах не было».

30 марта 1805 года Россия заключила с Англией союзный договор, к которому присоединились Швеция, Дания, Австрия и Королевство обеих Сицилий, в связи с возникшей серьезной угрозой французского проникновения на Балканский полуостров и в Средиземноморье, в район проливов Босфор и Дарданеллы. Император Александр I приказал в подкрепление отряду А. С. Грейга отправить на Корфу дополнительную эскадру под началом вице-адмирала Д. Н. Сенявина.

Когда в сентябре 1805 года эскадра вице-адмирала Сенявина покинула родные берега, сам Дмитрий Николаевич, конечно, не предполагал, что экспедиция эта станет главным делом его жизни и выдвинет в число величайших флотоводцев России.

Командир фрегата «Кильдюин» капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов знал, что впервые российские военные корабли в составе Первой Архипелагской эскадры пришли в Средиземное море тридцать пять лет назад в 1770 году, что в знаменитом Чесменском сражении они наголову разгромили ту-

рецкий флот, что после этой славной победы оставались в Восточном Средиземноморье еще четыре года.

А началось все в сентябре 1768 года, когда турецкий султан, «тень Аллаха на земле» и духовный глава всех мусульман, Мустафа III под давлением Франции и при поддержке других государств, стремясь не допустить Россию к Черному морю, воспользовался незначительным пограничным инцидентом – нападением гайдамаков (малороссийских повстанцев) на турецкую деревушку Гапту в Подолии, объявил России войну, но войну не обычную, а священную – «джихад», вошедшую в историю как Русско-турецкая война 1768–1774 годов.

Екатерину II не пугало объявление Турцией войны. Она считала, что эта война даст возможность достигнуть важных для России целей. Уже весной следующего 1769 года российские войска заняли крепости Азов и Таганрог, что дало выход к устью Дона, где река впадает в Азовское море. Следом заняли Керчь, в том месте, где Азовское море соединяется с Черным, тем самым обеспечив себе выход к Черному морю. Войска генерала Румянцева заняли всю Молдавию и большую часть Валахии в верхней части Дуная.

С первого месяца войны императрица искала возможность использовать против турок свой флот. Не зря же она с самого начала правления восстанавливала его: ремонтировала старые корабли и строила новые. Екатерина желала, чтобы флот приносил пользу. На одном из заседаний Военного со-

вета Григорий Орлов выступил с особым мнением: «Не нужно ли послать под видом вояжа в Средиземное море несколько судов, а оттуда учинить диверсию неприятелю». Екатерине эта мысль понравилась – она задумалась. План вырисовывался дерзкий – послать часть русского флота буквально на другую сторону Европейского континента, на границу с океаном. При этом эскадра должна была выйти из Балтики, пересечь Северное море, затем – Ла-Манш, пройти вдоль берегов Франции, Испании, Португалии, миновать Гибралтарский пролив и войти в западную часть Средиземного моря, достигнуть Эгейского моря, после чего ударить турок в мягкое подбрюшье – Восточное Средиземноморье, где турки уже лет триста чувствовали себя полновластными хозяевами. Грандиозная задача!

В результате Государственный Совет Российской империи принял решение направить в Средиземное море эскадру кораблей под командованием адмирала Г. А. Спиридова с целью отвлечения части сухопутных и морских сил противника с дунайского и крымского направлений и нанесения Турции удара с тыла.

В ноябре был объявлен Манифест императрицы Екатерины II «О начатии войны с Оттоманскою Портою».

Сразу же начались приготовления к переходу Первой Средиземноморской эскадры к далеким греческим берегам. Русский флот раньше не совершал таких походов. У моряков не было опыта плавания в южных морях, поэтому команди-

ры кораблей и офицеры выматывались до предела, заготавливая провиант, принимая артиллерийские припасы, обучая новобранцев-рекрутов, руководя дополнительной обшивкой корабельных корпусов для защиты от червя-древоточца, в спешке готовясь к небывалому для российского флота морскому походу.

К лету следующего 1769 года эскадра адмирала Г. А. Спиридова в составе семи линейных кораблей, фрегата, бомбардирского корабля и вспомогательных судов, всего восемнадцать вымпелов, была готова и 18 июля начала свой путь в Средиземное море для оказания помощи балканским народам в национально-освободительной борьбе против турецкого ига. Так началась Первая Архипелагская экспедиция, как ее тогда называли «Архипелажная экспедиция».

Цель экспедиции в Архипелаг была очень точно сформулирована: «Ее Императорское Величество, желая, по возможности, усилить военные действия против турок, для скорейшего окончания войны вознамерилась послать военный флот в Архипелаг и Левант.

Цель экспедиции заключалась в том, чтоб произвести диверсию в этих местах и беспокоить турок в той части их владений, где они менее всего могли опасаться нападения, по причине затруднений, с каким должно быть сопряжено отправление вооруженной силы от самых крайних пределов Балтики в моря, столь отдаленные».

В инструкции Екатерины II адмиралу Г. Спиридову гово-

рилось: «Поелику главная всему нашему плану цель состоит в поднятии против Турков всех подвластных им народов, первым предметом есть и всегда должны пребывать сухопутные операции графа Орлова». И далее: «Вы, пожалуйста, доведите морскую пехоту и артиллерию до места. Дальше они поднимут антитурецкий пожар и справятся сами. А ваше дело – парализовать турецкую торговлю и поломать басурманам коммуникации».

Европейские морские авторитеты с определенным скепсисом относились к этой экспедиции, указывая на неблагоприятное состояние русских кораблей, на отсутствие пунктов базирования, на незнакомство офицеров эскадры с театром боевых действий и предрекали провал экспедиции.

Конечно, ведение русскими кораблями боевых действий против турецкого флота в Эгейском море в отрыве от своих баз со стороны выглядело настоящей авантюрой. Ведь если нет мест базирования кораблей, значит – нет мест для ремонта, неоткуда брать провиант, негде лечить раненых и больных. Поэтому вопрос о местах базирования наших кораблей являлся крайне важным, но для того и посылались на разведку в 1764 году в Средиземноморье фрегат «Надежда Благосполучия», чтобы найти эти места и договориться с греками о стоянке наших кораблей.

Сегодня, как и двести пятьдесят лет назад, вопрос базирования соединений боевых кораблей российского ВМФ в Средиземном море стоит остро. Благодаря дипломатиче-

ским усилиям наши ракетные корабли и подводные лодки базируются в средиземноморском порту Тартус на побережье дружественной нам Сирии, борющейся с международной террористической организацией ИГИЛ. В этой борьбе решающую роль играет военная помощь нашей страны.

Императрица Екатерина II, предлагая военную помощь грекам, учитывала их ненависть к турецким поработителям и рассчитывала на греческих повстанцев, на их присоединение к России в войне с Турцией, ибо греческий народ томился под османским игом с XV века и был полон желанием поквитаться со своими угнетателями. Греки периодически восставали против османов. Были даже районы и особенно острова, которые вообще не признавали над собой власти турок.

Греческие повстанцы, действуя не только на суше, но и на море, создали на островах Эгейского моря десятки больших и малых баз, что и выяснилось в ходе разведывательного плавания фрегата «Надежда Благополучия». Поэтому шла эскадра адмирала Г. А. Спиридова в этой непростой обстановке туда, где подавляющее большинство населения составляли православные греки.

Но не только отсутствие мест базирования кораблей делали Архипелагскую экспедицию очень рискованной. Второй проблемой было состояние самого русского флота, его кораблей, знания и опыта его офицеров. Известный историк, автор «Краткой истории русского флота» генерал корпуса флотских штурманов Ф. Ф. Веселаго писал, что в 60-х годах

XVIII века «построение судов, их морское и боевое вооружение... – велось и содержалось “по старине”». И далее: «В числе морских офицеров того времени было также сравнительно немного способных, сведущих прагматов, и остальная часть служащих представляла инертную массу держащуюся привычной рутины...

Основанием судовой дисциплины служил деспотизм командира. Продовольствие команды было возложено на командиров судов, из которых некоторые сильно злоупотребляли этим доверием, что, конечно, не оставалось без вредного влияния на дух экипажа корабля и дисциплину».

Экипажи страдали не только от дурной пищи, но и от заболеваний. Причиной этого были на тогдашних судах: «... нечистота, испорченный воздух гнилых помещений, одежда матросов, существенную часть которой составлял пропелый от неизбежной сырости полушубок, затем испорченная вода и дурная провизия». «Провизию на судах продолжали доставлять в рогожных кулях, гниющих от сырости и портящих находящуюся в них провизию. Солонина держалась в бочках больших размеров, которые, оставаясь продолжительное время откупоренными, заражали воздух... Пресная вода, содержащаяся в деревянных бочках, после недолгого плавания портилась и приобретала отвратительный вкус и запах гнилых яиц.

Зловоние в нижних палубах увеличивалось гниющей в трюме водой и отчасти раздаваемой на руки матросам

недельной порции сухой провизии и масла, которые хранили они в своих сундуках или койках, постоянно остающихся внизу.

Для нагрузки трюма употреблялся не чугунный, а каменный или песчаный балласт, в котором собирался и гнил и сор, представляющий полное удобство для разведения крыс и различных беспокойных насекомых.

Если к этому добавить, что при неимении судовых лазаретов больных до перевоза на госпитальное судно не отделяют от здоровых и что вообще на судах не существовало порядочной вентиляции... то совершенно объясняется антигигиеническим состоянием тогдашних судов».

Кроме этого Ф. Веселаго подчеркивал, что «на кораблях, вышедших из Балтийского моря под начальством Спиридова, кузова и рангоуты не имели достаточной крепости. Большая часть судов строилась тогда из сырого леса, и случалось, что по злоупотреблениям вместо сквозных болтов корабельные члены скреплялись гвоздями или даже деревянными нагелями. Опасная течь от разошедшихся во время качки обшивных досок была явлением обычным. Лопались кницы, ватервельсы, бимсы отходили от своих мест и даже расходились стыки досок наружной обшивки или концы этих досок выходили из шпунтов штевней.

При непрочном такелаже и парусах, дурно выкованных якорях и ненадежных канатах опасность угрожала судам не только в море, но иногда и на якорю».

Отправляясь с такими кораблями в далекое, небывалое до того времени плавание, адмирал А. Г. Спиридов вполне сознавал всю тяжесть лежащей на нем ответственности за корабли и их экипажи.

Невзирая на все трудности, в середине февраля 1770 года эскадра адмирала Г. А. Спиридова прибыла в бухту Итилон греческого порта Витулло на полуострове Морее (Пелопоннес), к месту назначенному инструкцией императрицы.

На рейде бросили якоря корабли «Европа», «Святослав», «Святой Евстафий Плакида», «Три иерарха», «Святой Иануарий», «Три святителя», фрегат «Надежда Благополучия», бомбардирский корабль «Гром», пинки «Соломбала», «Лапоминк», «Сатурн» и пакетботы «Летучий» и «Почталион».

Артиллерию эскадры составляли 640 пушек. На кораблях, помимо 3011 человек экипажей, находились десантные войска Кексгольмского пехотного полка, две роты артиллеристов, мастерские для ремонта кораблей и артиллерии. В общей сложности 5582 человека.

17 февраля 1770 года был высажен первый десант в бухте Итилон. Жители этого полуострова никогда не признавали над собой власти турок и встретили русских как освободителей.

Затем начались боевые действия кораблей Первой Архипелагской экспедиции в Средиземном море:

В конце февраля часть эскадры в составе трех линейных кораблей, одного фрегата и одного пакетбота подошла

к турецкой крепости Корон, расположенной на юго-западной оконечности полуострова Пелопоннес, и приступила к ее осаде.

10 апреля после осады десантом была взята турецкая крепость-порт Наварин. Наши десантники захватили сорок две пушки, три мортиры, восемьсот пудов пороха и много оружия.

Получив известие о взятии Наварина, главнокомандующий русскими морскими и сухопутными силами в Архипелаге граф А. Г. Орлов приказал снять осаду крепости Корон и всем морским и сухопутным силам перейти в Наварин.

28 апреля отряд капитан-командора С. К. Грейга осадил и бомбардировал турецкую крепость Модон. Но осада оказалась безуспешной, и с потерями десант вынужден был отступить.

17 мая наша эскадра из кораблей «Не тронь меня», «Саратов», «Святослав», «Северный Орел», двух фрегатов «Надежда», «Африка» и четырех пинков, под начальством контр-адмирала Дж. Эльфинстона, у острова Специо атаковала турецкую эскадру из девятнадцати судов – десяти кораблей, двух фрегатов и семи мелких судов под начальством капудан-паши Хасан-бея и принудила ее отступить в Навилийский залив.

Через пять дней эскадра адмирала Г. А. Спиридова, соединившись у острова Цериги с эскадрой контр-адмирала Дж. Эльфинстона, вышла на поиски турецкого флота.

В середине июня у острова Милос отряд кораблей графа А. Г. Орлова и эскадры адмирала Г. А. Спиридова и контр-адмирала Дж. Эльфинстона соединились. В командование соединенным флотом вступил генерал-аншеф граф А. Г. Орлов, подняв кайзер-флаг на корабле «Три иерарха».

24 июня произошел бой в Хиосском проливе между нашим флотом под командованием А. Г. Орлова и турецким флотом под предводительством капудан-паши Хасан-бея. Во время боя флагманский корабль адмирала Спиридова «Святой Евстафий Плакида», навалившись на турецкий флагманский корабль «Реал Мустафа», сцепился с ним на abordаж и своим огнем зажег его. Взрыв обоих кораблей вызвал панику на турецких кораблях, и они в беспорядке отступили в Чесменскую бухту.

В ночь на 26 июня отряд русских кораблей Архипелагской эскадры под огнем турок вошел в Чесменскую бухту и открыл артиллерийский огонь. В сражении были уничтожены и сгорели пятнадцать линейных кораблей, шесть фрегатов и более сорока мелких турецких судов. Линейный корабль «Родос» и пять галер были взяты в плен.

Адмирал А. Г. Спиридов докладывал письмом в Адмиралтейств-коллегию:

«...Честь Всероссийскому флоту! С 25 на 26 неприятельский военный флот атаковали, разбили, разломали, сожгли, на небо пустили, потопили и в пепел обратили... а сами стали быть во всем архипелаге... господствующими».

Задача, поставленная Екатериной II перед Архипелагской эскадрой, была выполнена. Турецкий флот разгромлен в Чесменском сражении.

По воспоминаниям князя Ю. Долгорукова, поле боя – Чесменская бухта, выглядело жутко: «Вода, смешанная с кровью и золою, получила прескверный вид. Обгорелые трупы людей (турок. – А.Л.) плавали по волнам, и так ими порт наполнился, что с трудом можно было в шлюпках разъезжать».

Екатерина II, получив известие о «славной морской виктории», писала:

«Европа вся дивится великому нашему подвигу... Безпристрастные радуются успехам нашим. Державы же, возвышению империи нашей завистующие, и на нас за то злобствующие, раздражаются в бессильной своей ненависти».

Историк Е. Тарле так описывал мужество героев Чесмы: «Матросы вели себя с тем же мужеством, умом, находчивостью и проявляли ту же физическую ловкость и сноровку, как и в течение всей этой долгой и нелегкой экспедиции...», и далее: «Со времен Петра I прошло много лет. Чесма заставила всю Европу вздрогнуть и принять в соображение, что мечта Петра как будто вполне сбылась и что у русского “потентанта” налицо обе руки – не только армия, но и флот».

В сентябре 1770 года, 15-го дня в Санкт-Петербурге к надгробию императора Петра I в Петропавловском соборе были принесены и склонены турецкие флаги, захваченные в Чесменском сражении. Это было символом триумфа России на

Средиземном море и знаком признательности Петру I за создание русского военно-морского флота.

В России в честь победы при Чесме 23 сентября 1770 года именным указом Екатерины II была учреждена особая медаль. Этим высочайшим указом на имя Адмиралтейств-коллегии было объявлено:

«Желая изъявить Наше монаршее удовольствие находящемуся теперь в архипелаге нашему флоту за оказанную им там 24 и 26 прошедшего июня важную Нам и Отечеству услугу победою и истреблением неприятельского флота, всемилостивейше повелеваем Мы... учинить находящимся на оном чинам предписанные морским уставом за флаги, за пушки, взятые корабли и прочие награждения, кто какое по тому имел случай заслужить. Сверх же того жалуем Мы еще всем ... как морским так и сухопутным нижним чинам, серебряные на сей случай сделанные медали и соизволяем чтоб они в память того носили их на голубой ленте в петлице».

Серебряная медаль отличалась предельно лаконичной надписью:

«Был Чесме. 1770 года июля 24 д.»

А вот как писали об истреблении своего флота в Чесме сами турки: «После сего флот Оттоманский вошел в порт Чесменский, куда прибыли также корабли неприятельские, и снова сражение началось. От ударов пушек поверхность моря запылала... Вступление капудан-паши в порт Чесменский предпринято было во власти судьбы.

...Некоторые из наших кораблей им (русским брендерам. – А.Л.) удалось зажечь, а другие, поспешая к ним на помощь и соединяясь с ними, тоже объаты пламенем и сгорели...

Сие происшествие, служащее полезным примером, весьма опечалило всех мусульман, особенно его высочество, наш государь был весьма расстроен и поражен чрезвычайным горем».

30 июня из Ревеля в Эгейское море для присоединения к Архипелагской эскадре и ее усиления вышла 3-я эскадра контр-адмирала И.Н. Арфа в составе трех линейных кораблей и тринадцати транспортов с десантом в 2690 человек.

Перед Архипелагской эскадрой была поставлена задача блокировать пролив Дарданеллы с целью нарушения подвоза снабжения в Константинополь. 16 июля 1770 года эскадра под командованием контр-адмирала Дж. Эльфинстона в составе 6 судов приступила к блокаде Дарданелл. Эта блокада началась с неудачи. Контр-адмирал Эльфинстон на корабле «Святослав» без приказа покинул 27 сентября блокирующую Дарданеллы эскадру и, отойдя к острову Лемнос, наткнулся на риф, что привело к гибели корабля. Эльфинстона отдали под суд, и дальше служить в русском флоте ему уже не пришлось – 19 июля 1771 года он был уволен в чистую отставку и навсегда покинул Россию.

Наступила осень. 13 ноября 1770 года, в связи с отъездом А. Г. Орлова, российский флот в Средиземном море возгла-

вил адмирал Григорий Андреевич Спиридов.

...Надвигалась средиземноморская зима – холода и шторма. Необходимо было подготовиться, позаботившись о базировании эскадры.

Историк военно-морского флота Ф. Ф. Веселаго о пребывании в Архипелаге, в котором после разгрома турецкого флота при Чесме наши сделались хозяевами, писал:

«При дальнейшем пребывании в Архипелаге нашему флоту необходимо было иметь удобный порт и адмиралтейство. Убедившись... в невозможности прочного утверждения в каком-нибудь прибрежном пункте на материке (Греции. – А.Л.), решили избрать для этого один из островов Архипелага. При выборе порта главнейшим образом принималась во внимание возможность тесной блокады Дарданелл, которая, прекращая подвоз съестных припасов из Архипелага, должна была произвести в Константинополе голод и тем способствовать организации народного восстания» (курсив. – А.Л.).

Императрица, находясь в Санкт-Петербурге, не менее была озабочена ситуацией в Средиземноморье и местом долгосрочного базирования наших кораблей. Она писала:

«Моя мысль есть, чтобы ... получить порт на острове или на твердой земле, и поколику возможно удерживать оный.

...Мы много для переду предупели если б доставили России в руки порт в тамошнем море, который стараться будем при мире удержать. Под видом коммерции он всегда будет

иметь сообщение с нужными народами во время мира, и тем, конечно, сила наша не умалится в тамошнем краю. На сие же едва не удобнее ли остров, нежели твердая земля, и то еще остров не самый большой».

Первоначально выбор пал на остров Лемнос, по сути за-пиравший пролив Дарданеллы. Веселаго писал по этому по-воду: «Чтобы соединить прочное утверждение в водах ар-хипелага с удобством блокады Дарданелл, решено было за-нять порт Мудро, находящийся на обширном и плодородном острове Лемносе, лежащем не в дальнем расстоянии от вхо-да в Дарданелльский пролив. ... По невозможности овладеть (Лемносом. – А.Л.) вблизи Дарданелл, другим удобным для нашего флота портом, главнокомандующий выбрал порт Ау-зу, находящийся на небольшом острове Парос, лежащем в южной части Архипелага, не занятой турками».

Так в Эгейском море главной базой русского флота стал остров Парос. Турецких властей на острове не было, и гре-ки радостно приветствовали русские корабли. Наши моряки предполагали использовать бухту Аузу, вход в которую пре-граждали большой подводный риф и старая затопленная на-сыпь. Узкий проход знали только греки и держали его в стро-гом секрете. После предварительного промера глубин и по-лучения информации от греков о безопасном проходе рос-сийская эскадра 4 декабря 1770 года стала на якорь в Ауз-ской бухте.

Стратегически остров был выбран удачно. Парос принад-

лежит к Кикладским островам в Южной части Эгейского моря. Владея Паросом можно легко контролировать Эгейское море и подступы к проливу Дарданеллы, но поддержание постоянной тесной блокады Дарданелл с Пароса осуществлять было весьма затруднительно, ибо от острова до пролива расстояние около 175 миль. С другой стороны, опасаться нападения турок на нашу базу на Паросе не приходилось, потому что до ближайших турецких берегов – полуострова Малая Азия – 85 миль, и туркам высадить морской десант с материка на остров было невозможно, не обеспечив себе господства на море, что после Чесмы им было не по силам.

Остров Парос сложен из каменистых пород, преимущественно известняка и мрамора, за что греки называли его Белым островом. Площадь Пароса составляет 196 квадратных километров, что чуть меньше острова Мальта, у которого площадь 220 квадратных километров.

Историческая справка

Как утверждают ученые-археологи, на Паросе постоянные поселения были уже в третьем тысячелетии до нашей эры. В античные времена остров Парос был известен как родина поэта Архилоха (VII век до н.э.).

В XIV–XVII веках остров несколько раз переходил от византийцев к венецианцам и туркам. На нем сохранились остатки венецианской крепости Сунгон. Подобно другим островам Эгейского моря Парос уже с начала XVII века был пристанищем греческих пиратов.

На Паросе имелось несколько бухт, из которых две – большие, удобные для стоянки кораблей. На северном берегу острова – это бухта Ауза. Ширина входа в нее 800 саженей, длина бухты 2700 саженей. На юго-восточной стороне острова три небольших островка образуют с Паросом большой рейд Порто Трио. На момент прихода русской эскадры на острове проживало около пяти тысяч жителей, в основном православные греки. Население острова занималось хлебопашеством, виноградарством и овцеводством, несмотря на то что постоянной, как и на других островах, проблемой было отсутствие питьевой воды. Вода была, но, как писали наши моряки, «вода была нечиста и нездорова».

Русские специалисты обнаружили на острове пригодную для питья воду и провели водопровод в бухту Аузу. Наши

моряки использовали обе бухты – и Аузу и Трио, – где оборудовали стоянки для кораблей, но столицей Архипелагской «губернии» стал город Ауза, построенный нами на левом берегу бухты. Первым делом возвели два укрепленных редута с каменными брустверами на девять 30-фунтовых пушек и восемь 20-фунтовых пушек. На островке у входа в бухту расположили 10-орудийную батарею. Так же укрепили и бухту Трио.

Историк Ф. Веселаго так описывал наше пребывание на Паросе: «...В Аузе сосредоточилась вся распорядительная и портовая деятельность нашего Архипелагского флота и устроено Адмиралтейство, в которое избыточные запасы леса доставлялись с большого острова Тассо».

В конце ноября в Средиземное море вошла 3-я эскадра контр-адмирала И.Н. Арфа, в составе кораблей «Всеволод», «Святой Георгий Победоносец», «Азия» и транспортов. На борту этих судов было 523 гвардейца Преображенского полка и 2167 человек пехоты других полков. Вместе с эскадрой прибыли зафрактованные британские суда с оружием и провиантом для Архипелагской эскадры. 25 декабря 3-я эскадра присоединилась к эскадре адмирала Г. А. Спиридова. Таким образом, к концу декабря 1770 года в бухте Ауза собрались все корабли Архипелагского флота.

Адмирал Спиридов докладывал: «Мы имеем теперь надежное военное сборное у себя место – остров Парос и порт Аузу... и весьма сие место нужно, чтоб до миру его отнюдь

не оставить, а укрепиться елико возможно».

Западная Европа в лице Франции, Пруссии, Англии, Австрии не желали, чтобы Архипелаг остался за Россией. Но императрица Екатерина II твердо решила держать флот в Архипелаге хотя бы год, пока не будет заключен мир с Турцией. После этого еще больше двух лет русские суда и русский Андреевский флаг оставались в Архипелаге. Русский флот в Архипелаге мог спокойно и уверенно поддерживать блокаду Дарданелл, утверждать русское владычество на островах Архипелага и захватывать турецкие торговые суда, пытавшиеся пробираться из Средиземного моря в Эгейское.

Ф. Веселаго подчеркивал: «Утвердясь в Аузе, наш флот продолжал поддерживать... блокаду Дарданелл, рассылал крейсера для уничтожения неприятельской торговли в Архипелаге и отправлял отряды судов с десантными войсками для разорения в приморских пунктах турецких магазинов (складов. – А.Л.), адмиралтейств и верфей, а также для взятия крепостей и уничтожения и захвата военных и купеческих (курсив. – А.Л.) судов. Эти нападения кроме нанесения материального вреда неприятелю наводили страх на жителей, осязательно показывая им могущество России, и вместе с тем служили полезными диверсиями (курсив. – А.Л.), отвлекающими от дунайской неприятельской армии значительные силы для защиты берегов Архипелага».

Мягкая средиземноморская зима в тот год выдалась прохладной. Приходилось топить печи в казармах.

Наступил 1771 год. В январе 1771 года командующий эскадрой Первой Архипелагской экспедиции адмирал Спиридов получил обращение, подписанное старейшинами 20 островов Архипелага с просьбой оградить их население от турецкого владычества и принять острова в подданство России.

Как писал Веселаго: «Одним из следствий утверждения нашего на Паросе было принятие подданства России жителями всех небольших лежащих в середине Архипелага островов от Тассо до Кандии».

Волеизъявление островного населения – православных греков было удовлетворено. Фактически в Эгейском море, на двадцати островах Архипелага вокруг острова Парос, образовалась своеобразная «губерния» Российской империи. Столицей «губернии» стал городок Ауза, построенный нашими матросами и солдатами.

Конечно, узенькие улочки греческих островных городков с одно-двухэтажными домиками, ослепительно сверкавшими на солнце побелкой, с выкрашенными голубой и синей краской окнами и дверями, с плоскими черепичными крышами, мало напоминали милые сердцу наших моряков дома русской деревни. Матросы рассматривали эти игрушечные городки, шурясь на ярком южном солнце и удивляясь. Все было им в диковинку.

С каждым днем база флота в Аузе строилась и расширялась... На левом берегу бухты выросло здание Адмирал-

тейства с высокой сигнальной мачтой. Русское население «губернии» постоянно росло. Из Петербурга в Адмиралтейство выписывали десятки корабельных мастеров и работных людей прочих специальностей. Большие корабли в Аузе не строили, но ремонтировали корабли всех рангов и в больших количествах строили малые парусные и гребные суда.

Рядом с Адмиралтейством расположились многочисленные флотские склады, как их тогда называли, магазины: провианта, амуниции, судового оборудования, а в отдалении – пороховые склады. Аузу наполнили различные административные здания, казармы матросов, пекарни, прядильни и прочее. Ближе к берегу выстроили здание штаба, особняки командования эскадры и дома офицеров.

Сухопутные войска расположились за пределами города. Казармы Шлиссельбургского пехотного полка – на правом берегу бухты. Недалеко от них лагеря греков, албанцев и славян. Лагерь лейб-гвардии Преображенского полка обосновался в глубине острова.

Кстати, здание штаба Архипелагской эскадры, стоящее на набережной, сохранилось до наших дней. В нем располагается администрация города Ауза. И еще, как писал Е. Тарле, «... между жителями островов Архипелага, занятых русскими моряками и солдатами, и русской властью установились и прочно держались вполне удовлетворительные и даже дружелюбные отношения. Русские, в общем, не только не обижали греческое (да и турецкое) мирное население, но на-

портив, считали своим долгом кормить этих хронически голодавших островных “мужиков” и еще в половине XIX столетия местные предания хорошо поминали русскую оккупацию».

Для того чтобы обеспечить жизнедеятельность флота численностью до 50 вымпелов и несколько пехотных полков, наше командование обложило острова «Архипелагской губернии» десятипроцентной податью – налогом на хлеб, вино, строевой лес и т. д. Определенная доля взималась деньгами. Часть товаров, производимых на островах, покупалась русскими властями за деньги.

С января 1771 года наши корабли начали пользоваться еще базой на острове Миконос, расположенном в четырнадцати милях к Северо-Западу от Пароса. Постепенно остров Миконос стал вторым по значению пунктом базирования русского флота в Архипелаге. На острове Наксия, расположенном в четырех милях от Пароса, жило шесть тысяч греков. С Наксии Архипелагская эскадра получала хлеб, вино, дровяной лес и хлопчатобумажные ткани. Русские власти учредили на острове гимназию, где учились не только наксийцы, но и жители других островов. На острове Тассо проживали две тысячи православных греков, которые поставляли на флотилию продовольствие. На острове Имбо проживало три тысячи греков. Они тоже поставляли нашей эскадре лес и продовольствие. Этот остров находился всего в семнадцати милях от входа в пролив Дарданеллы, поэтому на нем

расположилась передовая база нашего флота. В Екатерининской бухте острова стояли корабли и суда Архипелагской эскадры, блокировавшие пролив Дарданеллы.

Все эти острова управлялись православными или католическими епископами, которые охотно сотрудничали с русскими властями и исполняли роль городничих островной «губернии», которым в случае нужды помогали русские власти.

В Российском Государственном архиве ВМФ сохранилось письмо от 16 января 1771 года, написанное графом Войновичем адмиралу Спиридову: «Жители Архипелагских островов... теперь управляемые мною, то по недостатку у них в хлебе, ежедневно просят меня, чтобы ходатайствовать споможения им пшеницею и ячменем, дабы не умерли от голоду... Здравой разум и естественный закон во всем сходствует с их словами... Потому, что ежели мужики какого острова претерпевать будут голод, то принуждены будут разграблять собственную нашу пшеницу... Я в рассуждении островских нужд и службы к интересам Ее Величества тронут к сохранению всех народов, обретающихся в здешних островах».

Командованию требовалось обеспечивать флот продовольствием, оружием, обмундированием и другим необходимым повседневным имуществом. Конечно, многое поставлялось из России, но огромные расстояния – вокруг Европы – делали привозимое очень дорогим. Многие нужные

Архипелагской эскадре продавали жители вольного города Ливорно и жители острова Мальта, но это тоже было накладно. Сама же «губерния» не могла обеспечить все нужды флота и сухопутных войск, тем более требовалось организовать снабжение ни на год, ни на два, а на несколько лет. Поэтому нужно было искать выход. И выход нашелся. Еще будучи Главнокомандующим Архипелагской эскадрой граф А. Орлов, памятуя об инструкции Екатерины II адмиралам как вести себя со средиземноморскими пиратами: «... Что же касается ... в Средиземном море корсаров выходящих из Туниса, Алжира и других мест... однако же не меньше оставляйте их на пути в покое, и если только они сами вам пакостей делать не станут...», пришел к мысли использовать греческих пиратов и контрабандистов Восточного Средиземноморья как источник финансирования «губернии», призвав их к борьбе с турками.

«Присоединяйтесь к нам, будем вместе бить турка» – это обращение Орлова быстро нашло отклик у греческих повстанцев-единоверцев. Граф А. Орлов основной силой блокирующей Дарданеллы и основным источником снабжения Архипелагской «губернии» сделал греческих пиратов (каперов), которых жители островов считали вполне достойными людьми, занимающимися лишь полузаконным промыслом. В итоге общее число греческих судов, действовавших в море в период 1771–1774 годов, достигло не менее полутысячи. Граф Орлов не ошибся. Это была уже сила. Со временем эта

сила показала себя, практически обеспечив морскую продовольственную блокаду, почти полностью прекратив снабжение Константинополя продовольствием турецкими и французскими судами и тем самым обеспечив снабжение Архипелагской «губернии». Греки открыли настоящую войну против турецкого торгового флота.

Греки, действовавшие в Архипелаге, делились с русским командованием не только добычей – товарами, продовольствием, но и захваченными кораблями. Самые большие и быстроходные захваченные турецкие суда доставлялись в Аузу, где их наши мастера переделывали во фрегаты. В период 1771–1772 годов в состав нашей эскадры таким способом были введены фрегаты «Архипелаг», «Делос», «Мило», «Наксия», «Тино», «Андро», «Миконо», «Миневра», «Санторин».

Война в греческих морях продолжалась. Адмирал Г. А. Спиридов 12 марта 1771 года обратился к грекам и всем балканским народам с воззванием:

«Наступило время последний им, туркам, удар сделать и тем всех христиан освободить из-под ига агарянского». Адмирал призывал: «...к сему славному делу храбрых всегда в военных делах христианского закона славян, греков, македонцев, албанцев и румелиотов...»

Призыв этот нашел отклик в сердцах народов Греции и других балканских стран. Русская Архипелагская эскадра совместно с греческими добровольцами действовали в Эгей-

ском море против турок весьма эффективно. Так:

- 17 июня 1771 года эскадра адмирала Г. А. Спиридова блокировала Дарданеллы, лишая турок доставки подкреплений к крепости Пелари на острове Лемнос;

- 6 августа наш десант высадился в заливе Макрина на Анатолийском побережье и овладел местечком Левиса, где сжег склады, взял в плен шесть шебек и захватил четырехпушечную батарею;

- 8 сентября отряд в составе линейного корабля, фрегата, бомбардирского корабля с принятым на него десантом под командой контр-адмирала С. К. Грейга, прибыв в залив Контеса вблизи порта Кавалла, захватил склады с мукой и пшеницей, погрузил их на корабли, а остатки продовольствия сжег;

- 12 сентября наше вооруженное грузовое парусно-гребное судно, следуя с десантом к острову Тассос у северного побережья Эгейского моря, подверглось нападению пяти турецких галер. После пятичасового боя туркам были нанесены такие потери в людях и повреждения в судах, что те вышли из-под обстрела и обратились в бегство.

В начале ноября 1771 года эскадра под командованием адмирала Г. А. Спиридова, состоящая из пятнадцати судов, шести кораблей, семи фрегатов и двух бомбардирских судов, обстреляла крепость Митилена на острове Лесбос в восточной части Эгейского моря. Высаженный десант овладел адмиралтейством, сжег стоявшие на стапеле два корабля и од-

ну галеру и захватил в гавани до двадцати мелких судов.

В декабре 1771 года наши корабли, совместно с греческими, постоянно блокировали пролив Дарданеллы, нарушая подвоз продовольствия к Константинополю, с целью вызвать в столице голод.

В этом же декабре в Петербург из Франции были доставлены 158 картин, купленных по указанию Екатерины II в Париже, послуживших основой знаменитой теперь картинной галереи Эрмитажа. Императрица приобрела работы Джорджоне, Веронезе, Тинторетто, Рубенса, Ван Дейка и других выдающихся художников.

Остается удивляться, сколь разносторонними и дальновидными, несмотря на войну с Турцией, были деяния императрицы. Ибо войны с Турцией возникали и уходили в прошлое, а любоваться творениями гениальных художников в Петербургском Эрмитаже мы можем и сегодня.

27 февраля 1772 года эскадра под командованием контр-адмирала А. В. Елманова в составе четырех линейных кораблей, пяти фрегатов, одного бомбардирского корабля и одного пакетбота вышла из порта Ауза к проливу Дарданеллы с целью нарушения подвоза турками продовольствия в Константинополь.

7 марта, пренебрегая огнем Дарданелльских береговых батарей, 66-пушечный корабль «Ростислав» атаковал и уничтожил шесть турецких судов.

28 мая два корабельных бота из эскадры контр-адмирала

А. В. Елманова под командой лейтенанта С. Ф. Исакова и мичмана П. П. Лялина у входа в пролив Дарданеллы взяли на бордаж турецкое судно.

Архипелагский флот требовал пополнения и усиления. С этой целью в начале мая 1772 года из Ревеля вышла в Средиземное море 4-я эскадра Первой Архипелагской экспедиции под командованием контр-адмирала В. Я. Чичагова.

Активные боевые действия и блокада Дарданелл вынудили Турцию искать перемирия, и в первых числах июля 1772 года на острове Парос на базе русского флота Ауза представитель турецкого султана Мустафа Бей и адмирал Г. А. Спиридов подписали договор о прекращении военных действий в Эгейском море.

25 сентября 1772 года 4-я эскадра Первой Архипелагской экспедиции уже под командованием капитана I ранга М.Т. Коняева прибыла в Архипелаг.

Подписание перемирия русских с турками не означало прекращения налетов и захватов турецких торговых судов со стороны греческих патриотов-каперов.

Султанский адмирал-капудан Мустафа-паша имел сильную эскадру, базировавшуюся в Дульциньо в Черногории, состоящую из полсотни фрегатов и шебек с числом орудий от пятнадцати до тридцати пушек на каждом судне. К своей эскадре Мустафа-паша планировал присоединить силы берберийской эскадры, базировавшейся в Тунисе и состоящей из алжирских корсаров, в составе шести фрегатов и шести

шебек.

Русское командование, стараясь не допустить соединения разрозненных сил турок, поручило прибывшей в Ионическое море эскадре капитана I ранга Коняева патрулировать морские коммуникации, идущие в Дульциньо. В распоряжении Коняева были два линейных корабля «Граф Орлов» (54 пушки) и «Чесма» (74 пушки), два фрегата «Слава» (16 пушек) и «Святой Николай» (26 пушек), шебека «Забияка» (18 пушек) и две полакры.

Турки организовали поход своей эскадры из двадцать пять судов под командованием Мустафы-паши для уничтожения нашей базы в Архипелаге. Рано утром 25 октября 1772 года капитан I ранга Коняев узнал от высланных на разведку полакр, что турки находятся в Патрасском заливе. На военном совете было решено атаковать неприятеля. Около часа дня два линейных корабля и два фрегата выстроились в линию, шебеки и полакры заняли положение во второй линии, и эскадра двинулась на врага. В ходе начавшейся артиллерийской дуэли наши корабли планомерно теснили противника, который пытался отойти под прикрытие крепостей у входа в Лепанто. Отход османских судов скоро превратился в бегство, и Коняев сумел отрезать от главных вражеских сил фрегат и две шебеки, которые и были уничтожены.

Весь следующий день 27 октября из-за сильного неблагоприятного нашим кораблям северо-западного ветра, эскадра Коняева маневрировала, а утром 28 октября снова пошла на

сближение с турками. В 11 часов, когда замеры лотами глубин показали, что дальше двигаться опасно, капитан I ранга Коняев приказал стать на якорь и начать стрельбу по неприятельскому флоту. Поворачиваясь то одним, то другим бортом, наши линейные корабли и фрегаты успешно обстреливали противника.

В Шканечном журнале линейного корабля «Граф Орлов» так описываются последующие события: «И начата от нас по неприятельскому флоту, лежащему к крепости и в крепость, куда только было удобно действовать, сильно жестокая пальба с левого борта с обоих деков ядрами, книпелями и картечью брандскугелями, а с Чесмы и фрегата Николая так же сильно, а фрегат Слава и шебека Забияка, находясь под ветром под парусами ближе к эскадре, имели баталию с неприятелем куда их было можно с таким же успехом, что лучше от всех желать не можно, а Мадон и Ауза, будучи тогда вдали от нас, под ветром не имели случая биться, в исходе час увидели мы от нашей с эскадрою сильной пальбы с неприятельских судов люди бросались в воду и с великой торопливостью, иные съезжали на берег и по ним еще более от нас пальба происходила и сшибли у стоящего фрегата бизань-мачту и зажжен от наших брандскугелей...»

Пламя с загоревшегося вражеского фрегата начало перекидываться на соседние турецкие корабли. Те, которые пытались отойти от горевших судов, попадали по град ядер кораблей Коняева. Одно за другим турецкие суда стали спус-

кать флаги. Только наступившая ночь прекратила побоище. На следующий день, 29 октября Коняев отдал приказание капитану II ранга Маккензи на шлюпке с командой егерей подойти к брошенному турками фрегату и привести к эскадре. Как только экипаж шлюпки понялся на фрегат, турки открыли огонь с берега. В ответ наши моряки открыли огонь из находившихся на фрегате орудий, одновременно ставя паруса, и, взяв фрегат на буксир, пытались стащить с мелководья. Но фрегат сидел плотно, так что пришлось его сжечь. Шлюпка под командованием констапеля Сукина тоже действовала быстро и эффективно и успела сжечь еще два фрегата и шебеку, стоящие на мели. Обращали в пепел турецкие корабли и фрегат «Святой Николай» и шебека «Забияка». Первый – уничтожил адмиральскую шебеку, а второй – фрегат. Остальные наши корабли вели огонь по береговым турецким укреплениям и по кораблям, севшим на мель у самого берега. К четырем часам пополудни сражение закончилось. В ходе боя было уничтожены все девять турецких фрегатов и десять шебек из шестнадцати, убито более двухсот человек.

Наши потери были ничтожны. Погиб один человек – лейтенант Козьмин. Успех боя предопределили великолепные действия наших канониров и блестящее маневрирование эскадры. Выставив в первую линию линейные корабли и фрегаты, капитан I ранга Коняев по итогам боя 28 октября прижал противника к берегу, а 29-го спокойно и методично добил его.

Благодаря самоотверженности русских моряков, угроза нашим позициям в Архипелаге была ликвидирована. Мы получили полную свободу в восточной части Средиземного моря.

К сожалению, не обошлось без трагедии. 9 февраля 1773 года во время жестокого зимнего шторма в результате навигационной аварии в южной части Эгейского моря потерпел крушение 66-пушечный линейный корабль «Азия» под командованием капитана I ранга Н.В. Толбузина. Погибло 439 человек. Эта жестокая потеря горем отозвалась среди матросов и офицеров Архипелагской эскадры. Но море не прощает ошибок, ни тогда, ни сейчас – двести пятьдесят лет спустя.

Боевые действия на море продолжались:

24 июня 1773 года пакетбот «Почталион» под командой капитан-лейтенанта С. З. Кривцова атаковал в заливе Кассали в юго-восточной части Средиземного моря два турецких судна. Одно потопил, а другое захватил в плен.

25 июня соединенные отряды кораблей капитана II ранга М.Г. Кожухова и майора М. Войновича, подойдя к крепости Бейрут, приступили к ее блокаде, и 29 сентября крепость пала.

В последний день июля отряд русских судов в составе двух кораблей, фрегата, пинка и трех бомбардирских судов под командованием контр-адмирала А. В. Елманова атаковал турецкую крепость Бодрум, сжег укрепления, склады и взял в плен две полугалеры и фелюгу.

В конце октября 1773 года из Кронштадта на усиление Российского флота в Средиземном море вышла 5-я эскадра Первой Архипелагской экспедиции в составе четырех линейных кораблей, двух фрегатов и шести зафрахтованных английских транспортов под командованием контр-адмирала С. К. Грейга.

Боевое напряжение кораблей Средиземноморской эскадры не спадало.

За период с середины до конца мая 1774 года эскадра из двенадцати вымпелов вице-адмирала А. В. Елманова, находившаяся в крейсерстве в районе Хиосского пролива в Эгейском море, захватила в плен и потопила двадцать пять неприятельских судов.

25 июля на эскадру вице-адмирала Елманова, стоявшую у острова Тассо, прибыл майор Белич (серб на русской службе) с письмом от фельдмаршала Румянцева, в котором говорилось, что 10 июля был заключен мир с турками. К этому времени на нашей стороне воевали тысячи греков, албанцев и представителей других народов.

В сентябре 1774 года в порт Ауза – базу нашего флота в Эгейском море прибыла 5-я эскадра Первой Архипелагской экспедиции под командованием контр-адмирала С. К. Грейга.

Взору офицеров и матросов 5-й эскадры предстала столица Архипелагской «губернии» – порт Ауза, на пристанях которой было шумно и суетно. Со складов на телегах вез-

ли мешки, бочки, тюки с провизией и имуществом. На набережной спешили по делам гарнизонные пехотные и морские офицеры. Матросы на ходу любезничали и шутили с девушками-гречанками, пытаясь познакомиться. Мастеровые Адмиралтейства сновали от верфи к порту. Греческие крестьяне, возившие в Аузу фрукты и овощи, галдели у рынка.

Действительно, за четыре года русская Ауза разрослась, превратившись в настоящую столицу Архипелагской «губернии».

Прибывшая на подкрепление 5-я эскадра рвалась в бой, и уже в конце октября десант под командованием контр-адмирала С. К. Грейга при поддержке корабельной артиллерии атаковал и захватил крепость турок Чесму, сжег продовольственные магазины, уничтожил несколько мелких судов и взял в плен два турецких фрегата, один баркас и три лодки.

Интенсивные боевые действия русской армии и флота вынудили Турцию пойти на заключение мира с Россией. 10 июля 1774 года в болгарской деревне Кючук-Кайнарджи между Россией и Турцией был заключен Кючук-Кайнарджийский мир, по которому Турция признала независимость Крымского ханства во главе с преданным России ханом Шагин-Гиреем, присоединение к России части побережья с крепостями Азов, Керчь, Еникале, Кинбурн, а также Кабарды и ряда районов в междуречье Днепра и Буга. Черное и Азовское моря и Черноморские проливы были открыты для русских торговых судов.

Вот что писал Ф. Ф. Веселаго по поводу заключения Кючук-Кайнарджийского мира:

«...Успехи нашей дунайской армии еще осязательнее убедили турок в невозможности продолжать войну. Фельдмаршал Румянцев, окружив под крепостью Шумлюю главные силы турецкой армии, находившиеся под начальством великого визиря, отрезал ему всякое сообщение с Константинополем и заставил склониться к миру».

Нужно понимать, что Кючук-Кайнарджийский мир стал следствием усталости обеих сторон. Ресурсы Османской империи были истощены, но и Екатерина II к лету 1774 года имела большие проблемы в Польше, да и в России свирепствовала пугачевщина, поэтому у нее были свои основания мириться с султаном Абдул-Хамидом.

Кючук-Кайнарджийский договор (трактат) включал открытые и два секретных артикула (статьи). Как писал историк-исследователь А. Б. Широкоград: «...в секретный протокол был включен пункт о выплате Турцией России в размере 4,5 миллиона рублей. Такая контрибуция была скорее престижной, ибо только за один 1771 год Россия потратила на войну 25 миллионов рублей».

В 11-м артикуле трактата было записано: «Для выгоды и пользы обеих империй имеет быть вольное и беспрепятственное плавание купеческим кораблям... и Блистательная Порта позволяет таковым точно купеческим российским кораблям... свободный проход из Черного моря в Бе-

лое, а из Белого в Черное...»

В трактате содержалось турецкое требование, чтобы русский флот ушел из Архипелага.

Императрица Екатерина II в первые три года войны через дипломатов пыталась добиться на мирных переговорах закрепления Архипелагской «губернии» за Россией. Но, к сожалению, осуществить ей этого не удалось.

Как тут не вспомнить, что сразу после победы во Второй мировой войне И. В. Сталин требовал у Турции размещения советской военно-морской базы в Проливах.

Советский флот готовился к рывку в Средиземное море, и Сталин понимал, что для господства советского ВМФ, а значит СССР, на юге Европы и севере Африки необходимо иметь плацдарм в Эгейском море. Вопрос с советской военно-морской базой на турецкой территории был практически решен, но после смерти вождя Н. Хрущев в борьбе за личную власть свернул все стратегические сталинские планы и отказался от этой базы, и, как показало время, совершенно зря.

По Кючук-Кайнарджийскому трактату Россия получила право учредить свои консульства в Османской империи, в городах и на островах Греции: в Салониках, Патрах, Арте, Хиосе, Родосе, Крите, Микносе, Самосе, Санторине, Кипре, и в Смирне, на азиатском берегу Эгейского моря, на Корфу, Закинфе и Кефаллинии. Русские консульства следили за выполнением турками своих обязательств и защищали гре-

КОВ.

Военная кампания в Архипелаге закончилась. По условиям мирного договора все военные корабли должны были уйти на Балтику в течение трех месяцев. Это было абсолютно нереально и вызвало беспокойство русского флота в Архипелаге, начиная с вице-адмирала Елманова и кончая простыми матросами.

В конце 1774 года в связи с окончанием войны с Турцией было принято окончательное решение о возвращении в Россию морских сил, находившихся в Архипелаге. Предстоял уход русских кораблей, а русская «губерния» подлежала эвакуации. Перед этим наше правительство предоставило возможность всем желающим жителям островов переселиться в Россию. Так началось массовое расселение греков по России. Эвакуация переселенцев проходила на корсарских судах под торговым флагом через проливы Дарданеллы и Босфор по Черному морю в Крым. Этим решались две проблемы: переброска в Черное море судов, которые можно использовать в военных целях, и доставка на новое место жительства тысяч греков и албанцев, принявших в свое время русское подданство. Екатерина II, принимая «во внимание к приверженности греков и албанцев к России и оказанных услуг», отвела переселенцам земли возле перешедших к России крепостей Керчи и Еникале.

17 октября 1774 года из порта Ауза ушла на Балтику 1-я дивизия Архипелагского флота под командованием контр-

адмирала С. К. Грейга в составе кораблей «Святой Великомученик Исидор», «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Миросодец» и фрегата «Святой Павел».

12 декабря 1774 года Аузу покинула 2-я дивизия в составе кораблей «Ростислав», «Саратов», «Граф Орлов», фрегатов «Помощный», «Запасной» и бомбардирского корабля «Страшный». Командовал дивизией контр-адмирал К. М. Базбаль.

Весной 1775 года под торговым флагом Российской империи через Проливы в Черное море прошли бывшие корсарские корабли: фрегаты «Архипелаг», «Тино», «Победа», «Святой Николай», «Слава», полaki «Патмос», «Святая Екатерина» и другие.

В марте 1775 года из города Ауза ушел на Балтику последний русский корабль – фрегат «Надежда», которым командовал М. Г. Кожух.

И хотя контр-адмирал Елманов растянул эвакуацию «губернии» на десять месяцев, вместо трех положенных, но времени на ремонт всех кораблей не хватило. В результате чего часть судов были сданы на слом в порту Ауза.

Русская Архипелагская «губерния» прекратила свое существование.

Анализируя итоги этой русско-турецкой войны, историк Ф. Веселаго писал:

«По мирному трактату Россия приобрела значительные пространства земли между Бугом и Днепром... Кроме то-

го, России были возвращены Азов и Таганрог с частью берегов Азовского моря и отдана Керчь с Еникале, окончательно закрепляющее обладание Азовским морем и открывающее вход в Черное море... Наконец, Турцией признана независимость полуострова Крыма... Таким образом, окончилась война, в которой видное участие принимал и наш флот».

Архипелагская экспедиция 1769–1775 годов окончилась, принеся колоссальную пользу флоту, как писала Екатерина II:

«...Все закостенелое и гнилое наружу выходит, и он (флот. – А.Л.) будет со временем круглехонько обточен».

За прошедшие пять лет, что русский флот демонстрировал Андреевский флаг в Средиземном море, как писал Веселаго, «посещение нашими моряками портов разных государств... значительно расширили горизонт понятий и сведений не только офицеров, но и нижних чинов. Плавание и стоянки на рейдах вместе с иностранными военными судами возбуждали полезное соревнование в командах и порождали неизвестное у нас прежде морское щегольство, проявлявшееся в красивой наружности корабля и его вооружения и также в быстром производстве различных судовых маневров и работ».

Вся деятельность русских в Архипелаге и в Средиземном море представляла ряд разнообразных успехов и свидетельствовала о подъеме духа наших моряков, о приобретении ими практических сведений и опыта в морском деле.

Наши матросы старались не уступать англичанам в скорости взятия рифов, прибавки или убавки парусов, те «работы, которые раньше справлялись за 10 или 12 минут, теперь исполняются за 3 или 4 минуты».

Значительно улучшилась судовая жизнь и нижних чинов и офицеров. Было принято решение «на руки матросам провизии не выдавать, а готовить им всем пищу в одном братском котле».

Питались матросы просто. Их рацион составляли щи и каша. Мясо выдавалось четырежды в неделю, все остальные дни соленая лососина и масло коровье. Еще были моченые яблоки и лимоны – от цинги. Из того же котла отпускались по одной порции унтер-офицерам и другим чинам получающим полуторную порцию... а за невзятую половину порции выдавать им деньгами. В плавании нижним чинам выдавалась водка. По чарке в день.

Офицерам устроили свою кают-компанию. «Соединение в кают-компании сослуживцев – офицеров разных чинов в одно целое имело... влияние на смягчение нравов морских офицеров, так и на развитие среди них ... дружеских отношений... Влиянием большинства сглаживались угловатости отдельных личностей, пополнялось общее образование моряков, и развивались вкусы к искусствам, музыке и пению».

За время боевой службы наших эскадр в Архипелаге был повышен престиж службы на флоте. Повелением императрицы Екатерины II было указано: «сохранять вечно на фло-

те имена кораблей, отличившихся в Архипелагскую кампанию». Был учрежден орден Святого Георгия, жалуемый за особенные военные отличия. За военные заслуги стали жаловать золотые и украшенные алмазами шпаги, драгоценные подарки. За взятые или истребленные неприятельские суда выплачивались призовые деньги... В чинах морские офицеры были уравнены с сухопутными...

Были введены послабления в наказании нижних чинов: «Без суда запрещено наказывать батогами и кошками... ибо такое наказание не суть исправления, но сущая казнь».

Надежды императрицы Екатерины II оправдались: русский флот «круглехонько обточился».

Адмирал Григорий Андреевич Спиридов, внесший значительный вклад в развитие русского военно-морского искусства парусного флота, отличавшийся во время боевых действий личной храбростью и решительностью, руководивший боевыми действиями русского флота в Хиосском проливе и Чесменской бухте, в результате которых были уничтожены главные силы турецкого флота и завоевано господство в Эгейском море, в 1773 году в возрасте шестидесяти лет был отправлен в отставку по состоянию здоровья, что, по некоторым предположениям, было связано с обидой адмирала на то, что все заслуги на поприще Русско-турецкой войны были приписаны графу Г. Орлову.

Историческая справка

Адмирал Григорий Андреевич Спиридов за годы службы был награжден орденами Святой Анны 1-й степени, Святого Александра Невского, Святого Андрея Первозванного.

Последние шестнадцать лет жизни провел на родине. Умер в Москве в апреле 1769 года. Похоронен в своем имении – селе Нагорье Переславского уезда, в склепе церкви, ранее построенной на его средства.

Наименование «Адмирал Спиридов» в Российском Императорском флоте было присвоено: броненосному фрегату Балтийского флота (1865–1892), броненосной башенной батарее (до 1866 «Спиридов»), броненосцу береговой обороны (1892–1907), крейсеру Балтийского флота (1913 – не достроен).

Но вернемся в начало декабря 1805 года. Отправляя эскадру вице-адмирала Сенявина в Средиземное море, император Александр I, вступив в коалицию с Англией и Австрией, строил большие планы действий против Франции на этом направлении. Действительно, на Средиземноморском театре у союзников по коалиции были сильные позиции для борьбы с Францией: морские и сухопутные силы Англии, России, Австрии, Турции и Неаполитанского королевства имели многократный перевес над силами противника, контролируя основные стратегические пункты Средиземного моря

– Гибралтар, Мальту, Дарданеллы, в том числе и Северо-африканское побережье.

Но после тяжелого поражения русско-австрийской армии под Аустерлицем 20 ноября 1805 года Австрия подписала с Францией Пресбургский мирный договор, уступив часть своей территории немецким союзникам Наполеона, а непосредственно Франции отошли Венецианская область, почти вся Истрия, Далмация и Каттарская бухта.

Аустерлицкое поражение кардинально изменило положение русской армии и флота на Средиземном море – если до этого они были окружены союзниками, то теперь Средиземное море стало фактически французским озером. Нашими союзниками остались лишь острова Мальта, Сицилия и формально Турция.

Через четыре дня после Аустерлица Александр I приказал вернуть в черноморские порты все наши военные корабли и войска, находящиеся в Средиземном море. Но о приказе этом на эскадре вице-адмирала Сенявина еще не знали.

Фрегат «Кильдюин» под командованием капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова, в составе кораблей эскадры вице-адмирала Д. Н. Сенявина, 7 декабря 1805 года подошел к Гибралтару. На следующий день 8 декабря было маловетрено, сильное волнение и туман. Корабли болтало, видимости не было никакой. Из-за этой болтанки матросы, передвигаясь по палубе, цеплялись руками кто за бакштаг, кто за ванты. Многих мутило. Одно дело качка, когда корабль бежит по

волнам, другое, когда он стоит на месте и в то же время вертится по воде, как пустая бутылка. Мерзкая качка!

К полудню 10 декабря туман поднялся, волнение утихло, и стало возможным следовать к Гибралтарскому проливу, но 13-го числа, когда корабли подошли к самому проливу, ветер вновь стих. Начался полный штиль. Паруса обвисли. Пришлось остановиться. Внизу, под бортом «Кильдюина» тихо плескалась вода, ни ветерка. Штиль... Штиль – это состояние, когда фрегат, словно впаянный в водную гладь, повинаясь течению, тихо перемещается вместе с ним. Ощутимого сопротивления воды за кормой нет, и руль в это время совершенно бесполезен. Фрегат тихо относил течением на северо-запад.

Во время штиля – вынужденной стоянки – в кают-компании офицеры «играли в бостон, шахматы или музицировали, иные читали или заботились приготовлением чая». Матросы, не занятые вахтой, «чтобы не бездействовать, пели в кубрике, иные ловили рыбу», наблюдая за чайками, которые то садились на воду, то поднимались, роняя с крыльев серебряные капли воды.

Командир капитан-лейтенант Развозов находился на мостике. Стояла редкая для находящегося в море корабля тишина... Развозов всегда старался использовать любую возможность потренировать своих офицеров, особенно молодежь.

– Наше счислимое место? – обратился Развозов к штур-

ману.

– Траверз мыса Сант-Висент! – чуть погодя доложил штурман. Капитан-лейтенант Развозов приказал штурману определить место корабля по видневшемуся мысу Сант-Висент и сличить оное со счислением. Положив на карте место корабля и сравнив его со счислением, штурман нашел разницу незначительной и доложил об этом командиру.

– Отлично! – капитан-лейтенант остался доволен.

Вахтенный мичман, в обязанности которого входило следить за носовыми мачтами и вести параллельно со штурманом счисление, каждые полчаса записывать ветер, скорость хода и дрейф, услышав приказание командира, тут же запеленговал приметные места на берегу, прочертил от них противные румбы, уточняя положение фрегата. Он знал, что капитан может потребовать место корабля и у него.

Вместо этого Развозов спросил, обращаясь к вахтенному мичману:

– Господин мичман, сообщите особенности меркаторской проекции по сравнению с другими?

Находившиеся на мостике вахтенный лейтенант и старший офицер Бутаков слышали вопрос и с интересом смотрели на мичмана.

Мичман по-мальчишески наморщил лоб, подумал и ответил:

– Меркаторская карта представляет собой земной шар, разогнутый в плоскость. В меркаторской проекции градусы

меридиана уменьшены в той пропорции, в какой параллельные круги отстоят от экватора.

– Неплохо, неплохо, – проговорил Развозов.

Нужно сказать, что для счисления пути и определения места на карте в те годы на флоте употребляли компас, разделенный на тридцать две равные части – румбы, каждому из которых было присвоено название для обозначения, с какой стороны дует ветер, и те же румбы показывали штурману, в какой части горизонта лежит от корабля видимое, а по карте даже за несколько тысяч миль находящееся место. В видимости берегов, заметив по компасу два или три приметных места и на карте проведя от них противные румбы, пересечение оных определяло место корабля. Дрейф корабля – отклонение от истинного пути, определялся по начерченной в корме четверти компасного круга. Сколько градусов след корабля удаляется от радиуса, проведенного по длине корабля, означало дрейф.

Каждые полчаса штурман записывал ветер, направление пути, ход и дрейф и по ним делал счисление и через каждые четыре часа определял место корабля на карте.

Поскольку при таких измерениях появлялась погрешность, штурман, в открытом море, где не было возможности определить по береговым ориентирам, использовал секстан для наблюдения днем высоты солнца и ночью звезд, по коим с математической точностью определял широту места, и хронометр – для вычисления долготы места. Таким обра-

зом, по широте и долготе в море, когда не видно земли, определялось место корабля.

Штурман, используя секстан, компас, хронометр и отмеряя пройденное кораблем расстояние, проведя вычисления, во всякое время определял место корабля на своей штурманской карте.

...Вечерами огромное красное солнце тонуло в воде на горизонте. Моряки изнемогали от жары.

– Надо посвистеть, чтобы вызвать ветер, – шутили матросы, начиная свистеть как можно громче.

– Прекратить! – рявкнул боцман и тише добавил: – Надо поцарапать ногтями мачту, иногда помогает.

Матросы дружно рассмеялись.

Но штиль обманчив... На мостике капитан-лейтенант, вооружившись подзорной трубой, поворачивался во все стороны и осматривал горизонт. Море было тихим и спокойным. Ни рябинки на воде, ни облачка в небе.

«Ничего нет более ненадежного и непостоянного, чем погода в море», – думал Развозов. Он знал, что штиль может неожиданно смениться неведомо откуда налетевшим шквалом, который вырывает из рук матросов шкоты, срывает паруса и ломает рангоут.

Фрегат продолжал дрейфовать... Наконец, 14 декабря почувствовали на лицах дуновение ветра. Капитан-лейтенант Развозов, повеселев, дал команду поставить паруса и привести их к ветру. Матросы быстро выполнили команду. Руле-

вой, положив руль вправо, почувствовал сопротивление воды на его лопасти. Слабый ветер подхватил фрегат. «Кильдюин», поставив паруса, набрал ход.

Эскадра вошла в пролив и стала на якорь у Гибралтара. – Слава Богу, Атлантика позади! – крестились на «Кильдюине».

Матросы и офицеры «Кильдюина», больше недели не видевшие ничего кроме неба и воды и не слышавшие ничего кроме скрипа мачт, треска корпуса и хлопанья парусов и снастей, наслаждались тишиной и с удовольствием смотрели на высокую утесистую скалу Гибралтара, к северу от которой виднелся пологий зеленый берег Андалузии, узким песчаным перешейком тянувшийся к скале.

Капитан-лейтенант Развозов тоже смотрел на гигантскую серую скалу, затем перевел взгляд к югу, на берег Африки с огромными горами Абилла, высочайшая из которых составляла второй столп Геркулесовых ворот, и подумал, что эти Геркулесовы столпы, означавшие предел древнего мира, для него – русского офицера, моряка, означают лишь начало его боевой работы.

17 декабря 1805 года снялись с якоря и, невзирая на малый ветер, благодаря попутному океанскому течению вошли в Средиземное море. Гибралтарский пролив имеет два течения. У африканского берега вода стремится из океана, а у европейского – из Средиземного моря. Развозов знал об этом. Еще он знал, что посреди пролива океанское течение столь

сильно, что при слабом ветре может даже отнести корабль назад. В проливе наиболее часто дуют восточные и западные ветры, ибо в море, с какой бы стороны они ни были, приходя к узкому, окруженному высокими берегами проходу и отражаясь обеими сторонами, берут направление пролива и дуют в нем сильнее. По сей причине бури бывают здесь крепче и чаще, нежели в открытом море.

Средиземное море встретило нашу эскадру «зимним» теплом. Средиземноморская зима в тот год выдалась мягкая, особенно если вспомнить нашу русскую зиму со снегом и морозом... Задувавший с юго-запада ветер нес горячее дыхание знойной африканской пустыни. Фрегат словно окунулся в сверкание моря. Команда «Кильдюина», обросопив реи, то есть повернув их в горизонтальном направлении с помощью брасов (тросов), привела все паруса к ветру.

«Неплохой ход. Узлов десять», – решил капитан-лейтенант Развозов, почувствовав, как фрегат, словно норовистый рысак, ускорил свой бег. Рулевой у штурвала внимательно наблюдал за наветренным углом парусов.

Команду фрегата забавляли стаи дельфинов, смело кружившие вокруг корабля и сопровождавшие его на ходу у самого форштевня. Фрегат «Кильдюин» шел под сильным юго-западным ветром на восток, несколько отклоняясь от генерального курса, но затем ветер сменился, и корабль вновь лег на требуемый курс. Воздух был теплым и плотным, но тепло продержалось недолго. Холодный ветер Атлантики резко

изменил погоду...

Внезапно все вокруг переменялось. Ветер резко сменил направление, перемежаясь шквальными порывами... Ветер приволок тучи, небо и вода потемнели.

«Как неожиданно меняется погода», – успел подумать Развозов, как хлынул дождь.

Фрегат «Кильдюин» шел вперед, преодолевая сопротивление волн и стену дождя. За плотной завесой дождя ничего не было видно... Корабль продолжал идти намеченным курсом по компасу и карте. Дождь заливал фрегат пузыряющимися потоками, вода гуляла по палубе, устремляясь в шпигаты – отверстия в фальшборте для стока воды за борт. Матросы верхней вахты, кутаясь в дождевики, по команде успели затянуть люки брезентом, чтобы вода не проникла внутрь фрегата, оставив только входные люки – для команды.

Капитан-лейтенант Развозов в плаще, прикрываясь от дождя капюшоном, озабоченно посматривал на мачты и паруса. Дождь то слабел, и видимость улучшалась, то наоборот, когда шел потоком, видимость падала. Рулевой на корме, с дождевика которого лились потоки воды, почти ничего не видел из-за плотной стены дождя. Одна надежда была на марсовых – матросов-наблюдателей, несших вахту на марсовых площадках. Паруса потемнели от воды, их полотнища набухли. Жесткая тяжелая парусина не слушалась матросских рук. На скользкие реи подниматься было очень опасно.

Нужно сказать, что на парусных кораблях матросы под-

нимаются на мачты, когда требуется отдать – распустить, или убрать – закатать, на реи паруса или что-то починить в оснастке, что нельзя сделать с палубы. У поднятого, работающего паруса все снасти можно обтянуть силами парусной вахты с палубы. Такая конструкция позволяет уменьшить риск падения человека с высоты мачты в штормовых условиях.

Боцман доложил капитан-лейтенанту, что дождевая вода просочилась в парусную кладовую и намочила парусину.

– При первой же возможности просушите парусину, чтобы она не стала преть, – приказал Развозов.

Вода проникла и на нижнюю палубу. В матросские рундуки – закрытые ящики для хранения личных вещей моряков – тоже пробралась влага. Моряки, проклиная дождь, заклинали морского бога Нептуна утихомирить небеса и прекратить этот всемирный потоп.

Прошел день, и прошла ночь... Дождь прекратился. На востоке, среди лохматых, словно рваных облаков появилось солнце.

– Эй, на салинге! Смотреть горизонт! – раздалась команда вахтенного офицера.

Сочный ветер путал мокрые фалы в руках сигнальщиков и гордо развевал Андреевский флаг...

Капитан-лейтенант Развозов дал команду привести корабль в порядок, просушить помещения, одежду, запасную парусину. Сложнее всего было просушить трюмы.

Парусиновые виндзейли, пропущенные сверху в открытые люки, давали приток свежего воздуха на нижнюю палубу, но в трюме все равно стоял тяжелый запах сырости и затхлой воды. Сырость сушили горящими угольями в закрытых жаровнях, окуривали смолой.

Матросы целый день занимались приборкой, сушкой и проветриванием одежды, коек и парусины.

Офицеры и сам Развозов, озабоченные здоровьем матросов, следили за тем, чтобы трюм корабля, наиболее зараженный спершимся воздухом, очищался через проветривание, чтобы матросы в мокром платье не ложились спать, чтобы палубы ежедневно «окуривались уксусом и порохом».

Забегая вперед, скажу, что благодаря крайнему вниманию командующего эскадрой вице-адмирала Д. Н. Сенявина и командиров кораблей к здоровью матросов, во все продолжение кампании в Средиземном море ни на одном из кораблей не было тех заразных болезней, которые происходили от гнилой пищи и воды и которые, к сожалению, свирепствовали между «морскими служителями» во время плавания Первой Архипелагской экспедиции.

Поход продолжался... Ветер дул умеренный в одном направлении. Фрегат «Кильдюин» шел прямым курсом, и маневрировать парусами не было необходимости. Матросы парусной вахты, собравшись на баке, рассказывали побасенки и курили трубки.

На протяжении всего перехода капитан-лейтенант Разво-

зов, как и командиры других кораблей, по приказанию Сенявина, использовал любую возможность для проведения учебных. Так, в районе Гибралтара были проведены учебные артиллерийские и ружейные стрельбы. Развозов обучал «слу-жителей действию парусами и ружейной и пушечной экзер-циции».

Предстоял учебные стрельбы, в том числе и залпы всем бортом. На орудийной палубе матросы-артиллеристы регулировали величину отката пушек. Откат пушки после вы-стрела бывает очень сильным, и при долгой или залповой стрельбе тросы, удерживающие пушку, могут вырвать кусок борта в месте своего крепления. Сила отката зависит от угла возвышения орудия и от количества и качества пороха, от того, как туго или свободно входят в ствол пыжи и легко ли вращаются колеса орудийного станка.

Командир «Кильдюина» приказал боцману расставить людей в трюме и докладывать об обстановке. Начались стрельбы.

– Огонь! – прозвучала команда.

Корпус фрегата после залпа всем бортом от резкого толч-ка подпрыгнул, как поплавок.

– Слеза на обшивке! – доложили из трюма.

«Слеза, не течь!» – знал Развозов.

– Продолжайте!

...Фрегат не плыл, а скользил по синей, с белой пеной по-верхности моря. Паруса, туго приведенные к свежему, насы-

ценному запахами моря, ветру, были натянуты ровно и красиво.

На переходе командующий эскадрой приказал перестроить эскадру из кильватера в строй фронта. По левому борту от флагманского «Ярослава» разместились «Святой Петр» и «Уриил». Справа – «Селафаил» и «Москва». Впереди флагмана в качестве передового дозора – фрегат «Кильдюин», по корме – концевым бриг «Феникс».

Капитан-лейтенант Развозов смотрел на море. Вдали над водой пролетела крупная птица. «Берег уже близко», – подумал Развозов.

На следующее утро, 24 декабря, в канун Рождества эскадра была у острова Сардинии. На горизонте виднелись его вершины. С утра установилась ясная погода, видимость была хорошая. Развозов с мостика в подзорную трубу рассматривал его берега. В лучах восходящего солнца хорошо были видны дома, рассыпанные вдоль бухты, и суда в порту. Закончив наблюдение, капитан-капитан Развозов легким ударом ладони собрал подзорную трубу и передал ее вахтенному лейтенанту.

На Рождество все работы и учения на кораблях эскадры отменили. К обеду на палубы вытащили двойную ендыу хорошего вина. Свободные от вахт матросы, отдыхая, пели песни и плясали.

29 декабря 1805 года корабли эскадры вице-адмирала Сенявина, лавируя при крепком северном ветре, прибыли

на рейд Сардинского порта Кальяри. На рейде находилось несколько парусников. Капитан-лейтенант Развозов еще на подходе к порту, осмотрел их в подзорную трубу. Самым большим был барк – трехмачтовое судно, две мачты которого имели прямые паруса, а третья (бизань) без реев, косые паруса. Моряки называют такую мачту «сухой». Кроме барка на рейде стояла бригантина и у причалов несколько шхун.

Капитан-лейтенант Развозов понимал, что Кальярский залив, имеющий направление от юга на север, неудобен в зимнее время по причине жестоких порывов ветра, приходящих из-за гор от севера. С моря же не будучи прикрыт, подвергает корабли волнению от юга, поэтому командир «Кильдюина» приказал положить два якоря, чтобы один был положен на северо-запад, другой – на северо-восток.

На кораблях эскадры звучали команды, звякали рынды, слышались всплески отдаваемых якорей. Оба якоря хорошо взяли грунт. Волны слегка покачивали фрегат, ветер посвистывал в снастях, солнце наконец-то выбралось из-за облаков. Капитан-лейтенант Развозов стоял на мостике с непокрытой головой, с удовольствием подставляя лицо солнечным лучам.

Историческая справка

Остров Сардиния пересекают высокие горы, но местность весьма плодородная. На острове в изобилии растут виноград, маслины и хлеба. Древние греки построили на Сардинии города, добывали серебряные и железные руды, а также мрамор. Древние карфагеняне правили островом четыреста лет, затем – римляне. В 800-х годах по Рождеству Христову островом овладели сарадины и триста лет владели им. Были здесь и англичане и испанцы. В 1718 году по заключению Утрехтского мира австрийский император, которому остров был уступлен Испанией, поменялся им на остров Сицилию с герцогом Савойским. С того времени Сардиния под именем королевства принадлежала Савойскому дому. В 1801 году по Амьенскому миру королю Сардинии оставлен был только один остров.

На Сардинии встретили Новый 1806 год.

В полдень 7 января эскадра начала сниматься с якорей. Засвистели боцманские дудки, давая команду «Выбирать якоря». На «Кильдюине» матросы выбирали якорь, дружно наваливаясь грудью на отполированные ладонями вымбовки, поворачивая шпиль, на который наматывался якорный канат.

– Якорь чист! – доложил боцман.

Парусная вахта трудилась вовсю. Команды сыпались одна

за другой:

– Марсовые на марс, марсель ставить! Отда-ва-а-й!

– Марса-шкоты тянуть!

Капитан-лейтенант Развозов с рупором в руках, задрав голу, глядел на реи, где работали матросы.

– На гrotовые брасы на левую! Слабину выбрать!

– Поше-е-ел брасы-ы-ы!

– На бизань фал и шкот! Бизань-шкот тянуть!

– На кливер и стаксель фалы! Кливер подня-я-ять!

Фрегат «Кильдюин», словно по мановению волшебной палочки, одевался парусами.

Оставив Кальяри, корабли эскадры обошли мыс Карбонаро и, миновав опасный камень, который, хотя и находился на глубине двадцати футов, при волнении опасен крупным судам, вышли на чистую воду. Снова шум ветра, плеск волн, быстрый ход. Снова фрегат «Кильдюин», находясь в передовом дозоре, шел во всю мощь своей парусной оснастки.

Корабли эскадры в походном порядке держали курс на Сицилию. Командующий вице-адмирал Сенявин с мостика «Ярослава» наблюдал за кораблями эскадры. Взгляд его задержался на «Кильдюине».

Как пишет писатель-маринист В. В. Шигин в своем историческом романе «Битва за Дарданеллы»: «Сенявин довольно глядел на передовой “Кильдюин”. Его командир капитан-лейтенант Развозов всегда содержал свой транспортный фрегат в немедленной готовности к плаванию, умудря-

ьясь притом поддерживать его почти в праздничном виде с блестящей свежей краской бортами, наклоненными к носу мачтами и туго обтянутым такелажем. Вот и теперь «Кильдюин» ходко резал пологие волны, выжимая из слабого ветра все, что только возможно.

«А Развозов-то наш молодцом! – думал вице-адмирал. – Лихо правит!»

8 января открылся остров Сицилия. С мостика капитан-лейтенант Развозов, глядя в подзорную трубу, любовался высокими, постепенно в виде амфитеатра восходящими горами острова, зелеными лесами, густо покрывавшими горы от подошвы до вершины.

10 января корабли приблизились к острову Стромболи. Поверхность воды рябило, но ветер был несильный. С моря остров казался крутой и необитаемой скалой, на южной стороне которой видна была горка остывшей лавы, извергающая дым. Это вулкан Стромболи. Вулкан находится в море на прямой линии между Везувием и Этной. Наблюдая с палубы за этим вулканом, офицеры и матросы «Кильдюина» днем видели только дым, покрывающий вершину, а ночью, как писал очевидец, офицер эскадры:

«...Представилось глазам нашим прекраснейшее зрелище. Вулкан открылся нам как превеликий горн, раздуваемый мехами и сыплющий вверх искры. Извержения, однако ж, умолкают и возобновляются через каждые десять минут; они показываются в виде ярких молний, с ужасным стремлени-

ем вырывающихся из жерла. Пламя, постепенно увеличиваясь, составляло огромный огненный столб, который расширяясь, производил грохот, подобный приближающемуся грому... Блеск вулкана, озаряя облака, изображал на них разноцветные радуги... В молчании взирали мы сие великолепное явление природы».

На переходе дул попутный ветер. Волны с шумом бежали вдоль бортов, как бы стремясь обогнать фрегат, но этого им не удавалось, и они отставали, уходя за корму.

Штурман распорядился замерить ход корабля. Ход измеряли лагом – деревянной дощечкой в виде четверти круга, прикрепленной к длинной нити, размеренной узелками через сорок восемь английских футов. Матрос бросил с кормы лаг в воду, по мере хода выпуская нить, заметив, сколько выйдут узлов в полминуты, отсчитывая время по песочным часам. За полминуты вышло восемь узлов, матрос доложил об этом штурману. Штурман записал скорость – восемь узлов. Это означало, что в продолжение часа при той же силе ветра и тех же парусах, корабль пройдет восемь миль или четырнадцать верст. На парусниках время отсчитывалось песочными часами, как их называли – «склянками», получасовыми и четырехчасовыми. Чтобы команда знала, который час, вахтенный матрос бил в корабельную рынду – «отбивал склянки». Считая от полудня, три склянки означали второй в половине час, восемь склянок – четыре часа. После чего обе склянки оборачивались, и время считалось уже от четы-

рех часов и так далее...

Ветер не менялся. Фрегат «Кильдюин» нес все паруса, отчего его мачты потрескивали от напряжения. Паруса были натянуты ровно и хорошо. От них на палубе казалось светло. Капитан-лейтенант Развозов в сопровождении вахтенного лейтенанта и боцмана, обходил палубу, придирчиво цепляясь взглядом за все, что попадало в поле его зрения. Во всем чувствовался морской порядок, все находилось на своих местах, аккуратно прибрано, подогнано, закреплено. Довольный боцман прятал улыбку в жесткие усы, ибо знал, что капитан-лейтенант был из тех опытных и смелых моряков, которые даже в шторм кливер не спускают, потому что в шторм без парусов корабль неуправляем.

Переход с Сардинии на остров Сицилия в город-порт Мессину занял четверо суток.

11 января 1806 года эскадра вице-адмирала Сенявина подошла к Мессине. На фоне густой вечнозеленой растительности острова вдали виднелась колоссальная Этна. В лучах солнца блестела ее заснеженная вершина, из которой прямой столб дыма взвивался выше облаков.

Корабли эскадры, пройдя ворота гавани Мессины, бросили по два якоря – один на север, другой на юг, затем толстыми канатами их пришвартовали к самой набережной.

На фрегате «Кильдюин» все паруса были тщательно подобраны к реям на гитовы. На грот-мачте у клотика и на тресе у гафеля на корме величаво, даже при слабом ветре, разви-

вались вымпел и Андреевский флаг.

Мессина – город очень древний. От Италии он отделен узким, шириной в две с половиной мили Мессинским проливом. Древнегреческая легенда гласила, что в этом проливе обитали морские чудовища Сцилла и Харибда. Сцилла топила мореплавателей у итальянского берега, Харибда – у сицилийского. Но, как помнил капитан-лейтенант Развозов, хитроумный Одиссей сумел обмануть чудовищ и благополучно миновать пролив. С тех пор появилось выражение «быть между Сциллой и Харибдой», то есть выбирать между двумя опасностями. Развозов усмехнулся: «Выбирать между двумя опасностями – это постоянная работа командира. Главное сделать верный выбор!»

Эскадре был назначен карантин. С палубы «Кильдюина» офицеры с интересом рассматривали бухту и близкий берег. Бухта была заполнена различными судами: марсельными и гафельными шхунами; баркентинами, на которых прямые паруса имелись только на фок-мачте, а грот и бизань несли косые паруса, на гафелях – рангоутном дереве, поднятом на бизань-мачте под углом к ней и обращенном к корме; одномачтовыми тендерами и греческими фелюками.

Как писал очевидец: «Самый город, с гаванью внизу, с высоким над собой замком... занимает уступы нескольких отдельных гор громадой зданий и храмов. Величавые куполы церквей готического зодчества, вместе с фасадой палаты, обращенной к морю, представляют амфитеатр строе-

ний, стоящих одно на другом. Смотря на них с корабля, думаешь видеть перед собой театральную декорацию. Красота положения Мессины составляет такую перспективу, что взор невольно блуждает с предмета на предмет».

...Карантин окончился. Разрешено было увольнение в город. На палубе остались только вахтенные. Матросы почистились, переделались и, получив увольнение, гурьбой сошли на берег, торопясь походить по твердой земле, отдохнуть, выпить в греческой таверне, забыв на время о море, о штормах, о трудной и опасной работе на мачтах.

Русских военных моряков жители Мессины встретили дружелюбно. Эскадра пополнила запасы пресной воды и провизии. На ошвартованный к причалу фрегат «Кильдюин» матросы палубной команды с помощью талей принимали бочки с водой, мешки и корзины с провизией.

Командующий эскадрой вице-адмирал Сенявин требовал от командиров кораблей «соблюдать положенный по Уставу воинский порядок... беречь здоровье гардемарин и матросов». Поэтому, наряду с обычной провизией, в обязательный рацион питания матросов и морских солдат Второй Архипелагской экспедиции входили: клюквенный сок, яблочно-медовый или солодовый сбитень, квашеная капуста, рейнский уксус, французская водка, «хреновое пиво в больших бочках», зелень, говядина, перловая и гречневая каши.

Конечно, жители города Мессины не могли знать и не могли предполагать, какое ужасное землетрясение предсто-

ит пережить их городу через сто лет – 28 декабря 1908 года, и что именно русские военные моряки первыми придут к ним на помощь...

Сильнейшее в истории Европы землетрясение магнитудой 7,5 балла произошло около пяти часов утра на дне Мессинского пролива, после чего на Мессину с интервалом в пятнадцать-двадцать минут обрушилось три волны цунами высотой до пяти метров. В самом городе в течение одной минуты прошли три сильных удара, после чего начались обрушения зданий. Всего от землетрясения пострадали более двадцати населенных пунктов в прибрежной полосе Сицилии.

Первыми на помощь пострадавшим пришли корабли русского Балтийского флота броненосцы «Цесаревич», «Слава», «Адмирал Макаров», под командованием контр-адмирала В. И. Литвинова, совершавшие плавание по Средиземному морю. Это были корабли учебного отряда, на которых находились 166 гардемарин – выпускников Морского корпуса. После того как командир отряда узнал о случившемся, он телеграфировал в Петербург и, не дожидаясь ответа, дал команду следовать в Мессину для спасения жителей...

Уже на следующий день после землетрясения 29 декабря русские корабли прибыли на рейд Мессины. Из экипажей сформировали спасательные команды для высадки на берег, разбили их по сменам, снабдили шанцевым инструментом, водой, медикаментами и продовольствием.

Взорам моряков спасательных команд на берегу, открылась страшная картина – Мессина горела... Город, славившийся своей изысканной архитектурой и красивейшей набережной, являл ужасающую картину полного разрушения. Невзирая на опасность последующих толчков и обрушений, русские моряки разбирали завалы, извлекая из-под развалин людей, спасая жизни сотен жителей – мужчин, женщин, стариков и детей...

В честь русских моряков в Мессине появилась «Площадь русских моряков», «Улица русских моряков Балтийской эскадры». Но весь этот ужас городу еще предстояло пережить...

После Мессины – снова в море. Эскадра вице-адмирала Д. Н. Сенявина направилась к островам Ионического архипелага на остров Корфу. Проходя Мессинским проливом, следовало быть предельно осторожными, ибо пролив усеян отмелями и камнями.

Командир «Кильдюина» потребовал промерять глубины через каждые десять минут. Промеры глубины производились ручным лотом, представляющим свинцовую конусообразную гирьку весом порядка трех килограммов, прикрепленную к линю – прочному пеньковому плетенному шнуру. На дне гирьки была выемка, заполненная салом с толченым мелом, к этой смеси и прилипали частицы грунта со дна. Лот-линь разбит на сажени, обозначенные вплетенными метками, – марками. По этим маркам и определял мат-

рос-лотовый глубину моря под кораблем. Умению хорошо бросать лот надо учиться. Лот раскручивается в воздухе и забрасывается вперед, против хода судна. Заметить деление нужно в момент, когда груз опускается на дно, а лот-линь принимает вертикальное положение.

– Лотовые! Промерить глубину! – послышалась команда капитан-лейтенанта Развозова.

Матрос-лотовый, ухватив лот-линь за клевант правой рукой, раскачал груз над водой и, сделав три круговых взмаха, забросил его в воду против хода фрегата. Из бухты в его левой руке свободно заскользил лотлинь. Нагнувшись над бортом и почувствовав, что груз достиг дна, лотовый быстро приподнял его и снова опустил, чтобы убедиться, что гирька на самом дне, а не на случайно подвернувшемся камне, и, приметив у самой волны флажок марки, доложил:

– Левый борт – десять саженей!

– Правый борт – десять саженей! – отозвался другой лотовый.

Немного спустя командир снова приказал промерить глубину.

Лотовые снова промерили и доложили:

– Девять с половиной саженей!

– Девять с половиной саженей! – подтвердил лотовый другого борта.

Глубина была безопасной.

– Следить за глубиной! – приказал боцману командир.

– Есть, следить за глубиной! – повторил боцман.

Матросы-лотовые периодически промеряли глубину. Слышались доклады: «Лот проносит!», что означало – лот не достигал дна.

Корабли эскадры постепенно втягивались в пролив. После захода солнца вице-адмирал Сенявин приказал сомкнуть линию и следовать за его кораблем. В непроницаемой темноте видя только кормовой фонарь мателота, они благополучно прошли проливом.

Настало утро. По небу бежали рваные серые тучи...

Капитан-лейтенант Развозов, вызвав в каюту лейтенантов и мичманов, несущих вахтенную службу и, разложив на столе карту, инструктировал:

– Идучи от Мессины на Корфу, при южных ветрах, держать должно на остров Санто-Мавро, при северных – на северную оконечность Корфу. Идя же в южный пролив, должно держать ближе к острову Паксо, ибо от мыса Бианко простирается на половину ширины пролива песчаная отмель. Чтобы миновать ее, следует держаться албанского берега до тех пор, пока не выйдете на траверз города.

– Все ли понятно, господа офицеры?

– Ясно, господин капитан!

В открытом море быстрому ходу фрегата способствовал свежий норд-ост. Капитан-лейтенант Развозов приказал боцману задрать люки и проверить крепление шлюпок на боканцах – деревянных балках, выступающих за борт, на ко-

торых подвешены шлюпки.

Ветер усилился и начал менять направление. На палубе зазвучал усиленный рупором голос капитан-лейтенанта Развозова:

– Парусную вахту наверх!

Боцман повторил распоряжение и засвистел в дудку. Застучали матросские башмаки.

Моряки по команде один за другим вылетали из люка.

– Фор-бом-брамсель, ставить! Грот-бом-брамсель, крьюс-бом-брамсель, ставить! Матросы проворно взлетали по вантам на марсы, подтягивали и закрепляли тросы, ловко и быстро управлялись с парусами.

– Поживей! Не спать на ходу! – подгонял матросов боцман.

Брамсели – верхние паруса, над которыми только топсели, были быстро развернуты, приведены к ветру и закреплены.

– Марсовые на марс! Привести к ветру фор-марсель!

– Привести к ветру грот-марсель!

– Шкоты подтянуть!

– Рулевой, что рыскаешь? – Развозов быстро взглянул на матроса, стоявшего за штурвалом. – Крепче держи в бакштаг!

– Есть крепче держать в бакштаг! – ответил штурвальный.

Впереди белели паруса эскадры. Фрегат «Кильдюин» увеличил ход. У форштевня, на бушприте косыми стрелами дрожали под напором воздуха фор-стенги-стаксель, кливер

и бом-кливер.

Капитан-лейтенант Развозов поднял голову и взглянул на верхушки мачт. Казалось, что все стоит на месте, а бегут стремительно и неудержимо черные кудлатые грозовые тучи.

«Если бы не килевая качка с кормы в нос, можно было подумать, – усмехнулся Развозов, – что земля стоит, а небо движется».

...Разразилась гроза. Ударом молнии повредило форстенгю на «Урииле». Тот сразу потерял ход. Чтобы не задерживаться, командующий эскадрой принял решение оставить с «Уриилом» «Селафаила» и бриг «Феникс», а эскадре продолжать путь. Гроза бушевала несколько часов.

«Слава Богу! Длительный тяжелый, сложнейший переход близится к завершению. Скоро Корфу». На душе у Егора Федоровича было легко и спокойно, что случалось не так часто в его офицерской жизни.

Ветер снова начал менять направление. Развозов решил «увалиться», то есть вывести фрегат из бакштага и идти так, чтобы ветер дул прямо в корму.

– Рулевой идти фордевинд!

– Есть идти фордевинд!

В этот момент со своей наблюдательной площадки закричал марсовый:

– Прямо по курсу острова!

Действительно, подняв к глазам подзорную трубу, капитан-лейтенант Развозов впереди, на фоне неба заметил едва

угадывающиеся очертания островов.

«Вот и Корфу!» – мысленно порадовался скорому окончанию похода Егор Федорович.

Ионические острова, к которым относится и остров Корфу, расположены вблизи юго-западных берегов Балканского полуострова, составляют, как считают, продолжение хребтов Греции, частично опустившихся в море. Кое-где на островах поднимались горные кряжи, а вдоль побережья тут и там тянулись плодородные равнины с плантациями оливковых деревьев, апельсинов, лимонов, винограда, миндаля. Даже сейчас, зимой, подходя к этим благословенным островам, офицеры эскадры вице-адмирала Сенявина наслаждались видами поросших вечнозеленой растительностью склонов гор и холмов.

Наблюдая с мостика эту красоту, Егор Федорович Развозов вспомнил связанную с Ионическими островами легенду о том, что само название Ионического моря, по волнам которого шла сейчас эскадра, древние греки связывали с именем возлюбленной Зевса красавицы Ио.

Острова Корфу, Занте, Святой Мавры, в древности, как и все острова Архипелага, имевшие другие названия, упоминались в «Илиаде» и «Одиссее», в произведениях древнегреческих и римских историков. А нынешний остров Цериго, греки считали родиной богини любви и красоты Венеры.

С моря в подзорную трубу были видны толстые гранитные стены крепости Корфу, высеченные в скале казематы и ба-

стионы. Укрепления островов Видо и Лазаретто прикрывали крепость со стороны моря.

«Да, много кровушки пришлось пролить пять лет назад русским морякам-десантникам под командою адмирала Ушакова, чтобы взять эту твердыню», – понимал капитан-лейтенант Развозов, глядя на мощные стены Корфу.

Историческая правка

Остров Корфу никогда не был под властью турок, в отличие от остальной Греции, потому что входил в состав Венецианской республики. В конце XVIII века французы закрепились на Ионических островах. Самым крупным и хорошо укрепленным гарнизоном был Корфу. Осаждала крепость – вот уж гримаса истории! – русско-турецкая эскадра, которой командовал Ф. Ф. Ушаков. Четыре месяца он держал крепость в блокаде, ожидая прибытия десантных отрядов. 18 февраля 1799 года начался штурм крепости. Сначала корабельная артиллерия подавила береговые батареи на островке Видо, являвшемся «ключом» к Корфу.

Быстро расправившись с гарнизоном Видо, десантники установили на острове пушки и начали расстреливать укрепления на самом Корфу. После массивной бомбардировки в бой снова ринулся десант. Французы одним за другим теряли бастионы и укрепления.

Последствия победы Ушакова и взятия Корфу были глобальными. На Ионических островах возникла Республика Семи Островов, ставшая опорой русского флота в Средиземноморье, а командовавший эскадрой Федор Федорович Ушаков был произведен императором Павлом I в адмиралы.

В дальнейшем русские первым делом восстановили разрушенный форт на острове Видо, прикрывающий подходы к

главной гавани Корфу.

Кстати, этот форт и поныне местные греки называют «русской крепостью».

Эскадра вице-адмирала Д. Н. Сенявина прибыла на Корфу 19 января нового 1806 года. Рейд Корфу находящийся между городом и островом Видо, имеет глубину от восьми до двенадцати сажень, грунт – ил, хорошо берется якорями. Преимущества рейда командир «Кильдюина» капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов оценил сразу – корабли по двум проливам при всяком ветре могли выйти в море.

Русские корабли, находившиеся к тому времени в Корфу приветствовали вице-адмирала Сенявина девятью выстрелами, республиканская крепость салютовала ему пятнадцатью выстрелами. Все военные суда в знак вступления под начальство Сенявина подняли красные флаги.

Греческое население острова устроило русским морякам торжественную встречу, звучала музыка, сопровождавшаяся громом литавр и барабанов. Религия греков, язык и одинаковые обычаи славян, общая искренняя любовь окружили русских моряков. В то время именно греки возлагали свои надежды на помощь России в борьбе с французскими оккупантами.

Небезынтересно сопоставить переход с Балтики на Средиземное море эскадры вице-адмирала Сенявина в 1805 году с переходом кораблей Первой Архипелагской экспедиции в 1769 году. Тогда адмирал Спиридов подошел к берегам Гре-

ции через двести дней, контр-адмирал Эльфинстон – через двести двадцать дней, после выхода из Кронштадта, а у Сенявина примерно тот же путь занял всего сто тридцать дней.

В 1769 году пришлось возвратить в Англию часть кораблей, потерпевших аварии на переходе. У Сенявина все корабли дошли до Корфу без серьезных повреждений. На борту кораблей эскадры Сенявина было две роты Первого и две роты Второго морских полков – всего 749 человек. Благодаря чистоте, опрятности, доброкачественности пищи и питьевой воды ни на одном корабле Сенявина не было заразных болезней, которые косили моряков эскадр Спиридова и Эльфинстона.

Это ли не показатель успехов, достигнутых русским флотом за тридцать пять лет после Первой Архипелагской экспедиции.

Небо было чисто. Поверхность бухты спокойна. Еще с пяти часов утра команда быстро умывшись соленой водой, помолившись и позавтракав, начала готовить «Кильдюин» к адмиральскому смотру. Вооруженные скребками, пемзой, ящиками с песком, ведрами, голиками и швабрами, матросы, ползая на четвереньках, терли палубу песком и пемзой, потом обильно поливали водой из парусиновых ведер, которые то и дело опускали за борт на длинных концах. После этого палубу проходили голиками и затем швабрами. Борты были промыты с мылом... Так же драили нижние палубы. Наконец, выскобленный и вымытый фрегат был оконча-

тельно прибран. Боцман придирчивым взглядом осмотрел корабль. Осмотрел шкафут, шканцы, квардек, мачты и реи со свернутыми парусами.

«Кильдюин», надраенный стараниями экипажа, был готов к адмиральскому смотру.

Реи были выправлены идеально, отскобленная до белизны палуба сверкала и надраенная до золотистого сияния медь компаса, штурвала, рынды – горела. И хотя фрегат «Кильдюин» под командованием Е. Ф. Развозова всегда отличался «примерной опрятностью и своею чистотой», адмиральский смотр есть адмиральский смотр.

В ожидании прибытия на борт вице-адмирала Сенявина команда «Кильдюина» выстроилась вдоль бортов, офицеры на шканцах в парадной форме – «двубортных мундирах темно-зеленого сукна с белым стоячим воротником и двумя рядами желтых металлических пуговиц, в каждом ряду по шести; вокруг завернутых пол мундира и клапанов на обшлагах рукавов белая выпушка; длинные брюки белого сукна, шпага и шляпа-треуголка с золотой петлицей и бантом. У офицеров на каждой стороне воротника по вышитому якорю и по три якоря на лацканах рукавов. На плечах погоны... конец их, обращенный к воротнику, уже другого, закругленного вроде эполета. У лейтенантов на плечах погоны темно-зеленого сукна, у мичманов погонов вовсе не было».

У командира фрегата капитан-лейтенанта Развозова золотой погон был на одном правом плече.

Матросы стояли вытянувшись во фронт, не шелохнувшись в «мундирах темно-зеленого сукна со стоячим воротником, разрезанными обшлагами и клапанцами темно-зеленого сукна; в брюках такого же сукна; пуговицы суконные обтяжные; в матросских шляпах простых, круглых». Унтер-офицеры в шляпах «полупоярковых, круглых, с пригнутым с одного бока полем, на котором находился бант из черной гарусной ленты с оранжевой каймой и пуговицей».

...Горнисты исполнили сигнал «Захождение». С вельбота на фрегат поднялся командующий эскадрой. Когда вице-адмирал, в сопровождении офицеров штаба, вступил на палубу «Кильдюина», командир фрегата отсалютовал шпагой. Сенявин принял рапорт, прошел вдоль строя и поздравил нижних чинов и господ офицеров с окончанием длительного, тяжелого перехода...

– Впереди боевые действия с флотом Франции! Бог нам в помощь! – закончил адмирал.

У трапа командующего эскадрой проводил караул с лейтенантом во главе. Ударила барабанная дробь. Капитан-лейтенант Развозов приложил пальцы к треуголке. Гребцы привычно налегли на весла, и катер с командующим и офицерами штаба отвалил от борта «Кильдюина».

С прибытием на Корфу вице-адмирал Сенявин принял от контр-адмирала Грейга начальство над морскими, а от генерала Ласси и над сухопутными силами.

В результате в его распоряжении была эскадра до сорока

вымпелов и до двенадцати тысяч сухопутных войск. На начало 1806 года в Средиземноморскую эскадру входило десять линейных кораблей, пять фрегатов, одиннадцать бригов и бригантин и двенадцать канонерских лодок и несколько более мелких судов. Кроме прибывших пяти кораблей, одного фрегата и двух бригов, пришедших с Сенявиным, морскую силу составляли следующие корабли: «Ретвизан», «Елена», «Параскевия», «Азия», «Михаил» (без пушек, для перевозки десанта), фрегат «Венус», «Армений» – госпиталь и корветы: «Диомид», «Херсон», «Алциное» и «Днепр».

Сосредоточенный на Ионических островах корпус насчитывал около 10 200 русских пехотинцев и артиллеристов и около двух тысяч албанских и греческих добровольцев, объединенных в легион легких стрелков.

Предвидя близкие бои, вице-адмирал Д. Н. Сенявин уделял большое внимание боевой подготовке. Учитывая, что большая часть матросов не имела опыта ведения морского боя, Сенявин организовал их обучение стрельбам по морским и береговым целям. Чтобы добиться сплыванности эскадры адмирал проводил специальные учения. Им были введены сигналы для обучения «поворотам и действию парусами» во время совместного плавания кораблей – «Дневные сигналы от вице-адмирала и кавалера Сенявина генваря 28-го дня 1806 года».

Они содержали 433 сигнала, пронумерованные в специальной таблице, не считая сигналов «туманных» и для ноч-

ного времени. Были специальные сигналы на походе, при съемке с якоря, при оказании помощи терпящим бедствие кораблям. Но главное, были установлены сигналы для атаки, погони за противником, высадке десанта, отражения атаки брандеров и других боевых действий.

Подавались эти сигналы так: десять разных ярких флагов, означающих цифры от нуля до девяти, раздают все приказания адмирала, которые под номерами были напечатаны в особых книгах. Верхний флаг означал – единицу, под ним второй – десятки, третий – сотни и так далее. Ночью и в туман сигналы делались пушечными выстрелами и фонарями. Сигнальная книга хранилась на каждом корабле как государственная тайна.

Все командиры кораблей получили эти сигнальные книги и обязаны были руководствоваться ими. Капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов внимательно изучил и разобрался в сигналах. Он давно ждал чего-то подобного, потому что в условиях быстро меняющейся боевой обстановке разнообразные тактические действия можно предпринять только получив четкий сигнал-команду.

«Значение этих сигналов, – считал Развозов, – сводится не только к улучшению связи между кораблями. Значение их шире: они способствуют выработке единства тактического мышления у офицеров эскадры и дают направление боевой подготовке, ибо сигналы ориентируют командиров на действия в разнообразных условиях: “атаковать неприятеля

с над ветру”, “атаковать неприятеля из-под ветру”, “атаковать неприятеля в строю кильватерной колонны” и “прорвать неприятельскую линию”, “атаковать неприятельскую кардебаталию”, “атаковать авангардию”, “атаковать арьергардию”, “атаковать отдельную часть неприятельского флота” и “атаковать одно судно”». Сигналы были разработаны как на случай боя с противником стоящим на якоре, так и для боя на ходу.

«Этот документ, – понимал Развозов, – показывал, что адмирал Сенявин твердо решил внедрять в практику различные тактические приемы и отказывается от шаблонов».

Но не только боевая учеба и действия в бою занимали вице-адмирала Сенявина. Командующий эскадрой сразу столкнулся с серьезными трудностями, связанными с удаленностью Средиземноморского театра от русских берегов.

Уже 17 февраля 1806 года Сенявин доносил товарищу Морского министра, что ему необходимы мастерские люди, что у него серьезные затруднения с корабельными припасами – железом, парусиной и такелажем, что провианта на Корфу мало, не хватает медикаментов.

Сенявин понимал, что боевая готовность эскадры зависит от решения всех этих, да и не только этих, вопросов: не были заготовлены дрова для кузнечных работ, не было свечей для освещения. В довершении всего эскадра испытывала острый недостаток в деньгах. Адмиралу был выдан аккредитив на Венецианский банк, но пока эскадра шла в Средиземное мо-

ре, Венеция оказалась занята французами, и реализовать там аккредитив было невозможно.

Несмотря на все эти трудности, вице-адмирал Д. Н. Сенявин действовал энергично и целенаправленно. Власти Корфу передали в распоряжение русского командования одиннадцать складов, как тогда говорили – магазинов. Были заключены более выгодные подряды на выпечку сухарей и на доставку мяса, даны подряды на доставку дров для кузнечных работ. Аккредитив, данный на Венецию, удалось реализовать в марте 1806 года в Константинополе. Все эти меры в сочетании со строжайшей экономией позволили вице-адмиралу Д. Н. Сенявину удовлетворить насущные нужды Средиземноморской эскадры.

Быт эскадры Второй Архипелагской экспедиции, возглавляемой вице-адмиралом Сенявиным, как и тридцать лет назад во времена Первой Архипелагской экспедиции адмирала Спиридова, постепенно налаживался.

Во время стоянки в Корфу вице-адмирал Д. Н. Сенявин произвел перетасовку офицеров и матросов, добавив на новоприбывшие корабли тех, кто уже много поплавал в здешних водах. Капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов получил назначение командиром фрегата «Венус», а его старший офицер лейтенант И. Н. Бутаков принял под свое командование бриг «Летун».

Назначение радовало Развозова, но к этой радости приешивалась легкая грусть. Жаль было прощаться с моряка-

ми и офицерами, с которыми было столько пережито. Жаль было оставлять «Кильдюин» к которому Егор Федорович, что называется, прикипел, понимая и чувствуя «поведение» фрегата при любом ветре. Успокаивало то, что передает он свой фрегат в надежные руки старшего офицера корабля «Москва» капитан-лейтенанта Дмитрия Аксентьевича Дурново.

Капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов и капитан-лейтенант Д. А. Дурново доложили о сдаче и принятии дел командующему эскадрой.

Историческая справка

Под командованием капитан-лейтенанта Д. А. Дурново фрегат «Кильдюин» в феврале 1806 года вышел из Корфу в Черное море за мастеровыми людьми и корабельными материалами для эскадры Сенявина. По возвращению, в октябре 1806 года, «Кильдюин» находился в Капель-Нуово, в Черногории. 26 ноября в составе эскадры перешел к острову Курцалло в Хорватии, а оттуда к острову Браццо, для взятия турецкой крепости. Выполнив боевую задачу, «Кильдюин» был оставлен у острова Курцалло до мая 1807 года, для защиты крепости от возможных посягательств французов. По возвращению в эскадру фрегат «Кильдюин» был послан в отряд контр-адмирала А. С. Грейга в Эгейское море к острову Лемнос для участия в блокировании крепости Пелари. Там же «Кильдюин» прикрывал отход нашего десанта, и Дурново привел фрегат на остров Тенедос в отряд Грейга. После этого был отправлен с депешей на Корфу. По окончании Средиземноморской эпопеи в 1813 году фрегат «Кильдюин» был продан англичанам.

Развозов попрощался с «Кильдюином» и его командой. Назначение командиром фрегата «Венус» начинало новую страницу жизни и службы капитан-лейтенанта Егора Федоровича. Ведь новый корабль – это всегда новый поворот в моряцкой судьбе.

Глава 2. Наследие Екатерины Великой

В 1763 году молодая императрица Екатерина II, на тот момент ей было тридцать два года, обратила свой взор на юг России в Северное Причерноморье, где южные границы империи упирались в Дикое поле, по которому в разорительных набегах проносились крымские татары, турки-османы, горские племена, грабя и уводя в рабство тысячи славян. Далее моря – Азовское, Черное и Медитеранское, как называли в России Средиземное море, в котором до того времени русские торговые суда и военные корабли никогда не бывали. Екатерина знала о грандиозных замыслах Петра Великого на Ближнем Востоке, через сподвижника Петра фельдмаршала Б.К. Миниха, который говорил: «... Я могу сказать только то, что Великий Петр с 1695 года, когда в первый раз осаждал Азов, и вплоть до своей кончины не выпускал из вида своего любимого намерения – завоевать Константинополь, изгнать турок и татар и на их месте восстановить христианскую греческую империю».

С первых лет правления Екатерины Черноморско-Балканское направление занимало важнейшее место в ее внешней политике, стратегической целью которой было овладение побережьем Черного моря, так же как Петр I завладел для России побережьем Балтики.

Установление тесных связей с греками – единоверцами, естественными союзниками России в борьбе с Османской империей, Екатерина считала важным средством достиже-

ния своих внешнеполитических целей, для чего в 1763 году Г. Орлов послал в Грецию двух эмиссаров – греков М. Саро и Г. Папазоли. По возвращению в Петербург в 1764 году М. Саро представил отчет, в котором высказал свое предположение о том, как можно поднять греков на восстание против Оттоманской Порты:

«...Смею представить и о том, чтоб отправить в Средиземное море (Архипелоус тоже) против турок десять российских военных кораблей, и на них нагрузить и пушек довольно число. Где, коль скоро бы завидели греки столь великое множество, сообщились с российскими греческия немалые суда. Только б удовольствованы были пушками, ибо они теми недостаточны. Об них же можно сказать, они народ смелой и храброй».

Весьма любопытно, что это предложение грека М. Саро стало по существу сценарием организованной Екатериной II через несколько лет Первой Архипелагской экспедиции из девяти боевых кораблей (семи линейных кораблей, фрегата и бомбардирского корабля) и вспомогательных судов, нагруженных оружием и пушками для греческих повстанцев-добровольцев.

Историограф Российского военного флота Ф. Веселаго писал: «К этому времени относится организация тульским купцом Владимировым акционерной компании для морской торговли с портами Средиземного моря с капиталом в 90 000 рублей, причем купец ходатайствовал о дозволении отпра-

вить товары на казенном (курсив. – А.Л.) судне».

Интересная и немаловажная деталь: «Екатерина вступила сама в число акционеров с капиталом в десять тысяч рублей и приказала для компании построить особенный 34-пушечный фрегат, назначить на казенном содержании морских офицеров и команду».

Учитывая, что судно вернется в Кронштадт небыстро, ибо требовалось значительное время для выяснения обстановки на Средиземном море, императрица, чтобы не было ущерба коммерции, как пишет Веселаго: «...представила компании значительные льготы в уплате различных торговых пошлин», а Адмиралтейств-коллегии предписывала: «...наисерднейше постараться, дабы сие дело не остановилось какой-либо невозможностью, но все бы способы придуманы были к отвращению затруднений».

Остается только удивляться, как своевременно купец Владимиров решил отправиться торговать в Средиземном море. Построенный для этого предприятия казенный фрегат, нареченный «Надежда Благополучия», 4 июня 1764 года благополучно спустили на воду, укомплектовали военной командой, а командиром назначили «флота капитана Плещеева».

То, что фрегат готовили именно к походу в Средиземное море, подтверждается записью в «Ведомости о кораблях и других судах» Балтийского флота, датированной 26 августа 1764 года: «...Оный построен для коммерции в Медитеранском море...»

Действительно, на борт фрегата были погружены купеческие товары: железо, полотно, канаты, юфть и, в соответствие с инструкцией, данной от Адмиралтейств-коллегии командиру Плещееву, «идти под торговым флагом», фрегат «Надежда Благополучия» вышел в море под купеческим флагом.

Исходя из того, что вооруженный корабль с военной командой был замаскирован под торговое судно, перевозящее гражданский груз под торговым флагом, следует, что все это было не чем иным, как операцией прикрытия предстоящей разведки Средиземноморья.

Веселаго писал: «В августе 1764 года фрегат... под купеческим флагом... отправился в Ливорно». В декабре того же года фрегат «Надежда Благополучия» прибыл в Ливорно и выгрузил товар. Простояв в порту более полугода, что для коммерческого судна недопустимо, а для разведывательной операции вполне достаточно, приняв на борт груз сандалового дерева, свинца и макарон, фрегат в сентябре 1765 года благополучно возвратился в Кронштадт.

Разведка Средиземного моря была произведена блестяще!

Что это была разведка, подтверждает и тот факт, что многие офицеры, плававшие в первом походе фрегата «Надежда Благополучия» в Средиземное море, позже, в 1768–1769 годах были назначены на корабли эскадр Г. А. Спиридова, Дж. Эльфинстона, И. Н. Арфа, готовившиеся к отправке в Архи-

пелагскую экспедицию. Понятно, что на корабли экспедиции требовались офицеры, имевшие опыт плавания в Средиземноморье, ибо, как писал Веселаго: «Императрица заметила по поводу отправления эскадры в Архипелаг, что «Гибралтар нашим (морьякам) казался конец света»».

По возвращению «Надежды Благополучия» в Кронштадт и постановке фрегата в док выяснилось, что подводная часть наружной обшивки корпуса – доски дюймовой толщины – глубоко источены червями, и их пришлось целиком заменить. Во время подготовки кораблей Архипелагской эскадры к переходу в Средиземное море опыт этого первого средиземноморского похода был учтен, и подводные части всех кораблей обшили снаружи дополнительным рядом дубовых досок с прокладкой из овечьей шерсти, чтобы корпуса не источил морской червь. Поэтому эскадру и стали называть «обшивной».

Для лучшей подготовки Архипелагской экспедиции капитана Ф. С. Плещеева назначили цейхмейстером – начальником артиллерии флота. Тогда эта должность приравнивалась к контр-адмиралу.

Забегая вперед, скажу, что Ф. С. Плещеев, назначенный флаг-капитаном на флагманский корабль адмирала Г. А. Спиридова «Святой Евстафий», геройски погибнет в Хиосском сражении с турками при взрыве корабля 24 июня 1770 года.

Изменение политики Российской империи на междуна-

родной арене, которая стала не только составлять противовес, но даже угрожать Австрии и Франции, привело к тому, что, как писал Ф. Веселаго, анализируя причины войны: «... было желание ослабить Россию посредством войны с Турцией, которая подаваясь внушениям Франции, в 1768 году воспользовалась ничтожным предлогом и объявила России войну».

Сразу после объявления Турцией войны России императрицей были организованы контакты с греческим и славянским населением Османской империи, с целью помощи русскому делу со стороны греков и славян. В рескрипте от 29 января 1769 года Екатерина II писала:

«Мы сами уже... помышляли о учинении неприятелю чувствительной диверсии со стороны Греции, как на твердой земле, так и на островах Архипелага, а теперь получа... известия о действительной тамошних народов склонности к восстанию против Порты, не сомневаемся в успехе».

После этого немедленно были приняты энергичные меры «к подпаливанию Турецкой империи со всех четырех углов». На Государственном Совете, в котором председательствовала сама Екатерина, решено было: «вести войну наступательную и одну армию направить к Днестру для вторжения в неприятельские пределы, а другую в Украину. Конечными целями войны представлено освобождение христианского населения Турции, утверждение России на берегах Азовского и Черного морей и открытие через них свободного тор-

гового пути в Средиземное море». И далее: «Самым смелым морским предприятием этой войны был проект... об отправлении русской эскадры в Средиземное море для действий против Турции со стороны Архипелага».

Понятно, что для ведения таких военных операций, в том числе для обеспечения деятельности флота на отдаленном морском театре, требовались деньги, и немалые. С этой целью Екатерина II увеличила налоги на двадцать процентов, но средств все равно не хватало. Тогда она ввела бумажные деньги – ассигнации, которые сразу стали дешевле относительно серебра, зато позволяли казне делать закупки внутри страны практически даром. Но для обеспечения длительной деятельности флота за рубежом требовалась полновесная монета и бумажные ассигнации не годились. Чеканка денег из собственных запасов серебра и золота опустошила бы казну, и поэтому было принято решение взять зарубежный заем – впервые за всю российскую историю. В то время центром европейских финансов была Голландия, ее золотой гульден принимался повсюду. В Голландии существовала фондовая биржа, банки и инвестиционные компании. Взятие денег у голландцев организовали в виде облигационного займа, номинал облигации – пятьсот тысяч гульденов. Заем требовал обеспечения, и императрица предоставила довольно необычный залог: таможенные сборы с ряда прибалтийских городов. Объем займа составил семь с половиной миллиона гульденов на десять лет под пять процентов.

Этот заем позволил перебросить пять эскадр из Балтийского моря в Средиземное.

Приняв решение о финансировании военных действий в Средиземном море для нанесения оттуда удара по туркам, императрица писала своему послу в Англии графу И. Г. Чернышеву:

«Туркам с французами заблагорассудилось разбудить кота, который спал; я сей кот, который им обещает дать себя знать, дабы память нескоро исчезла. Я нахожу, что мы освободились от большой тяжести, давящей воображение, когда развязались с мирным договором; надобно было тысячи задабриваний, сделок и пустых глупостей, чтобы не дать туркам кричать. Теперь я развязана, могу делать все, что мне позволяют средства, а у России, вы знаете, средства немаленькие».

Читаю эту выдержку из письма Екатерины II еще и еще раз и удивляюсь, насколько написанное ею многослойно, насыщено информацией и вместе с тем саркастически тонкое, и задаюсь вопросом: как успевала Екатерина выполнять все запланированные многообразные государственные дела в столь различных областях, от экономики и финансов, до вопросов войны и мира? Как держала в памяти столь разные вопросы, от церковной реформы до модернизации флота?

Неожиданно для себя ответы на поставленные вопросы нахожу в журнале «История» в статье «Я работаю как лошадь: как Екатерина II успевала выполнять все запланиро-

ванные на день дела».

Урожденная немка, императрица Екатерина II во всем любила порядок и с педантичностью следовала расписанному по часам режиму дня, который установила сразу же после вступления на престол.

«...Екатерина просыпалась в 5.00, пила крепчайший кофе по-турецки. С момента принятия бодрящего кофе и до 8.00 Екатерина II занималась делами: писала письма своим многочисленным друзьям-философам и европейским монархам, делала записи в дневнике... Она фиксировала на бумаге все свои мысли и поручения, государственные проекты и напоминания и считала, что день, проведенный без пера в руке, прожит впустую.

В 9.00 начиналась государственная служба, встречи с министрами, статс-секретарями и чиновниками высшего ранга. Эта церемония общения с высшим руководством страны длилась три часа. Ознакомившись с последними новостями и предложениями, в полдень Екатерина Великая посвящала церкви. По пути на обед участвовала в ритуале “царского выхода” и разговаривала с вельможами. За обедом, не изобиловавшим разносолами, вела задушевные разносторонние беседы. Ужин она не практиковала. Особую любовь Екатерина II питала к чтению. Вечер в Зимнем дворце начинался в 18.00 театральной постановкой... В 23.00 Екатерина Великая отправлялась спать».

Она не позволяла себе лениться все тридцать четыре года,

проведенных на Российском троне. Теперь понятна фраза из ее дневника: «Я работаю как лошадь». Фантастическая собранность, аккуратность и работоспособность! Сейчас человек с такими качествами называется трудоголик. Это многое объясняет.

Действительно, Екатерина Великая – велика делами своими во славу Отечества!

Императрица Екатерина II, являясь видной представительницей просвещенного абсолютизма, поддерживала свой образ просвещенной государыни, состоя в переписке с известными просветителями, в том числе с философом Вольтером. Вольтер, слывший непримиримым врагом любой деспотии, к русской императрице относился с симпатией и называл ее «Самой блестящей звездой Севера». Оно и понятно, современники отмечали привлекательность императрицы, ее ярко выраженную женственность. Несмотря на то что Екатерина имела вспыльчивый характер, она была очень отходчива и не принимала решения в порыве гнева. И в молодости и в зрелом возрасте ее называли невероятной женщиной, с утонченными чертами лица, ибо она была очень сдержана в еде и всегда следила за фигурой, обладающей не только редкой красотой, но и начитанностью и сообразительностью.

Еще одним ее собеседником был французский философ-просветитель Дени Дидро, уверявший, что Екатерина II – образцовая просвещенная правительница.

Важным элементом идеологии Просвещения было преклонение перед античностью, особенно перед культурой Древней Греции. В переписке с Екатериной II Вольтер неоднократно высказывал надежду, что она покончит с турецким господством в Европе.

Но Екатерина понимала, что время радикального решения Восточного вопроса и освобождения Греции еще не пришло. Самым смелым морским предприятием было отправление русской эскадры в Средиземное море для действий против османов со стороны Архипелага, ибо турки даже представить себе не могли, что русские военные корабли смогут обойти вокруг Европы и оказаться в Средиземном море, хотя план удара по Турции со стороны Средиземного моря был очень рискованным.

Нужно сказать, что даже с точки зрения современной военно-морской стратегии действия эскадры без операционных баз – необоснованный риск, если не авантюра.

Из истории известно, что Екатерина II не боялась риска, но и в явные авантюры не пускалась. В данном случае она рассчитывала на помощь греков-повстанцев, как мы сейчас говорим – борцов за свободу, а проще выражаясь, на греческих сухопутных и морских разбойников, не признававших турок, не подчинявшихся туркам и даже воевавших с ними.

Как пишет исследователь и историк А. Широкоград в книге «Русские пираты»:

«Екатерина знала из донесений, что спартанский народ

христианского закона и греческого исповедания, а хотя живет в турецких владениях, но туркам не подчиняется и их не боится, а даже воюет с ними». «... Отправить в Средиземное море против турок 10 российских военных кораблей, а на них нагрузить пушек довольное число; завидев их, греки бросились бы на соединение с русскими; у греков есть свои немалые суда, но их надобно снабдить пушками...»

Кроме того, еще в 1736 году русский посол в Константинополе утверждал, что восстание балканских христиан и русская помощь им оружием – самый надежный путь для победы над Турцией.

Понимая это, императрица 19 января 1769 года открыто обратилась к единоверцам – балканским христианам в «Манифесте к славянским народам Балканского полуострова», с призывом к восстанию:

«Порта Оттоманская по обыкновенной злобе ко православно́й церкви нашей, видя старания употребляемые за веру и закон... за то только одно, по свойственному вероломству разрушая заключенный с нашею империей вечный мир, начала несправедливейшую, ибо безо всякой законной причины, противу нас войну, и тем убедила и нас ныне употребить дарованное нам от Бога оружие...

Мы по ревности к православному нашему христианскому закону и по сожалению к страждущим в турецком порабощении единоверным нам народам, увещеваем всех их вообще и каждый особенно полезными для них обстоятельствам на-

стоящей войны воспользоваться ко свержению ига, и ко приведению себя по-прежнему независимость, ополчась где и когда будет удобно, против общего всего христианства врага, и стараясь возможный вред ему причинять».

Манифест призывал славян свергнуть турецкое иго, и Екатерина II очень рассчитывала на помощь греков в войне. И дальше:

«Наше удовольствие будет величайшее видеть христианские области из поносного порабощения избавляемые и народы, руководством нашим вступающие в следы своих предков, к чему мы и впредь все средства подавать не отречемся, дозволяя им наше покровительство и милость для сохранения всех тех выгодностей, которые они своим храбрым подвигом в сей нашей войне с вероломным неприятелем одержат».

Именно об этом писал Ф. Ф. Веселаго в «Краткой истории русского флота»: «В случае войны (с Турцией. – А.Л.) воспользоваться недовольством христианских подданных Турции, организовать между ними общее одновременное восстание против турок и помочь им возвратить себе свободу и самостоятельность. Предполагалось, что во время войны подобное восстание будет весьма важной диверсией для отвлечения части турецких войск от нашей главной армии». Екатерина призывала:

«Ударяйте уже на общего нашего врага согласными сердцами и совокупными силами, продолжая и простирая опол-

чение и победы ваши до самого Константинополя... Изгоните оттуда остатки агарян со всем их злочестием и возобновите православие в сем ему посвященном граде!»

И далее:

«Настал к тому час удобный, ибо вся громада неверных будет в удалении в нашей стороне и там совершенно упражняемая дарованными нам от Бога силами. Кроме того, что число благочестивых обывателей как на твердой земле, так и на островах Архипелага несравненно везде превосходит число неверных и что они, без сомнения, с охотою и радостию к подвигу вашему приобщась, силы ваши собою и имуществом своим гораздо умножать будут, обещаем мы вам всем всякое от нас по дальности мест возможное подкрепление и вспомоществование...»

Недовольство христиан-греков было связано не только с попытками исламизации. Хотя, в отличие от Албании, в Греции исламизация населения не приняла массового характера, и большая часть греков оставались православными. Налоги, взимаемые турками, разоряли народ, и греки, трудясь от зари до зари, едва выживали. Ненависть к туркам и бедность были основными причинами, по которым греки брались за оружие и уходили в горы, образуя отряды разбойников – клефтов. Клефт – в переводе с греческого – вор. Командиры отрядов клефтов назывались капитанами. Их вооруженные отряды скрывались в основном в горах Пелопоннеса. Османы так и не смогли взять эти горные районы

под свой контроль. Турецкие власти безуспешно боролись с клефтами, пытаясь поручать отдельным отрядам клефтов охрану районов, в которых они действовали. Такие отряды получили название арматолы (от итальянского *armato* – вооруженный). Но, не поладив с турками, арматолы тут же снова становились клефтами.

Действия повстанцев-клефтов охватывали и сушу, и острова, подавляющее большинство населения которых составляли православные, и море, где они разбойничали на своих судах, скрываясь в укромных бухтах.

Историк А. Широкоград, ссылаясь на английские источники 1699 года, пишет: «...греческие пираты зимовали обычно от середины декабря до первых дней марта на островах Эгейского моря, охотнее всего на Паросе, Антипаросе, Мелосе и Иосе. Затем они перебирались на обрывистый и изобилующий удобными и укромными бухтами остров Фурни, расположенный между Самосой и Икарией. На холме выставлялся часовой, он подавал сигнал при появлении в море какого-нибудь паруса. Тогда пиратские суда выскакивали из узкого выхода из бухты на востоке острова Фурни и устремлялись к Самосу на перехват купца. Точно так же пираты действовали всю весну и первую половину лета у островов Некария, Гайдарокиси и Липса. В июле они, как правило, перебирались к Кипру, Родосу – поближе к Сирии – и там занимались ремонтом своих судов и сбытом награбленного. Осень пираты снова проводили в засадах, а зимой разбредались по своим

семьям к женам и детишкам, с тем, чтобы весной начать все сначала».

«Пираты... заполонили своими гребными лодками все уголки Кеклад и Мореи и превращали в свою законную добычу любой корабль, не способный к защите, или входили ночью в селения и жилища на ближайшем турецком побережье, забирая все, что они могли найти».

Именно на использовании клефтов и всех недовольных османским игом греков, албанцев и других славянских народов, всего того «горючего материала», скопившегося на берегах Адриатического, Ионического и Эгейского морей, и рассчитывала Екатерина II, посылая в Средиземное море свои военные эскадры в качестве бикфордова шнура к этому «горючему материалу», понимая, что любое восстание в Греции и на Балканах не только заведомо обречено на поражение, но и даже не способно оттянуть на себя значительное число османских войск, если не будет поддержки русских регулярных сил.

Делая ставку на привлечение греческих повстанцев на сторону России, Екатерина II опасалась в злоупотреблении каперством, которое так лихо сбивается на морской разбой.

Поэтому императрица, как пишет Е. Тарле: «...запрещает выдавать грамоты на корсарство, если греческие корсары будут нападать на торговые суда европейских держав или же народов христианских вероисповеданий, живущих под властью турок и числящихся турецкими подданными. Она...

стремилась выступить в качестве покровительницы утесняемых турками христиан».

И вновь поразительно, как Екатерина ориентируется в тонких вопросах о праве воюющих правительств выдавать частным лицам (капитанам, судовым дельцам) лицензий – патентов для узаконения нападения (каперства) на торговые суда противника. Действительно, в XVIII веке этот вопрос был одним из острых в международном праве.

По представлению Адмиралтейств-коллегии командование Первой Архипелагской экспедицией императрица Екатерина II поручила с присвоением звания полного адмирала Григорию Андреевичу Спиридову.

Историческая справка

Григорий Андреевич Спиридов родился в Москве 18 января 1713 года. Дворянский род Спиридовых известен с XVI века. Волонтер на кораблях Балтийского флота. После сдачи в 1728 году экзаменов по навигацким наукам произведен в гардемарины и направлен на Каспийскую флотилию. Командир гекботов «Св. Екатерина» и «Шах-дай». В 1732 году переведен на Балтийский флот. Участник русско-турецкой войны 1735–1739 годов. Адьютант у вице-адмирала П. П. Бредалея. Проходил службу в 1741–1742 годах на Белом море. Во главе отряда кораблей в 1743 году совершил переход из Архангельска в Кронштадт, затем плавал на кораблях Балтийского флота, командовал придворными яхтами и кораблями. С 1756 года по 1757 год ротный командир Морского шляхетского кадетского корпуса. Участник семилетней войны (1756–1763). Командовал кораблями «Астрахань», «Св. Николай», «Св. Дмитрий Ростовский». Отличился в августе 1761 года в Кольбергской операции, возглавив двухтысячный десантный отряд, увлек за собой атакующих и захватил Вуншевую батарею, что способствовало капитуляции крепости. Командовал Ревельской эскадрой. Член Адмиралтейств-коллегии с 1762 года. Главный командир Кронштадтского и Ревельского портов. Командовал Балтийским флотом.

В рескрипте адмиралу Г. А. Спиридову, подписанном Екатериной, указывалось:

«...Провезти сухопутные войска с парком артиллерии и другими военными снарядами... образовать целый корпус из христиан к учинению Турции диверсии в чувствительнейшем месте; содействовать восставшим против Турции грекам и славянам, а так же способствовать пресечению провоза в Турцию морем контрабанды».

17 июля 1769 года императрица посетила корабли Архипелагской эскадры, стоявшие на Кронштадтском рейде. Екатерина II вручила адмиралу Г. А. Спиридову орден, выдала всем назначенным в Первую Архипелагскую экспедицию четырехмесячное жалование «не в зачет» и приказала эскадре немедленно выходить в плавание.

Выполняя волю императрицы, эскадра поставила паруса, вышла из Кронштадта, и... перейдя в район Красной Горки, откуда ее нельзя было видеть из Петергофа, продолжила подготовку к переходу в Средиземное море.

Лишь 26 июля 1769 года «обшивная» эскадра адмирала Спиридова ушла в свое длительное плавание «за три моря» – за восемь тысяч верст от Петербурга, в Восточное Средиземноморье, куда еще не заплывали русские военные корабли.

Как отмечал историк флота Веселаго: «К отправлению в Средиземное море назначено две эскадры из которых одна, под начальством Григория Андреевича Спиридова, должна была содействовать восстанию против турок подвластных

им греков и славян, а другая, под начальством “принятого” в нашу службу англичанина контр-адмирала Эльфинстона, предназначалась для уничтожения морской торговли Турции в Архипелаге и особенно для подвоза в Константинополь съестных припасов через Дарданеллы».

Весть о походе русской эскадры для борьбы с Турцией быстро разлетелась по Европе, вызвав угрозу со стороны Франции и Испании не пустить нашу эскадру в Средиземное море. Франция имела сильный флот и могла направить его на Балтику. В то время Англия была союзником России, и английские послы в Париже и Мадриде официально заявили: «Отказ в разрешении русским войти в Средиземное море будет рассматриваться как враждебный акт, направленный против Англии», хотя Восточное Средиземноморье, куда шли наши корабли, ни англичанами, ни французами никогда «европейскими водами» и не считалось.

Конечно, походу предшествовала большая дипломатическая работа России с Англией, герцогством Тосканским, Венецианской республикой, с руководством Мальтийского ордена о местах базирования, пополнения запасов и ремонта русских кораблей по пути в Средиземное море. Так, Англия предоставила свои порты для снабжения и ремонта наших кораблей не только в метрополии, но и на острове Менорка. Наша эскадра свободно базировалась в «вольном городе» Ливорно, принадлежавшем герцогству Тосканскому, и на острове Мальта.

По прибытию наших кораблей на Мальту по поручению императрицы Екатерины II наш представитель на Мальте обеспечил моряков картами Средиземноморья, также были наняты лоцманы и переводчики с греческого и итальянского языков.

Екатерина II в своих письмах подталкивала адмирала Спиридова ускорить движение эскадры:

«...Вся Европа на вас и вашу экспедицию смотрит... Бога для, не останавливайтесь и не вздумайте зимовать, о кроме вам определенного места».

Императрица понимая, что подготовка эскадры проводилась в большой спешке, что доставшееся ей состояние флота в целом было плачевным, в своих письмах выражала уверенность в успехе, вселяя эту уверенность и в командование эскадры:

«...Ничто на свете нашему флоту столько добра не сделает, как сей поход».

Екатерина II оказалась права в своих стратегических решениях. Как писал Веселаго: «Флот наш приобрел опыт продолжительного плавания и боевых действий в отдаленных морях, что послужило для русских моряков превосходной практической школой, возвысившей силу нашего флота».

Конечно, в ходе этой русско-турецкой войны Екатерина II не ставила целью решение Восточного вопроса. Цель, к которой она стремилась, была более скромной и вполне реалистичной: обеспечить для России надежный выход к Черному

морю.

Как говорила Екатерина II, радость от успехов России выразили лишь английские и датские дипломаты. Все остальные, по ее меткому выражению, «ужаснулись, опечалились и не могли ни спать, ни есть».

В неприметной болгарской деревушке Кючук-Кайнарджи был подписан мирный договор, который в Константинополе называли «дерзостью неверных» и который стал для России невероятно значимым достижением. Екатерина II обменивала свои завоевания на Дунае на более важные приобретения на Черном море. Балканские провинции, Молдавия, Валахия, были возвращены Турции. Взамен Екатерина получили выход к Азовскому морю, Таганрог и Керчь, которые обеспечивали ей доступ к Черному морю. Далее на западе она получила дельту реки Днепр и устье самой реки, дававшие императрице еще один важный доступ к Черному морю.

Завершившаяся в 1774 году русско-турецкая война не привела к крушению Османской империи, но, как и планировала Екатерина II, дала России значительные приобретения. Эта успешная война позволила России захватить огромные территории Северного Причерноморья и ликвидировать угрозу разорительных набегов из Крыма. Закрепила за Россией обладание Азовским морем, представила свободный проход русским коммерческим судам в Черное море и обратно. Закончилось политическое владычество турецкого султана на Крымском полуострове, где татарское ханство под

протекторатом Османской империи существовало веками. Турция признала независимость крымского хана.

Не пройдет и девяти лет, как Екатерина II окончательно присоединит полуостров Крым к России.

Историческая справка

Испокон веку Крымский полуостров населяли не только татары, но и греки, армяне, готы, аланы, караимы и славяне. Историки утверждают, что еще задолго до образования Крымского ханства на территории полуострова существовало независимое православное княжество Феодоро. Княжество делилось на одиннадцать административных округов, а население в период расцвета составляло примерно двести тысяч жителей. Государственной религией княжества было православие, религиозные обряды велись на греческом языке, а разговорным был местный диалект старогерманского готского языка. Феодориты выращивали виноград, занимались виноделием и торговали через черноморские порты.

Османскую империю раздражало небольшое самостоятельное христианское государство в Крыму, и в 1475 году турки-османы, захватив прибрежные города, осадили столицу княжества Феодоро – Мангуп. После шестимесячной осады город был взят. Османский хронист писал, что турки «обрушили дождь из тысячи бед... на их головы, заставив их плавать в море крови». Так закончилось свое существование независимое крымское православное княжество Феодоро. На его месте была образована административная единица Османской империи – Мангупский кадылык, в который входили три города (Мангуп, Инкерман, Балаклава) и сорок

девять деревень.

В более широком смысле война, как и планировала Екатерина, изменила баланс сил в регионе в пользу России. Теперь Европа узнала о том, что господство над Черным морем перешло к России.

В дипломатических кругах всей Европы русские победы на море и на суше произвели ошеломляющее впечатление. Именно длительное пребывание нашего флота в Архипелаге сыграло положительную роль в чисто дипломатическом отношении при заключении Кючук-Кайнарджийского мира.

После подписания мира на приеме в честь этого события в Ораниенбауме всего дипломатического корпуса Екатерина не без сарказма писала:

«Вчерашний день здесь у меня ужинал весь дипломатический корпус, и любо было смотреть, какие были рожи, на друзей и недрузей; а прямо рады были только датский да английский».

И снова, читая подлинные документы той эпохи, не устаю удивляться острому уму, меткому слову императрицы. Одна только фраза «Любо было смотреть, какие были рожи, на друзей и недрузей»! Насколько правильно Екатерина учла всю расстановку сил на дипломатической шахматной доске и сделала должные выводы.

Как пишет Г. Л. Арш в очерках «Россия и борьба Греции за освобождение»: «Статьи договора (Кючук-Кайнарджийский мирный договор. – А.Л.)... обеспечили России меж-

дународно-правовое признание ее покровительства православному населению Османской империи. Возрос авторитет российского государства и самой императрицы среди греков и других балканских народов. Симпатии греков к России усилились в результате дружественного приема, который получили в стране греческие переселенцы. Массовая греческая эмиграция в Россию, начавшаяся после войны 1768–1774 годов, направлялась на земли Северного Причерноморья. Стремясь к быстрейшему заселению и освоению Новороссии, как официально стали называться с конца XVIII века эти земли, царское правительство предоставляло всем поселявшимся здесь... значительные льготы и привилегии». Греческие добровольцы, сражавшиеся плечом к плечу с русскими солдатами и моряками во многих битвах, после окончания войны переселившись в Россию, создали специальное воинское подразделение – Греческий полк, который в 1797 году был преобразован в Балаклавский батальон. Его первым командиром был Стефанос Мавромихалис.

Успех экспедиции в Архипелаг, казавшейся авантюрой, вопреки советам и предостережениям шедшим из Европы, был достигнут благодаря блестящим боевым качествам русских адмиралов, офицеров и матросов и тонкой работе русской дипломатии, облегчавшей путь нашим морякам.

Историк Е. Тарле так оценивал ее результаты: «Сказочный русский морской поход, который по предсказаниям чуть ли не всей Европы мог кончиться страшной катастрофой, за-

вершился блистательной победой».

Сама Екатерина II, после того как ей доложили, что в Кронштадт благополучно прибыли последние корабли из Архипелага, написала:

«Посылка флота моего в архипелаг, преславное его там бытие и счастливое его возвращение за благополучное происшествие государства моего почитаю».

Стратегия Екатерины II в 80-х годах XVIII века, как считает доктор исторических наук Г. А. Гребенщикова, заключалась в следующем: «С начала 1780-х годов кабинет императрицы Екатерины II занимался разработками в области глубокой стратегии в средиземноморском направлении. Доминирующей концепцией новой доктрины стало осуществление Второй экспедиции Балтийского флота в Средиземное и Эгейское моря и вторжение в пределы османских владений. После прихода флота в Греческий архипелаг предполагалось поднять мятеж среди христианских подданных турецкого султана с целью их освобождения от турецкого господства».

В сентябре 1780 года доверенный секретарь императрицы А. А. Безбородко представил «Мемориал по делам политическим», в котором предлагал «возстановление древней Греческой империи в пользу младшего великого князя, внука вашего императорского величества». В сентябре 1782 года Екатерина II высказала мнение, что международная обстановка и внутреннее состояние Османской империи позволя-

ет ставить вопрос о полной ликвидации османского государства в Европе: «...в случае, если бы успехи наши в предстоящей войне дали нам возможность освободить Европу от врага Христова имени, выгнав его из Константинополя». Этот план Екатерины включал в себя создание буферного государства под названием Дакия, куда вошли бы, помимо собственно Греции, Болгария, часть Албании, Молдавия, Валахия и Бессарабия. Ряд исследователей предполагают, что так называемый Греческий проект был запущен ради дипломатической игры при подготовке присоединения Крыма к России.

Действительно, как и предполагала Екатерина II, не прошло и тринадцати лет, как турецкий султан Абдул-Гамид в сентябре 1787 года объявил новую войну России. Некоторые историки считают, что после присоединения Крыма к Российской империи Екатерина II своим триумфальным путешествием на юг в Севастополь, где стоял многочисленный военный Черноморский флот, находившийся в двух днях плавания от Константинополя, не запугала, а наоборот, спровоцировала турок, и султан объявил войну.

Именно во время визита в Севастополь императрица получила прошение одного флотского офицера разрешить брак с негритянкой. Екатерина разрешила, а на то, что такой брак греховный, ответила так: «Сие есть не более, чем честолюбивый политический замысел против Турции: я хотела этим торжественно ознаменовать бракосочетание русско-

го флота с Черным морем». А что – красиво сказано!

О причинах новой войны историк флота Ф. Веселаго писал: «С самого заключения Кючук-Кайнарджийского мирного трактата... Турция старалась уклониться от исполнения принятых на себя обязанностей, продолжая через своих агентов волновать жителей Крыма и Кубани и делать всевозможные стеснения нашей торговле». И далее: «Екатерина, желая выиграть время, очень заботилась о поддержании мирных отношений с Турцией. Но турки спешили открыть военные действия».

Екатерина II предполагала в эту войну снова действовать на Турцию со стороны Архипелага. Ф. Веселаго писал: «По примеру прежней войны предполагалось действовать на Турцию и со стороны Архипелага. Для исполнения этого еще весной 1788 года послан был в Италию генерал-поручик Заборовский с агентами для приготовления восстания христианского населения Турции, набора в русскую службу нескольких тысяч славян и греков и снаряжения отряда корсарских судов».

Императрица Екатерина II обратилась к грекам с новым манифестом:

«Нешастные потомки великих героев! Помяните дни древние ваших царств славу воительности и вашей мудрости, свет проливавшей на всю вселенную. Вольность первым была удовольствием для душ возвышенных ваших предков. Примите от бессмертного их духа добродетель разтерзать

узы постыдного рабства, низринуть власть тиранов, яко облаком мрачным вас покрывающую, которая с веками многими не могла еще изгнать в сердцах ваших наследных свойств любить свободу и мужество. Ополчитесь великодушно возстановить падший ваш жребий: к содействию на то приходят к вам наши морские силы».

Это обращение к грекам с призывом подняться на освободительное восстание было связано с планом новой Архипелагской экспедиции. Вице-адмирал С. К. Грейг с сильной эскадрой должен был двинуться в Средиземное море. 20 октября 1787 года Екатерина II направила в Государственную адмиралтейскую коллегию Указ:

«Для отправления в Средиземное море приготовить и вооружить кораблей сто пушечных три, семидесяти четырех пушечных семь, шестидесяти пушечных пять, бомбардирских два и шесть фрегатов»

Адмиралу Грейгу ставилась задача: «Обойти с флотом вокруг Европы и выйти в Средиземное и Эгейское моря, в тыл противнику. Затем, уничтожив турецкие эскадры, подойти к Дарданеллам, чтобы в дальнейшем выполнять поставленные задачи вместе с Черноморским флотом, который будет действовать со стороны Босфора».

Центральной частью этого плана был захват черноморских проливов силами флота и десантных войск со стороны Черного моря и Босфора и со стороны Дарданелл, овладение столицей Османской империи и выведением Османской

Порты из числа потенциальных противников России.

Историческая справка

Взятие турками Константинополя в 1453 году было крайне болезненно воспринято на Руси. Со временем мечта о возвращении города Константинополя христианам превратилась в мессианскую идею России. В первое столетие после падения Константинополя турецкие завоевания велись вдали от границ Руси. Турция поддерживала грабительские набеги на север своего вассала – Крымского ханства. Впервые русские и турецкие войска встретились в Астрахани в 1569 году, однако османские отряды не выдержали суровой зимы и отступили. Следующее столкновение произошло в 1572 году во время битвы при Молодях, в пятидесяти верстах от Москвы. Султан Селим II планировал вернуть Поволжье в орбиту османского влияния, однако русская рать наголову разбила мусульманское войско. Позже русско-турецкие конфликты в XVI–XVII веках происходили на русской и украинской территории. Лишь в 1711 году Петр I предпринял попытку взять город Адрианополь, находящийся в двухстах километрах от османской столицы. Историк С. Соловьев так описывал восточные планы царя Петра: «Прийти с тем, чтобы своим появлением поднять все христианское народонаселение, прогнать турок из Европы или, по крайней мере, предписать им мир». Но 80-тысячное русское войско не смогло справиться со 190-тысячным турецким войском, и

недалеко от города Фалчи османы прижали остатки петровской армии в реке. За это поражение стране пришлось заплатить потерей Азова и Таганрога и ежегодной данью крымским татарам, вассалам Османской империи по сто сорок килограммов золота.

Именно во времена царствования Екатерины Великой у России появились реальные шансы овладеть Черноморскими проливами и захватить Константинополь. Как писал А. Тамбовцев в статье «Русский Царьград»: «Ведя успешные войны с Турцией, императрица обдумывала план по освобождению из-под власти османов христианских народов. В историографию данный сюжет вошел под названием «Греческого проекта». Своего второго внука, родившегося в 1779 году, Екатерина II назвала Константином, видя в нем будущего царя возрожденной Греции. На медали, выпущенной в честь рождения внука, императрица повелела изобразить храм Святой Софии в Константинополе... .. Взятие города (Константинополя. – А.Л.) было для русских своего рода реваншем за историческую травму, которую падение Византии нанесло всему православному миру.

Наследники Екатерины Великой не единожды останавливались буквально в шаге от захвата Константинополя. При Николае I в 1829 году русские войска, совершив бросок через Балканские горы, заняли Адрианополь. При Александре II в 1878 году армия вошла в Сан-Стефано – ближнее предместье Константинополя (ныне район Стамбула Ешил-

кёй)».

Насколько привлекательными и долговременными были поставленные Екатериной II задачи, ставшие наказом ее приемникам, ее политическим наследием, что и сто пятьдесят лет спустя, в годы Первой мировой войны, в российской политике захват Черноморских проливов и водружение «креста на Святой Софии» рассматривались императором Николаем II как реальные задачи.

Французский посол в России Морис Палеолог цитировал типичные высказывания русских: «Эта война не будет иметь никакого значения для нас (России. – А.Л.) до тех пор, пока она не вручит нам Константинополь и проливы. Царьград должен быть нашим и только нашим».

Командование русского Черноморского флота планировало Босфорскую десантную операцию на весну 1917 года. Для проведения операции выделили дивизию, укомплектованную опытными фронтовиками, под командованием генерала А. А. Свечина. Дивизия должна была в первом броске высадиться на турецкий берег. Первый полк этой дивизии, командующий Черноморским флотом вице-адмирал А. В. Колчак, предложил назвать Цареградским, второй – Нахимовским, третий – Корниловским, четвертый – Истоминским.

Если бы то, что задумала Екатерина II, было реализовано в 1917 году императором Николаем II, мир сейчас был бы совершенно иным. Увы, история не знает сослагательно-

го наклона. . .

Сейчас, столетия спустя, создается впечатление, что желание водрузить крест над Святой Софией было для русских императоров скорее какой-то путеводной звездой, чем реальной программой действий. Кажется, что для исполнения «завещанной предками задачи» русским царям не хватало главного – истинного желания! Каждый император, не набравшись духу, передавал эту задачу следующему царствованию. Слишком уж тяжелой ношей для России могла бы стать древняя византийская столица. Стамбул очень давно стал мусульманским и турецким городом. Однако куда важнее, вероятно было то, что в случае захвата Константинополя против России восстала бы вся Европа. Воевать же с объединенной западной коалицией было для России весьма затруднительно.

А если учесть, что сегодня, в XXI веке турки из христианского собора Святой Софии в Стамбуле, воздвигнутого в византийские времена и более тысячи лет оставшегося самым большим храмом христианского мира, вновь сделали Большую мусульманскую мечеть Айя-София, осквернив тем самым весь православный мир, а их современный лидер Эрдоган требует возвращения Крыма Турции, то становится понятным, что не зря наши предки ставили пред собой задачи захвата поливов и Константинополя. Ох, не зря!

То, что Екатерина II намеривалась в долгосрочной перспективе добиваться кардинального решения Восточного

вопроса в интересах России, подтверждается ее дипломатическими, военными и пропагандистскими акциями и мерами в области внутренней политики по колонизации Новороссии.

Но начавшаяся война со Швецией помешала отправке эскадры Грейга в Средиземное море. Выход его эскадры был отменен. Несмотря на это манифест императрицы Екатерины II продолжал распространяться в Греции.

Решением Государственного Совета нашу морскую деятельность против турок со стороны Архипелага должны вести только греческие патриоты – каперы, которым будут доверены высочайше утвержденные патенты на право поднимать на своих судах российский военный флаг. Все каперы получили «Правила о партикулярных корсарах» и наставления коллегии Иностранных дел, а российским консулам в Вене, Триесте, Венеции, Неаполе и на Венецианских островах были посланы инструкции с предписаниями: оказывать содействие и помощь каперам и офицерам, состоявшим на российской службе, и разъяснять им политику высочайшего императорского двора. В результате этой работы в Средиземном и Эгейском морях стали действовать австрийские, мальтийские, генуэзские каперы, а также корсарская флотилия греческих патриотов-добровольцев, которую организовал принятый на российскую службу офицером, грек по происхождению, Ламбро Качиони. Под его знаменами собрались тысячи добровольцев. Греческие каперы под Андре-

евским флагом наводили ужас на купеческие турецкие суда, полностью оправдав возложенные на них российской императрицей Екатериной II задачи.

Летом 1791 года боевые действия русской армии заставили турок сесть за стол мирных переговоров. В Молдавии в Яссах в декабре 1791 года был заключен мирный договор. Екатерине II удалось многое. Турки формально уступили Крым, устье Днепра с крепостью Очаков, территории между реками Буг и Днестр на западе, тем самым обеспечив России постоянное присутствие на Черном море. Русско-турецкая война окончательно похоронила желание Стамбула вернуть контроль над Крымом и заставила Османскую империю уступить России новые территории.

Императрица Екатерина II, находящаяся на российском престоле тридцать четыре года, стала самым знаменитым правителем в мире.

В 1796 году с кончиной матушки-императрицы Екатерины закончилось женское царствование на русском престоле. За годы своего царствования Екатерина II свершила такие дела, что сам Петр I восхитился бы. Он «мечтал рубить окно в Европу» через Черное море, и Екатерина его мечту воплотила – присоединила к России Крым. Заложила город Екатеринослав, и опять вышло по планам Петра I. Петр Великий строил корабли, и по воле императрицы князь Г. Потемкин построил Черноморский флот.

Планы Екатерины по кардинальному решению Восточно-

го вопроса в интересах России, подкрепленные мерами в области внутренней политики – колонизацией Новороссии, освобождение греков от многовекового турецкого ига единой верной Россией, – оставили глубокий след в греческом народном сознании. Неслучайно в течение многих лет после смерти Екатерины, вплоть до завершения Греческой революции 1821 года, греческие патриоты искали покровительства и помощи у России.

За годы своего правления Екатерина привнесла в жизнь страны и европейскую политику, и философию, и образование, и литературу, живопись, архитектуру, медицину, на собственном примере убедив население делать вакцинацию против оспы. Екатерина собрала величайшую в Европе художественную галерею, способствуя культурному развитию страны. При ней начали создаваться больницы, школы, сиротские приюты.

Недаром императрица Екатерина II осталась в памяти народов как Екатерина Великая.

Кстати, приставка к имени Екатерины «Великая» – это не красивый оборот речи. Еще в начале своего царствования она взяла курс на реформы и объявила созыв специальной дворянской комиссии для подготовки «справедливых» законов. Собранные со всех концов Российской империи депутаты начали с того, что даровали Екатерине II титул «Великой».

Тем самым дворяне продемонстрировали свою верность

и безграничную преданность престолу. Но всей своей жизнью, а Екатерина II прожила дольше всех прочих монархов Российской империи, умерев в возрасте шестидесяти семи лет, находясь на вершине славы и могущества, она доказала успешность своего правления и добилась впечатляющих успехов.

Правление Екатерины II считается золотым веком Российской империи. Были одержаны блестящие победы в войнах с Турцией, и страна завоевала обширные территории на юге, в том числе и Крым. В результате разделов Речи Посполитой к России были присоединены владения на западе, включая земли современных Белоруссии и Литвы.

Сама императрица покровительствовала наукам и искусствам... Вместе с тем царствование Екатерины II сопровождалось неслыханным ростом казнокрадства и произвола чиновников, а страну потрясли бунты и восстания. Одно Пугачевское восстание чего стоит!

Оценки правления Екатерины II подчас отличаются полярно – от восхваления и почитания до полного неприятия... Именно поэтому споры о том, чего было больше в годы царствования Екатерины II, положительного или отрицательного, не утихают больше двух веков.

17 ноября 1796 года на престол вступил Павел I. Как показали первые же деяния императора – он был энергичным и целеустремленным монархом. Перевернувшую Европу Французскую революцию Павел I не одобрял, одна-

ко на внешнеполитическом фронте предпочитал достижение вполне прагматичных геополитических целей, что и заставило его принять деятельное участие в войне против французов, которые захватили остров Мальту, вотчину ордена рыцарей Святого Иоанна Иерусалимского, гроссмейстером которого был Павел I. Эти события заставили недавних противников Россию и Турцию вступить в тесный союз для действий против Франции. Недаром говорится, враг моего врага – мой друг.

Из Севастополя вышла эскадра из шести кораблей, семи фрегатов и трех бригов с десантом в 1700 человек под командованием вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова.

В конце августа 1798 года эскадра пришла в Константинополь. Главной задачей Ушакова было освобождение от французов Ионических островов и изгнание французов с острова Мальта. С 28 сентября по 5 ноября 1798 года Ушаковым были взяты французские укрепления на островах Цериго, Занте, Кефалонии и Санта-Мавра.

Февраль 1799 года в Ионическом море был холодным и дождливым... Но несмотря на это, 19 февраля 1799 года штурмом были взяты неприступные укрепления крепости Корфу обороняемой французским гарнизоном. На Корфу было захвачено шестьсот орудий, более пяти тысяч ружей и более двух тысяч пудов пороха.

Историк русского флота Ф. Веселаго подчеркивал: «В эту компанию русский флот исполнил возложенную на него мис-

сию: Ионические острова, неаполитанские и римские владения были освобождены от французов».

Завоеванный благодаря адмиралу Ф. Ф. Ушакову контроль над Ионическими островами усилил русские позиции в Средиземном море. Приход во Франции к власти Наполеона Бонапарта, покончившего с революционными крайностями, который в качестве залога будущего союза с Россией уступил России остров Мальту, расположенный в самом сердце Средиземного моря, переплелся с личными интересами Павла I как гроссмейстера рыцарей Мальтийского ордена и привел к тому, что Франция стала союзником России.

Смерть Павла I в результате заговора в марте 1801 года положила конец его реформам, но за четыре года и четыре месяца своего царствования Павел I успел провести военную, денежную и сословную реформы, подтянуть распустившееся дворянство – за решетку были отправлены многие казнокрады и нерадивые чиновники, – и вернуться к прагматичной внешней политике. «Манифест о трехдневной барщине» облегчил положение простого народа.

Император Павел I был генерал-адмиралом русского парусного флота. Возникла идея установить ему в Кронштадте памятник. Огромный камень для постамента везли на судне, которое затонуло. Царь Николай II приказал найти и поднять со дна этот гигантский камень. На нем установили памятник, правда не генерал-адмиралу парусного флота, а адмиралу броненосного флота России С. О. Макарову, погиб-

шему в Порт-Артуре.

Так, гигантская глыба связала между собой времена парусного и броненосного флота России.

12 марта 1801 года на российский престол взошел Александр I.

К этому времени созданная Россией Ионическая Республика вновь оказалась под угрозой захвата французами. К тому же, как писал Веселаго: «...по внушению Наполеона, обнадежившего турецкого султана возможностью возвращения Крыма, турецкое правительство начало искать предлог к возбуждению войны». И в 1804 году в связи с прямым нарушением Ясского трактата 1791 года Порты вынудила Россию «открыть враждебные действия против Турции».

Через тридцать пять лет Александр I вернулся к плану Екатерины Великой «подпалить османов с четырех концов». Поэтому для защиты Ионической Республики от французов и недопущению их утверждения на берегах Адриатического моря, осенью 1805 года туда была отправлена эскадра под командованием опытного флотоводца вице-адмирала Д. Н. Сенявина.

Историческая справка

Дмитрий Николаевич Сенявин родился в 6 августа 1763 года в селе Комлево, Калужской губернии. В феврале 1773 года поступил Морской шляхетский кадетский корпус. Гардемарин в 1777 году. Мичман в 1780 году. Службу начал на Балтийском флоте. На корабле «Князь Владимир» в 1780–1782 годах совершил плавание от Кронштадта до Лиссабона и обратно. С 1782 год проходил службу на Азовской флотилии и Черноморском флоте. Командир пакетбота «Карабут». Участник русско-турецкой войны 1787–1791 годов. Отличился в боях у крепости Очаков и острова Фиодониси. Командир корабля «Полоцк» и отряда малых кораблей, уничтоживших тринадцать турецких транспортных судов при крейсерстве на Черном море. Командовал кораблями «Владимир», «Навархия», «Св. Александр Невский». Принимал участие в походе эскадры адмирала Ф. Ф. Ушакова 1798–1800 годы, командуя кораблем «Святой Петр». Отличился в боях с французскими кораблями, при освобождении Ионических островов, особенно при взятии острова Святой Мавры и крепости Корфу.

Капитан над Херсонским портом (1800–1803), главный командир порта в Севастополе (1803–1804), командир Ревельского порта (1804–1805).

Назначение Главкомандующим российскими морскими

ми и сухопутными силами в Средиземном море именно вице-адмирала Д. Н. Сенявина не было случайным. Дмитрий Николаевич отлично знал особенности региона, участвуя в свое время в боевых действиях эскадры адмирала Ф. Ф. Ушакова при освобождении Ионических островов. Как офицер и как человек, Сенявин полностью соответствовал возложенным на него задачам.

Историк Д. Н. Бантыш-Каменский, характеризуя Сенявина, писал: «Дмитрий Николаевич Сенявин был росту высокого и стройного; имел прекрасные черты и много приятности в лице, на котором изображалась доброта души, и всегда играл свежий румянец.

Наружность его вселяла... почтение. Будучи крепкого телосложения, никогда не жаловался он на болезни. Он отличался веселым, скромным... нравом; был незлопамятен и чрезвычайно терпелив; умел управлять собою; не предавался ни радости, ни печали, хотя сердце имел чувствительное; любил помогать всякому; с строгостью по службе соединял справедливость; подчиненными был любим не как начальник, но как друг, как отец: они страшились более всех наказаний – утраты улыбки, которою сопровождал он все приказания свои и с которою принимал их донесения. Кроме того, он был исполнен преданности к престолу и дорожил всем отечественным. В обществах Сенявин был любезен и приветлив. С основательным умом он соединял острый, непринужденный разговор; знал языки немецкий, французский,

английский и итальянский».

Да, такой главнокомандующий пользовался в глазах подчиненных авторитетом и уважением. За него моряки были готовы «идти в огонь и в воду».

Как и его предшественники, адмиралы Спиридов и Ушаков, вице-адмирал Сенявин тоже выдавал каперские патенты греческим, да и не только греческим капитанам для пользы России в борьбе с Турцией.

Глава 3. Корсары под Андреевским флагом

С появлением летом 1770 года в Восточном Средиземноморье русской эскадры, посланной императрицей Екатериной II и призывом графа А. Орлова к Балканским народам: «Присоединяйтесь к нам, будем вместе бить турка», греческое национально-освободительное патриотическое движение оживилось. В море вышли десятки судов с вооруженными патриотами-повстанцами. Их длинные и узкие суда, в каждом по десять, двадцать, тридцать человек, вооруженных абордажным оружием, двигались на веслах очень быстро. Окружая турецкое торговое судно, храбро шли на абордаж, быстро превращая его в свою добычу. Основным оружием были абордажные «кошки», метательные крючья с привязанными к ним линиями, абордажные багры, пики, мушкеты, пистолеты и ножи.

Нужно сказать, что испокон веку Средиземное море кишело разбойничьими судами греков, албанцев, мальтийцев, алжирцев и тунисцев. Не только весельные суда, но и па-

русские фелюки, шхуны служили греческим повстанцам в их благородном деле – разбое «на большой дороге» турецких торговых судов. Повстанцев можно называть по-разному – пиратами, корсарами или флибустьерами, не важно, но когда они уничтожают турецкие суда, они становятся патриотами, и наоборот: патриоты, уничтожившие турецкую торговую фелюку, становятся по сути корсарами. Важно, что итог всегда один – добыча была в руках джентльменов удачи.

Для русского командования Средиземноморской эскадры уничтожение греками любого турецкого судна означало приближение общей победы, возможность использовать захваченный провиант и товары для поддержки жителей Архипелагской «губернии», своих солдат и матросов.

Среди массы пиратствующих судов не все подчинялись русским властям островной «губернии», но для устрашения турок и они поднимали Андреевский флаг. Некоторые считали себя российским каперами и, по мере необходимости, поднимали Андреевский флаг, при этом русское командование периодически снабжало их деньгами, оружием, продовольствием. Были суда, выкупленные Россией у владельцев, которых принимали на русскую службу с присвоением офицерских чинов, а вольнонаемные команды из греков, албанцев, славян оставляли на русской службе, и они получали жалование. Такие суда поднимали Андреевский флаг и считались «добровольно присоединившимися к Архипелагской эскадре». В 1770 году в Архипелаге были куплены фрегаты

«Григорий», «Парос», «Победа», «Федор», «Святой Павел», «Святой Николай».

Двадцатипушечным фрегатом «Святой Николай» командовал грек А. Поликути, получивший чин лейтенанта русского флота, а его команда стала матросами русского флота. На гафеле его фрегата развевался Андреевский флаг.

Другой грек, А. Панаиоти, поступил на русскую службу еще в 1769 году, участвовал в Чесменском сражении на корабле «Ростислав» и был произведен в лейтенанты русского флота.

Грек Варвакис, промышлявший пиратством на своей 20-пушечной полакре, небольшом парусном судне, распространённом в то время на Средиземном море, присоединился к нашей эскадре, и ему присвоили звание поручика.

Греческий корсар П. Алексиано, поступивший на русскую службу в 1770 году и получивший звание лейтенанта, в ночь на 9 сентября 1771 года на своем фрегате «Святой Павел» подошел к острову Станчино в юго-восточной части Эгейского моря, высадил десант и овладел небольшой турецкой крепостью Кеффало, где захватил одиннадцать пушек. Лейтенант П. Алексиано воевал инициативно и напористо. 21 октября 1772 года фрегат «Святой Павел» вместе с быстроходной 16-пушечной корсарской фелукой, у берегов Египта под огнем крепости Дамиетта, уничтожил два турецких фрегата и взял в плен несколько мелких судов. На следующий день, 22 октября, Алексиано захватил в плен турецкое

посыльное судно с высшими турецкими военачальниками и главным начальником турецких войск в Египте пашой Селим-Беем.

Вот что доносил Орлов Екатерине о полной победе в сражении под Дамием:

«...Лейтенант Алексиано пошел... с одной фелукою прямо к Демиате, ...нашел неприятеля... и поднял на фрегате и фелуке российский флаг.

Неприятель... произвел из судов и крепостных стен пушечную пальбу, однако и тем не мог защитить одного небольшого своего судна, которым вооруженная фелука легко овладела, а лейтенант Алексиано, пользуясь сим смятением, решился атаковать неприятеля в порте; почему невзирая на производимый с трех сторон огонь, пошел он прямо в середину двух больших судов, где бросив якорь, тотчас вступил в бой, который сперва продолжался с великою с обеих сторон жестокостью и отчаянием и через два часа, а потом, увидя неприятель немалое число убитых и раненых из своего экипажа, а притом разбитие судов и появившуюся течь, начал бросаться в море для спасения жизни и на шлюпках, барказах и вплавь к берегам, чему и из других судов последовали экипажи и сим решилось наконец сражение.

Лейтенант Алексиано... удалился от крепостных пушечных выстрелов и стал на якорь на рейде. 22 числа перед полуднем... Алексиано, подняв российский флаг, сделал несколько выстрелов... увидя судно, идущее прямо к Деми-

атскому порту, неприятель без всякого сопротивления, спустя флаг отдался военнопленным и перевезен на фрегат, в числе пленных был Селим-Бей с тремя главнейшими агами, разными другими офицерами и служителями, коих всего 120 человек турков, на судне же найдено: Магометов штандарт, 7 знамен, 4 серебряные перья, значащие отличное турецких офицеров достоинство и заслуги, булав 4, топоров 3, щитов 3, большие литавры, 2 флага, 8 пушек с множеством разного оружия».

Не менее громкую победу одержал лейтенант Алексиано 26 июля 1774 года, когда «Святой Павел» совместно с двумя корсарскими полугалерами крейсировал в районе Дарданелл и, войдя в Саросский залив, обнаружил на острове Саро-Адаси небольшую турецкую крепость. Алексиано принял решение высадить десант из 160 человек при двух пушках, который атаковал крепость, разбил турок и принудил их к сдаче, взяв трофеи – шестнадцать орудий, большое число припасов и оружия.

Славная победа греческого корсара – лейтенанта русского флота!

Корсарами, служившими на русском флоте, были не только греки. «Мальтийский кавалер» граф Мазини в начале 1770 года купил на собственные деньги фрегат и пиратствовал на нем в Восточном Средиземноморье. В 1772 году его приняли на службу в российский флот.

Серб мичман М. Войнович, прибывший в Архипелаг с эс-

кадрой контр-адмирала Арфа в начале 1771 года, был назначен командиром корсарской полакры «Ауза», которая вообще не входила в списки судов Российского флота. В 1772 году М. Войнович уничтожил под Лагосом шесть судов и взял в плен три.

Понятно, что командование нашей эскадры старалось не афишировать свое взаимодействие с греческими корсарами, поэтому в документах о них упоминается крайне редко. Нужно сказать, что в служебной переписке русские моряки и дипломаты пользовались в равной степени всеми тремя терминами – корсары, приватиры и каперы.

Начиная с XVI–XVII веков европейские державы тайно поощряли это занятие, приносящее изрядную прибыль казне. Чтобы легализовать эту деятельность в Европе изобрели систему каперских свидетельств. И по законам XVIII века государство имело право выдавать каперские патенты на ведение боевых действий, чем воспользовалось русское флотское командование Архипелагской эскадры. Главной ее задачей было блокирование пролива Дарданеллы для прекращения подвоза в Константинополь продовольствия, перевозимого морем. Блокировали Дарданеллы суда адмирала С. К. Грейга в составе кораблей «Победа», «Три Святителя», «Всеволод», фрегатов «Надежда», «Африка», «Парос», «Григорий», «Констанция» и бомбардирского корабля «Молния», совместно с греческими корсарами, действовавшими очень активно, объявившими настоящую войну ту-

рецким торговым и военным судам.

Такие военные действия и боевые успехи были невозможны без порядка, дисциплины и субординации на борту каперских кораблей.

Бытует мнение, что пираты – это сброд, где каждый сам по себе, но это не так. Они очень высоко ценили личную свободу, но их жизнь на корабле подчинялась жестким законам. В пиратском сообществе анархия не имела права на существование. Среди морских разбойников царила железная субординация и дисциплина. Иначе было нельзя: чтобы захватить приз (торговое или военное судно), необходимо действовать сообща, быть уверенным друг в друге, знать, что товарищи не предадут, в бою прикроют и не обманут при дележе добычи.

Выяснение между собой отношений на борту корсарского корабля запрещалось. Нарушителя ждала казнь. За трусость, дезертирство в бою или предательство полагалась смертная казнь. Тяжелым преступлением было воровство и утаивание части трофеев.

Нужно сказать, что отношения в команде корсаров были приятельские, основанные на взаимовыручке.

Жизнь на их кораблях протекала по распорядку, как в военно-морском флоте.

Утром – побудка, вечером – отбой. Именно корсар Джон Бартон, владелец патента на корсарское плавание под шотландским флагом, отличный моряк и опытный капитан, уста-

новивший на своих судах железную дисциплину, подобравший в экипажи испытанных моряков, сильные абордажные команды, составленные из лучших стрелков, первым стал использовать боцманскую дудку (bosuns pipe), с помощью которой подавал сигналы своей команде. Зычный звук дудки перекрывал грохот волн, гром пальбы, крики и лязг оружия во время боя. Сигналы боцманской дудкой быстро привились на военных флотах всех стран и до сих пор используются для подачи команд на кораблях.

Жесткая дисциплина, беспрекословное подчинение командиру роднило морских корсаров с моряками военного флота и позволяло в море достигать успехов, зачастую в неравном бою. Именно поэтому так спокойно и естественно проходил переход греческих экипажей на военную службу в Российский флот. Как считают историки, к маю 1771 года на службе в русском флоте в качестве экипажей каперских судов насчитывалось 2659 человек уроженцев Балканского полуострова.

С этого времени на Средиземном море русский флот не встречал никакого сопротивления и до 1774 года был хозяином на северо-востоке Средиземноморья. Вплоть до своего ухода русский флот совершенно самовластно царил в Архипелаге.

Мало кто знает, что в мае того же 1771 года, в тысячах морских миль от Средиземного моря, на другом конце Российской империи – в Охотском море началась пиратская

одиссея парусника «Святой Петр», захваченного на Камчатке русскими ссыльными.

Захват ссыльными галиота «Святой Петр» ни чем не отличается от захвата ссыльным капитаном Бладом испанского галиона в легендарном пиратском романе Р. Сабатини «Одиссея капитана Блада».

Воцарение на Российском престоле в ходе дворцового переворота вдовы императора Петра III Екатерины II многие на признавали. Среди тех, кто не признал дворцового переворота и навечно был сослан на далекую Камчатку: дворянин Александр Турчанинов, капитан гвардии Петр Хрущев, прапорщик Михайло Ивашкин, гвардейский поручик Василий Панов, капитан армии Ипполит Степанов, полковник артиллерии Иван Батулин, офицер корпуса флотских штурманов Алексей Пушкарев, сосланный церковным начальством священник Алексей Устюжинов, польский аристократ Александр де Беневский. Эти ссыльные офицеры считали Екатерину II лишь вдовой сверженного царя и были убеждены, что обязаны защищать право на престол наследника династии – царевича Павла, которого самовластная мать насильно изолировала. Они решили как «подданные истинного государя царевича Павла» захватить власть на Камчатке и привести ее население и гарнизон к присяге государю Павлу Петровичу. Мятеж сорвался, и ссыльные, захватив галиот «Святой Петр», вооруженный тремя пушками и мортирой, загрузившись пушминой и провизией, вышли под Андреевским фла-

гом в Охотское море. Терять им было нечего – все они были сосланы на вечное поселение.

Капитаном галиота, согласно пиратским традициям, выбрали умного, смелого, энергичного Александра де Бенъевского. Старшим помощником он назначил штурмана Алексея Пушкарева. Сначала пираты продали пушнину и груз, а потом отправились в южную часть Тихого океана грабить аборигенов тихоокеанских островов. Один добытый жемчуг многого стоил. В сентябре 1771 года экипаж «Святого Петра» продал захваченную добычу в порту Макао. Пиратский галиот «Святой Павел» продолжал плавать под Андреевским флагом, и встречным европейцам его капитан рассказывал, что они подчиняются «истинному государю Павлу Петровичу». За год странствований шторма и бури потрепали галиот, а стычки с туземцами и тропическая лихорадка сильно сократили экипаж. Пираты продали свое судно и на вырученные деньги добрались в апреле 1773 года до Парижа.

Мудрая императрица Екатерина не стала раздувать дело «государственных преступников», а через русского посла в Париже убедила их вернуться в Россию добровольно и за казенный счет. В октябре 1773 года императрица подписала указ, возвращавший всем беглецам прежние чины без малейшего наказания.

Греческие патриоты-корсары Екатерины II потопили сотни судов, сожгли десятки прибрежных турецких селений в Восточном Средиземноморье и заставили трепетать Осман-

скую империю. Именно эти морские разбойники-бунтари, отважно бросающие вызов жестоким турецким угнетателям, окруженные романтическим ореолом, некоторые из которых стали национальными героями, остались в истории и народной памяти. Россия не забыла боевые заслуги греческих патриотов-каперов, их боевую дерзость, смелость и отвагу и отметила по заслугам:

А. Панаиоти в 1776 году стал командиром 66-пушечного корабля «Святой Александр Невский», в 1783 году был произведен в капитаны I ранга, а позже – в контр-адмиралы.

М. Войнович в конце 1772 был года произведен в капитаны I ранга, а с 1785 года он командовал Севастопольской эскадрой. В 1787 году произведен в контр-адмиралы.

П. Алексиано командовал 40-пушечным фрегатом «Святой Иероним». Умер в Севастополе в чине вице-адмирала.

Варвакис был взят турками в плен, но был спасен русским послом в Стамбуле. По прибытию в Россию его приняла императрица Екатерина II, одарив за верную службу тысячу червонцами и правом беспошлинной торговли на десять лет. О судьбе Варвакиса был снят художественный фильм «Пираты Эгейского моря».

Графу Мазини в декабре 1772 года Екатерина II пожаловал чин контр-адмирала.

Как видим, история сохранила имена греческих патриотов-корсаров, ставших впоследствии адмиралами русского флота. Честь им и хвала!

Прошло тринадцать лет с момента, когда последний русский корабль – фрегат «Надежда» покинул Средиземное море после заключения мира с Турцией. И вот, снова война с турками.

19 июля 1787 года в Черном море у Кинбурнской косы турецкая эскадра без объявления войны атаковала наши корабли – фрегат «Скорый» и бот «Битюг».

7 сентября 1787 года вышел высочайший «Манифест о разрыве с Турцией». Шла война со Швецией, и Светлейший князь Г. И. Потемкин, не имея возможности послать с Балтики корабли в Средиземное море, поддержал идею создания греческой корсарской флотилии, поэтому наша морская деятельность в Архипелаге ограничилась лишь снаряжением греческих корсарских судов.

Именно с этого периода начинается задокументированная государственная служба корсаров в России. Екатерина II лично составила Устав «Партикулярных корсаров» для всех своих морских служителей, в котором было прописано, что наши суда имеют право нападать без разбора на турецкие суда, особенно если на них есть христианские пленные.

Как писал историк флота Ф. Веселаго: «Все суда имели русские флаги, экипажи их, состоявшие из местных жителей, носили русскую форму, а капитаны и офицеры получили русские чины. В полную добычу корсаров предоставлялись суда турецкие и шведские».

В октябре 1787 года начали выдавать грекам каперские

патенты, раздавать пушки и порох, а также флотские и армейские чины. Им платили жалованье, хотя и нерегулярно.

В официальных документах корсарские суда не числились, поэтому ввели специальный термин – «крейсерское судно». В каперские – «крейсерские суда» были записаны и куплены в казну греческие суда, осуществлявшие каботажные перевозки на Черном море: «Святая Елена», «Святой Матвей», «Святой Николай», «Абельтаж», «Феникс», «Святой Андрей», «Принц Александр», «Панагия», «Красноселье», «Панагея ди Дусенто» и другие.

Адмирал Ф. Ушаков, сменивший в марте 1790 года на посту командующего Черноморским флотом контр-адмирала М. Войновича, докладывал Г. Потемкину:

«За долг почитаю донести Вашей светлости о основании содержания крейсерских судов, базирующихся в Севастополе: находящиеся здесь крейсерские суда состоят, оценены, сколько которое стоит. Самая малая часть за оные денег выдана хозяевам, а другим и вовсе ничего не выдано, посему состоят он все под команду тех самых

командиров, которые и хозяева оных судов считаются, содержат они матросов наймом от себя и своим кочтом нанимают».

Крейсировали каперы по Черному морю под Андреевским флагом, а то и вообще без флага, топили, захватывали турецкие купеческие суда, грабили и жгли небольшие города и селения на турецких берегах.

Нужно отметить, что эти набеги каперов под Андреевским флагом наносили значительный ущерб Турции. Они захватывали суда с продовольствием, идущие в Константинополь, чем неоднократно вызывали голод в городе.

Светлейший князь Г. И. Потемкин доносил императрице:

«Греки крейсирующие весьма храбро и охотно поступают. Хорошо коли бы наши морские подобились им...»

Греческие каперы наводили ужас на капитанов турецких судов. Но особо выделялся среди них своей удачью, бесстрашием и удачей греческий корсар Ламбро Качиони. Еще в 1769 году он захватил турецкое торговое судно и пиратствовал на нем в Архипелаге. К нему присоединились еще два греческих судна «искателей удачи». После прихода в Восточную часть Средиземного моря русской эскадры адмирала Спиридова отряд греческих корсаров присоединился к ней.

Вот как описывал В.С. Пикуль в своем романе «Фаворит» облик этого греческого корсара, правда в романе он выведен под фамилией Каччиони: «Ламбро Каччиони, корсар вида свирепого, с громадными усами, занимавшими половину лица. На высокой шапке Каччиони красовалась большая рука, выкованная из чистого серебра – это был знак особого покровительства России. Под русским флагом корсар обрел себе чин майора».

Качиони, когда его спрашивали о серебряной руке на шапке, отвечал, что находится под покровительством, под рукой матушки-императрицы Екатерины.

Историческая справка

Локридо-беотиец Ламбро Качиони (Ламброс Кацонис) родился в Ливадии в Центральной Греции около 1752 года. В 1770 году Ламбро в числе многих добровольцев присоединился к российскому флоту, появившемуся в Средиземном море. После Кючук-Кайнарджийского мира Л. Качиони, как и многие воевавшие на стороне русских греческие добровольцы, переселился в Россию в Крым и стал офицером сформированного там Греческого полка. В 1787 году с началом новой русско-турецкой войны Качиони отличился в военных операциях на Черном море.

Л. Качиони решил отправиться в Архипелаг для продолжения борьбы на стороне России с турками. Главнокомандующий русской армией князь Г. А. Потемкин-Таврический одобрил этот план и произвел Л. Качиони в чин майора. В январе 1788 года Г. И. Потемкин выдает Л. Качиони патент на каперские действия в Средиземном море. Качиони, под видом частного лица, в порту Триест купил и вооружил фрегат, назвав его в честь императрицы Екатерины II – «Минерва Севера».

В. Пикуль в одном из своих романов так описывал эти события и набор команды на «Минерву Севера»: «Ламбро Качиони был зван к Очакову – в ставку светлейшего. Потемкин сказа храбрецу, что эскадра Грейга осталась на Балтике,

а пример былой войны флота в Архипелаге весьма убедителен:

– Россия была бы многим обязана грекам, если бы они там объявились под флагом эллинским...

Переодевшись купцом, Каччиони добрался до Триеста, где греческая община вооружила для него первый боевой корабль «Минерва Севера».

В прибрежной таверне корсар пил вино.

– Эй, кто тут эллины? – спросил он бродяг-матросов. России снова нужны герои, что носят пистолеты за поясом. У кого хватит сил, таскайте за поясом и пушки... Приму всех с одним условием: вы должны любить нашу несчастную Грецию!»

Офицер русского флота майор Ламбро Каччиони с патентом на каперские действия отплыл из Триеста 28 февраля 1788 года. Первое боевое столкновение Каччиони с противником произошло 29 апреля 1788 года у побережья острова Закинф в Ионическом море. Описание этого боя оставил сам Каччиони в письме к Н. Мордвинову. Противником Каччиони был дульциниотский корабль, вооруженный двадцатью восьмью пушками. Дульциниоты – албанцы-мусульмане из города Дульциньо, что на побережье Адриатики, имели репутацию опытных мореходов, и свирепых пиратов. В жестоком бою греки одержали верх и захватили дульциниотский корабль. В этом бою Каччиони проявил себя не только как отважный воин, но как жестокий и беспощадный корсар. За-

хваченные в бою пленники были преданы смерти, по словам Качиони, «в отмщение вероломства, от их рода происходящего».

Нужно сказать, что войны на Востоке в те времена велись с крайней жестокостью.

В одном из боев Качиони захватил большое турецкое судно и сделал его флагманом своей пиратской, в русской терминологии крейсерской флотилии, назвав «Князь Потемкин Таврический». Отряд Ламбро Качиони атаковал турок при любой возможности. Так, подойдя к острову Капельроссо, вблизи побережья Малой Азии, где проходили важные коммуникации турок, связывающие столицу империи с африканскими владениями, Качиони атаковал гарнизон турецкой крепости, расположенной на этом острове, который после короткого и ожесточенного боя капитулировал. Качиони разрушил крепость, а плененный турецкий гарнизон, по просьбе греческого населения, опасавшегося карательных мер со стороны турок, отправил на близлежащий азиатский берег.

Первое крупное боестолкновение флотилии Качиони с турецким флотом, состоявшим из пяти кораблей: линейного корабля, фрегата и трех небольших судов – кирлангичей, произошло в конце августа 1788 года к востоку от острова Скорпанто и завершилось блестящей победой. Как пишет об этом сражении Г. Арш: «Кационис сражался только на своем флагманском корабле “Минерва Северная”, так как осталь-

ные корабли его флотилии из-за сильного противного ветра отстали от флагмана. На своем небольшом фрегате с двадцатью восьмью пушками и командой из ста пятидесяти человек он сражался почти целые сутки против эскадры турецких кораблей. Моряки Кацониса проявили в этом неравном бою военное мастерство и непреклонную решительность победить или умереть. По словам самого Кацониса, «пусть разсудит свет беспристрастно; не сдалась ли бы какая ни есть другая нация, но руссо-греки, быв потомки в свете славных воинов, наконец, то есть по захождении солнца, когда уже очень и очень было трудно, всеохотно следовали моему совету, что в неизбежном случае погибнуть всем, сожегши нарочно фрегат, только чтобы не удалось неприятелям взять непобедимый наш флаг. Бог услышал сие верных своих мнение, и турки напоследок столько сбиты и замешаны, что едва могли направить свои паруса и обратились в бег. Они возвратились с немалым корабельных снастей убытком, как тогда примечено и ныне слышно, да и многие побиты. Однакож и мой фрегат ранен, а более снасти и парусы повреждены от пушечных и ружейных пуль».

Менее чем за год корсару удалось захватить еще семь турецких судов, которые он назвал «Великий князь Константин», «Великий князь Александр», «Великая княгиня Мария», «Великий князь Павел»... К июню 1788 года его флотилия насчитывала 10 судов с экипажами общей численностью более пятисот человек. Своей флотилией под Андре-

евским флагом он наводил на турок страх в Эгейском и Адриатическом морях, перехватывая турецкие торговые суда и военные корабли, разоряя турецкие прибрежные селения. В результате произошло важное качественное изменение в статусе Качиони: из одинокого капера он превратился в командира созданной им самим российской военной флотилии на Средиземном море. Несмотря на ее иррегулярный характер, флотилия находилась в подчинении главного командования армии России. По службе Л. Качиони подчинялся Г. Потемкину и генерал-поручику И. Заборовскому, отвечавшему за операции на Балканах и в Южной Европе.

Л. Качиони лично докладывал Светлейшему князю Г. Потемкину:

«Я, производя курс мой, совершенно воспрепятствовал Порте обратить военные силы из островов Архипелага в море Черное и столько в Леванте всякого шума, что Порта Оттоманская принуждена отправить из Константинополя против меня 18 великих и малых судов, отчего она и понесла немалые потери».

В отличие от российской флотилии, которой командовал мальтиец капитан II ранга Г. Лоренцо, действовавшей также в то время на Средиземном море, флотилию Качиони государство не финансировало. Содержалась она исключительно за счет собственных трофеев.

В 1789 году Л. Качиони продолжал наносить удары по турецкому судоходству в Эгейском море и сумел одержать по-

беду над турецким флотом в нескольких сражениях. Базой его кораблей стал остров Кея в южной части Эгейского моря. Молва о его геройстве шла по всему Архипелагу.

Качиони писал князю Потемкину:

«По всей Турции гремит, что Архипелаг наполнен русскими судами, но на самом деле в Архипелаге нет больше корсаров, чем я и десять моих судов».

Майор русской службы Л. Качиони не скрывал своего главного намерения «прилагая греческий народ к возмущению, возвратить от турок греческое царство». Качиони писал генералу Заборовскому в июне 1789 года: «предприятия мои, повторю не иные другие, как только пробудить Грецию и припомнить ей, что она под игом турецким уже столько сот лет и из всего того вывести следствие, подобные государствам славившимся, упавшим и вновь возвысившимся, и что для сего есть: 1-е, относительно покровительства августейшего всероссийского двора для рода греческого, и что 2-е, в какой ныне расстройке и бедствии оттомане».

Ф. Ф. Веселаго в IX главе своего труда «Краткая история русского флота», в разделе «Русские пираты в Архипелаге» писал: «Две корсарские эскадры, снаряженные в Триесте и Сиракузах, в марте 1789 года явились у входа в Дарданеллы. Одной из них начальствовал грек Ламбро Качони (Качиони. – А.Л.)... Другой же эскадрой, состоящей из судов, вооруженных правительством, командовал мальтийский капитан Гильгельмо Лоренцо, бывший пират и жесточайший

враг турок. В русскую службу он был принят с чином капитана II ранга. Экипажи судов состояли из опытных, храбрых моряков, готовых из-за богатой добычи на самые рискованные предприятия. Корсарские суда, несмотря на свои малые размеры и слабую артиллерию, наносили значительный вред неприятелю.

Нападая на суда, идущие в Константинополь, корсары значительно затрудняли доставку в столицу съестных припасов и заставляли население чувствовать тяжесть войны. Захватывая и истребляя купеческие суда, корсары при удобном случае решались вступать в битву даже с военными турецкими судами. Так эскадра Гильгельмо состоявшая из девяти судов, между островами Зео и Сира, вступила в сражение с неприятельским отрядом (из 3 кораблей, 2 полугалер и 5 кирланчей) и принудила турок к отступлению».

За особые заслуги перед Россией корсар Л. Качиони Указом императрицы Екатерины II был «пожалован в благородное российское дворянство и внесен во вторую часть Родословной книги Таврического дворянства».

К 1790 году флотилия Л. Качиони насчитывала более 17 судов, а в 1791 году он уже командовал флотилией из 21 корабля.

Встревоженная успехами Качиони Порта направила против него большую эскадру. Султан пообещал казнить командиров, если они не доставят голову Качиони. Решающее сражение произошло между островами Эвбея и Андрос 6–7 мая

1790 года. Описание этой беспримерной битвы между маленькой флотилией греческого корсара Качиони и огромной турецкой армадой сохранилось в петиции офицеров флотилии Качиони, направленной Екатерине II 18 сентября 1790 года:

«Наша флотилия, состоявшая из девяти судов... была атакована 6 мая турецким флотом из 19 судов, часть которых составляли линейные корабли и фрегаты. На протяжении жестокого боя, когда мы были уже близки к блестящей победе над столь превосходящим по силе противником, неожиданно появились еще 13 больших алжирских кораблей. На нас со всех сторон обрушился огонь страшной силы с 32 большими кораблей, против которых мы сражались двое с половиной суток с яростью отчаяния. Несколько этих кораблей было нами уничтожено или сильно повреждено. Но, испытывая недостаток в боеприпасах на четырех самых больших наших кораблях, совершенно разрушенных и неспособных сражаться дальше, мы, чтобы они не попали в руки турок, сами их подожгли и взорвали, так, что у нас осталось только пять небольших кораблей. И с ними, заставив очень дорого заплатить за кровь наших ран и жизнь большого числа наших храбрых товарищей, которые с оружием в руках пали с доблестью и славой в этой знаменательной битве, мы отступили с нашим храбрым командиром Ламбро, опасно раненым, к острову Цериго».

Я привел из книги историка Г. Арша это небольшое и

достаточно сухое описание неравного сражения флотилии Л. Качиони с многократно превосходящими силами турецко-алжирского флота, потому что считаю, что это сражение должно войти в анналы самых знаменитых морских битв XVIII века. Но в этой битве греки понесли большие человеческие потери: в бою были убиты 565 человек, офицеров и матросов, а пятьдесят три моряка попали в турецкий плен. Турки учинили над ними зверскую расправу: некоторые были повешены на реях, другие – казнены в греческих кварталах турецкой столицы для устрашения жителей, а шести пленникам отрубили головы на глазах самого султана. По некоторым данным, потери самих турок составили около трех тысяч убитыми и большое число ранеными.

Г. И. Потемкин, оценивая храбрость и личное мужество Ламбро Качиони, доносил Екатерине:

«Порта, встревоженная его предприимчивостью и мужеством, старалась уловить его разными обещаниями, которые он отверг с презрением.

В. Пикуль этот случай тоже описывал: «... Великий визирь Юсуф-Коджа обещал Ламбро Каччиони десять мешков с пиастрами, если он отступится от дружбы с Россией».

Далее Потемкин доносил: «... Высказывает он неустрашимую смелость. Он один только дерется...» и в конце испрашивает у императрицы награду за труды грека:

«... Всемиловитейшее пожалование в полковники умножит ревность его, а если еще Вашему Величеству благоугод-

но будет позволить мне отправить к нему знаки военного ордена 4-й степени, то сие, разнесшись повсюду, много произведет действия в народе греческом к пользе высочайшего Вашего Императорского Величества службы».

Князь Потемкин в своем донесении Екатерине II в июле 1790 года отмечал:

«Лампро Кацциони потерпел в сражении с турками, но сам и почти со всеми спасся; исправясь, пойдет опять».

Екатерина удовлетворила просьбу главнокомандующего и наградила смелого грека орденом Святого Георгия 4-й степени. В указе императрицы говорилось:

«... в награждение его храбрости и подвигов и в ободрение его к дальнейшим действиям против неприятеля».

Корсарские суда часто тревожили неприятеля, вредя торговому движению в Архипелаге. Разоряя прибрежные турецкие селения, они заставляли турецкое правительство для охраны берегов привлекать значительные отряды сухопутных войск.

Греки грабили не только турецкие суда, но и нападали на суда нейтральных стран. Это вызывало недовольство Екатерины, и был выпущен специальный указ «о взысканиях», которым должны подвергаться «партикулярные пираты», нарушившие правила устава, с целью «прекращения притеснений, оказываемых подданным нейтральных держав арматорам, плавающим под русским военным флагом».

От корсаров требовалось, чтобы они «были воздержаны

от притеснений нейтральных подданных, действовали против неприятеля».

Затянувшаяся война с Турцией не приводила к желаемому миру. Международная обстановка была напряженной, шведская война продолжалась, когда в декабре 1791 года между Россией и Турцией был подписан Ясский мирный договор. Екатерина II повелела разоружить корабли Л. Качиони, продав часть судов, а остальные вместе с греками пожелавшими выехать в Россию, отправить в Севастополь, где шесть корсарских (крейсерских) кораблей вошли в состав Черноморского флота.

Ламбро Качиони был представлен Екатерине II. Императрица пожаловала ему чин полковника в знак «отличной его храбрости и мужества, неоднократно оказанных в сражении с турецким морским вооружением» и подарила поместье в Крыму. Качиони назвал его в память о городке, где родился, Ливадией.

Да, да, бывший греческий корсар Ламбро Качиони основал Ливадию, будущую резиденцию русских императоров в Крыму Ливадию Таврическую, любимое место отдыха последнего русского императора Николая II.

После окончания войны с Турцией флотилия Л. Качиони оказалась не нужна российскому двору. Но командиры и команды греческих кораблей не хотели с этим мириться. Как писал в своей работе Г. Арш «Россия и борьба Греции за освобождение»: «После заключения Россией Ясского мир-

ного договора с Турцией Л. Кацонис решил самостоятельно продолжить войну на Средиземном море».

Многие из греков, воевавших под командованием Ламбро Качиони, были убеждены, что они сражаются за освобождение Греции и за создание независимого греческого государства, и не могли понять и принять прекращения борьбы. С другой стороны, легкая нажива маячила на горизонте – паруса турецких купеческих судов, везущих ценный товар. К тому же это были корабли поработителей и угнетателей, и их захват вместе с товарами ослабляли экономику Турции, наносил ей ущерб, а значит, приветствовался простыми греками-патриотами.

Погоня, бросок, абордаж! Только вперед! Пленных не брать! Лишние рты на корабле не нужны, да и свидетели ни к чему. Поэтому еще два года корабли Ламбро Качиони держали в страхе все восточное побережье Средиземного моря, нападая и грабя проходящие не только турецкие, но и европейские суда.

Сам Ламбро Качиони не раз упрекал российскую сторону в том, что та прекратила поддержку борьбы греческого народа за освобождение. Историк Г. А. Гребенщикова в работе «Российские флотилии в Средиземном море и морская политика России при Екатерине II» цитирует архивные документы, приводя высказывания Л. Качиони российскому консулу на Корфу Л. Бенаки: «Напрасно было бы потеряно время описывать все услуги, греческою нацией Российской им-

перии оказанные, поелику всем известно, в каких случаях и когда сия нация посвятила себя оной империи». И далее Качиони писал, что греки решили сами отомстить неприятелям, без посредства российских начальников... и он самостоятельно принял решение отомстить за всех греков, и «именем Ея Императорского Величества Екатерины Вторья и ея нации, под российским флагом отправляется туда, где только может что сделать по своему».

Подобная деятельность греческого корсара, вынудила в июне 1792 года императрицу Екатерину II строго предупредить, что в случае если полковник Качиони не придет в распоряжение генерал-майора Томары, «то Российский Двор во все от него отрекается».

Несмотря на предупреждение, флотилия Л. Качиони продолжала каперские действия в Средиземном море под Андреевским флагом, ибо многие греки разделяли укоренившуюся в греческом народе надежду на то, что избавление от иноземного рабства принесет им единоверная Россия.

В результате военных действий Ламбро Качиони стали поступать претензии и жалобы, как со стороны австрийского купечества, так и других стран, что вынудило Екатерину II в апреле 1794 года назначить «Комиссию для свидетельства щетов и рассмотрения претензий по флотилии бывшей в Средиземном море в последнюю войну с турками» с целью проверки счетов бывших арматоров (каперов. – А.Л.).

Кроме того, к Ламбро Качиони имелись финансовые пре-

тензии со стороны русских, ибо, как пишет Г. А. Арш в своей работе «Россия и борьба Греции за освобождение»:

«...деньги на покупку этого фрегата («Минерва Севера». – А.Л.) собрали русские офицеры, с этой целью организовавшие компанию во главе с контр-адмиралом Н.С. Мордвиновым, которая финансировала бы каперские операции и получала бы от них доход. В действительности же они не получили никакого дохода от этих операций, так как Качони (Качиони. – А.Л.) использовал взятые трофеи для создания своей флотилии». Вдобавок купцы Триеста, небезвозмездно участвовавшие в оснащении его флотилии и обеспечения ее выхода в море, «...в январе 1789 года представили свои требования о погашении Качонисом своего денежного долга перед ними».

Разбирательство по этому делу было длительным и продолжилось после смерти императрицы Екатерины II.

Л. Качиони подал прошение императору Павлу I с извинениями. Павел простил Качиони, присвоил ему звание капитана I ранга и определил на службу в Черноморский гребной флот в Одессу. Но по имеющимся у историков данным, Л. Качиони к месту новой службы не явился. В 1797 году Павел I исключил Качиони из службы без права ношения мундира. Оставив службу, предприимчивый Качиони стал крупным и успешным промышленником и коммерсантом, построив в Крыму завод по производству виноградной водки. Умер Л. Качиони в Крыму в 1805 году при невыясненных обстоя-

ятельствах.

Со временем история национально-освободительного патриотического движения Греции и греческий народ выдвинули храброго офицера греческого происхождения на русской службе Ламбро Качиони в ряд национальных героев. Характеризуя этого человека, историк Г. Арш писал: «Ламброс Качонис – выдающийся деятель эпохи борьбы за национальное освобождение Греции. Он принадлежал к той плеяде греческих патриотов, которые, поступив на службу России, использовали те возможности и преимущества, которые давала эта служба, в интересах борьбы за освобождение своей родины. Под его руководством в 1792 году греки, воспользовавшись русско-турецкой войной, предприняли первую самостоятельную попытку освободиться».

Ибо то, что Ламбро Качиони со своей эскадрой громил угнетателей-турок и на суше и на море, – исторический факт, а его борьба с турками после ухода России из Средиземноморья считается проявлением решительности греков не ждать освобождения от Османского ига от европейских держав.

Г. Арш подчеркивал: «Качионис сыграл так же важную роль и в истории России, а именно в истории русско-турецкой войны 1787–1791 годов. Хотя, в отличие от русско-турецкой войны 1768–1774 годов, русский флот на Средиземном море не появился, но благодаря созданной Качионисом добровольческой флотилии здесь возник второй морской фронт, отвлекший значительные турецкие силы и со-

действовавший успехам русского флота на Черном море».

Память Ламбро Качиони глубоко чтят на его родине. В 1928 году греческая дизельная подводная лодка У-1 французской постройки серии «С» получила имя капера и офицера русского флота XVIII века Качиони – «КАТЕОННЕ». Подводная лодка «КАТЕОННЕ» активно действовала на коммуникациях против итальянских фашистов в годы Второй мировой войны, совершила семь боевых походов, потопив шесть судов, и героически погибла со всем экипажем в Средиземном море.

В 1980-х годах прошлого века ВМФ Греции получили от США подводную лодку типа «Тенч» и ввели ее в строй под именем «Katsonis» (S-115), а в начале этого века построенной по немецкой лицензии на греческой верфи подводной лодке S-123 также присвоили имя «Katsonis».

Историк Г. Арш писал: «Эпопея Качониса выходит за рамки событий второй русско-турецкой войны... речь идет о большой проблеме значения русско-турецких войн в подготовке национального освобождения Греции».

Именно это и привело к созданию ряда тайных революционных обществ, подготовивших греческую революцию 1821 года, которая послужила началом кровавой Отечественной войны 1821–1829 годов, в результате которой было воссоздано греческое государство. Именно в бескомпромиссной борьбе с турецким иггом возшла звезда гречанки, вошедшей в историю под именем Ласкарины, что в переводе с турецко-

го значит «воительница». Ласкарина, командуя сначала кораблем погибшего мужа, затем целой флотилией, наносила серьезный урон турецкой морской торговле.

Известно, что старинное морское правило гласит: женщины на корабле не место. Но неистовая Ласкарина, слава о которой гремела тогда по всей Европе, доказала обратное.

Ее настоящее имя – Мария Пиноцис, ее отцом был капитан Ставрионис Пиноцис, который на своем корабле занимался перевозкой грузов, при случае баловался контрабандой, а заодно не брезговал и морским грабежом.

Я уже упоминал, что в Греции разбой на суше и на море считался вполне обычным делом, особенно на восточном побережье Пелопоннеса, многочисленные бухты которого отлично подходили пиратам, чтобы укрываться от погони. Одновременно греческие пираты часто становились повстанцами, освобождая от Османского рабства целые острова, создавая там вольные республики.

Мария Пиноцис родилась в 1771 году. Отец ее скончался в турецкой тюрьме от ран, полученных в бою. Мария жила с матерью на острове Идра, где вышла замуж за капитана Димитриоса Яннузаса, который, как и отец Марии, промышлял то контрабандой, то разбоем на своем паруснике «Святой Спиридон». В одном из пиратских набегов он погиб. Мария заняла на капитанском мостике место погибшего мужа. Она перевозила оливковое масло, шерсть и другие грузы. Ее команда была вооружена мушкетами и давала достойный от-

пор непрошеным гостям. На острове Спеце Мария второй раз вышла замуж за самого богатого человека острова Димитроса Бубулиса, имевшего целую эскадру. «Святой Спиридон» под командованием Марии вошел в состав эскадры мужа. В 1811 году алжирские пираты напали на остров Спеце. Грекам удалось отстоять свой остров, но муж Марии Димитрос в этом бою героически погиб. Мужественная Ласкарина с этого трагического дня поклялась посвятить свою жизнь освобождению Греции от турецкого ига.

Как пишет М. Клюкина в своей работе «Неистовая Ласкарина»: «На верфях Греции она выстроила свой собственный флот из четырех парусников, флагманом которого стал самый мощный боевой корабль Греции того времени – корвет “Агамемнон”, вооруженный 18 пушками». В 1821 году Грецию охватило пламя новой революции. Ласкарина тут же поспешила со своими кораблями на помощь повстанцам, которые начали штурмовать остров Нафплион, захваченный турками. Фрегат «Агамемнон» под командованием Марии вел огонь по форту Бурдзи с моря, в то время как его матросы во главе с тремя сыновьями Марии высадились на сушу и атаковали крепость с суши. Но силы были неравны. Отряд вернулся на остров Спеце, где Мария подняла всех моряков на борьбу за свободу своей родины. Флот Ласкарины во главе с корветом «Агамемнон» преследовал и топил османские суда по всему Эгейскому морю и прогонял турок с одного острова за другим.

К пленным женщинам и детям Ласкарина всегда проявляла милость: по ее приказу их сажали на корабли и отправляли в Турцию, но турок-мужчин она не щадила – всех их с камнями на шее бросали в море. В 1825 году к берегам Греции подошел турецкий флот под командованием наместника Египта Ибрагима-паши. Сотысячная армия турок стала теснить греческих повстанцев, захватывая в плен. В эти трагические для Греции дни оборвалась и жизнь мужественной Ласкарины. После гибели героической женщины-капитана ее фрегат «Агамемнон» вошел в состав греческого флота и стал его флагманом под именем «Спеце».

В гавани острова Спеце благодарные жители поставили памятник отважной Ласкарине. Потрясенный героизмом греческой женщины-капитанши, русский император Александр I присвоил Марии Бубулине (по второму мужу. – А.Л.) звание адмирала российского флота посмертно!

При императоре Александре I снова обострились отношения с Францией. В Средиземное море прибыли отряд кораблей Черноморского флота и две эскадры Балтийского флота, объединенные к началу 1806 года под командованием вице-адмирала Д. Н. Сенявина.

Русские моряки и греческие патриоты-корсары снова сражались плечом к плечу.

Писатель В. Шигин в книге «Герои парусного флота» пишет в эпизоде о захвате капитаном I ранга Белли острова Хвар у Далматинского побережья и крепости Лезины: «...

Шторм долгое время не давал подойти близко. К тому же, узнав о захвате Курцало, французы успели изготовить к обороне местную крепость Лезину. Ночью высадили десант... Французы движение шлюпок заметили. Началась перестрелка... Мичман Иван Харламов и корсар Лазарь Жуанович были дерзки и удачливы».

Круг истории замкнулся. Вновь, уважаемый читатель, мы вернулись в 1806 год в Средиземное море.

Глава 4. Одиссея фрегата «Венус»

Капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов принимал на рейде Корфу свой новый корабль – фрегат «Венус». Перед строем офицеров и нижних чинов его представили экипажу. Затем Развозов в кают-компании знакомился с офицерами корабля – лейтенантами: Насекиным, Мельниковым, Витофтовым, Началовым, мичманами: Вердеревским, Семыниным, Еминским, Якимовым, Чистяковым, Лялиным, Левшиным, штурманом Соколовым и штурманским помощником Крутиковым, а вечером в каюте допоздна просматривал корабельные журналы, вызывая офицеров, шкиперов, боцмана, чтобы разбираться в разночтениях судовых документов. Отдельный разговор был с исполняющим обязанности ревизора мичманом Ильей Вердеревским, ибо на кораблях Российского Императорского флота ревизор отвечал за корабельные финансы, выдавал офицерам и нижним чинам денежное содержание, хранил судовую казну в сундуке-сейфе, отвечал за закупку на корабль продовольствия, следил за деятельно-

стью комиссара, артельщиков, баталера и содержателей.

Наступившее утро было для Развозова особенным – предстоял первый подъем флага на новом корабле... Без десяти минут восемь пропел корабельный горн. Тотчас, словно вторя ему, зазвучали горны на других кораблях. Матросы выстроились на палубе вдоль бортов. Боцман придирчиво выравнивал строй. Без пяти минут восемь вышли и встали на шканцах господа офицеры в шляпах-треуголках при кортиках. Над рейдом повисла тишина, нарушаемая лишь плеском волны да случайным криком чайки.

Егор Федорович в парадном мундире с Георгиевским и Аннинским крестами на груди вышел на палубу.

В этот момент на флагманском 74-пушечном корабле «Ярослав» взлетел по фалу трехцветный флаг – «Исполнительный».

– На флаг шапки долой! – громко в тишине прозвучал голос вахтенного лейтенанта.

Капитан-лейтенант Развозов, офицеры и матросы обнажили головы. На флагмане флаг «Исполнительный» резко пошел по фалу вниз.

– Время вышло! – воздев шпагу вверх, отсалютовал вахтенный лейтенант.

– Флаг поднять!

Развернулось, затрепетало на свежем ветру во всю свою ширину полотнище кормового Андреевского флага. Егор Федорович перекрестился: «Вот и свершилось! Он коман-

дир «Венуса». На этой палубе он первый после Бога!»

Русский флот в Средиземном море встретил свой очередной день, а капитан-лейтенант Развозов – свой первый командирский день на «Венусе».

Ознакомившись с судовыми документами, Егор Федорович знал, что всего в его распоряжении на «Венусе» находится 343 человека вместе с десятниками, плотниками, тимерманом, конапатчиками, парусными мастерами, кузнецами, матросами первой статьи, коих было пятьдесят семь человек, матросами второй статьи – сто двадцать семь человек, юнгами и барабанщиками.

Капитан-лейтенант Развозов в сопровождении боцмана обходил палубы «Венуса». Ему нравился этот добротный, построенный в Швеции с применением новейших достижений в области судостроения корабль с высокими стройными мачтами, славившийся отличным ходом. Как позже напишет один из офицеров фрегата: «Славный «Венус» в легкости хода не имел себе равного. Не только в нашем, но и в английском флоте, известен первым ходоком».

Корпус фрегата однодечный – одна нижняя палуба, с закрытыми носовой и кормовой частями, а средняя часть верхней палубы открытая. Второе дно простиралось во всю длину от форштевня до ахтерштевня. Бушприт продолжался утлегарем и бом-утлегарем, к которым крепились косые паруса. Носовой княвдигед украшал щит. На форкастеле у фокмачты размещались носовой шпиль и рында. По бортам на

крамболах удерживались якоря.

Между фок- и грот-мачтами на шкафуте находился входной трап и световые люки, над которыми располагались большой баркас, баркас и шестивесельный ял.

С обоих бортов шкафута шли коечные сетки, куда команда на день убирала койки, служившие, как знал по собственному опыту Развозов, неплохой защитой в ближнем бою от неприятельских пуль и картечи. За грот-мачтой располагались шканцы с входным трапом, второй шпиль и световой люк. За бизань-мачтой – командный мостик, его капитанская каюта и помещение офицеров.

Длина фрегата, как помнил капитан-лейтенант, составляла 46,2 метра, ширина – 11,9 метра, осадка по корпусу – 4,8 метра.

Три мачты несли четырнадцать прямых парусов: фок, фор-марсель, фор-брамсель, фор-бом-брамсель, фор-топсель; грот, грот-марсель, грот-брамсель, грот-бом-брамсель, грот-топсель;

крюйс, крюйс-брамсель, крюйс-бом-брамсель и крюйс-топсель и пять косых парусов: фор-стаксель, фор-стенги-стаксель, кливер, бом-кливер и бизань.

«Это парусное вооружение при хорошем ветре может обеспечить фрегату ход до двенадцать-тринадцать узлов», – мысленно прикинул Развозов.

Капитан-лейтенант продолжал осмотр. Они с боцманом двигались по верхней палубе, на которой были установле-

ны четырнадцать одноствольных 18-фунтовых пушек с длиной ствола двадцать второго калибра, располагавшихся побортно. Орудия чугунные, гладкоствольные на деревянных с колесами морских станках, заряжались вручную ядрами со стороны дула. Угол возвышения, как знал Развозов, десять градусов, дальность стрельбы около двух километров. Орудийный расчет – пять человек.

Развозов спустился ниже, на опер-дек. На ней, так же побортно, установлены двадцать восемь одноствольных 12-фунтовых пушек с длиной ствола 24-го калибра и дальностью стрельбы до полутора километров.

«Отличный корабль, может стоять во время боя в одной линии баталии с линейными кораблями. На любой фазе боя его тяжелый фрегат сможет заменить вышедший из строя линейный корабль», – понимал Развозов.

Историческая справка

В эпоху парусного флота преобладала так называемая линейная тактика боя, когда флоты выстраивались в линию боевого строя. Это построение представляло собой кильватерную колонну на шпрингах (на якорях) или под парусами на правый или левый галс, разделенную на три дивизии – авангарда, кардебаталию и арьергард. Линия строя совпадала с линией курса, угол строя равнялся ста восьмидесяти градусам.

Корабли при этом следовали за головным кораблем в колонне в кильватер друг другу на установленной дистанции. Линия кильватерной колонны позволяла всем кораблям одновременно задействовать силу огня артиллерии, которой в сражении отводилась одна из решающих ролей. К тому же минимальная дистанция кораблей в линии полнее обеспечивала эффективность силы залпа, произведенного из орудий одного борта, поэтому адмиралы всегда отдавали приказ командирам сражаться на ближних дистанциях.

В корме под командирским балконом размещались еще два одноствольных шестифунтовых пушки с длиной ствола в двадцать калибров и дальность стрельбы около 1,3 километра.

«Фрегат грозное оружие, – размышлял Егор Федорович. – Да еще экипаж – офицеры и нижние чины. В бою это главный

двигатель. От него зависит успех боя!»

По спокойному лицу командира боцман понял, что пока все нормально. Стоячий такелаж обтянут, бегучий такелаж прибран в бухты и закреплен на кафель-нагельных планках, и ничего обидного морскому глазу капитан не обнаружил.

Капитан-лейтенант Развозов задумался. Он вспомнил «Кильдюин», которым недавно командовал. «Конечно, фрегат “Венус” совсем другой корабль, – понимал Развозов. – Судьбы кораблей, как и судьбы людей, бывают порой удивительными: так, русский военный транспорт “Кильдюин” был захвачен шведами и после войны возвращен в Россию, а шведский же фрегат “Венус” был захвачен в бою русскими и продолжает служить Российскому флоту, да еще под своим же именем».

Действительно, историк флота Ф. Веселаго о захвате шведами «Кильдюина», писал: «... Не получив обстоятельных сведений о том, где находятся неприятельские фрегаты, неосторожный адмирал (фон Дезин – А.Л.) оправил в Архангельск два транспорта ... и один из этих транспортов “Кильдюин” в виду нашей эскадры был взят шведскими фрегатами».

Ну а история шведского фрегата «Venus» – это вообще настоящая Одиссея.

21 мая 1789 года бриг «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта Р. В. Кроуна после упорного боя заставил шведский фрегат «Venus» спустить флаг.

В «Военной энциклопедии» 1911 года издания об этом событии сообщается немногословно: «“Венус», 40-пушечный шведский фрегат, захваченный в плен бригам «Меркурий» в 1789 году. В начале мая “Венус” был выслан в крейсерство из Готенбурга в пролив Категат для наблюдения за движением русских военных судов. 19 мая, заметив эскадру адмирала фон Дезина (два линейных корабля, два фрегата и один бриг) “Венус” начал уходить к Христиан-занду, надеясь скрыться от преследования в нейтральном (норвежском) порту. Достигнув Христиан-занда, “Венус” взял норвежских лоцманов и зашел в бухту Слеттер-Эарнэ, но отряд Лежнева (два корабля и один бриг), имея во главе бриг “Меркурий”, под командой капитан-лейтенанта Кроуна, последовал за фрегатом. Не дожидаясь отставшего отряда, “Меркурий” атаковал более сильного противника и заставил его прекратить стрельбу.

Командир “Венуса”, майор Ханнсон, поехал объясняться на флагманский корабль, протестуя против военных действий в нейтральном порту, но был задержан и объявлен военнопленным. После этого бой возобновился, и “Меркурий” своим огнем заставил “Венус” спустить флаг и сдаться в плен со всем экипажем...»

Из этого описания непонятно, почему отстал отряд Лежнева, почему «Меркурий» смог подойти к «Venus», который своими пушками должен был и близко не подпустить к себе «Меркурий», почему командир «Venus», по сути, сам сдался

в плен? И еще почему ни генерал-майор Лежнев на своем флагманском судне, в отряд которого входил бриг «Меркурий», ни остальные корабли его отряда не принимали участия в захвате шведского фрегата и оставались безучастными свидетелями этого неравного боя?

Вопросов много. Начинаю искать ответы.

Парусный фрегат «Venus» («Венус») был заложен в июле 1783 года на шведской судостроительной верфи города Карлскрона, кораблестроителем и ученым Фредериком Генрихом Чапманом. «Venus» был третьим по счету в серии из десяти фрегатов типа «Bellona» для шведского военного флота. Введен в эксплуатацию в 1786 году, водоизмещением 1350 тонн. Фрегаты этой серии были на десять футов (3,05 м) длиннее аналогичных российских фрегатов, имели крупнокалиберную артиллерию, отличались добротностью, качеством постройки и прекрасной мореходностью.

В статье В. Додонова «Фрегат “Венус” – боевой путь», говорится, что «Венус» был взят в плен небольшим 24-пушечным бригом «Меркурий», командир которого «используя военную хитрость, одержал блистательную победу».

Что же это за военная хитрость? Ведь шведский фрегат «Venus» своими пушками мог разнести вдребезги русский бриг, даже не входя в зону действия его орудий. Ответ я нашел в «Краткой истории русского флота»:

«Капитан Кроун высказал... редкую находчивость и умение кстати употребить военную хитрость, много пособив-

шую успешности дела. При встрече с “Меркурием”... неприятель не подозревал в нем военное судно, а по всем признакам уверен был, что видит в нем купца. Затянутые черной парусиной пушечные порты “Меркурия”, скрытые придвинутые вдоль борта пушки, загрязненная палуба, небрежно поставленные паруса, искривленные реи и необтянутый такелаж ввели в заблуждение... командира неприятельского судна.

...“Венус” был обнаружен отрядом наших судов под командованием П. И. Лежнева. 21 мая 1789 года наши суда блокировали “Венус” в заливе Христиан-фиорд, однако наступивший штиль не позволял вступить в бой. П. И. Лежнев приказал бригау “Меркурий” капитан-лейтенанту Р. В. Кроуну, оказавшемуся ближе других к противнику, стрелять по снастям и парусам фрегата “Венус”, чтобы лишить его возможности маневрировать».

Вот и ответ на вопрос, почему другие суда отряда генерал-майора Лежнева не участвовали в бою с «Venus», кроме брига «Меркурий». Был штиль – полное безветрие. Паруса у всех обвисли, и корабли оказались без хода. Только небольшой «Меркурий», благодаря имевшимся у него веслам, имел ход и подошел близко, не вызывая у шведов опасения своим купеческим видом.

Здесь и проявил капитан-лейтенант Кроун свой героизм, боевую дерзость и профессиональное мастерство. Замаскировав бриг под торговое судно, воспользовавшись штилем,

он на веслах подошел к фрегату «Venus» со стороны кормы, и в течение полутора часов обстреливал его из своих орудий, став у него под кормой и находясь вне сектора шведского огня, снес у фрегата весь рангоут и такелаж, после чего шведы спустили флаг. В плен было взято 302 члена экипажа. Бриг «Меркурий» привел «Venus» на буксире в Ревель как приз.

Кем же был офицер, придумавший эту военную хитрость? Роман Васильевич Кроун за год до этого прибыл из Англии и был принят на службу в российский флот в звании лейтенанта и назначен командиром брига «Меркурий». Командир «Меркурия» неоднократно выходил в крейсерство (каперить) к берегам Швеции и взял в плен двадцать девять неприятельских торговых судов.

Кроун не раз использовал маскировку своего судна. Так, 29 апреля у острова Борнхольм с брига «Меркурий» обнаружили 12-пушечный шведский тендер «Snarrop». Обманутый наружным видом «Меркурия», шведский тендер подпустил его слишком близко и после непродолжительного боя сдался.

Смелость Кроуна вызывает восхищение!

Подойдя к шведской военно-морской базе Карлскруна, Р. В. Кроун приказал поднять шведский флаг и потребовал лоцмана. Вскоре появился лоцманский бот, но шведы почувствовали что-то неладное и повернули назад. Капитан-лейтенант сам встал к орудию и первым же выстрелом разбил корму боту. Затем приказал спустить шлюпку, которая успе-

ла поднять из воды двух шведов. От пленных Кроун узнал ценные сведения о военно-морской базе.

Завершив эту разведку, «Меркурий» присоединился к отряду Лежнева. От капитана встречного английского купеческого судна Лежнев узнал, что в Христиан-фиорде стоит шведский фрегат. Отряд Лежнева подошел к фиорду вечером, а утром 21 мая наступил полный штиль.

Итак, ответы на вопросы, почему в атаке на шведский фрегат не участвовали другие наши корабли? почему Кроун смог подойти к шведскому кораблю? Почему удалось обмануть бдительность шведов и как действовал Кроун, что сумел заставить шведов спустить флаг, я получил. Оставался непонятным один вопрос: почему командир «Venus», по сути, сам сдался в плен?

В «Морском сборнике» № 7 от 1863 года в статье Шишкова «Эпизод из войны со шведами в 1788, 1789 и 1890 годах» нахожу объяснения действиям командира шведского фрегата майора Ханнсона. В ней говорится: «...Флот понес чувствительную потерю, лишившись фрегата “Венус”, принадлежавшего Гетеборгской эскадре, попавшего в руки неприятеля. Находясь под начальством майора Ханнсона, фрегат вышел в конце мая в крейсерство в Категат и увидел... эскадру (русскую. – А.Л.), состоящую из 2 линейных кораблей, 2 фрегатов и 1 брига. Эскадра эта погналась за фрегатом, который, чтобы спастись, старался достичь норвежской гавани. Фрегат вошел в Слеттер – Эарнэ в Христианский за-

лив, приняв предварительно норвежского лоцмана; вскоре прибыли туда и русские суда, не уважая нейтральных владений, открыли по фрегату огонь, на который майор Ханнсон отвечал тем же, но так как решительно не было никакой возможности противиться... то огонь на фрегате («Venus». – А.Л.) скоро прекратился, и майор Ханнсон поехал на неприятельский флагманский корабль, чтобы протестовать против нападения в нейтральной гавани, которая должна быть равно уважаема обоими воюющими державами».

Какое благородство! Командир шведского военного фрегата взывает к соблюдению «правил» войны! Вот, оказывается, почему майор Магнус Ханнсон оказался на нашем флагманском корабле. Идеалист!

Далее в статье говорится: «Ему между тем не дозволено было возвратиться на свое судно, которое взято неприятелем, а он объявлен военнопленным. Только трем человекам удалось спастись на берег. Они первые принесли в Готенбург известие об этом противном всем правилам войны поступке».

Шведское правительство посылало в Копенгаген барона Пальмквиста, чтобы побудить вмешаться в это дело Датское правительство и заставить Россию вернуть фрегат «Venus». Переговоры ни к чему не привели. В ответ на протесты шведского посла императрица Екатерина II ответила: «Победителей не судят!» Вопрос был закрыт.

Фрегат «Venus» остался в русском флоте. После ремонта

фрегат под своим же наименованием вошел в состав Балтийского флота. С этого момента шведский «Venus» стал русским «Венусом».

Бой брига «Меркурий», закончившийся пленением шведского «Venus», был не столь значительным в масштабах войны, но весьма знаменательным событием на нашем флоте. В ходе упорного и длительного боя потери экипажа брига «Меркурий» составили четыре человека убитыми и шесть ранеными, за которыми ухаживала и которых перевязывала жена Кроуна – Мария Ивановна Кроун, находившаяся на борту.

Несмотря на победу и взятый приз – «Venus», по возвращению «Меркурия» его командира капитан-лейтенанта Р. В. Кроуна ждали большие неприятности.

Во-первых, генерал-майор П. И. Лежнев, как командир отряда, подал рапорт об обстоятельствах боя, отметив прежде всего свои заслуги. Лежнев докладывал:

«...в то самое время получил я уже благополучный ветер, получил и взял фрегат, называемый Венерою, в 21 день сего месяца в 9 часов пополуночи, на который определил командиром капитан-лейтенанта Голенищева-Кутузова, снабдя довольным числом как офицеров, так и служителей. Пленных же разделил по кораблям и фрегатам, коих числом всех чинов 280 человек».

(РГА ВМФ Ф. 200. Оп. 1. Д. 32. Л. 1–1об.)

Заметьте, в рапорте о заслугах капитан-лейтенанта Кроу-

на ни слова!

Во-вторых, «доброжелатели» донесли, что в этом походе на борту брига находилась жена Кроуна, что было категорически запрещено еще со времен Петра I.

Действительно, в Петровском Морском Уставе записано: «Запрещается офицерам и рядовым привозить на корабль женский пол, для беседы во время ночи; но токмо для свидания и посещения днем. А ежели кто свою жену у себя на корабле иметь хочет, то ему вольно пока в гавани, на реках и рейдах; а на пушках против неприятеля никому, как вышним, так и нижним жен не иметь, под штрафом: ежели офицер то учинит, то за всякую такую вину, вычетом на месяц жалованья, а ундер офицеры и рядовые будут биты кошками у машты».

Дело приобретало нехороший для Кроуна оборот, и было доложено императрице Екатерине II. Но она по достоинству оценила подвиг экипажа «Меркурия», а жену командира Марию Ивановну за то, что ухаживала в бою за ранеными, пожаловала орденом Святой Великомученицы Екатерины.

После взятия в плен первоклассного новейшего шведского фрегата капитан-лейтенант Р. В. Кроун был произведен в капитаны II ранга, награжден орденом Святого Георгия 4-й степени и назначен командиром «Венуса». Нет, не зря капитан-лейтенант Кроун осыпал картечью и книппелями только рангоут шведского фрегата, стараясь не повредить корпус ниже ватерлинии, словно предчувствуя, что придется само-

му плавать и командовать этим отличным кораблем.

Так началась Одиссея фрегата «Венус» в Российском флоте. А продолжилась она на Балтике, когда 2 мая 1789 года шведская эскадра атаковала русские суда на рейде Ревеля. Фрегат «Венус» сражался в одной линии с нашими линейными кораблями.

26 мая 1790 года «Венус» под командованием капитана II ранга Кроуна атаковал у Питко-паса отряд шведских гребных канонерских лодок. Шведы в бою потеряли одну канонерскую лодку и, не принимая дальнейшего боя, отошли в шхеры.

10 июня отряд капитана II ранга Кроуна в составе двух фрегатов, один из них «Венус», и двух бригав атаковал отряд шведской гребной флотилии из девяти судов. Во время боя были захвачены два шведских транспортных судна, а остальные поспешно скрылись в шхерах. На следующий день 11 июня на помощь отряду Кроуна прибыло десять наших канонерских лодок. Шведская шхерная флотилия в составе пятидесяти судов трижды пыталась атаковать «Венус». Но капитан II ранга Кроун сам атаковал противника, нанеся шести судам серьезные повреждения. Шведы, отступая, сами сожгли эти шесть сильно пострадавших в бою судов. Одно шведское судно было захвачено нами в плен, другое, предчувствуя неминуемый плен, само выбросилось на камни.

Фрегат «Венус» особо отличился в Выборгском сражении 22 июня 1790 года, когда Кроун, командуя отрядом фре-

гатов, атаковал у острова Фискар шведский гребной флот, врезавшись в его середину. После непродолжительного боя, осыпаясь картечью, шведские галеры и канонерские лодки начали спускать паруса и флаги. В этом сражении экипаж «Венуса» потопил пятнадцать шведских гребных судов, захватил четыре галеры, транспорт и канонерскую лодку.

На следующий день на подходе к Свеаборгу фрегат «Венус» совместно с линейным кораблем «Изяслав» встретили 64-пушечный шведский линейный корабль «Rattvisan». Завязался бой. В ходе боя шведскому кораблю были нанесены большие разрушения, и «Венус», пойдя на abordаж, взял 64-пушечный линейный корабль «Rattvisan» как приз.

Историческая справка

Капитан II ранга Р. В. Кроун за отличие в Выборгском сражении получил Золотую шпагу с надписью «За храбрость», а за пленение шведского линейного корабля «Rattvisan» – чин капитана I ранга, орден Святого Владимира 3-й степени и назначение командиром эскадры.

После шведской войны Кроун командовал многими кораблями и эскадрами Балтийского флота. В 1824 году был произведен в полные адмиралы Российского флота. Прослужив России пятьдесят три года, Роман Васильевич Кроун скончался в 1841 году в возрасте восьмидесяти семи лет.

Нужно сказать, что слово «фрегат» пришло из галерного флота, в котором так назывались легкие галеры, предназначенные для разведывательной службы. В середине XVII века появились однодечные корабли, обладавшие большей скоростью и использовавшиеся для крейсерства, как разведывательные и посыльные суда. Во время боя они поддерживали свои корабли артиллерийским огнем или шли на абордаж.

Фрегат! Какое красивое слово, овеянное ореолом романтики! Перед глазами возникает образ несущегося на всех парусах корабля – «пенителя» моря!

Мое причастие к миру фрегатом, к миру парусов и рей произошло неожиданно, даже как-то мистически. Было это много лет назад.

...Вечерело. Посетителей в старейшем деревянном здании Санкт-Петербурга, именовавшемся в петровские времена «Красными хоромами», а нынче музеем «Домик Петра I», что на Петровской набережной, никого не было. Я подошел к открытой сбитой из досок с кованой ручкой двери сеней домика и в глубине рабочего кабинета Петра I увидел сидящего за столом человека, в котором узнал известного всему миру путешественника Юрия Александровича Сенкевича, бывшего у Тура Хейердала на плетеной лодке «Ра» врачом экспедиции и бессменным ведущим телепередачи «Клуб путешественников». Зная, что вход внутрь «Домика Петра» посетителям не разрешается, я не задумываясь шагнул в дверной проем и поздоровался. Юрий Александрович взглянул на меня и пригласил сесть рядом.

Я оказался за столом самого Петра! Такое запоминается надолго! Огляделся: на столе курительная трубка Петра, справа резной буфет, стены обиты морской парусиной, низкий корабельный потолок, необычно большие окна с мелкой расстекловкой переплетов, все это сразу погружало в атмосферу начала далекого XVIII века...

Познакомившись и узнав, что я флотский офицер и служил на Севере, Сенкевич рассказал, что готовит телепередачу о зарождении и строительстве российского военного флота Петром I, от ботика «Фортуна» на Плещеевом озере до первого фрегата «Штандарт».

«В стране бушуют лихие девяностые годы. Нашу жизнь

ломают через колено. Кому нужна сейчас история петровского флота?» – подумалось мне, но Сенкевичу я ничего такого не сказал. В это время то ли солнце зашло, но мне показалось, что по комнате словно скользнула тень. «Не хозяин ли кабинета вернулся?» – мелькнула шальная мысль...

История эта имела продолжение. Прошло немного времени, и 4 сентября 1999 года я был приглашен на торжественную церемонию спуска на воду фрегата «Штандарт» – точной копии первого боевого корабля, построенного Петром Великим в августе 1703 года.

Интересно, что Домик из тесаных сосновых бревен, в котором мы встретились с Сенкевичем, поставили в мае 1703 года, и, возможно, на столе, за которым мы сидели, великий царь-реформатор рассматривал и чертежи фрегата «Штандарт».

Строительство копии первого российского военного корабля петровского фрегата «Штандарт» шло на верфи «Петровское Адмиралтейство» на Орловской набережной Санкт-Петербурга и осуществлялось на иностранные пожертвования: Sticting DOEN, Volvo, AKZO NOBIL, Правительства Нидерландов, Правительства Великобритании, Порта города Роттердам.

Не могу передать словами чувства, которые теснились в груди, когда фрегат «Штандарт» коснулся поверхности Невы и закачался на ее волнах. Мне кажется, выпускник Ленинградского кораблестроительного института Владимир Мар-

туть, инициатор и руководитель строительства исторического фрегата, был в тот момент самым счастливым человеком, и благодарю судьбу, что познакомился с ним на этом проекте.

Я смотрел на красавец «Штандарт», на могучую резную фигуру льва на форштевне, на высокие стройные мачты, на украшенную резьбой корму, и мне показалось, что время будто повернулось вспять на триста лет: Нева все также несла свои полные воды, как и в петровские времена, также синело небо над головой... Думаю, Петру Алексеевичу понравился бы этот фрегат!

На церемонии спуска я не помню ни одного представителя командования нашего ВМФ, зато были военно-морские атташе Канады и других стран. Увы, такое было время.

Конечно, тогда я и предположить не мог, что пройдут годы, и я буду писать о фрегатах и о русских морских офицерах, служивших на них в конце XVIII начале XIX веков, но именно эти события послужили для меня эмоциональным началом, эмоциональным толчком.

В нашем флоте постройка фрегатов началась при Петре I с развитием регулярного флота. В 1703 году на Олонецкой верфи был спущен на воду фрегат «Штандарт». Сам Петр стал первым командиром фрегата, и под именем Петра Михайлова привел его из Олонца в Петербург.

Историческая справка

Первый парусный фрегат Балтийского флота Российской империи «Штандарт» был заложен по указу Петра I и приказу губернатора А. Д. Меншикова на Олонецкой верфи по чертежам корабельного мастера Выбе Геренса 24 марта 1703 года, водоизмещением двести двадцать тонн, с числом орудий – двадцать восемь и экипажем в сто двадцать человек.

Название «Штандарт» было дано в честь завоевания Россией выхода к Балтийскому морю. До мая 1703 года на царском штандарте двуглавый орел изображался с картами трех морей Белого, Каспийского и Азовского. После взятия нами крепости Ниеншанц и тем самым открытия выхода к Балтийскому морю на штандарте появилась четвертая карта Балтийского моря. В честь этого события первый фрегат Балтийского флота получил наименование «Штандарт»/

При Петре I в Российском военном флоте были введены следующие классы кораблей и судов: корабли – длиной 40–55 метров, с тремя мачтами, вооруженные от 44 до 99 орудий; фрегаты – длиной до 35 метров, с тремя мачтами, вооруженные от 28 до 44 орудий; шнявы – длиной 25–35 метров, с двумя мачтами, вооруженные от 10 до 18 орудий; прамы – плоскодонные суда вооруженные 16 или 18–20-фунтовыми пушками; флейты – грузовые суда с тремя мачтами имевшие от двух до 12 пушек.

Фрегаты по своей конструкции отличались от линейных кораблей несколько меньшими размерами. Орудия были расположены на верхней и нижней палубах. Пушечные порты на нижней палубе опер-деке отстояли от воды не менее чем на 1,8–2,5 метра. Фрегаты обладали большой остойчивостью, имели высокие мачты, намного выше, чем у линейных кораблей, несли большую парусность, и поэтому скорость хода у них была значительно выше, чем у линейных кораблей. Фрегаты были самыми совершенными и поэтому самыми красивыми судами того времени.

Кстати, флибустьеры Карибского моря в конце XVII века использовали быстроходные и хорошо вооруженные небольшие парусно-гребные суда с прямыми и косыми парусами, которые испанцы называли «Fragata». Отсюда – фрегаты.

В первых удачных морских крейсерских (каперских) операциях русских фрегатов отличились фрегаты «Святой Павел», «Святой Петр» и «Святой Илия», которые при переходе из Архангельска в Данию захватили два шведских транспорта. Главным средством боя был абордаж – основной прием корсаров при захвате торговых судов. Крейсерские операции на коммуникациях шведов были достаточно успешными. С апреля по ноябрь 1718 года отряд из пяти русских крейсерских кораблей под командованием капитан-командора Фангофта и другой отряд из трех кораблей под командованием капитана Вильбао захватили в общей сложности тридцать два торговых судна и четыре небольших военных

корабля.

Война со Швецией 1741–1743 годов и Семилетняя война 1756–1762 годов не имели значительных крейсерских операций.

В ходе боевых действий русского флота в Средиземном море в 1770–1774 годах наши фрегаты проводили постоянные операции на коммуникациях противника и блокированию Дарданелл. В феврале 1772 года фрегат «Святой Павел» захватил у острова Родос турецкий сторожевой корабль. Позже другой фрегат «Слава» в заливе Лагос захватил три и уничтожил шесть турецких транспортов. С 8 по 16 июня 1772 года отряд легких русских кораблей уничтожил у Бейрута десять турецких кораблей. Удачные крейсерские (каперские) операции продолжались до конца войны и полностью оправдали затраты на посылку в Средиземное море кораблей Балтийского флота.

С началом новой войны с Турцией в 1788 русские фрегаты крейсировали у Анатолийского побережья Черного моря. За время крейсерства было потоплено и захвачено одиннадцать турецких судов с различными грузами. Крейсерский отряд греков на русской службе Бардаки и Глези, действуя в западной части Черного моря, потопили шесть турецких транспортов.

Но вернемся к Одиссее фрегата «Венус».

В 1795–1798 годах «Венус» нес боевую службу «крейсерство» в Северном море совместно с английским флотом

участвуя в войнах с Францией первой и второй коалиций.

В 1798 году суда Балтийского флота находились в плавании под начальством адмирала Круза. Разделенные на три отряда, они крейсировали у Борнгольма, Ругена и Мена, наблюдая тщательно Зунд и оба Бельта, чтобы согласно трактата о вооруженном нейтралитете не допускать в Балтийское море иностранные суда. В это время фрегат «Венус» находился в отдельном плавании. После практических плаваний в 1801 году и тимберовки в 1804 году фрегат «Венус» был включен в состав эскадры адмирала С. К. Грейга.

За это время после капитана II ранга Р. Кроуна фрегатом «Венус» командовали капитан II ранга Н. Бодиско, капитан II ранга И. Игнатъев, капитан-лейтенант О. Гастфе, капитан I ранга Р. Эльфинстон, капитан-лейтенант Баскаков.

Командование фрегатом «Венус» для капитана I ранга Эльфинстона закончилось позорной и неприятной историей, получившей огласку на Средиземноморской эскадре.

Вот что об этом пишет В. В. Шигин в книге «Битва за Дарданеллы»: «Дело в том, что за командовавшим фрегатом капитаном I ранга Эльфинстоном обнаружались весьма нелюбезные поступки. Эльфинстон, будучи пьяным, любил издеваться над своей командой. Со стороны “Венус” поражал всех быстротой парусных постановок, радовал глаз непрерывно бегающими матросами. На самом же деле фрегатская жизнь становилась день ото дня невыносимее... Пришел день, когда офицеры “Венуса” высказали свое несо-

гласие командиру... Мичман Насекин изложил командиру претензии офицерского состава и просьбу о снисхождении к матросам.

– Пороть! – вопил с пеной на губах Эльфинстон. – Я всех заперю до смерти! Всех на реях перевешаю!..

Старший офицер велел накрепко запереть обезумевшего от пьянства командира в каюте. Происшедшее на “Венусе” было столь возмутительно, что Сенявин самолично прибыл на фрегат.

– Как проспится, арестовать и свезти в крепость! – распорядился вице-адмирал.

Вскоре он (Эльфинстон. – А.Л.) был судим, признан виновным и с позором изгнан со службы».

Этот вопиющий случай дошел до императора Александра I. Меры, принятые в его Указе по отношению к капитану I ранга Эльфинстону, были очень жесткие: суд, арест в наказание и списание на корабль на два года на должность капитан-лейтенанта, о чем свидетельствует письмо вице-адмирал Сенявина контр-адмиралу Грейгу сохранившееся в РГА ВМФ:

«В присланном ко мне из государственной Адмиралтейской коллегии Указе изъяснено по делу произведенному по жалобе лейтенанта Насекина на капитана 1-го ранга Эльфинстона подносим был ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ от генерал-аудитора доклад на котором прошлого 1806-го года декабря в 11-й день воспоследовал собственноручный ЕГО

ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА высочайший Указ таковой: «Капитану 1-го ранга Эльфинстону вменить суд и арест в наказание и написать его на корабль к капитану старшинством старше его на две компании, где и исправлять ему должность капитан-лейтенанта».

Вследствие его высочайшего повеления капитана 1-го ранга Эльфинстона назначил я на корабль Св. Петр в команду капитану 1-го ранга Баратынского до выслуги двух компаний в должности капитан лейтенанта. Вашему превосходительству предписываю господину Эльфинстону шпагу возвратить и отослать его при первом случае на корабль Св. Петр в Боке де Каттаро».

Вице-адмирал Сенявин.

№ 182

февраль 2-го дня 1807 года

Корабль Твердый при Корфу.

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 8)

Вместо Эльфинстона временно командование фрегатом принял капитан-лейтенант Баскаков, но вскоре тоже был снят с должности командующим эскадрой вице-адмиралом Сенявиным и тоже за невоздержанность к спиртному.

Нужно сказать, что Баскаков впоследствии хорошо служил, храбро воевал и был награжден орденом, сделав неплохую карьеру.

Далее Шигин пишет: «Командиром “Венуса” был вскоре назначен капитан-лейтенант Егор Развозов. За плечами

командира фрегата были Гогланд и Эланд, Ревель, Выборг и Тексель. На груди – звенели Георгиевский и Аннинский кресты. Да и слава на флоте добрая. Капитан-лейтенант был смел и лих, в быту уживчив, к подчиненным весьма благожелателен».

Документальное подтверждение назначения командиром фрегата «Венус» Е. Ф. Развозова нахожу в его Послужном списке:

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

командира тридцать седьмого корабельного экипажа флота

капитана 2-го ранга РАЗВОЗОВА

сентябрь 2-го дня 1810 года

Флота капитан 2-го ранга Егор Федоров сын Развозов

Во время продолжения службы когда и где в компании на море бы, на каких кораблях:

на фрегате «Венус» – командующий

Егор Развозов

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 1. Д. 90. Л. 176)

«Быть командиром такого фрегата, как “Венус”, – честь для настоящего морского офицера», – считал Развозов и гордился этим.

Одиссея фрегата «Венус» на Средиземном море продолжилась уже под командованием Егора Федоровича Развозова.

После первых выходов в море капитан-лейтенант Е. Ф.

Развозов лично убедился, что «Венус» обладает отличной мореходностью и управляемостью.

«Умеют строить шведы корабли, – усмехнулся Егор Федорович. – Хорошо, что фрегат обшит медью и не обрастает в теплых средиземноморских водах, поэтому в легкости хода не имеет себе равных».

Обрастание не обшитых листовой медью деревянных днищ было настоящим бедствием кораблей в южных морях. Обрастание колониями морских моллюсков происходило достаточно быстро, и эти «бороды» сильно тормозили ход судна, вдобавок морской червь разрушал доски обшивки. У судов приходилось часто чистить днища. Но если вытащить из воды на берег лодку и очистить ее не представляло труда, то для фрегата это уже была длительная, достаточно сложная и трудоемкая операция, называемая кренгованием, — судно наклоняли на бок, настолько, чтобы киль вышел из воды.

Судно выводили на песчаную отмель, на нем демонтировали верхние части мачт, трюмы разгружали, снимали пушки и другие тяжелые части. Тросы заводили через специальные блоки и с помощью установленных на берегу воротов конструкцию наклоняли. Затем деревянное днище матросы скребками очищали от моллюсков, разрушавших корпус, конопатили и смолили, что требовало большой затраты времени и труда.

«Венус» не страдал от обрастания, так как был обшит медными листами.

В эти дни на фрегат «Венус» прибыл с линейного корабля «Святой Петр» молодой офицер – мичман. Звали нового мичмана Владимир Броневский, был он из дворян-однодворцев Псковской губернии, двадцати лет отроду.

Перед дверью командирской каюты мичман на секунду остановился и перевел дыхание, ибо нет такого младшего офицера, который бы не волновался перед входом к командиру. Зайдя в каюту, представился:

– Мичман Броневский, – господин капитан-лейтенант.

Капитан сидел в кресле, склонившись над столом, и что-то писал гусиным пером. Мичман осмотрелся. Сбоку на столе стоял небольшой глобус и лежали книги в кожаных переплетках. На втором столике у переборки – развернутая морская карта, циркуль и другие измерительные инструменты, на полке за ограждением из точеных столбиков виднелись свитки карт. В углу, за балдахином, находилась кровать и рядом резной платяной шкаф. На столе – стакан в серебряном подстаканнике и лампа с бронзовым абажуром.

Развозов поднял глаза, встал из-за стола и, пожав мичману руку, мягко сказал:

– Зови меня Егором Федоровичем! Наша фрегатская служба, мичман, без ваших линейных церемоний. У нас тут все по-простому, по-домашнему. И еще, старайтесь жить со всеми дружно... Будьте уживчивы... Извиняйте недостатки другого, не задирайте никого... В море уйти некуда. Всегда на глазах друг у друга... Морякам необходимо жить друж-

ной семьей.

Капитан-лейтенант помолчал и добавил:

– Учитесь быстрее, ибо у нас на фрегатах и мичманы собственную вахту стоят.

Нужно сказать, что на русских фрегатах обращение в чинах презиралось. Офицеры величали друг друга по имени-отчеству. Поэтому ничего удивительного в том, что сказал капитан, не было.

Встретили на «Венусе» нового мичмана радушно. Разместили «в кубрике в одной выгородке с мичманом Матвеем Насекиным».

Подробности о том, как встретили Броневского на фрегате, я узнал из книги В. В. Шигина «Битва за Дарданеллы»: «Разместился Володя в кубрике в одной выгородке с мичманом Матвеем Насекиным, тем самым, что пьяного Эльфинстона не убоился. Матвей – средиземноморец со стажем, он уже побывал здесь ранее, а потому важен и серьезен. – Ты к моим советам прислушивайся. Я зейман опытный, плохому не научу».

Стоит добавить, что и в воспоминаниях самого Броневского есть упоминание об этом: «При поступлении моем на фрегат Венус один из офицеров вызвался разделить со мною свою каюту и при первой встрече обласкал меня более других. Служба, нужда поверять свои мысли кому-либо, мало-помалу внушая взаимную доверенность, сделали нас друзьями... Мы любили быть вместе, делили радости и печали с

удовольствием и во всю службу не разлучались. Мы не имели между собой ничего тайного, откровенно говорили правду и, даже иногда ссорясь, всегда видели необходимость друг в друге... Я нашел друга в М.Л.Н...»

Броневский не указывает фамилию, имя и отчество своего друга, но это и не требуется. В экипаже «Венуса» с такими инициалами был один офицер – Матвей Львович Насекин, что следует из «Списка господ Штаб- и Обер-офицеров фрегата «Венус» от 5 марта 1807 года», хранящегося в архиве ВМФ (Ф. 193, Оп. 1, Д. 31, Л. 91). В списке лейтенантов третьим по старшинству идет Матвей Насекин. «В чинах – с 1796 года; В нынешних чинах – с 1804, июля 2». К моменту прибытия Броневского на фрегат М. Л. Насекин уже полтора года ходил в лейтенантах.

Кстати, теперь более понятно, почему Насекин, лейтенант Насекин, высказывал претензии от имени офицеров корабля, Эльфинстону. Вряд ли бы это поручили мичману, когда на фрегате было еще три лейтенанта. Матвей Львович пользовался в экипаже большим уважением и авторитетом и, понятное дело, «взял под свое крыло» молодого офицера, только что прибывшего на корабль. О чем и пишет с огромной теплотой Владимир Броневский.

Со временем они сдружились...

Именно благодаря мичману В. Броневскому боевые действия фрегата «Венус» и его героического экипажа во время Второй Архипелагской экспедиции стали известны широко-

му читателю. В 1819 году В. Броневский опубликовал свои «Записки морского офицера, в продолжение кампании на Средиземном море под начальством вице-адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина от 1805 по 1810 год». Эти записки непосредственного участника экспедиции служат историкам наравне с архивными документами. Вот что по этому поводу пишет историк Е. Тарле: «Записки Броневского занимают особое место... Записки Броневского восполняют некоторые не дошедшие до нас официальные документы».

День близился к концу. На рейде Корфу слышались звуки горнов, корабли спускали на ночь флаги...

Командир «Венуса» получил распоряжение срочно принять на борт чиновника Иностранной коллегии статского советника Поццо-ди-Борго, коллежского асессора Козена и английского полковника Макензи и следовать в Рагузу.

Мичман Броневский уже самостоятельно правил якорной вахтой. Засвистали боцманские дудки, пронеслась команда:

– Все наверх!

Затопали матросские башмаки, выхаживая шпиль.

– Якорь чист! – доложил боцман.

Парусная вахта выполняла одну за другой команды вахтенного мичмана:

– Марсовые на марс, марсель ставить! Отда-ва-а-ай!

– Марса-шкоты тянуть!

– На брамсель! Отда-ва-а-ай!

– Брам-шкоты тянуть!

– На гротовые брасы на левую! Слабину выбрать!

– Поше-е-ел брасы-ы-ы!

– На бизань фал и шкот! Бизань-шкот тянуть!

– На кливер и стаксель фалы! Кливер подня-я-ять!

Моряки быстро и сноровисто работали с парусами. Через несколько минут фрегат вступил под паруса. Со стороны казалось, что «Венус», словно по волшебству, оделся парусами.

– Курс вест-норд-вест! – объявил вахтенному лейтенанту капитан-лейтенант Развозов.

Направляемый опытной рукой рулевого, фрегат заскользил по гребням волн. В лицо дул свежий и теплый воздух Адриатики, развевая вымпел на мачте.

Написал это и вспомнил шутку, бытовавшую в мое время на Северном флоте: «Куда дует в море ветер? В морду вахтенному офицеру!» Да, зимние ветра Баренцева моря – не теплый ветер Адриатики!

30 января 1806 года в два часа по полудню фрегат «Венус» под парусами был уже в виду города Рагузы. Ветер стихал. Капитан-лейтенант Развозов бросил взгляд на мачты: паруса имели марсели, брамсели, бом-брамсели, с обеих сторон лисели, кливер и бом-кливер.

– Ветер брамсельный самый тихий, – оценил ветер Егор Федорович. – Курс норд-вест! – скомандовал он рулевому и следом: – По левому борту спустить все лисели! – уже парусной вахте.

Служба на фрегате шла своим чередом...

Ничто не дает такого впечатления реальности корабельной жизни, как сухие совсем краткие записи, вносившиеся час за часом в «Шканечный» (Вахтенный) журнал фрегата «Венус». Привожу некоторые записи, сохраняя орфографию корабельного штурмана, ведшего этот рукописный бортовой журнал, сохранившийся в Российском Государственном архиве ВМФ:

«За 30 генваря 1806 года. Сего числа при раздаче служащим в пищу мяса соленого одной бочке, которая под № 49 весом 6 пуд 30 фунтов при свидетельстве комиссии оказалось 6 пуд 28 и 3/4 фунтов, не явилось 1 и 1/4 фунтов».

И далее:

«В 4 часа сделалось маловетрие и спустили с правой стороны все лисели и подняли все стеньг-стаксели. В то же время выпалено от нас пушкой для извещения городу Рагуза чтоб прислали из оногo гребное судно.

В 5-м часу ветер стих. Облачно. Спустили с фрегата на воду катер и 4-х весельный ял и пошли с помощью буксира. Глубина по лоту 54 сажени. Грунт ил».

В 7-м часу находясь поблизости Рагузинской бухты за безветрием оставя буксир, поворотились через фордевинд на левый галс. Закрепили бом-брамсели.

В половине того же часа бывший у нас из города Рагузы российский консул на своей лодке и с ним наш курьер коллежский асессор уехали на берег.

В 11 часов пришли в бухту порта Кроне убрали паруса и на глубине 12-ти сажений, грунт мелкий песок, положили якорь. Канату отдано 30 сажений».

По прибытии на рейд Рагузы «Венус» пушечными выстрелом вызвал на борт с берега российского консула. Спустили шлюпку и отправили на берег трех своих пассажиров.

На следующий день дипломаты вернулись на фрегат.

– Французы заняли Далмацию, нам через них в Петербург не добраться, – сообщил Поццо-ди-Борго. Надо идти в Фиуме или в Триест.

Из Шканечного журнала за прошедшие сутки:

«В 31-й день генваря 1806 года, стоя в бухте... С полночи. Ветер тихий темнооблачно в ½ 6 часа выпалили из пушки для утренней зори.

В 8 часов по осмотру фрегат в грузу стоит ахтерштевнем 17 фут 9 дюймов, форштевень 16 фут 2 дюйма. Дифферен-ту 1 фут 7 дюймов. Средние порты от воды отстоят 6 фут 8 дюймов.

Отрапортовано по команде благополучно, больных нижних чинов 5 человек, воды во фрегате 14 и 1/2 дюймов.

Вчерашнего числа издержано пресной воды 3 бочонка.

В 9-м часу ветер тихий, пасмурная погода с дождем».

В час дня 1 февраля, бывший на берегу курьер коллежский асессор Козен возвратился на фрегат. Далее из Шканечного журнала:

«В 2 часа привезены из города Рагузы от консула... вина

горячего 41 ведро, красного 11 ведер 22 чарки, уксуса 10 ведер, соли 22 пуда 20 фунтов. Быков живых 2, для оных сена 15 пуд, зелени на 40 пиастров. Свечей сальных на 1 пуд 3 фунта».

К вечеру 1 февраля 1806 года фрегат «Венус» снявшись с якоря, распустил паруса и вышел в море.

«В 5-м часу ветер тихий. В $\frac{1}{2}$ того же часа подняли якорь. ...Наполнили марсели и взяли курс SW. В $\frac{3}{4}$ 6-го часа поставили брамсели, осадили фок и грот. В 6 часов пеленговали остров Меладю. ...Вынуто из крюйт-камеры констапелем Гайдуновым картузов 6-ти фунтовых 13, коими и зарядили пушки.

Для употребления в пищу служителям убит бык, в котором оказалось мяса 10 пуд».

Погода быстро портилась. Ветер усилился и сделался очень свежим. «Венус» шел полным ветром. Начался дождь. Погода еще больше ухудшилась.

«Взяли у марселей и трюсселей по два рифа. В половине часа опустили марсели.

В 12 часов по приказанию командующего фрегат привели к ветру и положили грот и фор-марсели...»

(РГА ВМФ Ф. 870. Оп. 1. Д. 2815. Л. 1–46)

Прошли длинную гряду островов Далмацкого Архипелага, когда с марса заметили терпящее бедствие судно.

Очевидец и участник событий мичман Броневский, так

описывал произошедшее:

«...Усмотрели мы судно без мачт, оставленное без управления, волны ходили через палубу, и оно то показывалось, то скрывалось. Подойдя ближе, увидели на нем несколько человек... Ветер был силен, волнение ужасно; фрегат подошел ближе и лег в дрейф, спустили ялик.

Боцман с шестью отважнейшими матросами отвалили и скрылись в волнах. ...Вышли на судно, и тонкою веревкою, взятою с фрегата, притянув толстый канат, прикрепили его на носу и тем спасли судно. На нем находилось 7 человек».

Капитан-лейтенант Развозов приказал отлить из взятого на буксир судна воду, исправить мачты и паруса, снабдить потерпевших крушение продовольствием и отпустить их.

Через несколько дней, 5 февраля «Венус» приблизился к островам, закрывающим вход в Фиуме. Над вершинами гор появилось темное пылевое облако – верный признак надвигающейся боры. Бора – это ураганной силы ветер, который, с необыкновенной скоростью вырываясь из-за гор, подымая над землей облака пыли, вырывает с корнями деревья и сносит крыши домов. Бора дует от северо-востока и продолжается несколько дней.

Капитан-лейтенант Развозов, торопясь высадить своих пассажиров на берег, невзирая на приближение боры, приказал у марселей взять рифы и идти в Фиуме, пока море спокойно и пока не было сильного шторма. Но в проливе против горы Кальдаро фрегат настиг мощнейший шквал. Жут-

кий порыв ветра с пушечным грохотом ударил в паруса «Венуса».

– Убрать фор-марсель! Живо! – закричал во всю мощь своей глотки капитан-лейтенант Развозов.

Не успели матросы убрать часть парусов, как на фрегат обрушился новый шквальный порыв. Развозов, выхватив у растерявшегося вахтенного мичмана рупор, заревел так, что у него на шее взбухли вены:

– Без паники! По местам стоять!

– Все брамсели долой!

– Верхние грот-марсели долой!

– Верхний крьюсель долой!

Обрывки парусов трепало ветром. Шквал достиг наибольшей силы, но мачты выдержали.

– Травить шкоты! – командовал Развозов, перекрывая голосом шум ветра. Мачты «Венуса» угрожающе трещали.

Налетел новый сильнейший порыв, фрегат накренился и... Дальше слово очевидцу:

«...Нашел столь сильный шквал, что фрегат привело к ветру, положило на бок и, останова, придавило его к воде. Треск мачт, падение столов и мебели в кают-компани, летящие клочки изорванных парусов... Мы были в опасности и могли потерять мачты; но новая очевиднейшая беда угрожала нам. Плоский подводный камень, покрытый водой только на четыре фута, лежал посреди пролива. ...Между тем фрегат без парусов по ветру неведомо куда летел близь крутого

берега; висящие скалы грозили раздавить его, но Бог... вывел нас благополучно в открытое море».

На мостике офицеры крестились:

– Слава Богу! Пронесло!

К ночи фрегат «Венус» стал на якорь у острова Сансего для исправления повреждений.

Порванные паруса заменили, повреждения рангоута и такелажа исправили, и 7 февраля, когда море было тихо, фрегат снова подошел к проливу, ведущему в Фиум. Но недаром этот пролив прозвали «Чертов рот». Ни одно судно во время боры не осмеливается приблизиться к «Чертову рту». Снова сильнейший шквал ударил в паруса фрегата. Страшный крен отбросил Развозова к переборке каюты, на которой ртутный барометр в медном футляре, словно насмехаясь, показывал: «Ясно». Бора снова отогнала фрегат, и капитан-лейтенант Развозов принял решение идти в Триест. От шкипера встречного турецкого судна, вышедшего из Триеста, узнали, что весь берег Далмации занят французскими войсками. Капитан-лейтенант приказал возвращаться на Корфу.

Вице-адмирал Д. Н. Сенявин сразу после прихода своей эскадры с Балтики на Корфу принял решение занять стратегически важный на Адриатическом побережье порт Бокко-ди-Каттаро, издревле населенный православными далматинцами-бокезами, потому что Каттарская бухта была одной из лучших во всей Адриатике по безопасности и удоб-

ству стоянки кораблей. Сенявин писал про Каттарский залив: «...по пространству своему, закрытию от ветров, достаточной глубине у самых почти берегов и хорошему грунту, должен... почитаться одним из лучших в Европе». Большим преимуществом Каттарской бухты было удобство ее обороны, как со стороны моря, так и со стороны суши. Бухта и вход в нее защищались тремя крепостями: Каттар (Каттаро), Херцегнови (Кастель-Нуово), Спаниоло (Испаньело) и несколькими небольшими укреплениями. Вице-адмирал подчеркивал, что залив может быть защищен «с малыми силами противу весьма превосходных». Владея бухтою, российская эскадра получала возможность контролировать весь Далматинский берег. Кроме того, Сенявин рассчитывал на поддержку населявших берега бокезов и братских им черногорцев, ждавших прихода русских. Бокезцы и черногорцы слали к Сенявину на Корфу посла за послом: «Приди и властвуй нами!»

Вице-адмирал Сенявин поручил командиру линейного корабля «Азия» капитану I ранга Белли занять важнейший порт на Адриатике Бокко-ди-Каттаро и подать каторцам надежду в нашем покровительстве. Затем учредить блокаду от французов в проливе Каламато меж островами Меледо и Агосто. Историк Веселаго писал: «Сенявин... решил воспользоваться содействием славянских племен Каттарской области и Черной горы. Посланный к ним с отрядом судов для переговоров капитан I ранга Белли успел склонить их со-

единиться с русскими, и до 12 тысяч отважных воинов-охотников бокезов и черногорцев увеличили число наших сухопутных войск. Австрийцы, обязанные по Пресбургскому договору передать крепости Бокко-ди-Каттаро и Кастель-Нуово французам, передали их капитану Белли, и область Катарская и Черногория отдались под покровительство России».

Каттарцами и черногорцами в несколько дней было снаряжено на собственный счет около тридцати судов имевших от восьми до двадцати пушек, чем оказали нашей эскадре значительную помощь, так как мелких судов у нас не было.

Фрегат «Венус» держал курс на Корфу, когда на рассвете 10 февраля 1806 года ветер усилился настолько, что на «Венусе» были вынуждены убрать верхние паруса.

Из Шканечного журнала фрегата:

«В 11-й день февраля 1806 года ветер марсельный свежий пасмурная погода временно с дождем. Паруса марсели и крьюсель зарифлены двумя рифами, фок, грот, кливер форстенги стаксель... В половине 3-го часа ветер сделался брамсельный и поставили фор и грот брамсели.

В 3 часа пасмурность прочистилась, дождь перестал. В 5-м часу ветер брамсельный. Облачно временами сияние солнца. Сего часа при подаче служителям мяса соленого в 2-х бочках под №68 при освидетельстве комиссии оказалось 6 пуд 16 фунтов неявилось 24 фунта и под №37 по весу оказалось 5 пуд 23 фунта. Неявилось 3 пуда 12 фунтов.

В 8 часов ветер сделался марсельный свежий для чего и закрепили брамсели.

В 8 часов воды во фрегате 19 дюйм...»

На третьи сутки ветер стал стихать.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 12-й день февраля 1806 года идучи под парусами в Адриатическом море. Ветер брамсельный легкий ясно сияние солнца паруса имеем марсели, брамсели, бом-брамсели, фок, грот, фор-стенги стаксель, кливер и бом-кливер. В 9-м часу с левой стороны поставили все лисели.

В 10 часов ветер сделался легкий брамсельный... Закрепили брамсели и взяли у марселей топселе по 2-а рифа... Пеленговали мыс... В 12 часов поворотили оверштаг на левый галс. Больных нижних чинов 6 человек».

Как следует из Шканечного журнала, постоянной заботой вахтенного офицера был контроль за изменением силы и направления ветра, работа с парусами – ставя и убирая их. Пеленгование приметных мысов, оконечностей островов, контроль за качеством продуктов (солонины), закладываемых в котел, контроль количества воды в трюме корабля и многое другое.

У острова Фано «Венус» встретился с отрядом капитана I ранга Белли – кораблем «Азия» и шхуною «Экспедицион». Капитан-лейтенант Развозов узнал, что придан отряду Белли и по возвращению из Корфу должен присоединиться к нему у Новой Рагузы.

«Венус», лавируя весь день, к вечеру 14 февраля прибыл в Корфу и встал на якорь на рейде. Ночью над островом разразилась ужаснейшая гроза. Дальние вершины гор острова светились молниями, и весь горизонт полыхал в их пламени. Тучи быстро надвигались на корабли, стоявшие на рейде. Гроза приближалась. Раскаты грома становились все сильнее и продолжительнее. «Венус» оказался в самом центре разбушевавшейся стихии. Частота ударов молний ежеминутно увеличивалась. Все небо превратилось в блестящий огнями свод. Гром потрясал воздух, сотрясая фрегат...

Капитан-лейтенант Развозов объявил пожарную тревогу. Матросы выстроились вдоль бортов с пожарными ведрами, готовые заливать водой очаги возгорания. Электрические разряды озаряли палубу. Молнии падали в воду возле бортов фрегата. Многие матросы в страхе крестились и шептали «Отче наш...». Несколько раз молнии ударяли в судовые франклиновые отводы и рассыпались искрами по палубе. Слава Богу, не возник пожар!

Как потом стало известно, на эскадре несколько человек были поражены молниями.

Наконец полил такой дождь, что вода с палубы не успевала стекать через шпигаты за борт. Постепенно гроза утихомирилась.

Утром 15 февраля пассажиры фрегата – чиновник Иностранной коллегии статский советник Поццо-ди-Борго, коллежский ассессор Козен и английский полковник Макензи –

отъехали с корабля к командующему вице-адмиралу Сенявину и спустя час вернулись от него с новыми засургученными пакетами. Увольнения на берег команды «Венуса» не было. Разрешили только спешно залиться водой.

Из Шканечного журнала «Венуса»:

«В 16-й день февраля 1806 года стоя на Корфском рейде на якоре в эскадре. Принято из Корфского магазина свечей сальных 1250... Досок сосновых в 3 дюйма по 3 сажени 2... баталер принял при свидетельстве мичмана Якимова дров 5 и 1/2 сажень, сухарей ржаных 184 пуда 27 фунтов, вина горячего 71 ведро 50 чарок, бочек с пресною водою 51.

В половине 7-го часа подняли с воды барказ. В 7 часов стали выбирать якорь... поставили брамсели и бом-брамсели, закрепили фок и грот, подняли кливер и бом-кливер и пошли по румбу...»

16 февраля на «Венусе» раздалась команда вахтенного лейтенанта:

– Свистать всех наверх! Паруса ставить!

На корабле поднялась беготня, как всегда предшествующая торопливой работе на мачтах. Вскоре фигурки матросов усеяли перты – прочные тросы, натянутые под реями, по которым моряки передвигались и на которые опирались ногами при работе с парусами. Матросы на реях стояли каждый на своем месте, упираясь ногами в перты, и дружно раскрепляли и развертывали паруса. Поставив паруса, моряки ловко, один за другим по очереди спустились на палубу. Ноко-

вый матрос, взобравшийся на рей первым, слез последним, после всех, чтобы не мешать остальным.

Вахтенный лейтенант продолжал командовать:

– Привести к ветру фор-марсель! Слабину выбрать!

– Подтянуть шкаторину! Болтается, как бабий подол!..

Поживей!

Боцман подстегивал матросов выражениями более витиеватыми! Свежий ветер до отказа наполнил паруса «Венуса».

– Курс на Бокко-ди-Каттаро! – отдал команду вахтенному офицеру капитан-лейтенант Развозов.

Фрегат вышел в море. Стоя у фальшборта, Развозов думал о секретном повелении командующего, которое он должен распечатать по прибытию в Рагузу, и ему было не до красоты расстилающейся перед глазами морской синевы.

К середине следующего дня бурный юго-западный ветер донес фрегат до Каттарского залива. Капитан-лейтенант Развозов с мостика внимательно наблюдал за восточной частью неба, затем, повернувшись, обратился к вахтенному лейтенанту:

– Посмотрите на эту серую пелену в небе над горами! Будет ненастье!

Он оказался прав. Очень скоро по воде побежали пенистые барашки, ветер стал крепчать.

Вахтенный лейтенант скомандовал парусной вахте, чтобы они убрали верхние паруса, но быстро это сделать матросы не смогли из-за болтанки и сильного ветра. Ураганным

порывом ветра закрепленный наполовину фор-марсель изорвало в клочья, грот-марселем, закинувшимся за рей, сбросило на палубу трех матросов, один из которых разбился насмерть, другому сломало руку, а третий лишь легко ушибся. Это трагическое происшествие позже описал очевидец мичман Броневский:

«Лишь успели люди разойтись по реям, фор-марсель, в половину закрепленный, изорвало в клочки, грот-марсель, закинувшись за рей, сбросил трех матросов, из них одного убило до смерти, другому переломило руку, а третий чудесным образом легко ушибся.

Невзирая на эту прискорбную потерю, мы почитали себя еще счастливыми, что успели убрать прочие паруса, в противном случае непременно сломали бы мачты. Один по одному поднимали мы штормовые стаксели, их рвало как лист бумаги и уносило на воздух.

Итак, принуждены мы были остаться без парусов; нас несло по воле ветра, ревущего так сильно, что в трех саженях не слышно было громкого голоса».

Фрегат попал в изматывающий шторм. Возле мачт, где меньше качало, собирались матросы парусной вахты, озверело грызя сухари, обсыпанные крупной солью. Шли только на штормовых стакселях, но и их то и дело рвало и уносило. Вечером ветер несколько уменьшился, что позволило фрегату под бизань-стакселем лечь в дрейф.

Погибшего матроса командир капитан-лейтенант Разво-

зов приказал отпеть со всеми положенными почестями на батарейной палубе. Это была первая потеря в экипаже. Матросы и офицеры скорбели всей душой. Мичман В. Броневский писал в своем дневнике: «...Гроб, тихое пение псалмов... Смертный одр, покрытый флагом, печаль, изображенная на лицах людей, окружавших тело умершего, тусклый свет лампы и слабый голос седовласого монаха, поющего “Со святыми упокой...”»

Мне удалось установить имя и фамилию погибшего матроса. Им был матрос второй статьи Максим Шутный – родом из крестьян Вятской губернии, холостой, грамоте не обучен.

В Российском Государственном архиве ВМФ сохранился рапорт командира «Венуса» капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова, где сказано:

Матрос 2-й статьи Максим Шутный 59 лет, из крестьян Вятской губернии... холост,

грамоте не умеет. Умер при фрегате в лазарете болеючи переломом и раною левой

голени... от упаду с крьюсель-реи на ют».

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 12)

Отпевал матроса Иеромонах Викентий священнослужитель Санкт-Петербургской епархии Троице-Сергиевой пустыни.

«...при команде находится: С. Петербургской Епархии Троицы Сергиевой Пустыни

поступивший на флот в 1803 -м году иеромонах Викен-

тий».

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 17)

Еще в 1717 году Петр I ввел «в российском флоте содержать на кораблях и других военных судах ...священников». Священников на все корабли не хватало, поэтому Петр I издал указ брать во флот монахов. В Морском уставе Петра I говорилось: «Всем офицерам и рядовым надлежит священников любить и почитать...», ибо главная задача священника в бою – причащать умирающих и оказывать медицинскую помощь. Поэтому место батюшки во время боя было в корабельном лазарете или на перевязочном пункте. Врачебным навыкам священников обучали заранее в госпиталях и госпитальных церквях. В мирное время основная обязанность – проводить богослужения по воскресеньям и праздничным дням. Кроме этого, морское духовенство проводило беседы о патриотизме, о морских традициях и чести мундира, а также о нравственном поведении.

Несмотря на то что один матрос погиб, а двоих ранило, Развозов понимал, что они еще счастливо отделались. Фрегат мог бы погибнуть, если бы сломались мачты. Тяжело вздохнув, Егор Федорович подумал: «Фрегат устал, мачты устали, мы все устали...»

Нужно сказать, что работа на марселях была очень опасной, а работа на руле – очень ответственной, поэтому матросы-марсовые и рулевые получали дополнительные деньги за риск. Что подтверждается обнаруженным в Российском Го-

сударственном Архиве ВМФ документом:

СПИСОК

бывшим на 44-х пушечном фрегате «Венус» в компании на руле и марселях

нижепоименованных служителей для получения ими подокладу Высочайше

утвержденному 2-й день мая 1806 года рулевым по 5-ти и марсовым по

3 копейки день по достоинству их.

(РГА ВМФ Ф. 132. Оп. 1. Д. 765. Л. 28–29)

Считаю правильным поименно назвать бесстрашных моряков фрегата «Венус»:

Рулевые

матросы 1-й статьи

Викула Гребнев Константин Крулин

Сергей Романов Козьма Ефремов

Сергей Иванов

Марсовые

На фор-марсе

матрос 1-й статьи

Василий Копанев

матросы 2-й статьи

Иван Тимофеев Естифей Платонов

Дмитрий Удачин Осип Гаврилов

Ефим Широкий

На грот-марсе

матросы 1-й статьи

Алексей Коркин Леонтий Тарасов

Афанасий Андреев

матросы 2-й статьи

Спиридон Казмаков Михаил Евсюков

Селиван Конаков Гаврила Соловьев

Василий Астафьев Калина Карпов

Евсей Третьяков Савелий Шемекин

На крүйселе

матросы 1-й статьи

Никита Иванов Иван Александров

матросы 2-й статьи

Сергей Капыщвин Лев Слащев

(РГА ВМФ Ф. 132. Оп. 1. Д. 765. Л. 28–29)

20 февраля фрегат «Венус» прибыл в Рагузу. Чиновники сошли на берег, и капитан-лейтенант Развозов, распечатав секретный пакет и ознакомившись с его содержанием, приказал ставить паруса и идти на юг.

Фрегат шел под всеми парусами при порывистом северо-западном ветре. Вахтенный офицер внимательно следил за ветром. Фрегат начал подозрительно крениться вперед и на левый борт. В правый борт с кормы бил сильный ветер. Лейтенант командовал матросам, чтобы они убрали верхние паруса, а впередсмотрящему спуститься с салинга для безопасности на полубак и смотреть в оба. Это было нелегко выполнить при сильном ветре и качке, но паруса были убра-

ны. Наступила ночь... Пошел дождь.

Шканечный журнал фрегата:

«В 20-й день февраля 1806 года. С полуночи ветер марсельный пасмурная погода с дождем. В половине 1-го часа взяли у марселей и триселей по 1-му рифу в 2 часа поворотили через фордевинд на правый галс...»

Ветер завывал все громче. От сильного ветра часто задувало застекленные сигнальные фонари. Вахтенные вынуждены были опять и опять зажигать их. Ко второй ночной вахте ветер несколько стих, но качало сильно.

Как ни торопился «Венус» на встречу с кораблями отряда капитана I ранга Белли, но после шторма половину перехода дул слабый ветер, и Развозов сильно нервничал, боясь опоздать. Наконец, показался залив Бокко-ди-Каттаро. Очевидец писал: «Рейд здешний закрыт отовсюду высочайшими горами, и корабли едва приметны по огромности окружающих гор. Вход открывается уже почти подошедши к самому месту. Лучшее и безопаснейшее место стоянки для флота. Якорное место находится... против крепостей Кагель-Нуово и Испаньоло».

– Трубу, – не оглядываясь, потребовал Развозов, протянув руку. Находившийся рядом вахтенный мичман тут же вложил ему в ладонь подзорную трубу. Приставив окуляр к глазу, Развозов рассмотрел порт. Корабли капитана I ранга Белли находились в глубине бухты.

21 февраля в густом тумане фрегат «Венус» положил

якорь на рейде Кафель-Нуово, где стояли корабль «Азия», фрегат «Михаил» и шхуна «Экспедицион».

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 21-й день февраля 1806 года В середине 3-го часа увидели мы стоящих в бухте корабли Азия, фрегат Михаил, шхуну Экспедицион и несколько купеческих судов».

Командир отряда капитан I ранга Г. Г. Белли принял решение вновь отправить фрегат «Венус» в Рагузу. Офицерам и матросам «Венуса» не разрешили даже сойти на берег.

Вызвав к себе Развозова, Белли приказал ему перекрыть пути к Рагузе и не дать французам переправиться туда морем. И заодно доставить в Рагузу графа Войновича, на которого возложена миссия – побудить сенат Новой Рагузы отказаться от помощи французам.

– Будет исполнено! – ответил Развозов.

Из Шканечного журнала фрегата:

«В 22-й день февраля... в 4-м часу приехал на фрегат для отвозу в город Рагузу из города Каттаро для некоторых важных дел подполковник граф Войнович. В 6 и $\frac{3}{4}$ часа по приказанию командующего отдали марсели и топсели, натянув у оных шкоты, и подняли фалы и стали выбирать якорь».

После того как, выполняя Сенявинский план, над крепостями побережья Каттаро, Кафель-Нуово, Сан-Стефано, Тринита и Порто-Россо зареяли русские флаги, газеты восторженно писали: «Итак, в первый раз водрузился орел Белого царя между славянскими народами, соединенными верою,

языком, но разделенными неизмеримым пространством! Заря утешительной надежды воссияла перед ними, и что предпологаемо было Петром Великим, то выполнено Александром! Нельзя изобразить восхищения сего вновь приобретенного народа, покорившегося не оружием, но влечению сердец своих видевшего в подданстве России торжество своих желаний, торжество своей веры».

После занятия крепостей на побережье вице-адмирал Д. Н. Сенявин послал отряд из кораблей «Азия», «Ярослав» и шебеки «Азард» капитана I ранга Белли занять острова Курцало, Хвар и Брач, лежащие у Далматинского берега.

Русские моряки и греческие патриоты-корсары снова сражались плечом к плечу.

Писатель В. Шигин в книге «Герои парусного флота» пишет в эпизоде о захвате капитаном I ранга Белли острова Хвар у Далматинского побережья и крепости Лезины: «... Шторм долгое время не давал подойти близко. К тому же, узнав о захвате Курцало, французы успели изготовить к обороне местную крепость Лезину. Ночью высадили десант... Французы движение шлюпок заметили. Началась перестрелка... Мичман Иван Харламов и корсар Лазарь Жуанович были дерзки и удачливы».

...Небо было чистым и совершенно синим, только на севере высоко стлались по нему легкие перистые облака. Фрегат шел, оставляя за собой пенистый след, а от форштевня в стороны разлетались брызги от волн. При свежем ветре за

пять часов фрегат «Венус» перешел к Новой Рагузе, что следует из Шканечного журнала «Венуса»:

«В 26-й день февраля 1806 года с полудня на якоре по Ю сторону острова ... в виду города Рагузы».

До конца февраля «Венус» находился в канале Каламото. Как писал очевидец: «Канал Каламото составлялся длинною грядой островов, идущих по направлению берега в двух и трех милях от него расстоянием. Глубина между сими островами непомерна; но по узкости проливов, их разделяющих, только три удобных для проходу военных кораблей».

Фрегат крейсировал каналом. Вечерело... Солнце садилось между островов за море. Зажглись звезды, спустилась ночь... Мичману Броневскому лишь недавно дозволено было нести ночную вахту под парусами, и он очень волновался. Чего только не передумается молодому мичману в море с нуля до четырех, который глядит на звездное небо, проплывающее над верхушками мачт. Поднявшийся месяц серебрил крюйс-марс, хорошо видный с мостика. Фрегат неумолимо поглощал пространство, рассекая форштевнем воду, подгоняемый ветром прямо в корму. В четыре часа ночи мичмана Броневского, поднявшись на мостик, сменил мичман Левшин – двоюродный брат Броневского по матери.

– На румбе вест-зюйд-вест, ветер ост-зюйд-ост, слабый, – доложил сменщику курс и направление ветра Броневский и, перечислив выставленные на мачтах паруса, сдал вахту.

– Вахту принял, – улыбнувшись, козырнул в ответ мичман

Левшин, оглядывая обтянутые паруса.

В один из дней, когда ветер совсем стих и фрегат не мог преследовать малые суда, идущие каналом, капитан-лейтенант Развозов отправил мичмана Броневского с матросами на баркасе к ближним островам, чтобы наблюдать суда, проходящие морем и каналом.

Проявив упорство и терпение, мичман Броневский со своим отрядом захватил три требоки с французским грузом. Захваченная добыча была оценена в 100 000 рублей.

Здесь я хотел бы остановиться подробнее на личности мичмана Владимира Богдановича Броневского и его труде «Записки морского офицера...», в котором он описал свою службу на кораблях в период Второй Архипелагской экспедиции 1805–1810 годов. Историческая правдивость и подробности делают этот его труд важным историческим источником о той кампании и о действиях фрегата «Венус» под командованием капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова. Именно поэтому в дальнейшем на страницах этой книги часто будет цитироваться исторический труд В.Б. Броневского.

Историческая справка

Владимир Броневский родился в 1784 году в большой дворянской семье в Смоленской губернии. Отец – Богдан Михайлович Броневский, прапорщик в отставке, мать – Серафима Алексеевна Левшина. В семье было 8 сыновей и дочь.

В 1794 году Владимир поступил в Морской кадетский корпус. В 1802 году произведен в мичманы. В сентябре 1805 года направлен во Вторую Архипелагскую экспедицию под командованием вице-адмирала Д. Н. Сенявина. В 1806 находился на фрегате «Венус». Участвовал в морских боестолкновениях с французами у берегов Далмации, взял в плен военную полушебеку и еще несколько мелких судов.

3 марта 1806 года на посту в канале Каламото «Венуса» сменил фрегат «Михаил».

Граф Войнович успешно закончил свое поручение в Рагузе, и, используя то, что море было спокойно, а ветер благоприятный, на исходе вторых суток, 6 марта ночью фрегат «Венус» вошел в Фиумскую бухту и положил якорь на глубине тридцати пяти сажень.

Шканечный журнал фрегата:

«В 6-й день марта 1806 года стоя в Фиумской бухте на якоре. Маловетрие малооблачно. В 7-м часу перевезен с берега на фрегат для употребления в пищу служителям бык, кото-

рый убит, При свидетельстве чистого мяса 9 пуд 21 фунт».

Команде разрешили отдыхать на берегу. Впервые у них под ногами ничего не качалось, не рокотала вода за бортом, не гудели канаты, не трепетали белые полотнища парусов. Матросы с удовольствием чувствовали под собой землю – прочную и надежную твердь. В Фиумской бухте простояли несколько дней, отдыхая и приводя судно в порядок, когда 8 марта на борт «Венуса» прибыл титулярный советник Ласкари с депешами к вице-адмиралу Сенявину, и в тот же час, ночью фрегат снялся с якоря.

Шканечный журнал фрегата:

«В 8-й день марта 1806 года... маловетрено, пасмурно...

Прибыл на борт фрегата для отвозу в Корфу курьер титулярный советник Ласкари».

Тихие ветры замедлили плавание фрегата вдоль берегов Далмации.

«В 13-й день марта... идучи по парусами между островов Корсула и Агоста. Ветер бом-брамсельный легкий ясно сияние солнца».

Только 15 марта фрегат вошел в бухту Карбони. Солнце огненным глазом сияло в небе, и тихая водная гладь была похожа на полупрозрачное зеленоватое желе.

В бухте находилась бокезская требака, шкипер которой, узнав, что в Каттаро развеивается российский флаг и что его отечество свободно, переменял на требаке флаг на российский и попросил привести его и его людей к присяге. К ве-

черу еще одна требака подошла к фрегату, и ее шкипер согласился стать проводником и помочь нашему отряду взять французские склады, находящиеся в деревне. Вот как об этом записано в Шканечном журнале фрегата «Венус»:

«...При входе в бухту убрали паруса, положили якорь... В начале 8-го часа по приказанию командующего посланы для осмотра французского магазина мичман Броневский с солдатскою командою...»

Капитан-лейтенант Развозов поручил мичману Броневскому возглавить отряд из пяти гребных судов, вооруженных фальконетами, во главе 80 матросов и солдат, и ночью в проливной дождь отряд вышел на берег. Вот как описывает дальнейшее сам мичман Броневский: «Идучи деревней, слышу выстрел, другой бегу и нахожу, что матросы, оставленные с гардемаринном Баскаковым, уже были в доме, однако никого не схватили в нем. Французы, тут бывшие, выскочили с другой стороны в окна. По чрезмерной темноте мы не могли их преследовать и потому занялись истреблением магазинов (складов. – А.Л.). Матросы погрузили на две требаки, принадлежащие неприятелю, несколько бочек вина, водки, сухарей и муки. Остальное, чего не успели взять, отдали жителям, а бочки с красным вином ведер в 300 и более... разбили и на рассвете с хорошою добычею... возвратились на фрегат».

16 марта во время патрулирования было взято еще одно французское судно с богатым грузом.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 17-й день марта 1806 года под парусами между островами Корсула и Агоста...»

«В 19-й день марта ... верпуюсь у Карбонских островов. В половине 4-го часа по идущему от... судну выпалено из пушки и послан для осмотра мичман Броневский. Высланный мичман с судна возвратился и донес командующему, что оное судно следует из города Корфу».

Через два дня, фрегат «Венус» снова вышел в море. Море было пустынно, и 20 марта фрегат возвратился в бухту Карбони, не обнаружив ни одного купеческого судна.

21 марта капитан-лейтенант Развозов приказал мичману Броневскому отвезти четыре призовых судна в Каттаро. «Венус» снялся с якоря и пошел мористее, а мичман Броневский на своих требоках взял курс между островом Меледо и берегом.

Капитан-лейтенант Развозов с мостика провожал взглядом отряд Броневского, который вскоре скрылся из вида. Егор Федорович волновался за молодого мичмана: «Бог ему в помощь!»

Фрегат «Венус» шел под северо-восточным ветром в Корфу. К вечеру ветер стих. Корабль мерно покачивало. Капитан-лейтенант Развозов невольно залюбовался закатом: солнце опускалось к горизонту, «Венус», плавно скользя в волнах, словно растворялся в вечернем зное и тишине. Вверху в снастях чуть слышно посвистывал ветер.

Очевидец писал: «Солнце закатилось, море сделалось гладко, как зеркало. Небесный свод представлял кристальный купол, усыпанный блестящими звездами, ночь была ясна как день, и мы стояли на месте точно так, как будто на берегу. Природа была в совершенном спокойствии».

Ночная вода, отяжелев, неторопливо расступалась перед форштевнем фрегата...

Пока «Венус» находился в плавании, мичман Броневский прибыл в Кастель-Нуово, сдал призовые суда на комиссию и, дожидаясь, пока Призовая комиссия рассмотрит бумаги и патенты взятых «Венусом» судов, остался ожидать прибытия фрегата из Корфу.

Накануне, 15 марта 1806 года вице-адмирал Сенявин прибыл в Каттаро, где предписал капитану I ранга Белли овладеть островами, лежащими против Далмации. Выполняя приказание, 29 марта капитан I ранга Белли вышел из Каттарского залива и на следующий день, подойдя к крепости Курцало, открыл по ней сильный огонь. В результате крепость была взята. В плен попало 260 человек французов, двенадцать медных пушек, амуниция и другие запасы. После Курцало, 5 апреля капитан I ранга Белли взял остров Лиссо и крепость Камиссо.

В это время, как следует из Шканечного журнала, фрегат «Венус» находился в море:

«В 13-й день апреля 1806 года идучи под парусами. Ветер брамсельный, легкий, облачно.

В $\frac{3}{4}$ 5-го часа поставили брамсели, осадили фок и пошли в бухту Бокко де Каттаро переменяя курсы. В $\frac{3}{4}$ 7-го часа вошли в бухту Бокко де Каттаро на глубине 22 сажень грунт ил, убрав все паруса положили якорь. Канату отдано 35 саженьей».

По возвращению «Венуса» из Корфу мичман Броневский доложил капитан-лейтенанту Развозову о выполнении задания. 15 апреля было получено приказание доставить в Триест надворного советника Скрипицына, отправленного в Россию с донесением и доставить на корабль «Азия» артиллерии унтер-лейтенанта Келемара. Фрегат «Венус» оставил Капель-Нуово. При ясном небе и тихом ветре фрегат шел близ Рагузского берега. К вечеру набежали облака, береговой ветер наполнил верхние паруса, и фрегат ускорил свой путь. Очевидец писал: «Множество касаток играли вокруг фрегата; они так плавно и не торопясь выбрасывались из воды, что, кажется, нарочно желали доставить нам удовольствие. Серпу подобное перо на спине отличает их от дельфинов, которые притом и меньше; сии рыбы любят приближаться к кораблям, и кажется, забавляются, быстро оные обгоняя».

16 апреля, несмотря на темную ночь и противный ветер, фрегат благополучно прошел Курцольским каналом, весьма тесным и опасным. Утром капитан-лейтенант Развозов у острова Курцало, который был взят капитаном I ранга Белли в конце марта, наблюдал в подзорную трубу корабль «Азия»,

бриг «Летун» и шхуну «Экспедицион» из отряда Белли, стоявшие на якоре.

Из Шканечного журнала «Венуса»:

«По приказанию командующего легли под грот-марселем и крьюселем в дрейф.

В $\frac{3}{4}$ 7-го часа командующие брига Летуна и шхуны Экспедицион со фрегата отбыли, а мы снялись с дрейфа с левой стороны поставили все лисели и взяли курс W-N».

Ветер брамсельный облачно. В $\frac{3}{4}$ 1-го часа поворотили оверштаг на левый галс. В $\frac{1}{2}$ 2-го часа взяли фок и грот на гитовы, Глубина по лоту 8 сажень, грунт ил с песком. В 2 часа вошли в середину пролива между острова Курцало и Далмацким берегом поблизости корабля Азии. Легли под грот-марселем в дрейф, а наш командующий поехал на оный корабль в то время бывшего для отвозу у нас на корабль Азия артиллерии унтер-лейтенанта Келемара отправлен на оный. В $\frac{1}{2}$ 3-го часа наш командующий с вышеписанного корабля приехал на фрегат и снялись с дрейфа».

Фрегат «Венус» волей судьбы и командования находился в самых горячих местах, высаживал десанты, блокировал неприятельские порты и вел обстрел вражеских укреплений.

Миновав остров Длинный. с «Венуса» заметили требоку. Прогремел пушечный выстрел под ветер, что означало поговорить по-дружески, потребовать, чтобы судно подошло к осмотру. Выстрел против ветра означал намерение остановить судно силой, если оно само не остановится.

В ответ на выстрел требоака, не поднимая флага, пыталась скрыться среди гряды мелких островов. «Венус» несколькими своими ядрами остановил ее. Люди с требоаки бежали, а груз – кукуруза и масло – был поднят на борт фрегата в качестве приза.

Шканечный журнал фрегата:

«В 17-й день апреля 1806 года идучи под парусами в половине 8-го часа усмотрели... 2-х мачтовое судно и для осмотра оного взяли курс N-N-W. В 8 часов ветер брамсельный легкий малооблачно... Легли в дрейф и для осмотра оного послан флота лейтенант Насекин. По возвращению оного объявил, что судно цесарское и идет из города Фиума с разными товарами».

20 апреля, на переходе из Капель-Нуово, когда «Венус» подходил к Триесту, на фрегате заметили французскую канонерскую лодку, вышедшую из Капо д'Истрии. Капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов принял решение атаковать противника. Фрегат начал выходить на дистанцию стрельбы. Развозов, стоя на мостике, внимательно следил за развитием ситуации и не давал команды на стрельбу – французы маневрировали и находились от него на расстоянии полтора пушечных выстрела. Перед этим он приказал канонирам стрелять не залпом, при котором точность попадания ниже, а индивидуально.

– Боевая тревога!

На верхней палубе у всегда заряженных и готовых к вы-

стрелу пушек заняли свои места канониры с зажженными фитилями.

– Орудия! Огонь! – скомандовал капитан-лейтенант Развозов.

Фрегат содрогнулся от первых пристрелочных выстрелов. Пороховая гарь и дым окутали палубу. Ядра, видимо, по причине отсыревшего в пушках пороха, легли с недолетом.

В ответ просвистело вражеское ядро, не причинив особого вреда. Французская канонерская лодка продолжала приближаться.

И снова команды: «Бань!», «Жай!»

– Огонь! – командовал Развозов.

И еще раз:

– Огонь!

Канониры ни на минуту не прерывали стрельбы... Ядра «Венуса» со свистом проносились в воздухе, пропахшем воючей пороховой гарью. Одно из наших ядер врезалось в подводную часть канонерской лодки, и было видно, как хлещет вода, другое – подбило пушечный станок. Меткий артиллерийский огонь наших канониров нанес противнику серьезные повреждения. Лохмотья парусов мотались в пламени, горели пеньковые штаги и ванты... После этих попаданий французская канонерская лодка вышла из боя и, резко повернув в сторону гавани, укрылась под защитой крепости Капо д'Истрия. Бой закончился. Он был скоротечным и результативным.

Капитан-лейтенант Развозов обходил корабль. Матросы убрали с палубы обрывки снастей и осколки ядер. Наши повреждения составили несколько перебитых снастей. Их быстро исправили. На фрегате продолжалась обычная корабельная жизнь.

Развозов был доволен результатом боя, проявленным при этом усердии, выдержанности и мастерством в исполнении своих обязанностей офицерами и служителями. По его команде старший помощник выстроил команду. Офицеры – на шканцах – пространстве между грот- и бизань-мачтами, матросы – вдоль бортов, и Егор Федорович поблагодарил экипаж за мужество и храбрость, проявленные в бою.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 21-й день апреля 1806 года... в 3/4 2-го часа пришли мы на Триестрский рейд, убрав все паруса и на глубине 11 саженьей грунт ил положили якорь, канату отдано 25 сажень... В вышеописанном сражении употреблено выстрелов 24-х фунтового калибра шведского весу 45, российского 6-ти фунтового 1, итого 46 ядер».

На третий день стоянки в Триесте портовыми властями города капитану Развозову было объявлено, что российским и английским военным кораблям вход в австрийские порты впредь запрещается, что вынудило фрегат «Венус» отойти от города на пушечный выстрел. Эта ситуация позволила командиру «Венуса» останавливать и осматривать все лодки и суда, которые уже не могли миновать «Венус», когда ветер

дул от Венеции. Вооруженный досмотровой баркас всегда возвращался с призами – лодками, нагруженными по большей части съестными припасами. За несколько дней было захвачено таким образом призов более чем на сто пятьдесят тысяч рублей.

Почти в это же время, 17 апреля, капитан I ранга Белли атаковал крепость Лезино, но атаки эти успеха не имели, а к 27 апреля, получив подкрепление, французы отбили обратно крепость на острове Курцало.

29 апреля корабли вице-адмирала Сенявина после принятия решения не штурмовать крепость острова Лезино перешли в Рагузу.

4 мая, продолжая блокировать Венецию, фрегат «Венус» нес крейсерскую (каперскую) службу, находясь вблизи Истрии. Ветры были переменными. Фрегату приходилось маневрировать. При этом паруса на мгновение полоскали, но потом опять вздувались, поймав ветер, и так по несколько раз на дню. За сутки взяли две требаки.

Из Шканечного журнала «Венуса»:

«В 4-й день мая 1806 года идучи под парусами... В $\frac{3}{4}$ 9-го часа усмотрели к N-N-W 2 требакулы и для осмотра оных послан на барказе с вооруженными людьми мичман Броневский. ...вышеописанный мичман Броневский с барказом возвратился на фрегат...»

По бумагам шкипера одной из требак выяснили, что они вышли из Венеции, поэтому их взяли как приз. Оказалось,

что требоки были нагружены деньгами – 35 тысяч гульденов.

Весомый приз. Молодец, мичман Броневский!

6 мая, выйдя из Рагузы, вице-адмирал Сенявин прибыл в Каттаро.

На следующий день 7 мая, получив с курьером Неаполитанского двора Лучиано Спирадар от полномочного Венского посла графа Разумовского депеши к вице-адмиралу Сенявину фрегат «Венус» с девятью бокезскими судами, сдав свой пост кораблю «Елена», пошел обратно в Каттаро для доставления этих важных сведений Главнокомандующему вице-адмиралу Сенявину.

Менялись задачи, которые ставились командованием эскадры перед экипажем фрегата «Венус», но одно оставалось постоянным: всходило и садилось солнце, катились в синюю даль волны, дул ветер, текли по небу облака и ночами мерцали звезды.

Густой верховой ветер при ровной поверхности моря весьма благоприятствовал переходу. Но во второй половине дня облака сгустились, небо померкло, ветер начал усиливаться. Капитан-лейтенант Развозов приказал уменьшить парусность. Наконец, фрегат остался под малыми парусами и, гонимый крепкими порывами, и, накренившись, скользил по ровной еще поверхности моря. Развозов даже в сильный ветер не убирал верхних брамселей, поэтому фрегат шел с большим креном.

И вновь Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 12-й день мая 1806 года в начале 8-го часа стали входить в Бокко де Каттарскую бухту переменяя курсы. В $\frac{3}{4}$ того же часа пришли в оную бухту убрав все паруса и на глубине 23 сажень положили якорь... Крепость Кагель-Нуово к NW... Стоящие в бухте корабли под вице-адмиральским флагом Селафаил, Святой Петр, Москва, корвет, судов 5...»

Как писал мичман Броневский: «...под всеми парусами при свежем ветре, когда фрегат лежал совсем на боку, под самую корму Адмиральского корабля, отсалютовав ему 9-ю выстрелами, проворно (что называют морские «на хвостовство») убрав паруса, бросили якорь у Кагель-Нуово». В русском парусном флоте, входя на рейд, фрегат обязан был «обрезать» корму флагмана, впритирку пройдя под его кормой, чтобы этим рискованным маневром засвидетельствовать особое почтение. Чем ближе пройдет, тем больше чести оказано адмиралу. Эта традиция сохранилась в русском флоте вплоть до окончания эпохи парусов.

Замечательный писатель Валентин Саввич Пикуль в романе «Три возраста Окини-сан» захватывающе и со знанием дела описал это морское «хвостовство», этот флотский шик: «...“Разбойник” всегда славился флотским шиком. Деливрон уже нацелился пройти своим бортом впритирку к борту “Наездника”. Сближение двух кораблей грозило катастрофой... Казалось, еще минута, и громадный лес его рангоута станет сокрушать рангоут “Наездника”, калеча матросов, сверху рухнут обломки дерева, людей окутают узлы рва-

ного такелажа... Расчет Деливрона был ювелирным: блок на ноке грота-рея “Разбойника” звонко ударился в блок фок-ка-рея “Наездника”, будто два приятеля, радуясь встрече, чокнулись бокалами».

Рейд Капель-Нуово, прежде уединенный и пустой, теперь, как писал очевидец, представлял совсем иную картину: «Огромные линейные корабли, малые легкие бриги и множество разного рода и названия купеческих судов, все под Российским флагом, в таком отдалении от отчества льстили гордости русского сердца. Там отзывались отрывистые крики матросов, поднимавших на корабли тяжести; тут пронзительный звук дудочки призывал людей к получению вина и обеда... Везде было движение и суета... Тут несколько раскрашенных шлюпок пестрили море и мелькали в глазах. Кажется, что две под парусами, сойдясь, ударятся одна об другую и люди погибнут; но нет, одним малым движением руля они минуют и так близко, что с шлюпки на шлюпку можно подать руку. Вот одна, неся большие паруса, лежит совсем на боку, вода плещет через борт и, кажется, ее заливают; но к сему нужна одна только привычка, а не излишняя смелость; это обыкновенная забава молодых офицеров; они катаются и утешаются, по-видимому, столь опасным положением».

13 мая 1806 года вице-адмирал Д. Н. Сенявин получил рескрипт императора Александра I, в котором тот утверждал Сенявина в звании Главнокомандующего всеми морскими и сухопутными силами на театре войны и разрешал вести во-

енные действия против французов по своему усмотрению.

На другой день по прибытию фрегата «Венус» в Капель-Нуово, узнав из донесения, что австрийские власти по настоянию Франции закрыли Триест для русских торговых судов, вице-адмирал Сенявин с кораблями «Селафаил», «Святой Петр», «Москва» и «Венус» пошел в Триест для освобождения задержанных там австрийцами наших торговых судов.

14 мая у острова Меледо был встречен корабль «Елена» с семью корсарскими судами под Андреевским флагом. После этого на «Селафаиле» подняли сигнал поставить все паруса, но ветер переменился, ослаб, а затем и вовсе стих. Паруса кораблей эскадры беспомощно повисли на реях. На море установился штиль. Прошел день, и прошла ночь... Утром опять ни малейшего ветерка. И снова тягостное ожидание ветра... Паруса висели на мачтах, как простыни на веревках в тихую погоду. Безветрие удерживало эскадру в море по 20 мая. В полдень налетел сильный попутный шквал с дождем, и корабли полетели к Триесту.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 21-й день мая 1806 года в половине 4-го часа с вице-адмиральского корабля Селафаил сделан сигнал с кораблей не посылать на берег гребные суда и оные не отсылать никуда...»

По приказанию вице-адмирала Сенявина корабли эскадры стали на якоря со шпрингом напротив батарей, прикры-

вающих Триест. В ответ на это военный комендант Триеста потребовал, чтобы наша эскадра отошла на пушечный выстрел. Ответ в вице-адмирала Сенявина достоин того, чтобы его процитировать:

«Стреляйте! Я увижу, где ваши ядра лягут и где мне должно стать».

Всю ночь палубы наших кораблей были освещены фонарями, канониры стояли у пушек, фитили курились и вооруженные шлюпки были готовы. Утро! Солнце осветило бухту...

Начались переговоры с военным комендантом Триеста фельдмаршал-лейтенантом Цахом. В полдень на рейд прибыл фрегат «Автроил» с известием, что французы заняли Старую и Новую Рагузу. Оказывается, в то время пока эскадра Сенявина находилась в море, 16 мая французы объявили, что нейтралитет Рагузской Республики не будет ими признан, пока российские войска не оставят острова Каттаро и Корфу, и пока российская эскадра не удалится от берегов Далмации.

В этот же день французы в пяти верстах от Старой Рагузы вступили в бой с нашими войсками, а 22 мая ночью французы оставили Старую Рагузу. После этого известия вице-адмирал Сенявин принял решительные меры. Приказал кораблю «Петр» и фрегату «Венус», по причине отсутствия ветра, тянуться завозами и войти в самую гавань Триеста, в тыл главной и сильной батареи крепости. Это грозное движе-

ние эскадры гораздо скорее, нежели переговоры и дипломатические убеждения, принудило военного коменданта Триеста удовлетворить требования вице-адмирала Сенявина. На задержанных в гавани русских судах поднялись российские флаги, корабли «Селафаил» и «Петр» вступили под паруса.

Командир корабля «Москва» получил повеление, в ожидании прибытия курьера в Триест, блокировать Венецию и провести мимо Истрии русские суда, а фрегату «Венус» и корвету «Автроил» было приказано сопроводить освобожденные суда в Каттаро.

Когда все семнадцать судов, должных идти под конвоем фрегатов, были готовы, 26 мая «Венус» и «Автроил» снялись с якоря и при небольшом попутном ветре конвой благополучно прошел Истрию.

Из Шканечного журнала фрегата «Венус»:

«В 27-й день мая... под парусами на внешнем рейде с нами корабль Москва, корвет Автроил

В 1 час корабль Москва снялся с якоря, следуя оному корвет Автроил и весь конвой и мы снялись с якоря и стали иметь курс W-W. В $\frac{3}{4}$ 6-го часа с корабля Москвы сигналом велено конвою задним судам прибавить парусов...»

С мостика «Венуса» капитан-лейтенант Развозов наблюдал очень тихо идущие суда конвоя, представлявшие собой весьма разнообразные образцы кораблестроения: тут были и тартаны с наклонною вперед мачтою, и пинки с высокими кормами, и полаки с мачтами из одного целого дерева, и ше-

беки с треугольными парусами.

Солнце сияло во все небо, а морские птицы с криками ловили в море рыбу. Дни стояли очень жаркие.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 30-й день мая... идучи под парусами с конвоем между островами Св. Андрей и Лиссою. Ветер бом-брамсельный, ясно, сияние солнца... В половине 3-го часа для поджидание конвоя спустили марсели... по заданию командующего обучали служителей ружейной экзерциции. Было употреблено ружейных патронов 630 мушкетных...»

Легкие ветры, днем дующие с моря, а ночью с берега, благоприятствовали переходу.

30 мая после полудня моряки стали свидетелями необычного явления. Участник и очевидец этого зрелища офицер фрегата «Венус» мичман Броневский позже так описывал свои впечатления: «После полудня на высоте острова Агосто, при наставшем довольно свежем северном ветре, воздух наполнился тонким туманом, и скоро в недалеком от нас расстоянии, на пространстве четырех верст, море с чрезвычайным шумом начало кипеть, и вдруг во многих местах вода винтом стала подыматься к небу, а облака спускаться к ним длинным рукавом... Наконец море соединилось с облаками, множеством конусов, кои острыми своими вершинами, касаясь небес, с великим шумом, начали вертеться, толстеть и двигаться. Одиннадцать огромных тифонов быстро мчались на нас, конвой рассеялся от них в разные стороны, но как

некоторые суда не имели пушек, были от них в опасности, то мы, поставив все паруса и приведя к ветру, подобно Дон Кихоту, сражавшемуся с ветряными мельницами, принуждены были вступить в бой с водяными столбами. Залп с правой стороны разорвал два тифона, несколько выстрелов с левой обрушили еще один, который в падении увлек за собой и другой; ...мы увидели прямо перед носом и уже гораздо близко еще один, второпях фрегат не поворотил, целый залп пролетел мимо, нечего было делать, как положила все паруса противу ветра, остановить тем фрегат на месте. К счастью, одним метким выстрелом с носу повалили и этого колосса, брызги рассыпались перед нами. Наши конвойные суда тоже удачно сражались с тифонами. Через полчаса все исчезли сами собою».

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 31-й день мая... идучи под парусами с конвоем против острова Агосто. В 9-м часу ветер брамсельный малоблачно... От нас выстрелом сигнальным велено конвою передним судам убавить, а задним прибавить парусов. Конвою держаться соединенно... В 11 часов увидели мы у Старой Рагузы канонерскую лодку и 2-х мачтовое судно... производима была пушечная пальба...»

К вечеру конвой вошел в Каттарский залив. Воздух был неподвижен, лишь в отдалении слышен был звук прибоя. В заливе стояли корабли «Селафаил», «Параскевья» под флагом контр-адмирала Сорокина и корабли «Петр» и «Елена».

И снова Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 1-й день июня 1806 года идучи под парусами с конво-ем. Ветер брамсельный, светлооблачно, сияние солнца. Паруса имели марсели, брамсели, бом-брамсели, фок, грот, кливер, бизань. Идущих с нами прежнее число судов. В половине 4-го часа вошли мы в бухту Бокко де Каттаро... В исходе того же часа салютовали от нас вице-адмиральскому флагу из 9 пушек... от корабля Селафаил ответствовано из 7 пушек... В половине того же часа в вышеназванной бухте на глубине 28 сажень, грунт ил, убрав все паруса положили якорь. В исходе того же часа спустили все гребные суда. В оном часе пришел в бухту весь наш конвой расположились на якорях.

... присланы к нам на фрегат с корабля Параскевья находившийся в городе Корфе на госпитальном фрегате Армени за болезнью матросы 2-й статьи 2 человека.

... в 6 часов с вице-адмиральского корабля Селафаил при пушечном выстреле сигналом с оногo всей эскадре приготовиться к походу...

... в 19 часов корабль под вице-адмиральским флагом Селафаил, Св. Елена, под контр-адмиральским флагом Параскевья, Св. Петр прошли в море...»

Фрегат «Венус» и шебека «Азард» тоже вышли в море вместе с этим отрядом.

На следующий день по приказу вице-адмирала Сенявина все гребные суда флота были задействованы для перевозки

вооруженных черногорцев из Каттаро в Кагель-Нуово.

4 июня отряд из кораблей «Селафаил», «Праскевия», «Святой Петр», «Елена», фрегата «Венус» и шебеки «Азард» подошел к Новой Рагузе. Ветра почти не было.

– Черт возьми, – с досадой выругался Развозов, повернувшись к старшине, стоящему у штурвала. – Мы потеряли ветер!

Пришлось спустить шлюпки и проверповаться, чтобы стать в соответствии с диспозицией.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 4-й день июня... лавируя в рагузской бухте... малооблачно. В 15 часов с вице-адмиральского корабля Селафаил сигналом велено всей эскадре верповаться».

В 4 часа утра 5 июня корабли начали обстрел укреплений на острове Сан-Марко, прикрывавших Новую Рагузу. Погода весь день благоприятствовала – была тихой и ясной.

Перед рассветом следующего дня принято решение высадить на остров Сан-Марко десант из 600 морских солдат и матросов и роты егерей под командованием командира 2-го Морского полка полковника Буаселя. Высадку десанта прикрывали огнем своей артиллерии корабли «Праскевия», «Петр», фрегат «Венус», шебека «Азард» и пять канонерских лодок.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 6-й день июня в Старой Рагузе стоя на верпе в эскадре. Маловетрие... В $\frac{1}{4}$ 1-го часа стали поднимать верп, наполни-

ли паруса и пошли к острову Сан-Марко. По приказанию командующего били у нас тревогу, по которой приготовились к сражению. В $\frac{1}{4}$ 2-го часа усмотрена на берегу французская армия, по которой выпалено от нас из пушек...

Со 2-го часа с вице-адмиральского корабля сигналом велено нашему фрегату повернуться на другой галс, тогда мы с помощью буксира повернулись на правый галс. И по повороте глубина по лоту 36 сажень, грунт ил и примечено по оному, что нас несло к неприятельскому берегу, для чего положили якорь плехт и закрепили паруса. В 3 часа для удаления от берега занесли верп с 4-я кабельтовыми.

В 5 часов с контр-адмиральского корабля сигналом дали знать что адмирал велит открыть у нас пальбу пушечную, которая у нас начата в 5 часов в продолжении оной пальбы израсходовано ... картузов 24 фунтового калибра 96, ядер 96.

С полуночи маловетрие... В 2 часа отправлены с фрегата на корабль Параскевия для высадки десанта на остров Сан-Марко солдатской команды поручик Вячеслав, унтер-офицеров 2, барабанщиков 1, рядовых 47. В 6 часов высадили десант...»

Заперев неприятеля в Рагузе, обложив город с моря кораблями, а с берега войсками, лишив воды и подвоза съестных припасов, вице-адмирал Сенявин добился капитуляции врага. Крепость Рагуза была взята. Как писали газеты: «Русский штык и дерзость повсюду торжествовали!»

Фрегат «Венус» то под парусами лавировал в виду города Рагузы, то становился на якорь в бухте. 16 июня 1806 года командир «Венуса» получил повеление идти вдоль Рагузских берегов для поиска неприятеля. Загорались первые звезды, когда фрегат перешел в канал Каламоту, а на другой день вместе с шебекою «Азард» пошли каналом вблизи берега и у Станьо соединились с фрегатом «Автроил» под командованием капитан-лейтенанта И.Я. фон Бекмана.

Во второй половине следующего дня отряд кораблей прошел тесный пролив между двумя высокими островами. День был очень жарким. Настоящее пекло. И хотя матросы беспрерывно поливали палубу забортной водой, смола в пазах все равно плавилась.

– Будь она неладная, эта жара! – чертыхались матросы.

К вечеру ветер стих. Фрегат буквально застыл среди недвижимого зеркала воды, словно стянутый какими-то невидимыми нитями...

Очевидец, не без литературного таланта, писал: «Голубые облака, украшавшие небо, отражались на светлом зеркале воды; море было совершенно спокойно; солнце на чистом горизонте, какого на земле никогда не можно видеть, являло взору великолепную картину захождения. Длинные лучи, осыпая черту, где небесный свод соединялся с морем, позлащали близкие к горизонту облака; море горело пурпуровым огнем; огромный золотой шар, постепенно понижаясь, опустился, наконец, в море, и алый цвет неба, мало-помалу

бледнея, потушил блеск зари». Солнце село, наступила ночь, высыпали звезды, темное, играющее блеском звезд водное пространство, казалось вахтенному мичману Броневскому огромным и необъятным...

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 19-й день июня 1806 год идучи под парусами проливом между Рагузинским берегом и островами, ветер брамсельный легкий, сияние солнца Паруса имели марсели и крьюсель зарифленный 2-я рифами, фок, грот... В 6 часов для раздачи служителям в пищу убит бык в нем при свидетельстве комиссии оказалось чистого мяса 4 пуда 12 фунтов. В команде благополучно, больных нижних чинов 3 человека. Воды во фрегате 12 дюйм.

Лавирующие с нами корвет Автроил и шебека Азард поворотили оверштаг на правый галс...»

К утру 20 июня положили якоря у крепости острова Курцало. Капитан-лейтенанту Е. Ф. Развозову нездоровилось. Он поручил лейтенанту Насекину съездить к австрийскому генералу – командующему крепостью на острове, и сообщить, что никакого повеления от Главнокомандующего вице-адмирала Сенявина тому нет.

В конце дня Рагузские пастухи сообщили, что перед заходом солнца видели несколько французских судов. На рассвете следующего дня фрегаты «Венус», «Автроил» и шебека «Азард» снялись с якорей. В десять часов утра с «Венуса» заметили одиннадцать французских шебек и канонерских ло-

док, стоящих на якорях близ песчаной отмели мыса Гомена.

При виде наших фрегатов неприятель отрубил канаты и пошел на веслах против ветра. Лавируя, «Венус» и «Автроил» нагоняли французов. Но когда «Венус» был немного далее пушечного выстрела, ветер стих, и фрегат вынужден был остановиться. Французы, убрав паруса, опять пошли на веслах и скоро скрылись за мысом. Штиль продолжался до вечера. К ночи, воспользовавшись легким ветром, «Венус» и «Автроил» шли по компасу в направлении ушедшего неприятеля. Шебека «Азард» по тяжести хода далеко отстала.

С рассветом вновь обнаружили флотилию французских шебек.

Утренний довольно свежий ветер наполнял паруса. Солнце изрядно припекало. Сине-зеленые волны сливались вдали с безоблачным бирюзовым небом. Капитан-лейтенант Развозов, стоя на мостике, окидывал взглядом и палубу и громаду парусов, которые вздымались вверху. Чуть слышно гудели снасти, поскрипывало дерево рангоута да шипели по бортам волны. Фрегаты увеличили ход и через полчаса подошли к противнику на пушечный выстрел.

«Сначала артиллерийский бой, затем абордаж», – быстро оценил обстановку капитан-лейтенант Развозов и подал команду:

– Тревога!

Барабанщики отбили барабанную дробь сигнал № 1 «Приготовление корабля к бою». Затем сигнал № 2 «Дробь и тре-

вога». По этим сигналам марсовые стали взбираться на марсы, поднимая и устанавливая там скрученные койки для защиты стрелков, а артиллеристы – заряжать орудия на нижней закрытой палубе. Ибо по требованиям военного времени при нахождении в море пушки открытой батареи фрегата «Венус» всегда были заряжены – артиллерийские кондукторы следили за этим неукоснительно.

«Наибольшая эффективность артиллерийской стрельбы, – знал Развозов, – достигается на дистанциях одного-двух кабельтовых. Будем сближаться».

– Заряжать зажигательными бомбами и брандскугелями! – приказал капитан-лейтенант.

На открытой батарее верхнего дека канониры вставляли в орудия запальные трубки, устанавливали прицелы, наводя орудия на противника. Все делалось без лишних слов, быстро и четко. Ждали команды «Тревога» совместно с рожком, что означало – «Открывать беглый огонь».

«Автроил», которым командовал капитан-лейтенант фон Бекман, первым открыл огонь.

– Орудия! Огонь! – следом командовал Развозов.

Фрегат резко вздрогнул от первого пристрелочного залпа и покачнулся на мелкой волне. Запахло пороховой гарью, кислый вонючий дым окутал палубу. Сквозь его марево Развозов разглядел всплески по обе стороны французской шебеки.

– Огонь!

Орудия почти одновременно рывкнули так, что палубные доски затрещали и выгнулись. Ядра прошли над шебекой, сметая людей и сокрушая снасти; обломки рангоута сыпались на ее палубу, большой косой парус на средней мачте завернулся вбок, сложился пополам и заполоскался по ветру.

«Сбит грота-рей, – понял Развозов. – Отлично!»

Следующий залп, и французская шебека пошла ко дну.

Неприятельские шебеки рассеялись во все стороны; три ближайшие к «Венусу» лодки бросились к берегу. Одну пустили ко дну, другая села на мель. Остальные шебеки стали уходить в устье реки впадающей в море при Наренто.

Звучали команды: «Бань!» и «Жай!» По ним комендоры пробанивали стволы пушек и заряжали орудия снова.

Фрегат «Автроил» капитан-лейтенанта фон Бекмана также продолжал стрелять по французским шебекам...

– Перейти на картечь! – сквозь шум боя слышалась команда капитан-лейтенанта Развозова, усиленная рупором. Он решил взять эту шебеку на abordаж.

Прозвучал последний орудийный залп с «Венуса». Канониры на нижнем деке откатали орудия от борта, закрепили их по-походному и опустили ставни артиллерийских портов.

– Сигнал «Сбор!» – скомандовал Развозов. Барабанщики ударили в барабаны сигнал № 7, означавший вызов стрелковой партии. По этому сигналу марсовые стрелковой партии, разобрав мушкетоны и ружья, начали взбираться на марсовые площадки, а остальные матросы стрелковой партии за-

няли позиции на шкафуте, на рострах и шканцах вдоль бортов.

– Стрелять по команде! – прозвучало приказание мичмана, командира стрелковой партии.

Французская шебека все ближе и ближе...

– Вызвать abordажную партию! – приказал Развозов. Он понимал, что abordаж – главный аргумент в этом бою. Прозвучал барабанный бой «Марш на штыки». Матросы abordажной партии, отчаянно смелые и бесстрашные, не боящиеся рискнуть жизнью, сгруппировались на палубе в соответствии с боевым расписанием.

В те годы бойцы abordажных партий российских военных кораблей использовали отечественное и зарубежное оружие. Это и abordажные пики с ланцевидными боевыми наконечниками с длинной древка от 170 до 240 сантиметров, и abordажные тесаки с короткими широкими прямыми клинками с двухсторонним лезвием и обоюдоострым боевым концом, и abordажные топоры (интрепели) с массивной лопастью с заточенным лезвием и остроконечным, несколько изогнутым назад четырехгранным крюком (клевецом) с деревянным топорищем.

Об интрепеле нужно сказать особо. Этот топорик, надежное оружие моряков во время abordажных схваток, являлся универсальным морским инструментом. С ним было проще передвигаться по качающейся палубе – можно было моментально зацепиться за фальшборт, мачту или части рангоута.

При необходимости топорик с крюком мог выполнять функцию небольшого багра. А при abordаже, когда нужно перебраться с одного корабля на другой, топорик с крюком не давал упасть вниз – на верную смерть. Когда дело доходило до рукопашной схватки, то быстрые и мощные удары интрепелем зачастую оказывались более эффективными, чем фехтование тесаком или abordажной саблей.

Когда корабли наваливались, сцепляясь, и abordажная команда перепрыгивала на вражеский борт, одной из главных задач было обездвижить противника, не позволить ему разорвать контакт. Поэтому атакующие принимались крушить своими интрепелями такелаж, портить снасти.

В 1797 году в новом Уставе военного флота было написано: «Надлежит, чтобы каждый матрос имел у себя пару пистолетов, саблю или интрепель, или мушкетон и несколько гранат с зажженным фитилем в медной трубке на шляпе». Участие в abordажной схватке требовало от матросов немало мужества и бесстрашия, возможно, поэтому название интрепель, от английского *intrepid* – «бесстрашный», и прижилось в русском флоте.

Из огнестрельного оружия в abordажной схватке использовали флотские мушкетоны короткие (малой пропорции) с кремневыми замками массой более двух килограммов и abordажные пистолеты с кремневым замками и гладкими стволами калибром 17,78 мм, массой в полтора килограмма. Фактически abordажный пистолет был одноразового ис-

пользования, ибо у бойца в абордажном бою не было времени и возможности для его повторного заряжания. Поэтому действовал негласный закон «чем ближе стреляешь – тем надежнее выстрел», а бойцы абордажной партии имели при себе по два пистолета.

Абордажное оружие на парусных судах русского флота хранилось в соответствии с правилами: так, ружья абордажных команд хранились в пирамидах, размещенных вокруг мачт и вдоль каютных переборок, ружья стрелковых партий – в ящиках верхнего дека или на юте. В ящиках каждое ружье лежало отдельно, чтобы не создавать помех при разборе их стрелковой партией. Ружья гребцов помещались в ящиках, находившихся под банками шлюпок. Мушкетоны размещались в отдельных ящиках верхнего дека отдельно от ружей.

Пистолеты, тесаки и интрепели частично находились в корабельном арсенале, но основная их часть подвешивалась с внутренней стороны борта, вблизи орудий или в ближайших оружейных пирамидах. Пики подвешивались на рострах, а лядунки с порохом – на бимсах.

Порох на парусных судах хранился в картузах и деревянных ящиках в крьюйт-камере. Ящики с пороховыми картузами плотно закупоривались и обмазывались смесью из сала и воска для предотвращения отсыревания.

Мичман, командир абордажной партии проверил своих бойцов и, осмотрев их оружие, скомандовал: «Заряжай!»

«Венус» подошел уже близко к берегу и за тихостью ветра вынужден был бросить якорь.

«Автроил» тоже стал на якорь. Французские шебеки были рядом.

Абордажная схватка – типичный пиратский прием при захвате вражеского судна. Но только пираты нападали на торговые, в основном безоружные суда, а сейчас перед ним были хорошо вооруженные и многочисленные французские шебеки, понимал капитан-лейтенант, обдумывая план абордажной схватки.

– Спустить шлюпки! Абордажная партия в шлюпки!

– Весла на воду! Навались!

Абордажную команду прикрывала стрельбой с борта корабля стрелковая партия. Шлюпки толчками приближались к французской шебеке.

– Пали! – выкрикнул команду командир абордажной партии, подходя к шебеке.

Французы отстреливались. Два французских ядра пронеслись над «Венусом». Одно пробило парус на фок-мачте, другое прошло над квардеком и упало в воду за кормой. На палубе нестерпимо воняло жженым порохом...

Вражеские пули свистели в воздухе, впиваясь в обшивку шлюпок, кто-то из наших матросов, охнув, съехал с банки на дно шлюпки... Моряки абордажной партии пустили в ход абордажные багры и, крича: «За матушку Россию, братцы! На абордаж!», ринулись на палубу вражеского судна.

Это был момент, когда матросы уже не нуждались в приказах. Каждый давно, внутренне был готов к этому, отдав свою жизнь на волю Бога, и оставалось лишь сражаться! Почувствовав на себе ярость атаки матросов абордажной команды, французские моряки, спасаясь, прыгали за борт и плыли к берегу. Храбрость и дерзость наших матросов и офицеров решили дело и привели к полному успеху.

Из Шканечного журнала фрегата «Венус»:

«В 22-й день июня... под парусами в проливе. Приведена к фрегату французская шибека на коей находилось 8 пушек медных 5-ти фунтовых».

Командир «Венуса» капитан-лейтенант Развозов, стоя на палубе, оглядывал повреждения в снастях взятой шебеки, именуемой «Тременда», и следил за работой моряков, которые спускали паруса, сбрасывали в море обломки и рваные канаты, очищая ее палубу. «Автроил» взял шебеку «Генрих». Абордаж закончился спуском на шебеках французского флага и подъемом славного Андреевского. Пленные французские шебеки с нашей командой двигались за фрегатами.

Из Шканечного журнала фрегата «Венус»:

«На французскую шебеку командированы от нас с фрегата флота лейтенант Насекин, гардемарин 2, штурманский ученик 1, квартирмейстер 1, матросов 24, солдат 8, канонир 2 итого 39 человек».

На переходе свежий ветер гудел в парусах «Венуса», под-

гоняя корабли отряда, вслед за редкими облаками.

Из Шканечного журнала фрегата «Венус»:

«В 28-й день июня 1806 года лавируя под парусами в проливе между Рагузским берегом и островом Лезино. В $\frac{3}{4}$ 3-го часа усмотрели от нас у острова Лезины лодку по которой выпалено из пушки, которая после оказалась далмацкая пустая которую отпустили...»

29 июня отряд прибыл в Курцало, а оттуда 3 июля перешел в бухту Кастель-Нуово. Пленные шебеки, имея российский флаг вверху, а французский – под ним, салютовали вице-адмиралу Сенявину, каждая девятью выстрелами. При осмотре взятых трофеев Д. Н. Сенявин переименовал шебеку «Генрих» в «Забияку», а шебеку «Тременда» назвал «Ужасная». Несколько следующих дней команда «Венуса» пополняла запасы и отдыхала.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 4-й день июля... принято с корабля Ярослав ревизором мичманом Вердеревским провианту, а именно гороху 150 пудов, круп грешневых 176 пуд, сухарей ржаных 101 пуд 3 фунта, мяса соленого 102 пуда 37 фунтов...»

В начале июля 1806 года было получено приказание вице-адмирала Сенявина отряду в составе линейного корабля «Ярослав», фрегата «Венус» и шебеки «Забияка» приступить к блокаде района Новой Рагузы (северо-западная часть полуострова Пелопоннес) с целью прекращения подвоза морем продовольствия для сосредоточенных там двадцати ты-

сяч французов.

Отряду было поручено крейсировать (каперить) в «малом море», как называли Нарентский залив. У острова Меледа встретили шебеку «Азард». 7 июня простояли в Курцало, а на следующий день, вступив под паруса, прибыли в назначенный пост в «малое море». На небе нестерпимо сияло солнце. Длинные волны катились под кораблями, приподнимая их и опуская. День, ночь и снова день... Сутками фрегат бороздил волны, покачиваясь в сине-зеленом пространстве. За бортом волны, над мачтами купол с ослепительным солнцем. Душной ночью – с яркими звездами и тихим плеском мелких волн за бортом. К полудню солнце накаляло деревянную палубу, хотя ее постоянно окатывали забортной водой, так, что матросы босиком не могли на нее ступить.

Корабль «Ярослав», фрегат «Венус», шебеки «Забияка» и «Азард» почти все время находились под парусами. Почти каждый день перехватывали по несколько судов.

Деятельность отряда наших кораблей сорвала сообщение Рагузы с Далмацией и островами. Тем самым прекратился подвоз морем продовольствия, для сосредоточенного в Новой Рагузе французского корпуса.

Жара продолжала изматывать. Яростное солнце немилосердно палило головы и плечи. Ветра почти не было, а если и был, то слабый и неустойчивый, и когда менял направление, тогда паруса громко хлопали. Сине-зеленые волны сливались вдаль с безоблачным бирюзовым небом. На наших

кораблях, находившихся уже длительное время в крейсерстве, запас воды уменьшился, да и оставшаяся вода стала портиться. Как писал участник событий: «От жаров вода испортилась, и сей смрадной воды выдавалось матросам и офицерам по стакану в день. Во все плавание в Средиземном море только здесь имели мы крайний недостаток в оной».

Попытки набрать воду на берегу занятом французами, успеха не имели пока, как писал очевидец: «Открывши в пустом месте ключ, послали под прикрытием шебеки, гребные суда с бочками. Неприятель пришел воспрепятствовать, но поручик Вечеслов с солдатами, заняв выгодную высоту, не допустил их вредить рабочим людям, кои без потери, по налитии водою, возвратились на фрегат».

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 31-й день июля 1806 года ... Привезено с Далматинского берега на борт пресной воды средних 10 бочек».

Погода не менялась. Солнце огненным глазом продолжало сиять на небе, и тихая зеленоватая гладь простиралась за бортом. Солнце медленно спускалось к горизонту, словно растворяясь в вечернем зное... Ветер пропал совсем, паруса обвисали, волны словно застывали голубым зеркалом. Время на раскаленной палубе фрегата словно замедлялось и тянулось, как вытекающая из палубных пазов смола. Так продолжалось сутки за сутками... Но даже в таких условиях капитан-лейтенант Развозов и его офицеры обходили корабль от бака до юта, проверяя, все ли в порядке. Его Федо-

рович Развозов знал: репутация моряка, капитана это ухоженный корабль, порядок на палубе и ни один канат не провисает.

В первый день августа командирами кораблей было получено повеление прекратить военные действия, ибо еще 8 июля 1806 года в Париже был заключен мир, о котором французы известили только 31 июля. На следующий день отряд – «Ярослав», «Венус», «Забияка» и «Азард» – прибыли в Курцало, где соединились с кораблем «Святой Петр».

Используя стоянку в Каттаро, экипаж «Венуса» поменял каменный балласт своего фрегата.

«В 3-й день августа ... привезено с Рагузинского берега на барказе каменного балласту 51 бочка весом 780 пуд».

«В 4-й день августа... привезено на барказе каменного балласта 9 бочек весом 120 пуд».

Забрав гарнизон, возвратились 8 августа в Каттаро.

Из Шканечного журнала «Венуса»:

«В 8-й день августа 1806 года... ветер брамсельный, ровный, ясно, сияние солнца. В начале 2-го часа пришли мы в бухту Боко де Каттаро, убрав все паруса на глубине 24 сажень грунт ил положили якорь».

К 11 августа 1806 год в Боко де Каттаро собрался весь флот.

До конца августа экипаж «Венуса» приводил в порядок и ремонтировал свой фрегат, пополнял запасы и расходные материалы, что следует из записей в Шканечном журнале:

«В 10-й день августа ... стоя в Боко де Каттаро в эскадре. ... послан был баталер Абросимов... куплено на берегу ревизором мичманом Вердеревским и привезено на фрегат смолы жидкой 4 пуда 35 фунтов... Привезено с берега баталером в пищу служителям мяса свежего 180 литр».

«В 11-й день августа... с корабля Селафаил ревизором мичманом Вердеревским тросов белых по 100 сажень 2, в 1 3/4 дюйма – по 40 1/2 сажень 1, в 1 дюйм по 40 м 1/2 сажень 3, линию белого в 12 нитей 12 мотков, ниток ликтросовых 1 пуд 20 фунтов, грот-марсов шкотов в 6 1/2 дюйма 30 сажень 1, фор-марса шкотов в 6 3/4 дюйма 24 сажень, крьюсель шкотов в 4 дюйма 19 сажень, фор-стенги вант в 8 1/2 дюймов 20 сажень Лавлиню 19 сажень.

В то же время привезено с берегу баталером в пищу служителям мяса свежего 180 литр».

«В 13-й день августа... с вице-адмиральского корабля сигналом затребовано со всей эскадры. Велено послать штурманов для поправки карт».

«В 21 день августа... велено принять из города смолы густой 783 литр, с корабля Азия свечей сальных щетом 100, с Уриила масла коровьего в 2-х бочонках 8 пуд».

«В 22-й день августа... сего числа при фрегате работа происходила по шхиперской должности грот-ванты и бизань-ванты смолою выжиривали шпор-штаги, запасные марса-реи, шлюп-балки, якоря тоже смолою выжиривали, поконопатили левую сторону от трапа до форштевня, выконопа-

тили и смолою залили. Под кормою 16 пазов тоже выконопатили и смолою залили. При работе конопатчиков находилось с разных кораблей 12 человек».

Работы по конопачению и покраске фрегата длились до 29 августа.

«В 29-й день августа... всю нижнюю палубу законопатили и смолою залили. Снаружи фрегат черную выкрасили. При работе имелось конопатчиков 10, маляров 7, итого 17 человек».

Моряки успели привести в порядок свой корабль как раз ко Дню именин государя императора Александра I, которые происходили на следующий день.

«В 30-й день августа 1806 года... велено для Его Императорского Величества Государя Александра Павловича выпалить по 31-й пушке, разцветить флагами.

В 12 часов на вице-адмиральском корабле Селафаил при пушечном выстреле был поднят молитвенный флаг. У нас в начале 12-го часа проведена Божественная молитва... и по прошествии оной для Его Императорского Величества Государя Александра Павловича со всей эскадры выпалено из 31 пушки...»

«В 31-й день августа... для церемонии тезоименитства для Его Императорского Величества Государя Александра Павловича следуя вице-адмиральскому кораблю со всей эскадры выпалено из 24-х фунтового калибра 26, 6-ти фунтового калибра 5, итого 31 пушка.

...8 часов стали находить шквалы, были блистания молний и слышен гром...»

Я специально привожу столь подробные выписки из Шквенного (вахтенного) журнала, ибо только они дают фактическую картину жизни и службы моряков Средиземноморской эскадры российского флота за тысячи миль от родных берегов. Читая эти строки, словно переносишься на 200 лет назад...

В середине августа 1806 года на помощь нашему флоту в Средиземном море из Кронштадта вышла эскадра под командованием капитан-командора И.А. Игнатъева в составе пяти линейных кораблей «Рафаил», «Сильный», «Твердый», «Мощный», «Скорый», фрегата «Легкий», корвета «Флора» и трех малых судов. Забегая вперед, следует сказать, что эскадра Игнатъева за четыре месяца без потерь преодолела путь вокруг Европы и 21 декабря 1806 года прибыла в Корфу и вступила под начальство вице-адмирала Сенявина.

Парижский договор не был ратифицирован российским императором Александром I.

Александр отказался ратифицировать договор по ряду причин: во-первых, стало ясно, что Англия на мир с Наполеоном не пойдет, во-вторых, отношения двора Фридриха-Вильгельма с Наполеоном стали все более напряженными, говорящими о близкой войне. Как писал историк Е. Тарле: «В России и царские сановники, и аристократия, и широкие дворянские круги не только не сочувствовали Напо-

леону, но желали ему поражения и не прощали Аустерлиц. Все это вместе взятое заставило царя отказаться в августе от ратификации договора, подписанного 8 июля 1806 года.

26 августа на эскадру Сенявина прибыл русский фельдъегерь, привезший повеление Александра I от 31 июля, отменявшее все прежние распоряжения.

Так Дмитрий Николаевич Сенявин узнал о своем неожиданном и полном торжестве. Его дерзкое неповиновение царской воле было вполне оправдано, русские военные позиции не были уступлены французам. Широкие планы Наполеона по завоеванию Далмации и Черногории были сведены русскими в 1806 году к нулю».

В сентябре 1806 года, после того как вице-адмирал Д. Н. Сенявин получил повеление Александра I, военные действия России против французов возобновились.

По заключению мира, с середины августа 1806 года французы начали строить батарею при самом входе в Катарский залив на мысе Остра.

В начале сентября отряд кораблей под командой контр-адмирала А. А. Сорокина в составе фрегата «Венус», кораблей «Параскевия» и «Святой Петр» с целью разведки вышли в море...

«В 1-й день сентября... на флагманском корабле Селафил наших компасов компасные стрелки артифициональным магнитом намагничены, которые склонение имеют

17 градусов W-е. ...В 5 часов по починке барказа привели

с берегу ко фрегату.

...в 7 часов привезено с берегу баталером быков живых 3. ...в половине 4-го часа после полуночи пошел дождь с градом, был гром, было блистание молний. ...В половине 6-го часа подняли с воды на фрегат барказ, катер, 4-х и 2-х весельные ялы. ...в 6 часов стали сниматься с фертоинга, подняли якорь. ...в начале 10-го часа следуя контр-адмиральскому кораблю Параскевия, отдав марсели и у оных все рифы, натянув шкоты, формарсель и стали лавировать на выход в море...»

«Во 2-й день сентября... лавируя под парусами. Лавирующий с нами корабль под контр-адмиральским флагом Параскевия на оном начальник дивизии контр-адмирал и кавалер Александр Андреевич Сорокин, партикулярный Святой Петр, в $\frac{1}{4}$ 1 часа прошли мы мыс Острав расстоянии 1-го кабельтова на румбе N-N-W и на оном мысе подняты 2 флага французской армии до 100 человек».

Выполняя разведку, «Венус» обнаружил две французские батареи.

«...в $\frac{1}{4}$ 3-го часа от мыса Остра к N-W-ту ... на высоте французами построена вновь батарея и от оной к N-W-ту по берегу в расстоянии 2-х верст построена другая вновь батарея на низменности. ...приказано нашему фрегату следовать в Старую Рагузу».

7 сентября капитан-лейтенант Развозов получил приказание совместно с кораблем «Св. Петр» уничтожить француз-

скую батарею на низменности мыса Остра.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 7-й день сентября ... в 3 часа с контр-адмиральского корабля Параскевия сигналом велено нашему фрегату идти в повеленный путь...»

Капитан Развозов собрал офицеров.

– Господа, поставлена боевая задача: Уничтожить французские батареи на мысе Остра. Прошу проверить готовность комендоров и орудий к бою. Особое внимание командиров мачт к четкому и быстрому управлению парусами. В бою от этого зависит меткость стрельбы... С Богом, господа офицеры!

...Фрегат «Венус», маневрируя, вышел на дистанцию прямого залпа. Нервы у капитан-лейтенанта Развозова крепкие. Фрегат правым бортом изрыгнул огонь. Палуба при каждом залпе вздрагивала. Слышались команды: «Бань!», «Жай!»

Комендоры пробанивали стволы пушек, заряжали их, и снова и снова гремели выстрелы... Над палубой стоял плотный дым... Комендоры из ведер оплескивали стволы пушек уксусом, чтобы те не раскалялись. Удушающий запах пороховой гари с едким уксусом сбивал дыхание.

И снова звучали команды: «Бань!», «Жай!»

Французские батареи с берега огрызались ответным огнем.

Капитан-лейтенант Развозов, стоя на мостике фрегата, успевал следить за боем, определять силу и направление вет-

ра. В грохоте боя капитан должен улавливать порывы ветра, который никак нельзя потерять. В это время ветер переменялся сразу на два румба. Последовала команда, и парусная вахта привела паруса к ветру...

Строчки из Шканечного журнала фрегата «Венус» скупое повествуют о бое у мыса Остра:

«В 8-й день сентября 1806 года... В $\frac{1}{4}$ 3-го часа находящимся между городом Старой Рагузой и мыса Остро 2 батареи по которым по 1-й к W-ту с корабля Святой Петр выпалено из 4-х пушек, а по 2-й от первой к O-ту из 3-х пушек ядрами. Во время лежания в дрейфе фрегат восходил к ветру, в то время с корабля Святой Петр выпалено еще из пушек с ядрами.

С $\frac{3}{4}$ 4-го часа находящейся на мысе Остра на низменной батарее, на которой находилось 4 пушки по которой с корабля Святой Петр стали производить пальбу с ядрами, в исходе того же часа тоже и у нас начали производить пальбу с ядрами, тоже и с оной батареи производили по нам пальбу с ядрами и с оной. Продолжалось $\frac{1}{4}$ часа и выпалено в оное время 8 пушек, а после с оной батареи люди ушли. Во время оной стрельбы употреблено пороху 24-х фунтового калибра боевых в $\frac{1}{3}$ ядра 21 картуз, то же число ядер».

Как писал участник событий мичман Броневский: «Корабли своими орудиями сбили 10-пушечную батарею... “Петр”, стоя на якоре у оконечности мыса, фрегат “Венус” под парусами беспрестанно беспокоили неприятеля ядрами

и картечью, убив много людей».

Из Шканечного журнала «Венуса»:

«В 11-й день сентября... лавируя под парусами в виду мыса Остра. В 2/3 4-го часа на мысе Остра видно было французские части армии, по которым у нас производили пушечную пальбу. В 5-м часу окончили у нас пальбу в которой употребили пороху 24 фунтового калибра 46 картузов и то же число ядер...»

Фрегат «Венус» постоянно находился под парусами, даже ночью. Вахтенные – один впереди на баке, другой – возле грот-мачты, третий – на юте – зорко всматривались в ночь...

Именно ночью, 12 сентября «Венус» и «Святой Петр» не допустили два французских судна, шедшие с провизией к мысу Остро, и отогнали их в бухту Молонто.

Из Шканечного журнала «Венуса»:

«В 12-й день сентября... ветер брамсельный, малооблачно... В начале 10-го часа с лавирующего корсара Св. Петр по идущим вдоль берега 2 требакулам выпалено из 3 пушек. В ¾ 11-го часа вновь с вышеназванного корсара по тем требакулам шедшим к французам еще из 5 пушек».

На следующий день русские войска при поддержке артиллерии своих кораблей произвели нападение на французские укрепления у мыса Остро при входе в Каттарский залив. Французы не выдержали и отступили, оставив свои укрепления, на которых после их отступления было захвачено 38 орудий. В бухте Молонто взято 10 французских транспортов

с провиантом и взята пятиорудийная батарея.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 13-й день сентября 1806 года лавируя в виду мыса Остра. В 2 часа... приехал к нам на фрегат на 6-ти весельной шлюпке с переговорным флагом с полуострова Молонты французский офицер, привез командующему от генерала Лазестона с письмом. В письме писано, чтобы ...не брать ихние требокуля стоящие у полуострова Молонты в заливе, и оное письмо послано с вышеписанным командиром к его превосходительству господину вице-адмиралу и кавалеру Дмитрию Николаевичу Сенявину...»

15 сентября французская флотилия из десяти канонерских лодок и брига, стоявшая в порту Старой Рагузы, выслав вперед требоку под переговорным флагом, вознамерилась прорваться в Новую Рагузу. Но когда фрегат «Венус», по сигналу капитана I ранга Белли, с корабля «Азия», вступил под паруса, французская флотилия отступила, возвратилась назад, а с одной требоки была взята пушка. Как это произошло, описывает Шканечный журнал:

«В 15-й день сентября... усмотрено от нас в бухте Молонто французских требокул 6, в то время от нас дано знать контр-адмиральскому кораблю Параскевья сигналом, что видим неприятельские суда... В 3-м часу приехали к нам из Молонты на 2-х лодках черногорцы, которые донесли командующему, что крепости заняты ими, а стоящие требокулы затоплены. В половине того же часа для осмотра оных

требакул послан от нас барказ с лейтенантом Мельниковым. В половине 7-го часа вышеписанный лейтенант Мельников из бухты Молонта возвратился и привез на барказе медную 12-ти фунтовую пушку... и на фрегат оную подняли».

На следующий день французы вновь пытались прорваться в гавань Новой Рагузы, но фрегат «Венус» подошел к входу в Старую Рагузу и огнем своих орудий воспрепятствовал этому, перестреливаясь с канонерскими лодками и батареями укреплений. При перестрелке фрегат «Венус» получил повреждения в рангоуте и две пробоины, одна из которых была подводная. Подводная пробоина – всегда тяжелое повреждение корпуса. Старший офицер фрегата послал в трюм аварийную партию во главе с корабельным плотником. Матросы тащили деревянные брусья, доски, паклю и смолу. Пробоина была заделана и течь уменьшилась. Воду из трюма продолжали откачивать ручными помпами.

Все эти дни капитан-лейтенант Развозов был на мостике. Матросы и офицеры слышали его уверенный голос, и эта уверенность передавалась им.

Лишь 25 сентября фрегат «Венус» оставил свой пост у Старой Рагузы и на следующий день прибыл в Кастель-Нуово.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 26-й день сентября ... в 5 часов в оной бухте убрав все паруса и на глубине 24 сажени, грунт ил положили якорь».

В последний день сентября капитан-лейтенант Е. Ф. Раз-

возов получил повеление вице-адмирала Д. Н. Сенявина отправиться на Сицилию, Мальту и Сардинию для доставления пороха в Каттаро, а перед этим доставить в Корфу надворного советника Карла Сиверса и мичмана Драевнича.

«В 30-й день сентября... в $\frac{3}{4}$ 5-го часа наш командующий с вице-адмиральского корабля возвратился с ним приехал для ходу в Корфу надворный советник Карл Сиверс и мичман Драевнич. В 5 часов снялись с якоря. На фрегате наполнили грот-марсель, осадили фок и грот... и стали иметь курс S-O».

Фрегат «Венус» распустил паруса и при свежем ветре полетел между множества тесно стоявших на рейде судов. Наклонившись на бок, прошел весьма близко под кормою флагманского «Селафаила», проявив флотскую удаль, отдал честь адмиралу и салютовал девятью залпами. Едва эхо последних выстрелов затихло в горах, фрегат был уже в море.

Ветер свистел в снастях, шумели волны, разбивающиеся о прибрежные скалы. Скоро город, порт и залив скрылись за скалистыми выступами острова. Волна так сильно качала фрегат, что вода хлестала в шпигаты.

Фрегат миновал крепость Будуа, над которой развивался Российский флаг. «Венус» держался близь берега. Множество селений, заливов, диких скал и покрытых зеленою долин проплывали вдоль борта фрегата, сменяя друг друга...

Крепкий попутный ветер стих. «Венус» вошел в полосу тихого ветра, достиг северного пролива, где попал в полосу

полнейшего штиля. Из-за штиля на месте провели и ночь, а на утро, через тридцать часов после выхода из Каттаро подошли к Корфу. В зыбком утреннем тумане, словно на размытой старинной акварели, постепенно проступали очертания скал острова.

2 октября фрегат «Венус» бросил якорь в Корфу. Через двое суток, получив провиант и залившись водою, мачты «Венуса» оделись белым и, вступив под паруса, фрегат оставил Корфу. Небо было пасмурным. Дул крепкий встречный ветер. К ночи началась гроза, дождь лил как из ведра, сплошным потоком по палубе, по спинам людей, по реям и парусам, по крышкам люков и пушечных портов. Волнение было сильным. Ураганым ветром беспрестанно рвало то паруса, то снасти. Течение вместе с ветром удалило фрегат от берегов Италии. Штурман не знал скорости течения, что делало выполненное им счисление сомнительным. Проверить его с помощью астрономических наблюдений не представлялось возможным; постоянная облачность скрывала солнце днем и звезды ночью. Капитан-лейтенант Развозов нервничал и постоянно находился на мостике. Участник событий офицер фрегата мичман Броневский писал об этих днях: «...Постоянная мрачность скрывала от нас солнце и звезды. И так уже насколько дней блуждали мы подобно страннику, потерявшему дорогу в темных бесконечных лесах. Капитан был сильно озабочен».

От качки усилилась течь в трюме, из-за полученной в бою

и временно заделанной пробоины. Постоянно работали помпы – «брандспойты» для откачки воды. По приказанию Развозова офицеры все время находились на палубе, руководя людьми. Не было времени переменить мокрую одежду. Буря длилась двое суток, и все это время «Венус» носило по волнам, а люди не знали ни сна, ни отдыха – кто работал с парусами, кто крепил бочки с водой в трюме, кто дополнительно крепил пушки, ибо пушки на орудийной палубе могли сорваться с места, подавить людей и проломить обшивку; всякий незакрепленный предмет тяжелый и острый становился в бурю смертельно опасным. Но главное, что внушало, особенно молодым матросам, страх – это беспомощность перед стихией, перед грозной яростью ветра и волн. Матросы целовали нательные крестики и истово молились Николе Морскому.

Наконец, шторм стал стихать. Фрегат вышел из него. Впереди показался клочок чистого неба. Затем небо прочистилось, а ветер несколько стих. Лавируя близ берега, фрегат все ближе подходил к Мессинскому проливу. К ночи ветер опять усилился. «Венус» двигался вперед по проливу, но на следующий день разыгрался настоящий шторм. Капитан-лейтенант Развозов принял решение спуститься к ветру и идти в открытое море. Без парусов, в одни снасти, по течению и ветру, фрегат летел, как выпущенная из лука стрела. Вдали от берегов волнение увеличилось, боковая качка была так велика, что матросы не могли стоять на ногах, не держась за

протянутые леера. Волны со всех сторон раскачивали судно, и фрегат, как малый челнок, нырял, валясь с борта на борт и зарываясь в волнах. Корпус его дрожал и сотрясался. Вахтенный лейтенант внимательно наблюдал за вантами и штагами. В шторм стоячий такелаж, ванты, штаги, крепившие мачты, испытывали слишком большое напряжение. Если они ослабнут, фрегат может потерять мачты.

Небо, покрытое тучами, совсем потемнело, солнце скрылось. Сильный ветер перерос в бурю. Жестокая буря от норд-веста заставила спустить даже нижние реи на мачтах. Течь в трюме «Венуса» увеличилась, оставаться в море стало опасно. Капитан-лейтенант Развозов пригласил офицеров на совет.

Офицеры расположились за столом в каюте командира. Качка бортовая, качка килевая, качка всякая, будь она неладна... Свет раскачивающейся лампы бликами метался по переборкам, выхватывая то одни, то другие лица. Справа – лейтенантов Матвея Насекина, Алексея Мельникова, Александра Витофтова, Петра Началова. Слева – мичманов Ильи Вердеревского, Николая Семынина, Василия Еминского и Владимира Броневского. На каждого из этих офицеров Развозов мог положиться не задумываясь.

Вот как вспоминал об этом совете мичман Броневский: «Капитан, пригласив офицеров на совет, положил идти в Сиракузы, ибо при северном ветре в Мальту по причине великого в порту волнения входить невозможно».

Офицерский совет принял решение – «Идти в Сиракузы».

Броневский продолжает: «Проходя Катаньо, мы были свидетелями несчастного случая. Купеческий бриг, шедший из Мессины, может, по тем же причинам, как и мы, желал войти в порт; но лишь привел в полветра, поставил стаксели, как обе мачты упали, судно легло на бок, в минуту все было залито, поглощено волнами и ни одного обломка не осталось на поверхности».

Да, море не прощает ошибок, ни тогда, ни сегодня! Шторм не причинил фрегату особых бед и разрушений – «Венус» был крепким, надежным судном.

На подходе к Сиракузам 15 октября на «Венусе» имея фок и два рифленых марселя, приготовились приводить фрегат в полветра.

«В 15-й день октября 1806 года идучи под парусами на Сиракузский рейд. Паруса имели марсели зарифленные 2 рифами, фок, фор-стенги стаксель...»

Капитан-лейтенант Развозов, находясь на мостике с рупором в руках, опытным глазомером рассчитал расстояние, на котором необходимо было приводить в полветра, и отдал приказание ставить паруса:

– Отдавай! Тяни шкоты! Лево руля!

У всех, кто был на палубе в этот момент, дрогнуло сердце. Фрегат лег на бок, черпнул воду подветренным бортом, фок изорвало, мачты нагнулись, затрещали...

Наступила опаснейшая минута. Вход в гавань Сиракузы и

так неширокий, вдобавок стесненный с обеих сторон каменными грядами, бурлящими белыми бурунами, представлял узкую щель, и малейшая нерасторопность, ошибка в управлении парусами могли бросить фрегат на эти камни.

Находящиеся на мостике радостно выдохнули и перекрестились, когда фрегат, миновав рифы, вошел в порт, где корабли стояли спокойно и безопасно, как на реке.

Вахтенный лейтенант подал команду убрать паруса и бросить якорь. Но тут случилось то, чего все меньше всего ожидали. Ураганный ветер, пронесшийся вверху между мачт и снастей, потащил фрегат к южной стороне залива, усеянной камнями. Два поставленных якоря не держали грунт. Развозов приказал спускать стеньги и реи, отдать третий якорь и приготовить последний – четвертый. Ситуация стала критической. Очевидец писал: «... Два якоря не могли держать, фрегат тащило с них к южной стороне залива... и пока успели спустить стеньги и реи на низ, бросить третий якорь... фрегат был уже от берега не более ста сажень. Чтобы облегчить верх его, должно было срубить мачты; но в сию бедственную минуту якоря, скользя по дну в гору, задержались, фрегат остановился, и волнение, отражаясь от берега, отталкивало его... так, что посреди ужасного буруна, возле камней в крайней опасности нашли свое спасение».

И снова Шканечный журнал:

«...убрав все паруса на глубине 9 ½ сажень положили якорь плехт. ...В половине 1-го часа по крепости ветра по-

ложили якорь дагликс. ...По крепости ветра спустили нижние рей. ... ветер крепкий временами со шквалами... На глубине 9 сажень положили 3-й якорь бухт, канату отдано 20 сажень...»

Всю ночь буря продолжала свирепствовать.

Если бы не успели засветло войти в Сиракузы, понимал Егор Федорович, то в открытом море эту ночь его корабль с сильной течью в корпусе и повреждениями в снастях мог бы и не пережить.

На пятые сутки, в полночь с 19 на 20 октября, при тихом ветре «Венус» покинул Сиракузы. 21 октября миновали Фаро и с умеренными переменными ветрами 24 октября под небольшим дождем вошли в Палермскую гавань.

«В 24-й день октября 1806 года... стоя на якоре на Палермском рейде...»

Команде требовался отдых, а кораблю ремонт. На фрегате начали исправлять повреждения, причиненные ураганом, о чем записано в Шканечном журнале:

«Сего числа при фрегате работа... привезено на фрегат с берегу новый грот, грота путен-ванты натянули... грота и фок штаги натянули... привезено с берегу в пищу служителям мяса 6 пуд 25 фунтов, зелени 410 пучков».

«В 28-й день октября ... сегодня работ проходило для починки 2-х пробоин в подводной части, фрегат на правую сторону накренили... помянутые пробоины заделали, обшив медью».

С восходом 6 ноября фрегат «Венус» подняв все паруса, при утреннем бризе вышел из гавани, покинув гостеприимный Палермо, и взял курс на остров Мальту. Тихий переменный ветер способствовал плаванию, но 9 ноября крепкий юго-восточный ветер принудил фрегат лавировать – идти переменными галсами в бейдевинд. С каждым часом ветер усиливался, в море развело крупную зыбь. Фрегат это сразу почувствовал – порывы ветра срывали с гребней волн пену и забрасывали ее на палубу.

11 ноября западный горизонт покрылся тучами. Капитан-лейтенант Развозов и вахтенный лейтенант с тревогой наблюдали за западной частью горизонта. Там, вдали, вода потемнела, от горизонта наплывало огромное темно-серое, почти черное облако. Барометр стремительно падал. Ветер еще усилился. Низкие лохматые облака проносились над мачтами фрегата. Началась гроза с громом, молниями... Сплошной стеной хлынул и дождь. Он сек парусину, которая сразу потемнела и набухла от воды. Затем дождь перешел в град и палуба побелела.

Приказав поднять вторую парусную вахту, вахтенный лейтенант сумел быстро уменьшить паруса. И вовремя. Разыгрался сильнейший шторм. Вблизи Мальты фрегату пришлось лечь в дрейф из-за настоящей бури. На рассвете следующих суток шторм прекратился. Ветер от запада утих, сменившись слабым северо-восточным, и «Венус» под всеми парусами прибыл на Мальту.

Шканечный журнал фрегата:

«В 12-й день ноября... лавируя под парусами по НО-ю сторону острова Мальты. Ветер марсельный, облачно. Паруса имеем марсели, фок, грот, фор-стенгистаксель... Вошли мы в Мальтийскую гавань... положили якорь в расстоянии от берега 40 сажень, канату отдано 30 сажень... опустили на воду все гребные суда...»

Капитан-лейтенант Развозов внимательно оглядывал Мальтийский порт. Во время перехода на фрегате «Кильдюин» в Корфу они миновали Мальту, и теперь представился случай с ней познакомиться.

Мальтийский порт состоит из двух заливов: первый на восток от города Валетты с глубинами от шести до двенадцати сажень. Корабли стоят в безопасности от всех ветров. Другой залив, на западе от города, имеет посреди крепость Мануэль. Крепость Мальта, являющаяся в свое время одной из сильнейших крепостей на свете, состоит из девяти фортов, окружающих залив: первый – Валлетта; второй – Сант-Эльмо; третий – Флориана; четвертый – Виториозо; пятый – цитадель Сан-Анжело; шестой – Сан-Мargarет; седьмой – Синглеа; восьмой — Котонера; девятый форт – Рикасоли.

При входе в гавань вид такого множества крепостей несколько удивил Развозова. Но выгодное расположение острова в руках англичан, владеющих Мальтой, сделало ее средоточием средиземноморской торговли.

Удивительно, но то, что видел капитан-лейтенант Егор

Федорович Развозов в 1806 году, практически видел и я, побывав на Мальте в 2006 году. Те же отвесные плоскости гигантских каменных цитаделей, те же защищающие город трехъярусные батареи, те же башни и крепостные стены. Как будто не было этих двухсот лет в истории Мальты.

В 1565 году, после безуспешной осады Мальты османским султаном Сулейманом Великолепным, рыцари Ордена Святого Иоанна начали строительство города с уникальными укреплениями. Город был назван Валеттой в честь Жана Парпизо де ла Валетта, который был великим магистром ордена во время осады Мальты турками. Сегодня эти укрепления остаются одними из наиболее сохранившихся фортификационных сооружений XVI века.

Когда смотришь на них, поражаешься размаху крепостного строительства рыцарей на этом клочке чужой им суши. Хотя, с другой стороны, у правителей ордена не было другой «родины» за пределами острова, поэтому после того как в 1530 году Мальта была пожертвована Ордену Святого Иоанна императором Карлом V, остров стал домом рыцарей, и они, сколотив огромные состояния на Востоке, обустроивали окружающие территории, создав великолепные архитектурные и художественные памятники. И когда ступаешь по мраморным надгробным плитам с именами знатных рыцарей ионитов, вмурованных в пол величественного собора, понимаешь, что у тебя под ногами не могилы, а живая история Мальты.

Историческая справка

Правление рыцарей Ордена Святого Иоанна закончилось на Мальте в 1798 году, когда экспедиционный флот Наполеона Бонапарта захватил остров. Затем Наполеон отплыл в Египет, оставив на Мальте большой гарнизон под командованием генерала Клода-Анри Белгранда де Вубуа. Французы грабили церковные сокровища, ими был вывезен меч Жана де Валетта, который до сих пор находится в Париже в Лувре. В ответ на грабежи жители Мальты запросили заступничества у англичан. Контр-адмирал Горацио Нельсон в 1799 году блокировал остров и французский гарнизон сдался. В 1800 году британцы заняли столицу Мальты и подняли там британский флаг, превратив остров в свою военно-морскую базу.

Первым военным губернатором острова стал англичанин Александр Болл.

Четверо суток «Венус» грузился на Мальте английским порохом, взяли двести пудов. За неимением места в пороховом погребе, часть пороха разместили в трюме.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 14-й день ноября 1806 года... принято констапелем Гандуковым пороху 200 бочек».

Затем два дня грузились другими припасами.

«...принято баталером Амбросиевым для команды свежее-

го мяса 97 фунтов, принято от аглицкого купца в подшкиперской солонины...»

В это время в экипаже произошло несчастье – умер от апоплексического удара штурманский помощник унтер-офицер Тимофей Щадрич, что подтверждается записью в Шканечном журнале фрегата:

«В 15-й день ноября 1806 года... в 8 часов штурманский унтер-офицер Тимофей Щадрич волею Божию от апоплексического удара помре...»

Командир фрегата капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов рапортом доложил об этом контр-адмиралу Грейгу:

«...Фрегата “Венус” штурманский помощник унтер-офицерского чина Тимофей Щадрич, 31 год, из солдатских детей, уроженец г. Ревель, холост, умер скоропостижно на борту фрегата от апоплексического удара ноября 14-го дня 1806 года.

Осталась мать его родная Ирина Федорова дочь и находится в Кронштадте».

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 12)

Наконец, 19 ноября фрегат оставил Мальту.

«...в $\frac{3}{4}$ 5-го часа начали сниматься с якоря. Снялись с якоря, наполнились паруса и пошли из гавани. В половине 6-го вышли из гавани и взяли курс N-N-W...»

Фрегат взял курс на Кальяри. Ветры крепкие и противные продолжались во все время плавания. Лавируя вдоль Сицилии, фрегат двигался вперед. К вечеру следующего дня ветер

усилился. Черные облака с чрезвычайной скоростью пронеслись над верхушками мачт. Солнце опустилось в море в пурпуровом зареве. На горизонте блистали молнии. Неожиданно, когда крепкий ветер с дождем обрушились на корабль, другой ветер с противоположной стороны ударил с неимоверной силой, паруса легли на мачты! Фрегат с одной стороны перекинулся на другую.

Капитан-лейтенант Развозов поднял по тревоге весь экипаж. С большим трудом, усилиями всей команды, удалось обросопить реи – перевести их на другую сторону.

Молнии, одна за одной сходили по отводу в море, электрические искры рассыпались по палубе. На палубе стоял сильный смрад и серный запах от разрядов. Казалось, что вот-вот что-то где-то загорится. Опасность пожара увеличивалась от того, что на Мальте порох загрузили не только в крюйт-камеру, но и в трюм. Капитан-лейтенант Развозов приказал офицерам корабля с фонарями осмотреть всю палубу и трюм. К счастью, огня нигде не обнаружили.

Гроза прошла, но небо еще долго горело молниями. Наступила непроницаемая темнота. Фрегат в полветра давал пятнадцать узлов. Капитан-лейтенант Развозов, стоя на мостике спиной к ветру, кутался в плащ и поочередно пружинил ногами в такт качке. Со стороны казалось, что фрегат весь во власти стихии, но это не так: рулевой следил за курсом, вахтенный офицер проверял курс по карте и компасу и поправлял рулевого, если он отклонялся от заданного румба.

Наконец, 26 ноября тучи, преследовавшие фрегат, остались позади. «Венус» быстро мчался навстречу солнцу, которое в полном великолепии светило вдали. По правому борту показались берега Сицилии. К вечеру открылась Сардиния, и на следующий день фрегат прибыл в Кальяри.

«В 27-й день ноября 1806 года... на Калиарском рейде...»

В Кальяри погрузили еще пятьсот пудов пороха, и так как он был лучше английского, взятого на Мальте, то по прошению командира «Венуса» капитан-лейтенанта Развозова переменяли взятый на Мальте.

В этот день, 27 ноября 1806 года вице-адмирал Д. Н. Сенявин с отрядом из трех линейных кораблей, одного шлюпа и двух транспортов начал операцию в восточной части Адриатического моря по взятию крепостей на островах (оставленных русскими в августе) Курцало и Браццо. 30 ноября в результате энергичного обстрела крепости Курцало линейным кораблем «Ярослав» и угрозы атаки со стороны свезенного на берег русского десанта французы подняли белый флаг и сдали крепость без всяких условий. Взято в плен свыше четырехсот человек и захвачено двенадцать орудий.

Наступила южная средиземноморская зима...

10 декабря 1806 года русский отряд в составе двух линейных кораблей и шлюпа под командой вице-адмирала Сенявина, высадив десант на острове Браццо, захватил французскую 4-пушечную батарею и взял в плен 83 человека.

Тем временем на фрегате «Венус» в Кальяри закончили

погрузку пороха. Порох грузили только ночью. Такая предосторожность задержала фрегат на две недели. Приняв столько пороху, сколько можно было поместить, 13 декабря «Венус» оставил Кальяри и взял курс на Палермо.

«В 13-й день декабря... в 9 часов подняли с воды на фрегат гребные суда... подняли якорь... наполнив паруса пошли по курсу Z-Z-O...»

Ветер был свежий, море спокойное. Фрегат рассекал волны легко и красиво...

Во второй половине декабря 1806 года произошел героический бой находившегося в дозоре у острова Брацо 16-пушечного сторожевого брига «Александр» из эскадры Сенявина с отрядом французских судов, состоявшем из трех канонерских лодок, тартаны и требаки. Отбив в течение трехчасового боя картечным огнем попытки врага свалиться на бордаж, потопив две канонерские лодки противника, бриг вынудил остальные суда к отступлению. У французов погибло 217 человек, а на бриге «Александр» убитыми и ранеными всего двенадцать человек.

Больше попыток отбить остров французы не предпринимали.

В середине декабря 1806 года Турция, поддерживаемая наполеоновской Францией, объявила войну России и Англии. 18 декабря султан Селим III издал фирман о войне с Россией. В фирмане на Россию возлагалась ответственность за захват «мусульманских земель Крыма и Гюрджи-

стана (Грузии)», вмешательство во внутренние дела Османской империи, то есть в управление Ионическими островами. Этим фирманом султан Селим III призвал всех правоверных к джихаду – священной войне против России.

С началом войны с Турцией русские на Ионических островах оказались фактически блокированными. Почти все побережье Средиземного моря стало враждебно русским. Провизию и припасы приходилось везти окружным путем вокруг Европы, что было дорого и небезопасно. Сами Ионические острова с немногочисленным бедным населением не могли прокормить русскую армию и флот, расположенные на них.

Русская армия и флот в Средиземном море остались без материального снабжения, без провизии и без денег. Надо было принимать решение.

По примеру адмирала Спиридова вице-адмирал Сенявин принял решение, обеспечивающее его казну деньгами. По его указанию все торговые суда наших противников захватывались русскими кораблями, которые беспрепятственно бороздили воды Восточного Средиземноморья, ибо противостоять русскому флоту было практически некому. Турецкий флот не выходил из Проливов, у австрийцев флота практически не было, неаполитанские корабли отсиживались в базах, а французский флот был изрядно потрепан англичанами.

Наши корабли и суда греков, как и во времена адмирала Спиридова и его корсаров Ламбро Качиони и других ге-

роев-патриотов Греции, начали крейсировать – корсарствовать по всему Средиземному морю, захватывая торговые суда противника, нейтральные суда с военной контрабандой, пробиравшиеся во вражеские порты, объявлять их призами и затем передавать их в продажу. Три восьмых от вырученной суммы распределялось между офицерами и матросами корабля, взявшего призовое судно, а остальные пять восьмых делились между всеми кораблями эскадры. При этом деньги по определенной норме полагалось получать всему личному составу боевых кораблей. Русская армия и флот в Средиземном море стали на самообеспечение.

Как пишет исследователь А. Б. Широкоград: «Так, один фрегат “Венус”, крейсировавший в мае 1806 г. между Венецией и Триестом, приобрел призов более чем на 100 тысяч рублей.

Общие же размеры призовой суммы, предназначенной к распределению между составом эскадры в 1806–1807 гг., были не менее полутора миллионов рублей».

Утвержденная по приказу его превосходительства господина вице-адмирала Д. Н. Сенявина Призовых дел комиссия определяла законность захвата судна и товара и их дальнейшую судьбу.

18 декабря 1806 года фрегат «Венус» прибыл в Палермо. «В 18-й день декабря ... стоя фертонг на Палермском рейде...»

Неожиданно при ясном небе вдруг налетел сильный

шквал, развел такое волнение, что фрегат качало сильнее, чем в открытом море. Ночью ветер усилился, и началась буря. Во время этой бури произошло событие, рискующее превратиться в катастрофу, если бы не помощь русских моряков фрегата «Венус». Свидетель этого события мичман Броневский так описывал случившееся: «На рассвете американское трехмачтовое судно “Тритон”, потеряв три якоря в нескольких саженьях от берега, остановилось на одном. Американцы палили пушка за пушкой, просили помощи, подымали руки к небу; но казалось, невозможно было спасти их. В гавани толпился народ, и полиция уже готовилась спасти людей. Но с нашего фрегата отваливает барказ с якорем. Боцман Васильев с 20 лучшими матрозами, удерживаясь на бакштове фрегата, бросает якорь перед носом американского судна и с крайнею опасностью передает канат. Американцы были не в силах вытянуть его, а нашим людям по причине великого волнения к борту судна пристать было невозможно. Опытный боцман придумывает средство. Спустившись на бакштове как можно ближе к носу судна, требует тонкую веревку, опутывается ею и, дав знаками понять, что намерен делать, отважно бросается в воду. Американцы догадываются тянуть, и таким образом, одного за одним, всех наших людей подымают на корабль. Васильев вытягивает на шпигеле канат, крепит его за мачту и, невзирая на ужасное волнение, спускает стеньги и рей».

Шкипер спасенного американского судна приехал на «Ве-

нус» и предложил капитан-лейтенанту Развозову деньги за свое спасение. Егор Федорович ответил, что на русском флоте за помощь терпящему бедствие судну ничего не требуют. Тогда американский шкипер, увидев на палубе «Венуса» отправляющего службу священника, высыпал в церковный ящик шестьсот червонцев. Боцман Васильев и матросы, с позволения капитан-лейтенанта Развозова, награждены были шкипером щедро и были отпущены в гости на американское судно на трое суток.

Это происшествие как нельзя лучше характеризует русских матросов и офицеров, да и самого капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова: их смелость, отзывчивость к чужой беде и бескорыстную готовность всегда прийти на помощь терпящим бедствие.

21 декабря 1806 года эскадра капитан-командора И.А. Игнатьева прибыла с Балтики на Корфу для усиления Российского флота в Средиземноморье. Дул сильный ветер; по рейду гуляла тяжелая зыбь.

Рождество встретили на эскадре вице-адмирала Сенявина. Очевидец писал: «На Крещение при море была устроена иордань: погрузили крест в воду, корабли открыли частую пальбу... Затем обед на берегу за огромными столами: офицеры в доме, матросы на улице. После обеда пляски...»

Заканчивался тяжелый, сложный для эскадры вице-адмирала Сенявина, но победный год. Как писал историк Е. Тарле: «Господство русского флота на Адриатике было беспор-

ным. Флот прочно закрепил то, что было завоевано армией. С такой славой моряки и солдаты Сенявина закончили этот многотрудный для них 1806 год».

Наступил Новый 1807-й...

Глава 5. Удача капитана Развозова

Море притягивает, зовет каждого по-разному. Один с детства живет на его берегу и слышит шум его волн. Другой растет вдали от него, но и тогда море тянет к себе, зовет! Юноша с мечтой в сердце отчаянно стремится к морю, узнать незнаемое, увидеть невиданное, испытать себя в трудном, рискованном деле...

Вот и Егорка Развозов – мальчишка, родившийся в небогатой дворянской семье, неподалеку от Твери, смысленый, читающий запоем книги, мечтал проложить свой фарватер к неведомым материкам и странам... Рассказы о морских странствиях зажгли в душе Егора искру любви к морю. Его звал морской простор, хотелось плавать на корабле, узнать вкус соленой морской воды, ощутить грудью упругие ветра всех широт, взлететь по вантам на реи... В самих названиях кораблей чудилось Егору что-то захватывающее, волнуемое – шхуна, бриг, фрегат... Все-таки заболел Егорка Развозов морем.

Родился Егор Развозов в 1767 году. Отец – поручик Федор Андреевич Развозов, дворянин Тверского наместничества Осташевского уезда.

РГА ВМФ в фонде «Морское училище. Документы вос-

питанников за 1822 год» сохранился документ, в котором говорится, что: «...благородного его происхождения доказательством, по коим внесен он с родом в Дворянскую родословную книгу в 6 часть, явствует, что за прадедом его Иваном Развозовым состояло недвижимое в Ворожевском уезде имение еще в 1636 году».

(РГА ВМФ Ф. 432. Оп. 5. Д. 2312. Л. 3)

Когда пришло время, на родственном совете решили: поступать Егору в Морской корпус...

Как следует из «Общего Морского списка», часть IV, «Царствование Екатерины II», на страницах 648–649: «Развозов Егор Федорович 1782 г. марта 17. Поступил в Морской корпус кадетом». И далее: «1784 г. апреля 1. Произведен в Гардемарины. 1784–1786 гг. ежегодно плавал в Балтийском море».

В те годы Шляхетский морской кадетский корпус находился в Кронштадте, в так называемом Итальянском дворце, куда его перевели из Петербурга с Васильевского острова после пожара 1771 года. Командовал корпусом Иван Логинович Голенищев-Кутузов, член Адмиралтейств-коллегии. Инспектором классов был Курганов, после него – Голостенов. Ротные командиры – все «из морских офицеров, знающие науки и иностранные языки».

Младшие кадеты вывозились летом в корпусной военный лагерь. В лагере обучали «ружейной экзерциции, пальбе и фронтовым приемам» По возвращении из лагеря в корпус

оружие, боеприпасы и вся амуниция сдавались в арсенал, а воспитанники приступали к занятиям.

Как писал генерал-майор А. С. Кротков в своем труде «Морской кадетский корпус. Краткий исторический очерк» 1901 года издания: «Морское дело кадеты изучали в практическом классе, где обучали морской практике, объясняли случаи, бывающие в морской практике, на имеющихся в корпусе моделях кораблей, показывали на вооруженном корабле употребление такелажа и корабельных орудий в поворотах корабля и прочее, до того надлежащее; на модели профиля корабля показывали внутреннее расположение корабля и что, где, при нагрузке вмещается; ...показывали описи берегов, вымеривание фарватеров, положение берегов на картах, показывали поверку компаса, употребление морских инструментов, как делать обсервации, развязку лаг-линия и поверку часов».

Морской корпус имел в своем ведении трехмачтовую яхту, которая ходила в море до Красной горки для обучения кадет «...на этой яхте, кроме тяжелых работ, должны они сами все делать и парусами управлять под командою корпусных офицеров». Директор корпуса И.Л. Голенищев-Кутузов старался привить своим питомцам хорошие манеры и правила поведения. Иван Логинович пытался создать в корпусе и на учебных судах обстановку для культурного воспитания будущих морских офицеров. Для этого он рекомендовал предоставить гардемаринам право питаться за командирским сто-

ЛОМ.

В корпусе обучали французскому, английскому и немецкому языкам, так как «знание иностранных языков очень нужно для морского офицера в его службе, гораздо нужнее, нежели для каждого в другой службе, ибо морской офицер в своей службе имеет частые сношения с иностранцами и, кроме того, для достижения совершенства в своем искусстве должен читать иностранные книги о мореплавании, коих книг на русском языке, кроме самого малого числа их, вовсе нет».

Кадеты по расписанию посещали классы от семи до одиннадцати часов и от двух до шести часов пополудни. Математические и морские трудные науки преподавались утром, а словесные и более легкая часть морских наук вечером, на том основании, что труднейшие науки, требующие большого умственного напряжения у воспитанников, лучше усваиваются утром.

Для астрономических наблюдений на здании корпуса была устроена обсерватория. Профессор Котельников, ученик Эйлера, читал по своим запискам высшие математические и морские науки. Морские эволюции кадеты проходили по сочинению Госта, переведенному самим Голенищевым-Кутузовым. Все науки проходили, применяясь к будущей морской службе воспитанников.

Вообще, теоретические сведения сообщались в Морском кадетском корпусе в то время хорошо. В числе преподавате-

лей был замечательный человек Н.Г. Курганов, образованный не только в математических и морских науках. Он знал «хорошо французский и немецкий языки и мог читать английския и латинския книги».

Для морской практики гардемарины и артиллерийские кадеты ходили на кораблях и фрегатах Балтийского флота. При этом «для гардемарин и кадет отпускались от корпуса на суда серебряные ложки, вилки, ножи, солонки и столовое белье».

В 1783 году число воспитанников корпуса выросло с 360 человек до шестисот, что было необходимо в связи с «увеличением морских сил в Балтийском море» и что «стал заводиться флот на Черном море». Для пополнения необходимого числа флотских офицеров Императрица Екатерина II указала увеличить штат воспитанников Морского корпуса. Были образованы «две новые роты, так что с 1783 года в Морском корпусе стало 5 рот; собственно воспитанников было 585 человек. Из 585 воспитанников было 15 сержантов, по 3 в каждой роте, 5 подпрапорщиков, 20 капралов, 145 рядовых гардемарин, 60 артиллерийских кадет и 340 морских кадет».

«Прибавлены были деньги на пищу и на одежду кадет; на пищу было отпущено, вместо 8 ½ коп., по 12 коп. в день, а на одежду, вместо 32 руб., по 36 руб. 20 коп. на кадета».

Дополнительно были назначены «помощник инспектора классов, учителя морской практики, нравственной философии и права, итальянского, датского и шведского языков для кадет».

Быт воспитанников Шляхетского Морского корпуса в конце XVIII века, по воспоминаниям барона Владимира Штейнгеля, выпускника 1799 года, был достаточно суров. Он писал: «...в учении не было никакой методы, старались долбить одну математику по Эвклиду, а о словесности и других изящных науках вообще не помышляли... Между кадетами замечательно была вообще грубость... Была еще одна особенность в нашем корпусе, это – господство гардемарин и особенно старших над кадетами; первые употребляли последних в услугу, как сущих своих дворовых людей: я сам, бывши кадетом, подавал старшему умываться, снимал сапоги, чистил платье... Зато какая радость, какое счастье, когда произведут, бывало, в гардемарины; тогда из крепостных становишься уже сам барином, и все повинуется».

Как это напоминает армейскую «годковщину» в современном понимании этого слова. Наверное, Штейнгель достаточно правдиво описывал кадетский быт, но в общем чувствуется сгущение красок, если учесть, что Штейнгель был декабристом. Вряд ли грубость старших над младшими была в корпусе самоцелью, скорее всего, это делалось в духе исправления ленивых и неисполнительных кадет, соответствуя общему направлению воспитания, бытовавшему в то время.

Забегая вперед, отмечу, что «в 1802 году было приказано Морскому кадетскому корпусу именоваться без прибавления слова “шляхетский”».

Надо сказать, что порядок в ротах часто зависел не от

командиров, а от старших гардемаринов. Так, в работе Г. И. Зуева «Историческая хроника Морского корпуса. 1701–1925 гг.» говорится, что «в числе спорных пунктов корпусной этики, как правило, выдвигались их претензии распоряжаться не только кадетами, но и старшими гардемаринами. Эти споры обычно решались рукопашным боем, который происходил в корпусном дворе. Дрались стенка на стенку. Корпусные поэты слагали по этому поводу оды и поэмы, прославлявшие «рыцарские поединки». Некоторые даже считали, что подобные суровые условия корпусной жизни воспитывали умение постоять за себя, за свое достоинство, спайку в решении общих задач».

В Морском корпусе кадеты с презрением относились к тем, кто пренебрегал долгом товарищества. Абсолютно недопустимым считалось фискальство – жалобы и доносы воспитателям. Офицер Морского корпуса Н. Бестужев давал такой совет своему брату, идущему в первое плавание: «Не давай себя в обиду, если под силу – бей сам и отнюдь не смей мне жаловаться на обидчика».

Кадета Егора Развозова дисциплина не тяготила. Он принимал все как должное. К придирам старших гардемарин относился спокойно, сносил их стоически, не озлобляясь. Сам Егор, став гардемаринком, никогда не помыкал младшими, часто заступался за них, не давая издеваться другим. Егор был смелым парнем. Он интуитивно чувствовал, что море любит тех, кто за себя может постоять и за товарища.

Постоишь за товарища – и он тебя выручит, когда трудный час придет.

Учеба в Морском корпусе Егору Развозову давалась легко. Учился он всегда похвально. Кадет Развозов отличался от сверстников пытливостью и настойчивостью в постижении морского дела. Он уже знал, что паруса бывают прямыми и косыми – фоки, гроты, марсели, брамсели, крьюсели, кливера, стаксели; знал, что первая мачта на корабле называется фок-мачта, затем – грот-мачта, третья – бизань-мачта. На занятиях, изучая устройство паруса, Егор знал, что шкаторина – это кромка паруса, знал, где у паруса нашиты риф-банты и гордень-боуты, что ликтрос – это канат, которым оканачиваются паруса. Егор уж не путал фок с фор-марселем, рангоут с такелажем, фалы с брасами и шкотами. Помнил наизусть названия всех парусов и реев.

Егорка Развозов с интересом слушал преподавателя Морского корпуса: «С древнейших времен люди изобретали средства преодоления водных пространств: деревянные плоты, лодки-долбленки, папирусные лодки. В древности известными мореходами были жители острова Крит. Они первыми на своих судах применили киль и шпангоуты. Финикийцы, древние греки, римляне и карфагеняне совершенствовали мореходные качества своих судов.

В VIII–IX веках появился латинский треугольный парус, позволивший мореходам маневрировать против ветра. Прошли века, и трехмачтовые каравеллы Колумба пересекли Ат-

лантический океан, открыв Америку. И вот теперь – фрегаты, корветы, бриги...»

После ему снились стройные белопарусные корабли, летящие по волнам, кренясь при свежем ветре, разрезая волны своими форштевнями...

На морской практике на Балтике Егор Развозов первый раз поднялся на вершину мачты. Кадеты сгрудились у фок-мачты, когда прозвучала команда боцмана:

– Развозов, на салинг – марш!

Егор вздрогнул, поднял голову и взглянул вверх на салинг – площадку в виде рамы у топа стены. Проворно подошел к вантам, закрепленным у борта, и быстро полез по ним на марс. Постояв там секунду и переведя дух, полез по следующим вантам, закрепленным уже на марсе, и стремительно взлетел на салинг.

Он посмотрел вниз. От высоты чуть кружилась голова. Фигуры боцмана и друзей кадет внизу, на палубе были совсем маленькими... Егор, держась рукой за вантину, перевел взгляд вдаль. Перед ним до самого горизонта простиралась морская ширь. Вдали, сливаясь с морем, толпились белые облака... Солнце сияло вовсю. В душе Егора теснились восторг и радость! Он преодолел себя! Он здесь – на вершине мачты, на головокружительной высоте!

– Развозов, вниз! – Скомандовал боцман.

На той первой морской практике Егор Развозов понял, что не укачивается, даже на крутой волне. Хотя среди его

друзей кадет многих укачивало «в лежку». За время практических плаваний Егор овладел многими необходимыми моряку знаниями: обучился прокладывать курс, пользоваться секстантом и астролябией, стоять на руле, ловить переменчивый ветер, следить за оттенками моря. Особенно сложным было понять взаимодействие между парусной командой и рулевым. И тот и другие зависели от ветра, его силы, направления и постоянства.

Несмотря на суровое воспитание кадетов и гардемарин, Егор Развозов рано впитал в себя понятие «честь». Честь нельзя сыграть, симитировать. Честь – качество наследственное, которое складывается деяниями нескольких поколений. В России понятие чести по смыслу всегда было ближе к понятию «правда». Правда, которая утверждается жертвой собственной жизни. У русских честь в душе!

За все годы службы Развозов пальцем не тронул ни одного матроса, запретив заниматься рукоприкладством на своих кораблях и другим офицерам.

Как вспоминала в 1932 году Мария Владимировна Гетнер, в девичестве Развозова, род Развозовых находился на военной службе с середины XVI века... Несколько поколений Развозовых с честью, верой и правдой служили России.

Вся последующая служба и жизнь Егора Федоровича Развозова – яркое тому свидетельство и подтверждение.

Быстро летели корпусные годы...

В 1782 году февраля 18-го числа определен в Морской

кадетский корпус в кадеты. В 1784 послан был в компанию на корабле Мечеслав и прибыл обратно в Кронштадт в кадетский корпус, а в 1785 послан в компанию на фрегате Александр и прибыл обратно в Морской корпус, в 1786 году по получению звания мичмана определен в Гребной флот и определен в 1-ю дивизию.

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 7. Д. 52. Л. 164)

Навсегда запомнил Егор Федорович свой выпуск 20 апреля 1786 года, как навсегда запомнил Клятвенное обещание, под которым поставил собственноручную подпись:

«Аз нижеименованный обещаюся и клянуся всемогущим Богом, пред святым Его Евангелием в том, что хочу и должен Ея Императорскому Величеству Императрице ЕКАТЕРИНЕ АЛЕКСЕЕВНЕ Самодержице Всероссийской, и Ея Императорского Величества любезному сыну Государю Цесаревичу и Великому Князю ПАВЛУ ПЕТРОВИЧУ, законному всероссийского престола Наследнику, верно и нелицемерно служить и во всем повиноваться, не щадя живота своего до последней капли крови... и для своей корысти, свойства дружбы, ни вражды противного должности своей и присяге не поступать, и таким образом себя вести и поступать, как доброму и верному Ее Императорского Величества рабу и подданному благопристойно есть и надлежит, и как я перед Богом и судом Его страшным в том всегда ответ дать могу, как сущно мне Господь Бог душевно и телесно да поможет.

В заключении же сей моей клятвы целую слова и крест

Спасителя моего. Аминь».

(РГА ВМФ Ф. 432. Оп. 1. Д. 249. Л. 99)

На плацу Морского корпуса в строю под знаменами весь состав, включая младшие роты. Офицеры при орденах и шпагах. Директор корпуса Голенищев-Кутузов зычно произнес: «Господа гардемарины производятся высочайшим указом в мичманы и направляются по кораблям...» Ответом на речь адмирала было дружное «Ура!». Так Егорка – Егор Федорович Развозов – стал офицером. Быть офицером в девятнадцать лет – здорово!

Мальчишка, но на поясе шпага.

О самом Егоре Федоровиче Развозове и его службе я узнал из «Послужного списка ... за 1797 год», хранящемся в Российском Государственном архиве ВМФ.

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

команды корабля Всеволод
флота лейтенанта Егора Развозова
за 1797 год

Какой дивизии и эскадры: Третьей дивизии, Первой эскадры.

Какого корабля: корабля Всеволод.

Чин: флота лейтенант Егор Федоров сын Развозов.

Сколько отроду лет: 30.

Каких чинов, каких наций и закона, много ли имеет мужского пола душ: из дворян

Российской нации и закона, мужского пола за собой имеет

душ 16.

Время вступления в службу: год 1782.

Какими чинами и когда проходил: в кадеты – 1782 год, в гардемарины – 1784 год, от гардемарин в капралы – 1785 мая 1, в мичмана – 1786 мая 1, в лейтенанты – 1788 мая 1.

Грамоте, считать и писать умеет ли или другие какие науки знает: грамотен,

читать и писать умею и что надлежит морскому офицеру знаю.

Во время продолжения службы когда и где в компании на море был, на каких кораблях:

в 1787 назначен в экспедицию на судне Смелый из гребного флота,

в 1788 определен на фрегат Подрожеслав, был в крейсерстве, взяли в плен судно,

в 1795 на корабле Елена назначен был в Англию под флагом вице-адмирала Ханькова,

в 1796 направлен на корабль Ретвизан, был в разные времена в крейсерстве под флагом английского вице-адмирала Мегрейда. В сентябре получил повеление чтобы идти в Россию на соединение с эскадрой вице-адмирала Ханькова. На Кронштадтском рейде 6 октября 1796 втянулись в гавань, где зазимовали.

В 1797 года марта 7 по предписанию Адмиралтейств-Коллегии командирован к городу Архангельску на корабль Всеволод, где ныне и нахожусь.

Сколько, когда и за какие вины имеет штраф: не бывал.

Подпись: Лейтенант Егор Развозов.

И ниже:

Мнение командования, кто аттестовал: «Поведения весь-ма хорошего, в должности своей исправен» капитан-лейтенант Карл Кригер.

«С мнением капитан-лейтенанта Кригера «СОГЛАСЕН» Григорий Козлянинов».

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 7. Д. 52. Л. 164–167)

Когда из архивных глубин было извлечено и передано мне толстенное Дело № 52 с Послужными списками офицеров Екатерининского времени, первое, что бросилось в глаза: листы желтые, хрустящие, какие-то пергаментные, чернила светло-коричневые – выгоревшие. Этим документам более двести двадцать лет! Осторожно листаю, подложив под обложку специальную подушечку, чтобы не переламывались листы. Нахожу Послужной список лейтенанта Егора Развозова.

Волнение охватило меня, когда я увидел личную подпись – Лейтенант Егор Развозов.

Я всматриваюсь в почерк человека, жившего более двухсот лет назад, боевую службу и жизнь которого я хочу вывести из тени исторического забвения. Подпись размашистая, буквы «Р» в подписи с длинными отогнутыми вниз, в левую сторону «хвостами», говорящие о энергичности и целеустремленности человека...

Скупые строки «Послужного списка...» Е. Ф. Развозова: «...в 1787 назначен в экспедицию на судне Смелый из гребного флота» приоткрывают малоизвестную страницу истории российского флота – подготовку к первой кругосветной экспедиции, к участию в которой был отобран мичман Развозов.

Историческая справка

В декабре 1786 года императрица Екатерина II задумала экспедицию вокруг света, начальником которой был назначен 29-летний капитан I ранга Г. И. Муловский.

В задачи экспедиции входили: закрепление за Россией владений в Тихом океане, основание русской крепости на Южных Курилах, заведение торговли с Японией, утверждение российского права на земли, открытые русскими мореплавателями в Тихом океане, путем установки чугунных гербов и медалей с изображением императрицы, составление карт Приморья, Сахалина... В эскадру кругосветной экспедиции были включены пять судов: флагманское судно «Колмагор» под командованием капитана I ранга Г. И. Муловского, «Соловки» под командованием капитана II ранга А.М. Кириевского, «Сокол» – капитан-лейтенант Е.К. фон Сиверс, «Турухан» – капитан-лейтенант Д. С. Трубецкой и транспортное судно «Смелый». На «Смелый» и был назначен молодой мичман Е. Ф. Развозов.

Научная часть экспедиции была поручена академику П.С. Палласу. В ученый отряд экспедиции вошли астроном Уильям Бейли, естествоиспытатель Георг Форстер, ботаник Соммеринг и четыре живописца. Для «ведения обстоятельного путешественного чистым штилем журнала» был приглашен секретарь Степанов.

Экспедиция готовилась особо тщательно. Экипажи судов и офицеры были собраны в Кронштадте. Корабли были подняты на стапели и работа на них кипела до темна.

На флагманском судне был оборудован лазарет на сорок коек с ученым лекарем, на другие суда были определены подлекари.

Корабли были отлично вооружены и загружены продуктами: квашеной капустой, соленым щавелем (по двести пудов на каждое судно), по двадцать пудов сушеного хрена, по двадцать пять пудов лука и чеснока. Из Архангельска было доставлено по особому заказу триста пудов морошки, заготовлено тридцать бочек сахарной патоки, более тысячи ведер сбитня, 888 ведер сдвоенного пива. Мясо, масло, уксус и сыр планировали закупить в Англии. Кроме двойной мундирной амуниции, нижним чинам и служителям полагались «по двенадцати рубях и по десять пар чулок (восемь шерстяных и две нитяных)».

Офицерам эскадры, а в экспедицию отбирались лучшие из лучших, Адмиралтейств-коллегия гарантировала производство в следующий чин и двойное жалованье на время плавания.

Екатерина II лично определила порядок награждения начальника экспедиции капитана I ранга Г. И. Муловского:

«...когда пройдет он Канарские острова, да объявит себе чин бригадира; достигши мыса Доброй Надежды, возложить ему на себя орден Св. Владимира 3-го класса; когда дойдет

до Японии, то и получит уж чин генерал-майора».

В Англии русским министром-послом были заказаны лоцманы, ожидавшие эскадру в Копенгагене. 4 октября 1787 года суда кругосветной экспедиции Муловского в полной готовности к отплытию, выстроились на Кронштадтском рейде. Но срочная депеша из Константинополя о начале войны с Турцией перечеркнула все планы. Последовало высочайшее повеление Екатерины:

«Приготовляемую в дальнейшее путешествие под командою флота капитана Муловского экспедицию, по настоящим обстоятельствам отложить, и как офицеров, матросов и прочих людей, для сей эскадры назначенных, так и суда и разные припасы для нее заготовленные, обратить в число той части флота нашего, которая по указу нашему от 20 числа нынешнего месяца Адмиралтейств-коллегии данному, в Средиземное море оправлена долженствует».

Но и в Средиземное море эскадра не ушла. Пользуясь тем, что Турция объявила войну России, шведский король Густав III предъявил в июле 1788 года русскому правительству ультиматум: возвратить Швеции территории Финляндии и Карелии, отошедшие к России по Ништадтскому и Абоскому договорам, разоружить Балтийский флот, прекратить войну против Турции и вернуть ей Крым. Императрица Екатерина II назвала этот ультиматум «образцом... горячечного бреда». Началась война со Швецией. Корабли остались на Балтике.

Если бы этой кругосветной экспедиции суждено было состояться, то в наше время перед Россией не стоял бы вопрос о принадлежности Южных Курил, на семьдесят лет раньше Россия могла бы начать освоение Приамурья, Приморья, Сахалина, иначе могла бы сложиться судьба Русской Америки.

Но история не знает сослагательного наклонения! О кругосветном плавании было забыто на целое десятилетие.

Так, по стечению политических и военных обстоятельств, мичман Е. Ф. Развозов не стал участником кругосветной экспедиции, а продолжил служить на Балтике, где был назначен на фрегат «Подрожеслав».

Скупые строки «Послужного списка...»: «...в 1788 определен на фрегат Подрожеслав, был в крейсерстве, взяли в плен судно».

Сколько за этими простыми словами отваги, мужества, воинской удачи...

Фрегатом «Подрожеслав» в 1788 году командовал капитан-лейтенант Ф. Я. Ломен – опытный офицер, плававший волонтером у берегов Вест-Индии, ходивший на корабле «Святослав» в Ливорно, награжденный орденом Святого Георгия 4-й степени за восемнадцать кампаний. У такого командира было чему поучиться.

Мичман Развозов стремился в каждом поручении достичь наилучшего результата, проникаясь чувством долга и ответственности за порученное дело. Его смелость, расторопность и распорядительность не остались без внимания начальства,

и 1 мая 1788 года Е. Ф. Развозова произвели в чин лейтенанта.

На фрегате «Подрожеслав» лейтенант Развозов принял участие в сражении со шведским флотом у острова Гогланд. Фрегат «Подрожеслав» находился за линией наших линейных кораблей вместе с шестью другими фрегатами. Бой длился до наступления ночи. Шведская эскадра была обращена в бегство.

Свое боевое крещение Егор Федорович Развозов получил на Балтике в войне со Швецией.

После Гогландского сражения, в котором три корабля – «Память Евстафия», «Иоанн Богослов» и «Дерись» – не выполнили своевременно приказание флагмана сомкнуть строй и вновь атаковать шведов, адмирал Грейг их командиров отдал под суд, заменив другими офицерами. Командир «Подрожеслава» капитан-лейтенант Ф. Я. Ломен был переведен на корабль «Дерись», а вместо него командовать «Подрожеславом» назначили капитан-лейтенанта К. И. Гревенса.

В штормовом сентябре 1788 года «Подрожеслав», крейсируя на меридиане Паркалаут, с целью пресечения подвоза провианта к Свеаборгу, где укрылся шведский флот, обнаружил купеческий бриг. Подойдя к бригу по корме на четверть кабельтова, фрегат лег в дрейф. Старший офицер фрегата на борту «купца» выяснил, что груз идет из Швеции и предназначен для военных кораблей, в связи с чем купеческое суд-

но вместе с грузом в качестве приза было взято в плен.

За время службы Развозова на «Подрожеславе» на фрегате сменилось несколько командиров. Так, с 16 мая 1790 года по 1792 год фрегатом командовал капитан-лейтенант С.И. Кашинцов, затем в 1792 году – капитан И.К. Певцов, а в 1793 году – А.Н. Нелединский.

На линейном корабле «Подрожеслав» лейтенант Развозов воевал со шведами и в Эландском сражении в 1789 году, и в Ревельском и Выборгском сражениях в 1790 году.

Аттестация за 1797 год на лейтенанта Е. Ф. Развозова немногословная, даже скупая:

«Поведение весьма хорошего, в должности своей исправен»,

но отражает главное – все, кто знал Развозова, отзывались о нем как об отличном морском офицере, храбром, строгом, справедливом и подчиненными уважаемом...

В «Послужном списке...» Е. Ф. Развозова есть такая фраза: «...из дворян Российской нации и закона, мужского пола за собой имеет душ 16», которая требует пояснения.

«Соборное уложение» 1649 года не преследовало целью сделать крестьян рабами, оно запрещало переходить в другие сословия и покидать поместье, к которому они приписаны. Но приписали крестьян не к владельцу, а к земле. Помещик пользовался лишь частью труда крепостного (барщина и оброк), а не распоряжался его личностью. Кроме того, далеко не все крестьяне принадлежали помещикам. В 1796 го-

ду таких было порядка пятьдесят три процента. Остальные были государственными. Они тоже считались крепостными и не могли переходить в другие сословия, но при этом были лично свободными, обладали собственностью, сами выступали свидетелями в судах. Все их обязанности сводились к выплате тягла.

Екатерина II приказывала чиновникам пресекать самоуправство и произвол помещиков, в особых случаях доводя дело до суда. С 1834 по 1845 год по этому поводу правительство привлекло к суду 2838 дворян и осудило 630. Помещики обязаны были предоставлять крестьянам инвентарь и зерно для посева, а в неурожайные годы – брать их на содержание.

Конечно, многое тогда в России подвергалось критике со стороны европейских и российских вольнодумцев. И дорог нет, и чиновники воруют, и о парламенте не слыхивали, да вдобавок – крепостное право. Крестьян сравнивали с рабами на плантациях. Кстати, в России крестьян освободили в 1861 году с землей, в отличие от Европы, где крестьян освободили без земли, а в Америке рабство отменили вообще только в 1865 году.

Офицерский путь Е. Ф. Развозова в основных чертах прослеживается и в «Общем Морском списке», часть IV, «Царствование Екатерины II», изданном в Санкт-Петербурге в 1890 году. К сожалению, сведения о службе офицера корабельного флота Развозова неполны и носят отрывочный ха-

ракти. Хотя отдельные для каждого лица послужные списки начали вводиться с первых годов царствования Екатерины II, но велись они весьма неаккуратно, и, кроме того, многие были утрачены. Продолжаю работать в Российском Государственном архиве ВМФ по поиску документов о Е. Ф. Развозове.

Служба Е. Ф. Развозова по данным «Общего Морского списка»:

1786 г. апреля 20. Произведен в Мичмана.

1788 г. мая 1. Произведен в Лейтенанты. На фрегате «Полночь» участвовал в Гогландском сражении.

1789 г. На том же фрегате был в крейсерстве с флотом в Балтийском море и участвовал в Эландском сражении.

1790 г. На том же фрегате участвовал в Ревельском и Выборгском сражениях.

1791–1795 гг. Ежегодно плавал в Балтийском море.

1795 и 1796 гг. На корабле «Св. Елена», в эскадре вице-адмирала Петра Ивановича Ханькова, перешел от Кронштадта к берегам Англии и по соединении с английской эскадрой крейсировал на корабле «Ретвизан» в Немецком море у о. Тексел.

Командирован в Архангельск.

В 1797 году по предписанию Адмиралтейств-коллегии лейтенант Е. Ф. Развозов был командирован в далекий северный город Архангельск, где на Соломбальской верфи строился корабль «Всеволод». Архангельск встретил прон-

зительным ветром и мокрым снегом. Лейтенант Развозов снял в Соломбале квартирку недалеко от верфи. Дни слагались в недели, недели – в месяцы... Весной 1798 года корабль «Всеволод» был освящен и спущен на воду. На плаву его довооружили, команду пополнили матросами из Архангельского флотского экипажа. Сделав несколько пробных выходов, корабль «Всеволод» вышел за бар, а затем, вступив под паруса, взял курс к берегам Англии.

В Белом море тихие переменные ветра перемежались крепкими северными шквалами. На переходе много занимались доделками, играли учения и парусные и артиллерийские.

Экипаж «Всеволода» сколачивался непросто. Боцманский линек – конец тонкого пенькового троса, которым боцмана на военных парусниках наказывали провинившихся матросов, частенько прохаживался по спинам нерадивых. Недаром говорится, «тяжело в учении – легко в бою».

Экипажу приходилось постоянно обкуривать огнем трюмы, чтобы выгнать из низовсырость еще мокрого дерева.

В 1798 году «Всеволод» в эскадре вице-адмирала Е.Е. Тета перешел из Архангельска к берегам Англии и много крейсировал с английской эскадрой в Немецком море...

И еще из «Общего Морского списка»:

1798–1800 гг. На корабле «Всеволод», в эскадре вице-адмирала Егор Егоровича Тета, перешел из Архангельска к берегам Англии, крейсировал с английской эскадрой в Немец-

ком море и участвовал при десантной высадке на голландский берег, за что награжден орденом Св. Анны 3 степени.

Россия вступила в войну с Францией. К берегам Голландии отправились корабли Балтийского флота. Наиболее крупной операцией балтийцев стала высадка десанта на голландское побережье. Глубоко сидящие корабли не могли из-за мелей подойти близко к берегу, поэтому десант высаживался на шлюпках. Шлюпки с трудом преодолевали большой накат, но высадка, несмотря на сильное противодействие французов, прошла успешно.

Участвовавший при десантной высадке лейтенант Е. Ф. Развозов за проявленную при этом личную храбрость был награжден орденом Святой Анны 3-й степени.

Историческая справка

Орден Святой Анны вошел в систему наград Российской империи в XVIII столетии. В 1815 году орден был разделен на четыре степени, при этом Аннинское оружие стало 4-й степенью. В 1829 году для более явного отличия Аннинского оружия от обычного на эфесе стала добавляться надпись «За храбрость», а обычный темляк заменен орденским темляком цветов ордена Святой Анны. Орден Святой Анны 3-й степени давался исключительно за личные боевые подвиги.

И далее из «Общего Морского списка»:

1799 г. ноября 28. Произведен в капитан-лейтенанты.
1803 г. Командовал катером «Меркурий» в Балтийском море. За 18 морских кампаний награжден орденом Св. Георгия 4 класса.

Пережив за восемнадцать лет корабельной службы немало тягот и лишений, Е. Ф. Развозов проникся глубоким убеждением, что именно с безукоризненным выполнением своих офицерских обязанностей связана не только служебная, но и его личная честь.

Из «Общего Морского списка»:

1804 г. Командовал тем же катером при Кронштадтском порте.

1805 г. На фрегате «Кильдюин», в эскадре вице-адмирала Сенявина Дмитрия Николаевича, сделал переход из Крон-

штадта к Корфу.

1806 г. Командовал фрегатом «Венус» в Адриатическом море.

Как видно из «Общего Морского списка», удивительные совпадения происходят порой в жизни. В 1799 году Е. Ф. Развозов назначается командиром катера (брига. – А.Л.) «Меркурий», который под командованием Кроуна пленил в свое время шведский фрегат «Venus», а затем, в 1806 году, Развозов командует этим фрегатом, ставшим русским «Венусом».

Сведения «Общего Морского списка» подтверждает «Послужной список...» уже за 1810 год.

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

командира тридцать седьмого корабельного экипажа
капитана 2-го ранга Развозова
сентябрь 2-го дня 1810 года

Какими чинами и когда проходил: ... в лейтенанты – 1788 май, в капитан-лейтенанты 1799 ноябрь, в капитаны 2-го ранга 1809.

Какого происхождения, исповедания. Женат или холост. Имя жены и детей: Из российских дворян. Греческого вероисповедания. Холост.

Сколько отроду лет: 44.

Сколько душ крестьян мужеского пола имеет и в каком месте: Тверского наместничества Осташевского уезда, имею 16 душ.

Во время продолжения службы когда и где в компании на море был, на каких кораблях:

На катере Меркурий – командующий.

На фрегате Кильдюин – командующий.

На фрегате Венус – командующий. Под командованием вице-адмирала Сенявина.

Капитан 2-го ранга Развозов

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 1. Д. 90. Л. 176–168)

Именно годы службы капитан-лейтенанта Егора Федоровича Развозова командиром фрегата «Венус» легли в основу этой книги, повествующей о людях и событиях на эскадре вице-адмирала Д. Н. Сенявина в Средиземном море во время военных действий с Францией и войны с Турцией.

Вот мы, уважаемый читатель, снова вернулись в Средиземное море в декабрь 1806 года.

Из «Общего Морского списка» следует, что в 1807 году капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов «1807 г. Командуя тем же фрегатом, крейсировал в Архипелаге и участвовал при осаде Тенедоса и в сражениях с турецким флотом при Дарданеллах и Афонской горе...»

Русских моряков ждали впереди месяцы боевой страды, походы и крейсерства...

Наступил Новый 1807 год.

Этот Новый год экипаж фрегата «Венус» встретил в Палермо. Матросов на берег спускали партиями, в несколько очередей. Уволенные на берег моряки разбрелись по та-

вернам и портовым трактирам, где пили дешевое вино, по-русски отмечая праздник. 5 января жизнь экипажа омрачилась трагическим происшествием. Во время увольнения в город был ограблен и убит матрос второй статьи Иван Григорьев. В рапорте командира капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова об этом трагическом происшествии написано следующее:

«Матрос 2-й статьи Иван Григорьев 27 лет, из крестьян Нижегородской губернии, Балахновского округа, холост, грамоте не умеет.

Умер на фрегате в лазарете генваря 5-го дня от поколотия в городе Палерме итальянцем при отнимании покраденного у него оным итальянцем с серебряными деньгами облатка (платка. – А.Л.).

Капитан лейтенант Развозов»

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 13)

Власти города были извещены о случившемся, но дожидаться расследования времени не было. Предстоял выход в море. Вечером, накануне входа, гребные суда были подняты на борт, а на следующий день фрегат оставил Палермо, взяв курс на Мессину. День был ясный и прохладный, ветер ровный, море спокойно. В полдень получили попутный ветер и поставили все паруса. У кафель-нагельных планок закончилась поспешная горячая работа матросских рук. Паруса привели к ветру. Но условия плавания менялись каждые несколько часов. К вечеру поднялся сильный ветер.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«... в 3/4 1-го часа от нашествия ветра и от сильного шквала у грота по нижней шкаторине лопнул ликтрос, который и разорвало. Для чего оной отвязали и вместо онаго привязали другой».

Ход у фрегата был добрый – всю ночь держали по 10 узлов. Корабль шел вдоль берега.

7 января благополучно прошли Сциллу и Харибду и бросили якорь в Мессине.

«... пришед мы на Мессинский рейд на глубине 30 сажень грунт ил и убрав все паруса положили якорь...»

Приняв в Мессине от консула свинец и бумагу для патронов, 11 января капитан-лейтенант Развозов приказал штурману проложить курс на остров Корфу.

Ранним утром 13 января 1807 года матрос с салинга заметил впереди остров. Это был Корфу. С сильным северо-западным ветром приблизились к южному проливу Корфу. На мостике офицеры уже готовились часа через два увидеть своих знакомых в Корфу, но, как говорится, «в море ничего нельзя загадывать наперед». На заходе солнца черные облака закрыли небо. Сильный порывистый ветер буквально рвал паруса. Фрегат сильно качало. Неожиданно сильный шквал от юго-востока налетел на фрегат. Вахтенный лейтенант приказал взять рифы, и вовремя...

К полуночи поднялась буря. На рассвете, лавируя, не удалось войти ни в северный, ни в южный проливы Корфу, и

капитан-лейтенант Развозов дал команду пуститься по ветру в Адриатическое море, проложив курс на Каттаро, ибо именно туда необходимо было доставить порох. Зарываясь в разводья пены, то появляясь, то исчезая среди волн, фрегат устремился вперед.

Очередной день похода клонился к вечеру. Свободные от вахты офицеры «Венуса» коротали время в кают-компани. Лейтенант Насекин и мичман Вердеревский играли в шахматы. Мичман Броневский, уютно расположившись на диване, что-то писал... За переборкой стонал и завывал ветер.

15 января фрегат «Венус» бросил якорь у Капель-Нуово. Шканечный журнал «Венуса»:

«В 15-й день генваря 1807 года... в 5-м часу вошли в бухту Бокко де Каттаро... убрали все паруса, положили якорь, канату отдано 48 сажень».

В бухте Бокко-ди-Каттаро простояли две недели.

«В 23-й день генваря 1807 года стоя фертоинг в бухте Бокко де Каттаро ... ветер умеренный, облачно... воды во фрегате 15 дюйм. В 8 часов рапортом по команде благополучно, больных нижних чинов служителей 6 человек».

«В 28-й день генваря 1807 года... маловетренно... в 5 часов подняли с воды фрегатский барказ... по приказанию командующего отдали марсея и крьюсели и брамсели... Фрегат стал сниматься с якоря...»

В конце января 1807 года фрегат «Венус» с военными транспортами «Диомид» и «Херсон» и двумя призовыми су-

дами оставили Кастель-Нуово.

«В 29-й день генваря... Маловетрие, облачно. Транспорт Херсон, два призовых судна и транспорт Диомид в начале 7-го часа вышед мы из Бокко де Каттарской бухты. В 8 часов для показания своего места от нас сожжен был фальшвеер, выпалено из пушки...»

Ветры были тихие и противные, но 30 января ветер стал попутным. Этот устойчивый северо-западный ветер принес «Венус» к обжитому русскими острову Корфу, где в середине следующего дня фрегат и суда конвоя бросили якорь. После того как фрегат стал на якорь, капитан-лейтенант Развозов приказал спустить шестивесельный ял и убыл в штаб эскадры.

Вернулся он, когда на фрегате вечерняя вахта сменилась первой ночной.

По прибытию в Корфу капитан-лейтенант Развозов в том числе доложил рапортом контр-адмиралу С.Я. Грейгу о случаях гибели служителей в этом плавании.

К: фр. Венус Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу

О представлении по форме описания умерших сего фрегата Флота капитан-лейтенанта и

служителям выключенных из кавалера Развозова списков и табелей.

Февраля 3-го дня 1807 года

РАПОРТ

По отданному от господина вице-адмирала и кавалера Дмитрия Николаевича Сенявина минувшего генваря 26-го числа приказы, умершие порученного мне фрегата разными случаями штурманский помощник один и матрозы два, всего три человека из списков и табелей выключены, о которых по форме писано вашему превосходительству.

При сем имею часть представить.

Капитан-лейтенант Развозов

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 11)

Вместе с рапортом Е. Ф. Развозов передал «Месячный табель» команды фрегата «Венус» за январь 1807 года. Этот документ, сохранившийся в архиве, дает представление об экипаже, о корабельных должностях, о реальном и потребном количестве личного состава находящегося в подчинении у капитана фрегата.

Месячный табель

№ 272 команды фрегата «Венус» состоящих в оном

Февраля всех чинов служителей за минувший генварь месяца.

2-го дня 1807 г.

Флотских чинов По штату По списку Флотских чинов По штату По списку

Капитан 1 Юнгов старших 36 36

Капитан-лейтенант 1 1 Юнгов младших 8 8

Лейтенантов 3 4 Тимерманов старших 1 1
Мичманов 4 4 Десятников 1 —
Гардемарин 9 11 Плотников 3 7
Писарей — 1 Конопатчиков 3 3
Штурманов 1 1 Кухаров 1 1 Штурманских помощников 2
3 Кузнецов — —
Штурманских учеников 3 1 Парусных мастеров — —
Шкиперов 1 — Парусных подмастерьев 1 1
Шкиперских помощников 1 1 Парусников 1 2
Боцманов 2 2 Комиссаров 1 1
Квартирмейстеров 9 9 Баталеров 1 1
Матрозов 179 161 Поваров 1 1
Лекарей старших 1 — Фельдшеров 1 1
Капитан-лейтенант Развозов
(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 18)

Фрегат стоял на якоре в бухте Корфу. С палубы хорошо был виден сам город, раскинувшийся по берегу бухты. По вечерам в его домах загорались огни, в темном небе всплывала луна, постепенно в темноте ночи проявлялись крупные южные звезды.

Матросы на баке затыгивали родные, милые русскому сердцу напевы, навеявая грусть по оставленным на далеком русском берегу женам и подругам. Офицер корабля «Рафаил» мичман Панафидин писал о Корфу того времени: «Корфа представляет почти русский город: большая часть жителей понимает русский язык, а молодые уже говорят по-рус-

ски. Крепость содержится в отличном порядке. Адмиралтейство, находящееся в заливе Гуве, в близком расстоянии от города, может делать пособие поврежденным кораблям... Театр в сравнении с прочими итальянскими театрами далеко хуже, но вы здесь найдете оперы, балеты...»

Офицер «Венуса» мичман Броневский вспоминал: «Корфа справедливо почиталась столицей наших приобретений в Средиземном море. Она походила более на русскую колонию, нежели на греческий город; везде видишь и встречаешь русских. Жители привыкли к нашим обычаям; многие научились говорить по-русски и петь русские песни. В Корфу мы отдыхали...»

Не только отдыхали, но и ремонтировались.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 5-й день генваря 1807 года... при фрегате работа происходила крюс-стенгу из адмиралтейства прибуксировали на фрегат и талями подняли...»

В начале февраля 1807 года основные силы Российского флота в Средиземном море – восемь линейных кораблей, фрегат и вспомогательное судно с десантом в два батальона Козловского полка 950 солдат, артиллеристов тридцать шесть человек и легионом албанских легких стрелков (270 человек) под командованием вице-адмирала Д. Н. Сенявина, оставив Корфу, перешли из Адриатического моря в Эгейское море к Дарданеллам.

В Корфу остались один корабль, фрегат и легкие суда, ко-

которые должны был оборонять Ионические острова и не допустить высадку вражеского десанта.

В Каттарской бухте были оставлены три корабля, фрегат и несколько легких судов для поддержки сухопутных войск, оборонявших Каттарскую область.

Накануне, 4 февраля, капитан фрегата «Венус» Развозов проверил состояние запасов по артиллерийской, плотницкой и шхиперской части – предстоял поход, боевые действия, когда возможны повреждения рангоута и такелажа. Войдя в плотницкую кладовую в сопровождении корабельного плотника, Развозов увидел заготовленные и уложенные вдоль переборки брусья, доски. У другой стены стояли пахучие бочонки с дегтем и смолой, в ящиках инструмент, топоры, пилы...

– Здесь порядок, – отметил капитан-лейтенант.

По артиллерийской части требовалось пополнение порохов, бумагой патронной, холстом и прочим.

По результатам проверки капитан фрегата Развозов обратился рапортом к контр-адмиралу Грейгу о пополнении артиллерийских припасов перед походом.

О потребном Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу

к артиллерийской

должности припасов от флота капитан лейтенанта и кавалера Развозова

февраль 4 дня

1807 года РАПОРТ

№ 139

Сколько потребно на порученный мне фрегат к артиллерийской

должности нужных припасов и материалов вашему превосходительству

при сем имею честь представить ведомость

Звание вещи количество

Бумаги пищевой десяти четвертей 4

Патронной стоп 2

Масла деревянного фунтов 3

Ниток швальных фунтов 1

Пороху пушечного пудов 100

Свечь сальных пудов 1

Тросов смоленых в 2 $\frac{3}{4}$ дюйма 4

Проволоки железной 1

Холста толстого аршин 20

Капитан лейтенант Развозов

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 21)

Порох и прочее были получены и погружены на борт фрегата, продовольствие загрузили, водой заправились в речке Бенице, что течет в семи верстах от города, и 6 февраля два раза выходили из Каттаро, но за крепким ветром возвращались. Ночью на 7 февраля разразилась гроза. Весь гористый берег был в огне от молний, стрелы которых беспрерывно ударялись в скалы...

Наконец, утром 10 февраля эскадра в составе кораблей «Твердого» флаг вице-адмирала Сенявина, «Ретвизана» флаг контр-адмирала Грейга, «Сильного», «Рафаила», «Мощного», «Скорого», «Селафаила», «Ярослава», фрегата «Венуса» и шлюпа «Шпицберген» вступила под паруса. Дул крепкий попутный ветер.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 10-й день февраля 1807 года... ветер свежий с нахождением шквалов...»

По причине сильного ветра, корабли снимались один за одним и, выходя из Корфу в канал, ложились в дрейф. Когда последний вступил под паруса, на «Твердом» подняли сигнал: «Построиться в походный строй и нести возможные паруса».

– Поставить брамсели! – приказал капитан-лейтенант Развозов, выполняя команду флагмана.

По ходу корабли вытянулись в линию и вышли в открытое море. В море эскадра перестроилась в две колонны. Фрегат «Венус» держался на ветре корабля «Твердого». За сутки ветер несколько раз менял направление. Шли вдоль берегов Греции. Прошли остров Итаку. 11 февраля миновали большой остров Сан-Мавро... и остров Занте.

12 февраля ветер опять стал попутным. На подходе к острову Цериго ветер совсем стих. Штилевали несколько часов у мыса Матапана – южной оконечности Европы. Корабли разнесло течением. Чтобы слух о прибытии нашего флота

в Архипелаг не мог распространиться до Константинополя, вице-адмирал приказал все купеческие суда, шедшие туда, удерживать при эскадре.

На рассвете 13 февраля эскадра находилась по восточную сторону Мореи, полуострова Кандии. Ветер был попутным. На следующий день показались берега Аттики.

После того как эскадра обогнула восточный мыс острова Идро, вице-адмирал Д. Н. Сенявин, флаг которого был на «Твердом», приказал поднять сигнал.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 15-й день февраля 1807 года ... в $\frac{1}{4}$ 6-го часа с адмиральского корабля при пушечном выстреле всей эскадре сделан сигнал лечь в дрейф...»

Затем новый сигнал: «Стать на якорь!» Выполняя приказание флагмана, корабли бросили якорь между островом и материковым берегом.

По прибытию российского флота в Архипелаг вице-адмирал Д. Н. Сенявин выпустил прокламацию, в которой жители Архипелага объявлялись принятыми под особое покровительство Российского императора Александра I. Таким образом, как писал свидетель этих событий, «при появлении (нашего. – А.Л.) флота, Архипелаг сделался достоянием России, и флаг наш не с кровопролитием и смертью, но с радостью и благословением от жителей встречен был».

В ответ на это двадцать греческих корсарских судов, под-

няв Андреевский флаг, присоединились к нашему флоту. Теперь на всем пространстве Средиземноморья от Египта до Венеции развевался русский военно-морской флаг.

21 февраля 1807 года, налившись свежей водой, при попутном маловетрии корабли снялись с якоря и взяли курс к проливу Дарданеллы. Ветер, часто меняя направление, слабел. Команда фрегата выбивалась из сил почти непрерывно брасопя реи, чтобы уловить парусами слабый ветер. Ловить парусами постоянно меняющийся слабый ветер – работа тяжелая и неблагодарная, изнуряющая матросов до крайности, и они еле дотащившись до кубрика, валились в свои подвесные койки совершенно обессилившие. Вахта сменялась вахтой... Опять слышались команда:

– Все наверх!

И опять матросские руки брались за фалы и шкоты...

В ту ночь на фрегате произошло несчастье. Во время постановки на якорь случайно утонул матрос первой статьи Василий Сивков. Как докладывал командующему эскадрой капитан «Венуса» капитан-лейтенант Развозов:

«Утонул на фрегате на челне во время привязывания каната к якорю, по темноте ночи, нечаянно. Февраля 24-го дня 1807 года.

36 лет, из крестьян Петрозаводской губернии Каргопольского уезда, деревни Сифцова. Женат: жена Устинья Никитина дочь, дочь Аксинья 19-ти лет, находятся в деревне.

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 89)

Тогда же, стоя у острова Тенедос, командир «Венуса» подал по команде «Ведомость 44-х пушечного фрегата Венус». Эта «Ведомость...» интересна тем, что не только показывает фактическое число экипажа фрегата по чинам, но и количество провианта, его перечень и величину запасов с расчетом, на какое время его хватит, кроме того, состояние самого фрегата и его корпуса.

Любой фактический документ, тем более двухсотлетней давности, носит отпечаток своего времени и дает читателю возможность погрузиться в то далекое от нас время.

ВЕДОМОСТЬ

44-х пушечного фрегата Венус

капитан-лейтенанта и кавалера Развозова

у острова Тенедос от 24-го февраля 1807-го года.

Флотских Артиллеристов Полковых Всего

По штату положено 280 32 58 370

По списку состоит 298 32 62 392

Больных: на берегу

трудных 5 – 1

легких 2 – 1 9

Офицеров 11 2 1 14

Гардемарин 11 – – 11

Унтер-офицеров 24 4 2 30

Матросов

Рулевых 8

Марсовых 38

1-й статьи 30 10

2-й статьи 118 15

Юнги

Старшие 36

Младшие 7 1

Мастеровые 15

Денщиков и слуг 5

Провианта Количество На сколько времени

Вина горячего 370 ведер по 11 мая

красного 550 ведер по 8 мая

Уксусу не имеется

Гороху 286 пуд 14 фунта по 26 апреля

Круп 331 пуд 6 фунта по 11 апреля

Мяса 116 пуд 32 фунта по 10 мая

Масла не имеется

Сухарей 1952 пуд 28 фунтов 36 золотника по 25 апреля

Соли не имеется

Дров по 27 июля

Число бочек воды, на сколько времени

Имеется с пресной водой бочек больших – 29, средних –

78, малых – 1, всего 121 на 29 дней

О корабле

Начало употребления на службу – в 1804 году августа 1-

го дня.

Когда чищен, обшит медью или деревом – обшит медью

в 1804 году.

Состояние его теперь – в членах опасности не имеет. Пребывает на фрегате воды на якорной стоянке – 2 дюйма в сутки, в море под парусами при крепком ветре – 10 дюймов.

Капитан-лейтенант Развозов

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 82)

Да, да, не удивляйтесь фразе в «Ведомости...» «денщиков и слуг». Офицеры в то время могли иметь слуг на корабле, если им позволяли их финансовые возможности.

Еще в начале января 1807 года был утвержден, разработанный управляющим Морским министерством П.В. Чичаговым, план войны с Турцией, по которому планировалось высадка десанта Черноморского флота в Босфоре, прорыв Средиземноморской эскадры совместно с английскими кораблями сквозь Дарданеллы и отвлечение сил противника от Константинополя действиями Дунайской армии. Но Босфорская операция была отменена еще на стадии планирования из-за неготовности количественно корабельного состава Черноморского флота.

Английская эскадра адмирала Дукворта, без согласования с нашим командованием, пыталась прорваться в Дарданеллы, но понесла большие потери от огня турецких фортов, вернулась в Эгейское море.

Вахтенный офицер корабля «Ретвизан» мичман П. И. Панафидин в своих «Письмах морского офицера» писал об этих событиях следующее: «У самого Дарданелльского пролива стали на якорь подле английской эскадры, стоящей в

числе 8 кораблей под командою вице-адмирала Дукворта. Англичане уже прорвались обратно сквозь Дарданеллы со значительною потерей... Дукворт плавал в Мраморном море, а они (турки. – А.Л.) укрепили Дарданелльские крепости так ужасно, что англичане, проходя обратно в Архипелаг, потерпели большую потерю в людях. Корабли их были пробиты ужасной величины мраморными ядрами. Мачты на двух кораблях едва удержались от падения, – так губительны были выстрелы огромных пушек, лежащих на платформах, а не на станках и стреляющих почти по горизонту воды... Адмирал наш убеждал возобновить снова, прорыв, но никакие убеждения не заставили согласиться Дукворта».

Действительно, вице-адмирал Сенявин предложил адмиралу Дукворту повторить совместными усилиями вторжение в проливы, но получил отказ. Английские корабли ушли на Мальту.

Как пишет историк Г. Гребенщикова в работе «Россия и Турция: двенадцать невыученных уроков»: «28 февраля 1807 года на флагманском корабле Сенявина “Твердом” состоялся военный совет: флагманы и капитан приняли решение эскадрой не рисковать, от прорыва к Константинополю отказаться, занять остров Тенедос под операционную базу, ограничиться блокадой Дарданелл, нарушать коммуникации противника и пресекать подвоз продовольствия в турецкую столицу из Архипелага».

В блокадном дозоре по приказу Сенявина участвовали и

греческие корсарские суда, вооруженные от десяти до двадцати шести пушек калибром от трех до двенадцати фунтов.

Командующий эскадрой вице-адмирал Д. Н. Сенявин предписал кораблям «Скорому» и «Селафайлу» «...чтобы никакое судно не могло пройти в Дарданеллы или оттуда в Архипелаг без осмотра» и рекомендовал командирами блокадного дозора «бывать... чаще под парусами», чтобы в случае нужды не тратить время на съемку с якоря. Для осуществления блокады нужна была операционная база, в качестве которой Сенявин выбрал остров Тенедос, находящийся в двенадцати милях от Дарданелльского устья.

Из Шканечного журнала фрегата «Венус»:

«Во 2-й день марта 1807 года... стоя на якоре между азиатским берегом ... в входе Дарданелльского пролива в эскадре. ... в половине 2-го часа на вице-адмиральском корабле сигналом требуется от нас командующего, который и поехал на оный корабль. Сигналом велено нам приуготовиться к походу как возможно скорее. ... в половине 3-го часа возвратился наш командующий и стали выбирать якорь. Подняли якорь, отдали марсели и крүйсель на гитовы, подтянули шкоты, подняли кливер и не убирая оногo легли под грот-марселем в дрейф. Ветер марсельный, с порывами...

В половине 5-го часа взяли курс Z-Z-V, подняли марса-фалы, поставили брамсели, закрепили марсели, брамсели... и в ¼ 6-го часа с кораблями Ретвизан и Рафаил встали на якорь... противу города Тенедоса, на глубине 11 ½ са-

жень, грунт ил и положили якорь. Пеленговали острова Тенедоса NO оконечность...»

3 марта своим распоряжением № 347 вице-адмирал Д. Н. Сенявин известил контр-адмирала И.И. Грейга о необходимости занятия острова Тенедос, но желательно без применения оружия, чтобы сохранить и своих матросов и жителей острова.

Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу.

...Занятие острова Тенедос силою сколько для нас необходимо столько при том сопряжено с большими затруднениями и будет весьма ощутительно если случится: 1-е повреждение корабля, 2-е потери людей, 3-е что при том случае конечно пострадает много безвинных жителей острова. И так: во избежание прописанных причин старайтесь ваше превосходительство склонить начальника сего острова, чтобы позволено было нам беспрепятственно получать воду; но буде и в том откажет, тогда необходимо должно будет употребить силу.

Я буду ожидать уведомление ваше через сигнал ДА или НЕТ.

Между тем старайтесь ваше превосходительство препятствовать днем и ночью переезжать туркам с матерого берега на остров.

№ 347

марта 3-го дня Вице-адмирал Сенявин
1807 года

Корабль Твердый

на рейде острова Тенедос

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 86)

Перед выходом в море командир «Венуса» направил в адрес контр-адмирала Грейга «Список господам штаб и обер-офицерам фрегата «Венус» от 5 марта 1807 года» (РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 91). В нем приведены фамилии служивших на тот момент на фрегате офицеров. В начале четвертой главы, где описывается вступление капитан-лейтенанта Развозова в должность командира «Венуса», тоже приводится список офицеров, но к 1807 году часть офицерского состава изменилась. С корабля переводились послужившие на нем, а взамен назначались новые офицеры.

Вот имена господ офицеров, которые под началом Егора Федоровича Развозова делили с ним все тяжести и сложности корабельной жизни и службы: лейтенант Алексей Мельников в нынешнем чине с 28 ноября 1799 года, в службе с 1791 года, лейтенант Александр Витовтов в нынешнем чине с 28 ноября 1799, в службе с 1791, лейтенант Матвей Насекин в нынешнем чине с 2 июля 1804, в службе с 1795, лейтенант Петр Началов в нынешнем чине с 31 декабря 1804, в службе с 1795 года, мичман Илья Вердеревский в нынешнем чине с 1 мая 1798, в службе с 1796, мичман Николай Семьнин в нынешнем чине с 22 сентября 1800, в службе с 1794, мичман Владимир Броневский в нынешнем чине с 25 мая 1802, в службе с 1794, мичман Василий Еминский в нынеш-

нем чине с 28 декабря июля 1804, в службе с 1801, штурман 12-го класса Петр Соколов в нынешнем чине с 1 сентября 1804, в службе с 1784, штурманский помощник 14-го класса Павел Крутиков в нынешнем чине с 2 июня 1804, в службе с 1787, морской артиллерии капитан-лейтенант Семен Певцов в нынешнем чине с 31 декабря 1804, в службе с 1781, констапель Алексей Гайдуков в нынешнем чине с 26 марта 1801, в службе с 1790, 1-го морского полка поручик Захар Вечеслав в нынешнем чине с 30 марта 1804, в службе с 1794 года.

Ниже этого списка рукой Егора Федоровича подписано: «Всего 15 человек. Развозов».

Кстати, именно в этом документе я нашел документальное подтверждение, того, что воля императора Александра I была исполнена: «Капитан I ранга Роберт Эльфинстон на корабле Св. Петр в причисленной должности капитан-лейтенанта февраля 2-го дня 1807 года».

6 марта 1807 года эскадра Сенявина приступила к блокаде Дарданелл, с целью: первое – лишить Константинополь, союзника Франции, подвоза продовольствия, ибо столица Турции снабжалась в основном со стороны Средиземного моря, второе – принудить турецкий флот к сражению.

Командующий эскадрой с целью захвата направил к острову Тенедос отряд судов под начальством контр-адмирала А. С. Грейга. В РГА ВМФ сохранилось распоряжение Сенявина Грейгу:

Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу.

Поручить вашему превосходительству сделать высадку десанта на остров Тенедос завтрашний день в 6 часов утра, если при том не случится крепкого ветра в заливе лежащем противу фрегата Венус и корабля Мощного.

Хотя и признана залива сия удобнейшим к тому местом; но как нельзя прежде спознать глубины близь самого берега и удобный онаго выгги людьми на берег, то в таковом наперед видимом случае должно будет вашему превосходительству оставить сие предполагаемое место и сделать высадку тогда же в ином месте, где откроются вам более к тому удобности.

Так же в других случаях как то: чего хоть и нельзя надеяться: при ретираде наших войск или при случившемся внезапно крепком ветре, принять вашему превосходительству деятельные меры о спасении людей и должном при том порядке; в чем полагаюсь я на известное ваше к службе ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА усердию.

№ 119

март 7-го дня Вице-адмирал Сенявин

1807 года

Корабль Твердый

при острове Тенедос

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 94)

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 6-й день марта 1807 года... в 5 часов пришел от эс-

кадры корсар и встал поблизости нас на якорь, на оный по приказанию командующего отпущено от нас командующему сего корсара Анастасию Понстактика верп в 25 пуд, тросу в 31/2 дюйм 44 сажени, отправлен на упомянутое судно мичман Семькин с лоцманом, отпущено пороху пушечного... вскоре оное судно снялось с якоря и пошло для осмотра острова Тенедоса...»

По возвращению из разведки корсарского судна ночью корабль заняли назначенные им места, а на рассвете, в 6 часов утра 8 марта корабль «Мощный», фрегат «Венус» и корсарское судно начали обстрел турецких укреплений на острове Тенедос. Орудия на корабельных лафетах ожили. От пушек потянуло гарью и кислым запахом жженого пороха. Сильный ветер стлал дым вдоль берега. Залп чередовался за залпом... Разрывы следовали за разрывами... Пикеты турок не выдержали и побежали...

Корабль «Рафаил» обстреливал крепость Табия, вынудив своим огнем замолчать ее пушки.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 8-й день марта... с корабля Мощного приказано нам для высадки на берег в десант главной сухопутной артиллерии подпоручик, унтер-офицеров 4, канонир 33, итого 38 человек, при оных артиллерия пушек 2, принадлежностей к ним, разные припасы.

В ¼ 4-го часа по приказанию командующего стали у нас производить стрельбу ядрами по видимым на берегу непри-

ательским войскам.

В половине 8-го часа сигналом велено со всей эскадры свозить десант на берег и во исполнении этого сигнала стали свозить...»

Участник событий мичман Броневский вспоминал: «С рассветом Мощный, Венус и корсар начали действовать из пушек по турецким пикетам, которые и оставили берег. Крепость открыла огонь по Рафаилу; корабль отвечал с совершенною исправностью, так что редкое ядро не причиняло вреда неприятелю. Тотчас повезли десант; 160 албанцев и несколько идриотов с корсара сбили турецкие передовые посты и тем очистили место регулярным войскам, которые во всем порядке вышли на берег, устроились, разделились на две колонны и пошли вперед. Первая колонна из 900 человек Козловского полка, с 4-я полевыми орудиями пошла влево горами, а вторая из 600 солдат 2-го Морского полка, с 4-я пушками и 6-ю фалконетами вправо по морскому берегу. Албанские стрелки с охотниками регулярных войск и матросов наступали, дрались впереди колонн. Турки отступали по мере наступления. Контр-адмирал Грейг находился при первой колонне. Главнокомандующий располагал всеми движениями при второй».

Участник боя мичман Панафидин впоследствии писал о начале операции: «Мы встали на дальний пушечный выстрел... Дул такой жестокий ветер, что мы, стоя на трех якорях, едва не были выкинуты на голый остров, усыпанный ка-

меньями, и что всего ужаснее, наполовину пушечного выстрела от крепости и в таком невыгодном положении, что ни одна из наших пушек не могла действовать против крепости, тогда как вся крепостная батарея могла действовать в корпус корабля.

Ветер всю ночь дул с ужасною силой. К утру 8 марта ветер немного стих... 8 марта был высажен десант в двух колоннах. Корабль наш первый открыл огонь по крепости, и в короткое время крепость замолчала... Турки назвали нас «ужасным черным кораблем»: мы выкрашены были в одну черную полосу.

Мы потеряли два убитых и пять раненых. Это первое дело, где я услышал свист ядер и зато так был оглушен, что на другой день только стал слышать... Мы имели более 20 пробоин и 2 подводные».

И далее по воспоминаниям Броневского: «Легкие орудия, управляемые морскими офицерами, отважно подвезены были на картечный выстрел и с отменной удачею действовали против неприятеля... Полковник Падейский со словом Ура! на штыках ворвался прямо в предместье, 2-я колонна в то же время штурмовала ретрашемент, и по упорном сопротивлении овладела оным, отняв у неприятеля 5 знамен».

К середине дня десантники с боя овладели частью острова, перерезав снабжающий крепость водопровод, и утром 10 марта над крепостью взвился русский флаг. В крепости было взято 78 пушек, в том числе 48 медных, три мортиры и

много снарядов.

Шканечный журнал «Венуса»:

«...Рапортовано в команде благополучно больных служителей 4, раненых солдат 1-го морского полка 2, албанец 1, итого 7 человек... Привезен с берегу Козловского полку раненый унтер-офицер 1».

«В 11-й день марта ... в оную вахту с 9 и до 12 часов отправлено из города Тенедоса на азиатский берег 6 судов с турецкими войсками...»

«В 12-й день марта... в 10 часов бывшие на берегу в десанте нашего фрегата морские солдаты и поручик Вечеслав привезены на фрегат...»

Таким образом, приобретение с боем острова Тенедос позволило обеспечить эскадру пресной водой и местом базирования, а его нахождение в пятнадцати верстах от Дарданелл позволило наблюдая пролив установить тесную блокаду, что лишило Константинополь сообщения с Архипелагом.

Как писал очевидец: «Остров Тенедос в окружности около 30 верст, весь ровный; одна только гора – к северу, на которой устроен телеграф; оттуда-то Дарданелльский пролив весь виден, и всякое движение там уже на телеграфе замечено...»

Весь остров команды кораблей сразу же разделили на дачи; тут находится скот корабельный, и... слышишь от караульных, что это дача корабля Твердого, эта – корабля Рафаила и других...»

Плотная блокада посадила население турецкой столицы на голодный паек. Торговля совершенно прекратилась. Среди турецких обывателей быстро начало расти недовольство.

Турки сосредоточили на азиатском побережье напротив острова Тенедос свои войска, но их флот пока бездействовал в Проливах.

С целью выманить турецкий флот из Дарданелл 17 марта вице-адмирал Д. Н. Сенявин приказал контр-адмиралу Грейгу с кораблем «Ретвизан», фрегатом «Венус» и одним греческим корсарским судном под управлением грека Бубули отделиться от эскадры и отправиться в Салоники, «с целью обмануть турок и показать себя беспечными и силы свои ослабленными».

Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу.

...На следование ваше к Салоникам для получения контрибуции с сего богатого селения, будучи при том уверены в усердии вашем к службе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА надеюсь, что вы свершите сей путь по известному благоразумию вашему наилучшим образом.

Командиру фрегата Венуса и корсару Бубули приказал я быть в распоряжениях вашего превосходительства.

Дай Бог вам путь благополучный.

№ 119

март 17-го дня Вице-адмирал Сенявин

1807 года

Корабль Твердый

при острове Тенедос

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 116)

19 марта отряд оставил Тенедос, и на другой день уже прошли мимо горы Афон. Корабли шли вдоль Македонского берега, все ближе и ближе подходя к Салоникскому заливу. Ветер был умеренный. Солнце на мгновение показывалось в разрывах облаков, освещая тонкими лучами близкий берег.

22 марта, не доходя до Салоник, «Ретвизан» и «Венус» бросили якорь. Контр-адмирал Грейг на корсарском судне капитана Бубули пошел для осмотра крепости к самому городу. После этого контр-адмирал А. С. Грейг провел переговоры с губернатором о выдаче французской собственности, но тот ответил отказом. Тогда, по приказу Грейга, 24 марта фрегат «Венус» снялся с якоря и пошел в сторону крепости, но приткнулся к мели, на карте не обозначенной, благо скоро без вреда сошел с мели.

Вот как все произошедшее описано в Шканечном журнале «Венуса»:

«В 24-й день марта стоя на якоре в Салоникском заливе в виду города Салоники... в половине 4-го часа ... стали сниматься с якоря. Корабль Ретвизан снялся с якоря и пошел на Салоникский рейд. В исходе часа мы якорь выбрали и стали следовать флагманскому кораблю, в 4 часа... по приказанию командующего зарядили верхний и нижний дек с ядрами... Глубина по лоту проходила 12, 9, 8 сажень... в половине 5-го часа фрегат ахтерштевнем коснулся рифу на 3-х сажнях...

известили от нас сигналом флагманскому кораблю Ретвизану, что фрегат стал на мель.

В 5 часов для снятия с мели фрегата завезли верп с 3 кабельтовых на глубину 4 сажень.

В $\frac{1}{4}$ 7-го часа приехал к нам его превосходительство контр-адмирал и кавалер Грейг. По приказанию господина контр-адмирала Грейга зажжен был фальшфейер... В 10 часов вышеназванный верп подтянули к фрегату и стали сниматься с мели. В $\frac{3}{4}$ 12 часа господин контр-адмирал и кавалер Грейг уехал на свой корабль. В исходе 2-го часа с помощью завезенного анкера снялись с мели...»

По причине посадки на мель обстрел крепости был отложен.

На следующий день сильный северный ветер вынудил отряд сняться с якоря и выйти из залива.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 25-й день марта... в $\frac{1}{4}$ 11 часа на контр-адмиральском корабле сигналом велено нашему фрегату гнать за видимым судном посмотреть. В то же время с левой стороны подняли все лисели и спустились к N-W +W. В половине 12 часа по приближению к вышеназванному судну для осмотра к опросу спустили на воду катер и послан на оное судно лейтенант Насекин, а в исходе часа вышеназванный лейтенант возвратился на фрегат, к оным объявлено по опросу судно греческой нации, идет от острова Нумы, а имя судна Пакигия. В 12 часов подняли катер с воды на фрегат...»

Подобным образом проверялись все суда замеченные фрегатом. По пути фрегат «Венус» и корсар взяли несколько турецких судов, нагруженных пшеницею и другим продовольствием.

В РГА ВМФ сохранился рапорт капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова, переданный в Комиссию по разделу призов по эскадре адмирала Сенявина о взятых двух судах:

К: Фр.: Венуса Господину вице-адмиралу
и Кавалеру Сенявину

О взятии с турецким Флота капитан-лейтенанта
грузом 2-х судов и Кавалера Развозова

№ 404-й

РАПОРТ

Сего месяца 22-го числа остановлено судно с греками, шедшее в Кио нагруженное лимонами и кукурузою, идущее к турецким портам, и второе с двумя человеками греками, нагруженное пшеницею для турок, на коем имеется 3-х фунтовый фальконет и ядер 26, а прочие вещи все не рассмотрены, но только запечатаны и документы последнего судна при сем имею честь представить на рассмотрение вашего превосходительства.

Капитан-лейтенант Развозов.

(РГА ВМФ Ф. 149. Оп. 3. Д. 5. Л. 1)

Груз и суда были проданы, а вырученные деньги поступили в казну эскадры, о чем свидетельствует определение Призовых дел комиссии:

Утвержденная на корабле Твердом по приказу его превосходительства господина вице-адмирала и кавалера Сенявина, сего мая 1-го числа для разбирательства призовых дел комиссия ОПРЕДЕЛИЛА:

2-а призовых судна... 1-е взятое фрегатом Венусом и 2-е взятое корсаром с аукционного торгу за договоренные цены... первое за четыре тысячи пиастров, второе... за тысячу пиастров продать. А полученные за них деньги представить господину вице-адмиралу.

(РГА ВМФ Ф. 149. Оп. 3. Д. 5. Л. 5)

Продовольствие и фрукты распределили по кораблям.

До конца марта фрегат «Венус» находился в Салоникском заливе.

И снова Шканечный журнал фрегата:

«В 30-й день марта 1807 года идучи под парусами у острова Лемнос».

«В 31-й день марта... лавируя под парусами у острова Тенедос в эскадре...»

1 апреля командующий эскадрой назначил фрегат «Венус» и корабль «Мощный» на смену кораблям «Ретвизан» и «Ярослав»:

Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу.

Фрегат Венус назначаю я с кораблем Мощным на смену кораблей Рафаила и Ярослава. Прикажите ваше превосходительство командиру фрегата явиться в распоряжение к господину капитану I ранга кавалеру Кробе.

№ 435

апрель 1-го дня Вице-адмирал Сенявин

1807 года

Корабль Твердый

при острове Тенедос

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 129)

В начале апреля фрегат «Венус» вместе с кораблем «Скорый» прибыли к острову Имбро.

Шканечный журнал «Венуса»:

«Во 2-й день апреля ... маловетрие, темное небо... в половине 2 часа начали вывертывать якорь, подняли якорь, наполнили паруса и пошли к N-ду... в $\frac{1}{4}$ 7 часа пришед мы поблизости Дарданелльского пролива, положили якорь, убрали паруса, пеленговали оконечность N-W-ю острова Имбро».

Корабли высадили там триста солдат десанта, после чего «Скорый» возвратился на Тенедос, а «Венус» занял свой пост в авангарде.

«В 3-й день апреля... стоя на якоре между островом Имбро и азиатским берегом. В 7 часов сделалось маловетрие...»

«В 5-й день апреля ... под парусами у острова Имбро...»

Как вскоре стало известно на русской эскадре, 10 апреля 1807 года турецкая эскадра из семи кораблей и шести фрегатов пришла из Мраморного моря и остановилась.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 10-й день апреля 1807 года стоя на якоре у Дарданелльского пролива... Ветер тихий, светлооблачно... Стоящих с

нами у острова Тенедоса нашей эскадры судов преждее число, у входа в Дарданелльский пролив турецкий корабль».

«В 11-й день апреля... Ветер средний с порывами, погода пасмурная с дождем... В Дарданелльском проливе турецкая эскадра в 7 кораблей, на коих под адмиральским флагом 1 и 6 корветов».

«В 12-й день апреля... в Дарданелльском проливе в турецкой эскадре кораблей и прочих военных судов преждее число...»

16 апреля корабли «Уриил» и «Скорый» сменили фрегат «Венус» в авангарде у входа в Дарданелльский пролив, и фрегат возвратился к острову Тенедос.

И снова Шканечный журнал «Венуса»:

«В 17-й день апреля 1807 года... во 2-м часу волею Божию помре матроз Сажин, который по долгу христианскому отпет и похоронен на острове Мавре...»

На фрегате «Венус», к сожалению, продолжались небольшие потери. Так, 16 апреля в лазарете умер от чахотки матрос первой статьи Михаил Сажин, а на следующий день умер старший юнга Амин Мухаметов, болея сухоткою. Капитан-лейтенант Развозов рапортом доложил об этом контр-адмиралу Грейгу:

Господину контр-адмиралу и кавалеру Грейгу.

Флота капитан лейтенанта и кавалера Развозова

РАПОРТ

Порученного мне фрегата матрос 1-й статьи Михайла Са-

жин сего месяца 16 числа при фрегате в лазарете болезнею чахоткою и старший юнга Амин Мухаметов сего месяца 17-го числа болезнею сухоткою умре.

О чем вашему превосходительству имею честь доложить.
Капитан лейтенант Развозов.

(РГА ВМФ Ф. 193. Оп. 1. Д. 31. Л. 142)

21 апреля 18/07 года командир «Венуса» капитан-лейтенант Развозов получил повеление идти между островом Имбро и Румелийским берегом и блокировать любые перевозки морем.

Фрегат «Венус» и приданный ему корсар двигались вдоль Румелийского берега.

На следующий день фрегат «Венус» совместно с корсарским судном капитана Киреако Скурти, выполняя приказание вице-адмирала Сенявина о блокаде Дарданелл, предупредительными выстрелами остановили два торговых судна, идущих в направлении турецкого берега, и взяли их. На обратном пути 23 апреля заметили еще два судна, ошвартованных у берега, и решили их взять, хотя турки намеревалась свои суда защищать. Вот как описывает это событие свидетель и участник русский офицер мичман Броневский:

«Маневр, который сделал капитан корсара, заслужил общую похвалу и принес бы честь наилучшим матрозам. Ветер был свеж, корсар близь берега под всеми парусами дал залп, пустил беглый огонь картечью, уменьшил паруса, задержал несколько ход, придержался как можно ближе к судну, и в

то же время барказ, бывший на бакштове, пристал к нему. Греки вскочили на судно, в одно мгновение ока обрубали канаты, и таким образом вытащили оное на бакштове из гавани в море. Два пленных, взятых на судне, показали, что в сем местечке находится Султанский магазин (склад. – А.Л.) и пекут хлебы для армии».

Отличный маневр греческого капитана Киреако Скурти, прирожденного моряка и отчаянного храбреца!

Здесь, наверное, уместно сказать, что зову моря одинаково повинуются как смелые и открытые сердца греков-патриотов, так и любителей наживы – корсаров, флибустьеров и каперов, чья деятельность узаконена печатями разрешительных патентов на грабежи и на долю в добыче. Грань между корсарскими действиями патриота и грабежом ради денег очень тонкая и скользкая...

Только шаг отделяет одно от другого: капер-патриот и его темная сторона – капер за долю в добыче.

«Венус» бросил якорь, несколькими выстрелами из орудий очистил берег и, спустив шлюпки, послал туда гребные суда, к которым присоединились и греки с корсарского судна. До подхода основных сил турок успели нагрузить хлебом, мукою и всем, что попало под руку, гребные суда, а остальное подожгли и возвратились без потерь.

В архиве ВМФ сохранились документы, подтверждающие взятие фрегатом «Венус» и корсаром Скурти этих судов.

Выписка

о взятии фрегатом Венус
и корсаром Скурти призов.

...для разбирательства призовых дел комиссия ОПРЕДЕ-
ЛИЛА:

О взятых фрегатом Венус и корсаром Скурти двух судов
из коих на одном была пшеница ... комиссией продана за
4000 пиастров. А на другой были лимоны и апельсины, ко-
торые розданы по кораблям.

(РГА ВМФ Ф. 149. Оп. 3. Д. 5. Л. 6)

Находясь в крейсерском плавании, фрегат «Венус» во вза-
имодействии с греческими корсарами продолжал выполнять
поставленную перед ним задачу прерывания торговли через
пролив Дарданеллы. История подтверждает, что греческие
каперы отлично помогали русским, захватывая турецкие ше-
беки и фелюки с порохом, зерном, дровами и продоволь-
ствием, нарушая и пресекая снабжение турок.

К: Фр.: Венуса Господину вице-адмиралу
и Кавалеру Сенявину

О взятом двухмачтовом Флота капитан-лейтенанта
судне в приз и Кавалера Развозова

№ 512-й

РАПОРТ

Сего числа взяты мною против острова Мателины двух-
мачтовая полака

именуемая Таргаро с имеющимися на нем двумя пушка-
ми на коей находятся: ...хозяева сего судна..., работников

5 человек; кои при опросу объявили что вышли из Константинополя марта 1-го числа и пришли через Чачан-Калас, где пробыли три месяца, а потом заходили в город Метелин в коем находились 12 дней откуда шли в Лергус, которое сего числа и с отобранными документами по осмотру опечатанное, вашему превосходительству при сем имею честь препроводить, а сколько в оном судне имеется грузу прилагается ведомость.

Ведомость

Звание вещей Щет

Сельдей двадцать восемь боченков 28

Обручей деревянных двадцать восемь связок 28

Сухарей турецких О количестве оных
неизвестно, запечатаны

ревизором Вердеревским

Капитан-лейтенант Развозов.

На обороте приписка: Судно с греками отпущено с коего
взято 20 бочек сельдей,

роздано по кораблям.

(РГА ВМФ Ф. 149. Оп. 3. Д. 7. Л. 1)

Фрегат «Венус» под командованием капитан-лейтенанта
Е. Ф. Развозова плотно запечатал отведенный ему участок
пролива, не давая возможности подвозить продовольствие
морем к Константинополю из Архипелага и Египта.

Считаю здесь уместным еще раз напомнить имена греческих патриотов – капитанов греческих корсарских судов, во-

эвавших под началом капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова в Средиземном море. Это Петр Тусси, Анастасий Понстактика, Киреако Скурти, Бубули, Иридо... Имена других историй, к сожалению, не сохранила.

Необходимо отметить, что вице-адмирал Сенявин именно капитан-лейтенанту Развозову поручал самостоятельные крейсерские, читай – каперские операции по пресечению перевозок морем продовольствия и товаров для турецкой столицы.

Сенявин знал характер Развозова, умение его самостоятельно принимать решения, действовать по обстоятельствам, решительно и смело. Сенявин придавал Развозову несколько греческих корсарских вооруженных судов, и таким небольшим отрядом достигались серьезные успехи. Сенявин как нельзя лучше знал, кому поручать подобные дела, ибо считал Егора Федоровича Развозова в душе корсаром, сочетавшем в себе блестящее искусство судоводителя с отчаянной храбростью, свойственной разве что флибустьерам, под стать таким же отчаянно смелым греческим патриотам, и вместе они наводили ужас на турок.

Егор Федорович Развозов был флибустьером духа и по характеру – слегка авантюристом, но на кораблях его отряда царил жесточайшая военная дисциплина. Да и боролись он и его корсары против турок в том числе и за освобождение греков от османского ига. Пройдет чуть больше пятнадцати лет, и Греция станет свободной страной, в том числе благо-

даря и этой противостоянию турок и русских моряков.

Мне представляется, что сама судьба вела Егора Федоровича Развозова. После выпуска он попал служить на гребную флотилию и мог продержаться там довольно долго, но его назначают в кругосветную экспедицию. Экспедиция не состоялась, он остался на Балтике и был назначен на «Кильдюин», пошел на нем с эскадрой Сенявина в Средиземное море, там стал капитаном первоклассного фрегата «Венус», быстроходного, сильно вооруженного, будто созданного для крейсерских (корсарских) каперских операций.

Вы скажете – случайность, а я скажу – судьба. Ибо любая случайность не что иное, как проявление судьбы...

Здесь, наверное, уместно напомнить читателю, что не только во времена парусного флота российские корабли совершали крейсерские (корсарские) каперские операции. Корсары царя Николая II во время русско-японской войны в 1904 году отрядом из крейсеров «Россия», «Богатырь», «Рюрик» и «Громобой», что называется, навели шороху у корейских берегов. Корабли в начале мая 1904 года совершили рейд из Владивостока вдоль корейского побережья. В ходе рейда были обнаружены и потоплены японские пароходы «Гое-Мару», «Хагинура-Мару» с военными грузами и «Кинсю-Мару» с солдатами и офицерами японского пехотного полка. По пароходам выпускали торпеду, а потом добивали огнем 152-мм орудий. При подходе к русским берегам крейсер «Богатырь» распорол днище о камни и в строй до

конца войны не вернулся. После этого отряд в составе трех крейсеров продолжал каперские рейды. В июне 1904 года крейсера обнаружили транспорт «Идзуму-Мару», идущий из Порт-Артура. «Громобой» открыл по нему огонь с предельной дистанции. Японцы спустили шлюпки... В рапорте по результатам боя указывалось, что «по уходившим шлюпкам мы не стреляли по весьма понятному русскому человеку чувству – отсутствию излишней и бесполезной жестокости». Из волн выловили сто пять человек. В разгар боя были обнаружены еще два японских транспорта, идущих в Порт-Артур – «Хитачи-Мару» и «Садо-Мару» водоизмещением по шесть тысяч тонн. Груз «Хитачи-Мару» состоял из восемнадцати тяжелых осадных 280-мм гаубиц фирмы Круппа, 320 лошадей, для транспортировки орудий и полк императорской гвардии 727 человек и 359 человек 10-й пехотной дивизии. На борту «Садо-Мару» находилось 867 солдат и офицеров железнодорожного понтонного батальона. Груз, помимо телеграфного оборудования, включал двадцать один понтон и две тысячи тонн риса для питания осаждавшей Порт-Артур японской армии. «Громобой» потопил «Хитачу-Мару», а крейсер «Рюрик» выпустил две торпеды в «Садо-Мару». На обратном пути во Владивосток крейсера захватили и потопили несколько более мелких судов и задержали английский транспорт «Аллантон» с военной контрабандой. Этот блестящий рейд русских крейсеров-каперов, уничтоживших японский военный конвой, серьезно помог защит-

никам Порт-Артура и отсрочил его падение.

28 апреля 1807 года фрегат «Венус» возвратился на Тенедос.

В первых числах мая капитан фрегата «Венус» с двумя корсарскими судами, называемыми «Курьер» и «Ирида», получил повеление идти к островам Святого Евстратия и Скиро для перевозки заготовленных для флота съестных припасов и скота.

Приняв на борт двадцать албанцев с офицером, фрегат «Венус» снялся с якоря и пошел в крутой бейдевинд, а подойдя к острову Святого Евстратия, лег в дрейф. Корсарские суда разошлись: одно пошло к Негропону, другое – к Тино, откуда прислали в приз два грузовых судна. Отойдя от острова Святого Евстратия, фрегат «Венус» в полночь 3 мая прибыл на остров Скиро. В ожидании возвращения корсаров и доставки, обещанной начальником острова, в течение двух дней скота и провизии капитан-лейтенант Развозов приказал раскинуть на берегу палатки и половине экипажа разрешил сойти на берег на отдых. Матросы организовали баню. Как вспоминал участник событий: «Тотчас из балласта сделали баню: русским во всех климатах баня необходима. Люди наши ловили рыбу, другие с ружьями пошли в лес, и та и другая охота была более, нежели удачна».

По возвращению корсарских судов и принятия на борт «Венуса» семьдесят быков, четыреста баранов и остальной провизии, 7 мая снялись с якоря и, лавируя к северу, при ти-

хом ветре вышли из бухты. 8 мая в полдень на фрегате были слышны пушечные выстрелы. Греческая лодка, вышедшая из Тенедоса, уведомила капитан-лейтенанта Развозова, что турецкий флот вышел из Дарданелл. Поставив все паруса, «Венус» держал курс на северо-восток. Дул ровный ветер на траверсе. Море было спокойно. Фрегат шел вперед, иногда его бушприт обрызгивали волны. 9 мая рано поутру в густом тумане «Венус» прибыл к Тенедосу и соединился с эскадрой.

Как только стало известно об уходе части русских кораблей от острова Тенедос, командующий турецким флотом адмирал Сеид-Али флотом из четырех кораблей, шести фрегатов и пятидесяти канонерских лодок подошел к Тенедосу, обстреливая его и дважды высаживая десант. Но оба раза турецкий десант был сброшен в море нашим гарнизоном.

Вице-адмирал Сенявин, узнав, что Сеид-Али попался на его уловку и выполз и пролива, 10 мая 1807 года с эскадрой возвратился к Тенедосу. В 13 часов задул свежий юго-западный ветер, и Сенявин принял решение атаковать флот Сеида-Али. В 14 часов пополудни вице-адмирал Д. Н. Сенявин приказал подать сигнал: «Построиться в линию баталии!»

Вот как об этом записано в Шканечном журнале корабля «Скорый»:

«...на вице адмиральском корабле при пушечном выстреле сигналом велено всему флоту построиться в линию похода как в линию баталии. Сигналом велено всей дивизии гнать на показанный курс к ОНО».

(РГА ВМФ Ф. 870. Оп. 1. Д. 2804. Л. 158 об.)

Кораблю «Селафаилу» адмирал приказал идти передовым, а задним войти в кильватер «Твердому». Русская эскадра из десяти кораблей быстро вступила под паруса и в ордере баталии последовала навстречу противнику. Турки вскоре тоже снялись с якоря и вступили под паруса, уходя в сторону пролива. Ветер то стихал, то возобновлялся.

По воспоминаниям участника событий офицера фрегата «Венус» мичмана В. Броневого: «В 6 часов, когда день клонился уже к вечеру, Венусу, бывшему впереди, сделан сигнал атаковать отделившийся корабль. Мы, подойдя к нему под корму, открыли огонь. Вскоре Селафаил, Ретвизан, Рафаил и Сильный напали на другие корабли, и сражение началось...» И далее: «Корабли наши, упреждая неприятельские, проходя между ими вперед, обходя с кормы или носу, бились временно на оба борта. Селафаил, первый догнав 100-пушечный корабль капитан-паши, дал ему залп в корму, и когда оный стал приводить на правый галс, то корабль наш, поворотя через фордевинд, упредил его и снова напал на него с кормы. Уриил так близко сошелся с турецким вице адмиральским кораблем, что такелажем своим сломал у него утлегарь».

Русские и турки, нарушив строй, свалились в свалку. Корабли противников сходились столь близко, что задевали рангоутами друг за друга. Флагманский корабль «Твердый», на котором находился Сенявин, устремился на корабль Се-

ида-Али, догнал его и навалился так, что их реи почти перекрещивались, но Саид-Али упорно уклонялся от боя и уходил в пролив под защиту своих крепостей. Турецкие корабли на всех парусах спешили за своим флагманом в Дарданеллы.

Кроме мичмана Броневского, оставил свои воспоминания находившийся в этом бою на корабле «Рафаил» мичман Панафидин: «10 мая, получа попутный ветер, быстро атаковали турецкий флот, вышедший из-за крепостей. Вначале турки построились в линию, и течением, идущим из пролива, отдаляло их от крепостей... Стремительная атака наша была ужасна; потеря людей в турецком флоте простиралась до 2000 человек... Ветер стал крепчать, они (турки. – А.Л.) отрубили канаты и шли под защитой своих крепостей. Корабль “Уриил” так близко подошел к своему противнику, что сломал свой утлегарь...

Нашему кораблю и контр-адмиральскому “Ретвизану” досталось атаковать отделившийся корабль. У “Ретвизана” разорвало пушку; прекратил сражение, мы дрались тогда борт о борт; но наш корабль и со сломанными парусами шел лучше неприятельского и прошел перед носом его... Нас течением отдалило от неприятельского корабля. Между тем стемнело... Это заставило прекратить сражение».

Около восьми вечера стемнело, и сражение начало стихать. Броневский вспоминал: «В восьмом часу наступила темнота, ветер начал уменьшаться, в самом устье пролива флоты смешались, и от двойного течения одни наши кораб-

ли, у Азиатского берега бывшие, выносило из Дарданелл, другие прижимало к Европейским крепостям и несло в пролив, с обоих берегов коего мраморные ядра поражали друзей и неприятелей без разбору...»

Корабль «Твердый», на котором держал свой флаг командующий эскадрой вице-адмирал Сенявин, оказался в двухстах метрах от берега и больше всего пострадал от турецких батарей.

Далее Броневский писал: «Дабы в темноте и в узкости не вредить друг другу, корабли наши стали выходить из пролива, и сражение в 9 часу кончилось, но с некоторыми перестрелками продолжалось до 11 часу. Бегство неприятельского флота столь было поспешно и беспорядочно, что три корабля стали на мель у Азиатской крепости.

В первом часу по полуночи, при совершенном штиле, эскадру нашу вытащило течением из Дарданелл, и все корабли по сигналу стали на якорь, кто где находился».

Вице-адмирал Д. Н. Сенявин докладывал императору Александру I:

«Сражение продолжалось почти два часа. По прекращению на обеих эскадрах пальбы, отлавировав от пролива, за тихостию ветра остановились на якорь у островков Маври. При сем сражении контр-адмирал Грейг, капитаны кораблей, офицеры и команды оказали совершенную исправность, храбрость и расторопность, сражаясь почти под стенами батарей. Проходя среди турецкой эскадры, бились временно

на оба борта и на весьма близком расстоянии. Корабль Уриил столь близко миновал вице-адмиральский турецкий корабль, что утлегарь последнего зацепился за эренс-тали и переломился. Бегство турецких кораблей было столь поспешно, что три корабля стали на мель между батарей».

(РГА ВМФ Ф. 166. Оп. 1. Д. 571. Л. 51)

В Дарданелльском сражении наша эскадра потеряла двадцать шесть человек убитыми и шестьдесят ранеными. Из этих потерь большая часть погибла при разрыве собственной пушки на «Ретвизане». Среди убитых в сражении был капитан-командор Иван Александрович Игнатьев. Во время боя он находился на левом шкафуте корабля «Сильный», где его смертельно ранило турецкое ядро.

Потери турок были во много раз большими. Три их корабля были выведены из строя.

12 мая 1807 года по возвращению эскадры Сенявина к острову Тенедос тело погибшего в бою капитан-командора И.А. Игнатьева с военными почестями предали земле в Тенедосском монастыре.

Горько об этом упоминать, но Г.М. Мельников в своем «Дневнике» писал: «...когда в следующем месяце (в июне. – А.Л.) высажен был на остров Тенедос турецкий десант... то турки, воспользуясь случаем и известясь через одного грека о месте погребения покойного нашего командира, отрыли его тело, с которого отобрали себе в добычу все платье и украшение гроба... сожгли сей труп вместе с умерщвлен-

ным ими попом означенной греческой церкви и тем греком, который показал им место погребения покойного командира...»

Это как же надо бояться и ненавидеть русских моряков, чтобы выкопать труп погибшего в бою русского офицера, ограбить могилу, надругаться над трупом... В этом вся «доблесть» турецкой армии, которую мы всегда били и будем на протяжении истории еще не раз бить, в том числе и в Первую мировую войну, ибо это – исконный враг России!

Хотя русские историки считают Дарданелльское сражение победой русского флота, но фактически в этом сражении обе стороны не выполнили своих задач. Туркам не удалось снять блокаду, а русским – уничтожить турецкий флот.

12 мая капитан-лейтенант Развозов получил повеление срочно выдвинуться к Дарданеллам для наблюдения за движением неприятельского флота. На палубе «Венуса» зазвучали команды:

- Марсовые на марс, марсель ставить!
- Отдава-а-ай!
- На гротовые брасы на левую!
- На крьюсель и контр-брас!
- Бизань-шкот тянуть!
- На кливер и стаксель фалы!
- Кливер поднять!

Матросы парусной команды, быстро поднявшись на марсы и салинги, облепив реи, в считанные минуты отдали по-

что все паруса.

Раздалась новая команда, и матросы повернули реи, при-
ведя полотнища парусов к ветру.

Капитан-лейтенант Развозов находился на мостике, на-
блюдая за постановкой парусов. Наконец, все паруса были
развернуты, закреплены, и «Венус» ринулся вперед, срезая
форштевнем гребни волн.

Капитан был доволен. Ход отличный!

Брызги с шумом летели по обе стороны скул фрегата.
Первые десятки миль «Венус» прошел при полной парусной
оснастке, подгоняемый довольно свежим юго-западным вет-
ром. Ясная погода начала перемежаться облачностью...

Капитан «Венуса» капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов – на-
стоящий морской волк. В свои сорок лет он сочетал в себе
блестящее искусство расчетливого судоводителя-парусника
с отчаянной храбростью и непреклонностью, свойственным
разве только капитанам корсаров-каперов. Капитан-лейте-
нант практически не покидал палубы, голос его охрип и
огрубел от постоянных команд на ветру, а лицо его от солн-
ца и ветра стало коричневым. Он внимательным опытным
взглядом следил за направлением и силой ветра. Парусная
вахта на «Венусе» не знала покоя: при малейших переменах
ветра матросы брасовали реи. Фрегат всегда был хорошим
ходоком, но в руках Развозова «Венус» становился насто-
ящим скакуном, ловя широкими полотнищами фоков, гро-
тов, марселей и кливеров стремительно движущийся воздух.

Развозов выжимал из его оснастки все что можно. Фрегат летел по волнам, кренясь, волны накатывались на палубу и едва успевали уходить через шпигаты, оставляя белую пену.

16 мая к «Венусу» присоединился корабль «Мощный», а 18 мая контр-адмирал Грейг с пятью кораблями остановился перед устьем Дарданелл, так что не только судам, но и лодкам невозможно было пройти в пролив. После этого фрегат «Венус» и корабль «Мощный» возвратились на Тенедосе.

Блокада пролива Дарданеллы русским флотом была жесткой... Подвоз продовольствия в Константинополь из Архипелага и Египта резко сократился. Взлетевшие цены на продукты питания и начавшийся голод вызвали недовольство и волнения. В результате народных волнений, поддержанных янычарами, в столице произошел переворот.

17 мая 1807 года султан Селим III был свергнут с престола. Новым султаном стал Мустафа IV. Окружение нового султана Мустафы IV требовало продолжения войны. Турецкий султан Мустафа IV назначил огромные деньги за голову русского адмирала Сенявина. Война продолжалась...

21 мая 1807 года капитан Е. Ф. Развозов получил повеление совместно с греческим корсаром Иридою осуществить поиск появившегося в Архипелаге французского корсара.

Дни сменяли друг друга. Отряд Развозова бороздил Эгейское море от острова к острову... Судно корсара Иридо осматривало каждую бухточку... Через десять дней французский корсар был обнаружен в Чесменском заливе. Его

корвет был разоружен. Оказалось, что капитан корвета, узнав, что его ищет фрегат «Венус», продал корвет, а команду распустил.

В начале июня «Венус» задержал бриг «Гектор» с грузом сахара и кофе. Капитан-лейтенант Развозов приказал мичману Броневскому отвести приз в Тенедос, а сам остался перед входом в Смирну.

4 июня при крепком северном ветре мичман Броневский прибыл на «Гекторе» в Тенедос. Призовая комиссия рассмотрела бумаги с «Гектора» и признала судно и груз справедливым призом. Бриг «Гектор» был введен в гавань, разгружен, вооружен десятью пушками и вошел в состав эскадры.

За это время фрегат «Венус» перехватил еще два судна с грузом, и 3 июня из-за крепкого противного ветра фрегат укрылся в Скиро. Откуда «Венус» взял курс на Тенедос. Ветер начал свежеть, синева неба поблекла, приняв сиреневый оттенок. У горизонта появились облака – верный признак перемены погоды. И действительно, к ночи ветер сменил направление и усилился. Наконец, ветер стал устойчивым и довольно сильным. Экипаж обрасопил реи и привел паруса к ветру. Фрегат устремился вперед и 7 июня прибыл на Тенедос.

Новый султан Мустафа решил взятием острова Тенедос отбросить русскую эскадру от Дарданелл и снять блокаду. Вице-адмирал Сенявин, предполагая выход турецкого фло-

та из пролива, отдал на случай сражения следующее распоряжение:

«...Сделать нападение следующим образом: по числу неприятельских адмиралов, чтоб каждого атаковать двумя нашими назначаются корабли: Рафаил с Сильным, Селафаил с Уриилом и Мощный с Ярославом. По сигналу № 3 при французском гюйсе, немедленно спускаться сим кораблям на флагманов неприятельских, и атаковать их со всевозможною решительностью, как можно ближе...

Если неприятель под парусами, то бить по мачтам, если же на якоре, то по корпусу.

Ни в каком случае не отходить далее картечного выстрела. С кем начато сражение, с тем и кончить или потоплением или покорением неприятельского корабля...

Надеюсь, что каждый сын отечества почтится выполнить долг свой славным образом.

Корабль Твердый. Дмитрий Сенявин»

10 июня 1807 года турецкая эскадра начала сниматься с якоря. Из Дарданелл вышли восемь кораблей, пять фрегатов, два шлюпа и два бригаа. Неприятельские корабли при свежем северном ветре весь день лавировали против пролива и к вечеру бросили якорь у острова Имбро.

На следующий день наш флот, одевшись в полотно парусов, снялся с якоря, отошел от Тенедоса и за тихостью ветра стал на якорь у островков Маври.

После того как 12 июня вышли из Дарданелл два турец-

ких корабля, два фрегата и присоединились к своей эскадре, у капудан-паши Сеид-Али стало десять линейных кораблей, семь фрегатов, два шлюпа и два брига. Этот флот располагал 1196 пушками против наших 754 орудий.

14 июня наш флот, при благоприятном ветре построившись в две колонны, пошел к острову Имбро и стал на якорь между островом и матерым европейским берегом, оставив «Венус» и «Шпицберген» под парусами для наблюдения за неприятелем.

Следует сказать, что течение всегда идет из Дарданелльского пролива в Архипелаг, и, следовательно, русским кораблям, стремившимся в пролив, оно не помогало. Дувшие с южных румбов ветры, для наших кораблей попутные, – всегда слабые. Постоянные же сильные северные ветры для русских кораблей, идущих в проливы, наоборот, – противные.

Чтобы отрезать турецкую эскадру, надо было зайти от севера, отрезать турок от их крепостей и заставить дать сражение на море. С этой целью эскадра вице-адмирала Сенявина по южной стороне обошла Тенедос, влево оставили Лемнос и подошли к западной оконечности Имбро – острова, лежащего к северу и выше Дарданелл. Ветер дул постоянный в северной четверти. Эскадра должна была лавировать в северной стороне острова.

15 июня турецкая эскадра вместе с гребным флотом, на который были посажены войска, подошла к Тенедосу и высадила на него десант около семи тысяч человек. Пользуясь от-

сутствием нашей эскадры, они громили корабельными пушками крепость, которая с храбростью давала отпор, хотя защитникам не хватало снарядов и пороха. 17 июня наша эскадра, не обнаружив турецкий флот у Дарданелл, при благополучном ветре спустилась к Тенедосу. Турецкая эскадра, едва завидев приближавшуюся нашу эскадру, спустившись по ветру, стала держаться как можно ближе к южной стороне Тенедоса.

Главкомандующий вице-адмирал Сенявин узнав от капитана фрегата «Венуса» капитан-лейтенанта Развозова, посланного вперед флота, что крепость, оставшаяся без снабжения, не сможет и двух судов продержаться, приказал всей эскадре спуститься к Тенедосу.

После этого, пытаясь избежать боя, неприятельский флот вышел из-за Тенедоса и, поворотив у Анатолийского берега, удалился на «вест». В это время наши гребные суда под прикрытием «Венуса» и «Шпицбергена» отвезли в крепость все нужное из боеприпасов и продовольствия. Турки вновь пытались атаковать, но атака захлебнулась.

Вице-адмирал Сенявин принял решение идти навстречу неприятелю. 18 июня рано поутру наша эскадра из десяти кораблей снова пошла к Дарданеллам. Фрегат «Венус», бриг «Шпицберген» и два греческих корсара были оставлены на помощь крепости возле Тенедоса. Вот почему «Венус» не участвовал в Афонском сражении. Турки же, около семи тысяч войск, при поддержке артиллерии, имея господствующее

положение на высотах острова, обстреливали город. Укреплений в городе не было, и его защитникам, среди которых находился офицер фрегата «Венус» мичман Броневский, приходилось туго...

Еще в начале июня капитан-лейтенант Развозов приказал мичману Броневскому перегнать бриг «Гектор», взятый «Венусом» как приз, на Тенедос. Так, волею приказа, мичман Броневский встал в ряды сухопутных защитников Тенедоса. В сражении 16 июня при высадке турецких войск на остров Броневский получил контузию в правый бок, а после, управляя артиллерией в цитадели, он был ранен в левое плечо.

Позже мичман Броневский писал: «Бомбардирование Тенедоса, крепости не имеющей ни казематов и ни каких погребов, где бы, по крайней мере, можно положить раненых, было ужаснейшим нашим бедствием». Позже об этих обстрелах города он вспоминал: «...бомба разрушила ту половину дома, в которой я лежал. По счастью ниша, где стояла моя постель, удержала остатки упавшего на него потолка, и между многими ранеными и убитыми один только я остался в доме невредимым». И дальше: «...после перенесли меня в пороховой погреб, где я и лежал в последние дни осады».

«Участь Тенедской крепости и турок, ее осаждавших, зависела от морского сражения. Хотя мы и не опасались, чтобы турецкий флот победил российский, но сомневались, будет ли наш адмирал так счастлив, что скоро турецкий флот сыщется, и будут ли ветры ему благоприятствовать, дабы эскад-

ра наша, разбив неприятельскую, могла немедленно возвратиться для освобождения крепости, которую по невыгодному ее положению и недостатку военных снарядов более двух недель никак удержать было невозможно».

26 июня вернулся наш флот, и защитники Тенедоса поняли, что турецкая эскадра разбита! Мичман Броневский, находившийся при обороне Тенедоса на острове, писал:

«26 июня к неизъяснимой радости гарнизона показался корабль “Скорый”, а за ним и весь флот наш. Громкое “Ура!” и сильная пальба дали знать туркам, что флот их разбит, а в доказательство корабль турецкого адмирала приведен на рейд...»

Решение не гнаться за остатками неприятельского флота, а возвратиться на остров Тенедос и спасти наш гарнизон, дали Сенявину нелегко. Спустя много лет в своем труде «Записки морского офицера...», изданном в Санкт-Петербурге в 1836 году, Броневский, анализируя эту ситуацию, писал: «После столь совершенной победы, истребив у неприятеля два корабля и три фрегата и взяв в плен полного адмирала, Сенявину предстоял выбор самый затруднительный. Гнаться ли за остатками, или возвратиться в Тенедос спасти гарнизон от плена неминуемого и жестокого и отказаться от редкого случая быть истребителем всего Турецкого флота. В сем случае Сенявин не усомнился пожертвовать славою и честолюбием личным спасению братьев своих, оставленных в осажденных силою чрезмеру превосходною, о участии ко-

торых соболезна, доброе его сердце не могло чувствовать сладких ощущений победителя. Таковой выбор удивил всех тех, которые не могли быть подобно Сенявину, в торжестве умеренными, в славе скромными и к истинной пользе отечества ревнительными. Сие объяснить может простое рассуждение. После сражения, во все дни ветры были тихие, всегда почти противные и штили. Следственно, гнавшись за неприятелем, Тенедос был бы потерян, и тогда истребление сего неприятельского флота принесло бы нам гораздо меньше пользы. Не имея столь удобного пристанища близ Дарданелл, никакого средства вознаградить потерю в людях, и исправить свои поврежденные в сражении корабли, мы могли бы только сжечь турецкие и, может быть, несколько своих и принуждены были бы оставить блокаду Дарданелл, или удалясь от оных ослабить оную и тем уничтожить главную цель: “присутствием Российского флота в Архипелаге лишить Константинополь подвозу съестных припасов с моря”. Тогда слава истребителя Оттоманской морской силы была бы одно лестное для личности стяжание. Сверх того адмирал надеялся, подав помощь крепости, упредить неприятеля, стать пред Дарданеллами или идти паки ему на встречу».

Нельзя не согласиться, что в рассуждениях Броневского есть логика, но как рассуждал сам вице-адмирал Дмитриевич Николаевич Сенявин, мы, вероятно, не узнаем никогда. Но факт остается фактом: вместо преследования остатков турецкого флота Сенявин вернулся к острову Тенедос и спас

от разгрома его небольшой, героически сражающийся, гарнизон. Тем самым оставив за собой базу эскадры, у самого подбрюшья Дарданелл.

К утру 28 июня войска турок, понесшие большие потери, сдались. Их остатки, в количестве четырех тысяч человек, перевезли на Анатолийский берег. Турки оставили нашим все свои пушки и снаряды. Мужественный гарнизон Тенедоса тоже потерял много защитников убитыми и ранеными. Мичман Броневский писал, что: «комендант приказал перенести меня в свой дом и поручил доктору Бартоломею Болиако, жителю из Хио, которого искусством и опытностью многие опасно раненные вылечены; я обязан ему жизнью».

Вот как оценивал разбитие турецкого флота у Афонской горы вице-адмиралом Д. Н. Сенявиным историк Е. Тарле: «Блестящая победа русских произвела удручающее впечатление в уцелевшей части турецкого флота. Выигранное Сенявиным сражение у Афонской горы имело те же непосредственные последствия, как победа Спиридова под Чесмой в 1770 году. Турецкий флот, загнанный в Дарданеллы, фактически вышел из войны... и остатки подбитого турецкого флота оставались в бездействии вплоть до ухода русской эскадры из архипелага».

После разбития турецкой эскадры у Афонской горы половину июня корабли проводили в ремонте повреждений после сражения. Фрегаты по очереди несли караул у острова Имбро.

Наступил июль 1807 года. Это время в Послужном списке Е. Ф. Развозова отмечено одной строкой: «1807-м году от Корфу до острова Тенедос, Дарданеллы, а потом в Архипелаге в крейсерстве...»

Броневский вспоминал: «Едва турки отправлены были на Анатолийский берег, он (товарищ Броневского по каюте на «Венусе», под инициалами М.Л.Н.... – А.Л.) перевез меня на фрегат, сам помогал лекарю при перевязке, сам давал мне лекарства, словом покоил меня, ходил за мною как брат, как отец. Малая опытность корабельного лекаря, в продолжение плавания от Тенедоса до Корфы, едва не отверзло мне двери гроба, должно было отнять руку по состав плеча, но Н... на сие не согласился». В этих нескольких строках и через двести лет чувствуется настоящая дружба, настоящее флотское товарищество!

На эскадре Сенявина до офицеров доходили слухи о тяжелой войне с Францией на территории Пруссии. Кровопролитные бои в Пруссии при Пултуске, при Прейсиш-Эйлау, при Гейльсберге, при Фридланде следовали один за другим и вынудили в тот момент Александра I пойти на мир с Наполеоном I. 25 июня 1807 года между Францией и Россией был подписан мирный договор, известный в истории как Тильзитский мир.

Нужно напомнить, что в 1807 году в Европе сложилась уникальная ситуация – вся Европа была фактически захвачена Францией, а для победы над Англией Наполеону требо-

ввалась ее полная континентальная блокада, поэтому он принял решение заключить специальный договор с Россией, создав единый фронт против Англии.

Александр I при этом выдвинул два условия: встреча должна была проходить на независимой земле, не на территории Франции и ее сателлитов; и Россия не признает никаких притязаний на территориальную целостность своей страны.

Историческая справка

Переговоры Наполеона и Александра прошли на реке Неман. На середине реки был установлен плот, на котором развернули шатер, где и встретились императоры двух стран, пребывавшие в Тильзите – небольшом городке на берегу Немана (современная Калининградская область РФ, город Советск. – А.Л.).

Условия мира: признание со стороны России всех завоеваний Наполеона в Европе; Россия присоединяется к континентальной блокаде Англии; между Францией и Россией подписан военный союз; от Пруссии отходили польские земли, и создавалось новое государство Герцогство Варшавское под контролем Франции; Франция прекращает любую помощь Турции; Россия выводит свои войска из Молдавии и Валахии и признает французский протекторат над Ионическими островами.

Тильзитский мир вознес Наполеона I на вершину могущества, хотя император Александр I оставался в тяжелом положении, но появились и выгоды: Россия теперь могла сосредоточиться на борьбе с Турцией, не опасаясь, что Франция будет вмешиваться.

Тильзитский мир просуществовал до начала Отечественной войны 1812 года.

Как писал историк Е. Тарле в работе «Российский флот

в Средиземном море»: «Все, что удалось сделать Сенявину и его флотскому воинству, пришлось уступить французам. О том, что творится в Пруссии, и о самом подписании Тильзитского мира Сенявин узнал лишь после того, как все было окончено».

6 июля 1807 года командир фрегата «Венус» капитан-лейтенант Развозов получил повеление доставить в Корфу пленного турецкого адмирала Бекир-Бея и капитана турецкого корабля с их свитой, а также лейтенанта Розенберга и фельдегеря Федорова, с донесением к государю императору. Фрегат «Венус» снялся с якоря и взял курс на Корфу.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 6-й день июля 1807 года... стоя на якоре у острова Тенедос в эскадре. Ветер тихий, ясно... В половине 7 часа на флагманский корабль сигналом требовано от нас командующего, по которому и ездил.

В половине 9 часа на вице-адмиральский корабль сигналом требован от нас командующий, по которому и ездил... В 12 часов отдали марсели зарифленные 2-я рифами в половине часа подняли якорь... и пополнили марсели, осадили фок и пошли на Z-Z-W.»

Из этой записи понятно, что капитан-лейтенант Развозов получил повеление сняться с якоря и идти на Корфу.

Тяжело раненный турками в плечо при защите крепости Тенедос, мичман Броневский находился на «Венусе», что следует из записи в Шканечном журнале: «...больных мич-

ман Броневский, нижних чинов 7 человек». По пути фрегат подошел к острову Страдо для закупки припасов. Спустили катер с мичманом Чистяковым. Через три часа катер, нагруженный продовольствием, вернулся, и фрегат взял курс на Корфу.

«В 8-й день июля... идучи под парусами по W-ю сторону острова Св. Естрада... Ветер марсельный, малооблачно... паруса имеем марселя, брамселя, фок, грот, кливер, форстенги стаксель... В 1-й час поставили бом-брамселя... В 9 часов пеленговали Z-ю оконечность острова Тино. В $\frac{3}{4}$ часа вышед из-за острова Тино 2-х мачтовое судно под нашим флагом идущее от NW. Взяли фок и грот на гитовы... В начале 12-го часа спустили катер на воду, в $\frac{1}{4}$ часа для опросу вышеназванного судна послали от нас катер с мичманом Чистяковым...

Вышеназванный мичман Чистяков возвратился и привез с собою корсара капитана, который донес, что пришел из Корфы и хочет идти в Тенедос. Именуемый корсар «Фортуна». В половине часа капитан возвратился на корсар...»

Шли переменными курсами. Из-за противного ветра фрегат «Венус» остановился у острова Тино. 10 июля при свежем северном ветре «Венус» снялся с якоря и продолжил путь.

«В 12-й день июля... лавируя под парусами в виду острова Церхея».

«В 16-й день июля... под парусами у острова Занте».

«В 18-й день июля 1807 года... идучи под парусами по W-ю сторону острова Св. Мавры Ветер брамсельный... в исходе половины 2 часа пришед мы на Корфский рейд, убрали все паруса, положили якорь, канату отдано 50 сажень...»

На следующий день, по прибытию на Корфу, тяжело раненный мичман Броневский был перевезен в город, в лазарет, что следует из записей в Шканечном журнале за 19 июля: «...больных мичман Броневский, нижних чинов и служителей 1, итого 2 человека», а за 20 июля о больном мичмане записи уже нет, значит, он был перевезен с фрегата на берег.

В Корфу доктор Корузо, спасая Броневского, выполнил восемнадцать операций, вынув из его плеча двадцать три осколка кости, сохранив тем самым не только жизнь, но и руку. О своем спасителе Броневский позже вспоминал: «Сей достойный и весьма искусный доктор был принят по представлению Дмитрия Николаевича (Сенявина. – А.Л.) коллежским асессором и служил после в Севастополе в звании Главного доктора при Морском госпитале».

Время стоянки фрегата «Венус» в Корфу – конец июля, начало августа – корабль ремонтировался, на нем менялся рангоут, конопатилась палуба, окрашивались наружные борта.

Фрегат находился на Корфском рейде, когда на нем случилось печальное событие – умер мичман В. Ушаков. Шканечный журнал скупо сообщает следующее:

«В 5-й день августа... стоя на Корфском рейде... сего числа волею Божию умер мичман Василий Ушаков...» На следующий день «...умерший мичман Ушаков для погребения свезен в Корфу...» В Шканечном журнале не указана причина смерти, надо думать, болезнь, ибо в журнале запись за 3 августа: «...больных мичман Василий Ушаков 3-й день, нижних чинов служителей 11 человек...»

В списках офицеров «Венуса» за март 1807 года мичман Василий Ушаков не числился.

Скорее всего, он прибыл на фрегат взамен раненого и находящегося на лечении в Корфу мичмана Владимира Броневского в конце июня – начале июля 1807 года. Похоронили мичмана В. Ушакова со всеми воинскими почестями.

Начало августа баловало хорошей погодой – маловетрие, малооблачно...

По окончании ремонта «В 8-й день августа... снялись с якоря и пошли к водопаду для принятия пресной воды... В наличии имеется с пресною водою бочонков больших 48, средних 65, итого 113».

Наконец, 12 августа 1807 года на корвете «Херсон» прибыл барон Шепинг, с рескриптом от государя и копией с Тильзитского мира, ратифицированного 21 июня. А 23 августа из Тильзита два курьера, один через Триест и Каттаро, другой через Неаполь и Отранто, доставили высочайшее повеление: «Оставить Архипелаг, сдать Каттаро и Ионическую республику французам, а флоту немедленно возвращаться в

Балтийские и Черноморские порты».

Уступка Франции Ионических островов меняла для эскадры вице-адмирала Д. Н. Сенявина в Средиземном море все! Как пишет Тарле: «...После Тильзитского мира ему предписывалось уже смотреть на французов как на союзников, а на англичан как на врагов».

К Тильзитскому договору были приложены Отдельные секретные статьи, гласившие:

«Статья первая. Российские войска сдадут французским войскам землю, известную под именем Каттаро. Статья вторая. Семь островов (Ионических. – А.Л.) поступят в полную собственность и обладание его величества императора Наполеона».

Как писал историк Е. Тарле: «Плоды замечательных побед на Средиземном и Адриатическом морях и берегах были ликвидированы на Немане не по вине доблестных русских моряков и солдат». Тильзитский мир ставил вице-адмирала Д. Н. Сенявина почти в безвыходное положение.

Вследствие сей Высочайшей воли эскадра Сенявина 24 августа 1807 года оставила остров Тенедос, предварительно разрушив все его укрепления. 25 августа прибыли в Идро, «откуда для забрания призов, принадлежащих флоту, и для окончания других дел контр-адмирал Грейг с тремя кораблями послан в Специю...»

26 августа 1807 года над Корфской крепостью был поднят французский флаг.

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 26-й день августа 1807 года стоя на Корфском рейде... в 6 часов с Корфской крепости палено из пушек для поднятия на оной крепости французского флага. Мало спустя, по приказанию капитана I ранга и кавалера Белли начиная с корабля Азия и по 2 пушки от Ярослава, от нас выпалено из 11-ти выстрелов и французских шебек из 30-ти выстрелов».

Продолжительное перемирие с Турцией делало пребывание кораблей вице-адмирала Д. Н. Сенявина у Дарданелл ненужным, и он стянул свои силы к Корфу.

28 августа эскадра вышла с Архипелага на Корфу, прибыв туда 8 сентября. Как писал очевидец: «Пришедши в Корфу, грустно было видеть этот город, отданный по миру тем войскам, которых мы привыкли видеть пленными, а теперь властелинами; жители в унынии...»

В Корфу Сенявин получил повеление отправить в русские порты находящиеся под его командованием корабли. Как писал Ф. Веселаго: «Во исполнение этого, судам, принадлежащим к Черноморскому флоту (5 кораблей, 4 фрегата, 4 корвета и 4 брига), и также 20 призовым судам, под начальством капитан-командора Салтанова, велено было идти в Севастополь; судам отряда капитан-командора Баратынского (3 корабля, 1 фрегат и 1 бриг), находившемся тогда в Венеции, — немедленно следовать на Балтику; а сам Сенявин, сдав французам Ионические острова, вышел из Корфу 19 сентября и с эскадрой из 13 судов (10 кораблей, 2 фрегата и 1 бриг) на-

правился к выходу из Средиземного моря».

Накануне этих событий, в конце августа, оправившийся после тяжелого ранения мичман Броневский возвратился на свой фрегат. «Венус» готовился к выходу в море.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 8-й день сентября ... принято констапелем Гайдуковым с тендера 6-ти фунтовая пушка и два фальконета...»

«В 14-й день сентября отосланы от нас в команду корабля Скорого мичманы Еминский и Екимов».

«В 19-й день сентября... в 3 часа на флагманский корабль Твердый сигналом требовано со всей эскадры штурманские помощники, по которому послан от нас штурманский помощник 14 класса Крутиков».

«В 20-й день сентября малооблачно... в исходе 8-го часа на адмиральском корабле при пушечном выстреле поставили марсея. Следуя оному во всей эскадре корабли... поставили марсея, раскрепили фок и грот и стали сниматься с якоря... Адмиральский корабль снялся с якоря... в 31/2 часа на вице-адмиральском корабле сигналом по всей эскадре построиться в ордер похода... взяли фок и грот на гитовы, а у марселей и триссея закрепили по 3 рифа и следуя флагманскому кораблю Твердому взяли курс Z-Z-O».

Очевидец писал: «Желание было общее – оставить Корфу... 20 сентября оставили Корфу навсегда».

Шканечный журнал фрегата «Венус»:

«В 22-й день сентября... идучи под парусами на W... ..»

ветер брамсельный, небольшое волнение... с нами кораблей под вице-адмиральским флагом Твердый, под контр-адмиральским флагом Ретвизан, Селафаил, Скорый, Мощный, св. Елена, Уриил, Ярославль, Сильный, шлюп Шпицберген, фрегат Кильдюин. На горизонте к О-ту корабль Рафаил... паруса имеем марселя зарифленные, грот, фок, фор-стенги стаксель... в 6 часов увидели в отдалении на W впереди Сицилийские берега...»

К сожалению, уже возвращаясь на родину, экипаж фрегата «Венус» продолжал нести небоевые потери. Видимо, в людях, в экипаже, накопилось и сказывалось напряжение постоянного двухлетнего пребывания в море. Не выдерживали этого напряжения не только корпуса кораблей, не выдерживал и человеческий организм.

«В 24-й день сентября... в 3 часа волею Божией умер боцман Максимов. Умерший боцман по долгу христианскому отпет и брошен в море...»

«В 26-й день сентября... волею Божией умер матрос Трифон Караваев. По долгу христианскому отпет и брошен в море...»

Русская эскадра вице-адмирала Сенявина благополучно прошла все Средиземное море.

«Во 2-й день октября 1807 года... идучи под парусами в Средиземном море...»

«В 6-й день октября... идучи под парусами в виду Гишпанского берега... к Гибралтарскому проливу...»

«В 8-й день октября... идучи под парусами в Атлантическом море в эскадре...»

8 октября 1807 года корабли эскадры Сенявина прошли Гибралтарским проливом и, не заходя в порт Гибралтар, вошли в бурный Атлантический океан, где, как писал Веселаго, «...в продолжение трех недель ей пришлось бороться с жестокими противными ветрами: многие суда получили опасные повреждения, команды изнурились до крайности почти непрерывными, тяжелыми работами».

«В 11-й день октября... лавируя под парусами в Атлантическом море S-e мыса Сант-Винсент в эскадре. ...после полуночи отдали у марселей по 1 рифу, у грот-марселя при отдавании рифов изорвало у оногo последний риф в то время при нашедшем от ветра шквале перервало у грота лик-трос и изорвало оный...»

С гулом лопнул огромный грот, порванные снасти, как живые змеи, извивались на палубе.

«В 12-й день октября... ветер со шквалами и волнение...»

«В 15-й день октября... в 10 часов нашел шквал с громом и молнией...»

«В 18-й день октября...в 3 часа нашел от N-W шквал у грот-марселя лопнул у нижней шкаторины ликтрос...»

Именно в эти дни середины октября наша эскадра попала в Атлантике в жесточайший шторм. Очевидец, офицер корабля «Рафаил», мичман Панафидин в своих воспоминаниях писал об этом многосуточном кошмаре: «Ветер нам

благоприятствовавший изменился: 10 суток мы качались по ужасным волнам океана... громом и молнией у нас разбило бизань-мачту. Корабль, разбитый в сражениях, поврежденный во всех мачтах, не представлял ничего утешительного... В 10 часов ветер точно с такой же силою переменялся. В 11 часов уже не было ни одного паруса: все рвало... Корабль от волнения бросало с ужасною силою во все стороны. Не было места на корабле, куда бы не лилась вода...

В 2 часа 27 октября три обшивочные доски прорвали болты, которыми были прижаты к кораблю; вода лилась рекою... Все помпы были в действии и едва могли отливать воду... Валы были так ужасны, что корабли едва могли друг друга видеть, и то на короткое время.

После консилиума всех офицеров, не находя возможности держаться еще в море, мы известили адмирала о своем бедствии и просили позволения идти для спасения в ближайший порт. ... Через двое суток мы увидели... Лиссабон. 29 октября, кинули якорь. Не веря себе, что мы покойны после 25-дневного непрерывного качания и после ужасной бури, от которой наша жизнь была, как говорится, на волоске... Через три дня возвратился весь флот».

Такелаж и рангоут фрегата «Венус» тоже очень сильно потрепало штормами. В Шканечном журнале «Венуса» прямо говорится об этих повреждениях:

«В 24-й день октября... в начале 1-го часа с правой стороны у грот-марселя лопнул шкот».

«В 27-й день октября... идучи под парусами на N-O в эскадре... Ветер риф-марсельный, крепкий... В 8 часов изорванный грот-марсель отвязали и вместо него другой подняли...»

«В 28-й день октября... лавируя под парусами в Атлантическом море... В 3 часа по худости штур-трос лопнул, онаго переменяли новым...»

«В 30-й день октября... идучи под парусами к мысу Лиссабону в эскадре... В половине 1-го часу увидели под ветром лавирующую лодку... Легли в дрейф для поднятия лоцмана...»

В $\frac{3}{4}$ часа на флагманском корабле Твердый сигнал эскадре стать на якорь, глубина 22 сажени, грунт ил...»

Вместе с эскадрой 30 октября 1807 года потрепанный штормом «Венус» прибыл в Лиссабон. Обстановка вокруг эскадры вице-адмирала Д. Н. Сенявина с появлением ее на Лиссабонском рейде сделалась очень непростой. Через два дня французские войска под начальством генерала Жюно заняли столицу Португалии. В это же время английская эскадра явилась перед устьем реки Таго и объявила Лиссабон в блокаде. Надо отдать должное дипломатическому уму вице-адмирала Сенявина. Он счел за лучшее соблюдать строгий нейтралитет, а на предложение французов участвовать в десанте на побережье Дмитрий Николаевич дипломатично ответил, что в случае нападения англичан на французов он будет деятельно помогать французам как своим союзни-

кам, но враждебно действовать против португальцев не может, потому что Россия не находится в войне с ними. Так наша эскадра осталась на зимовку в Португалии, но опасность нападения англичан на наши корабли сохранялась. На этот случай у Сенявина было распоряжение императора Александра I, в котором выражалась надежда, что в при нападении на эскадру неприятель будет отражен, но «при совершенной невозможности не токмо к сопротивлению, но и к защите предоставлялось благоразумию адмирала решить, буде не останется уже никаких средств, сняв люде, корабли сжечь или затопить, так чтобы отнюдь не могли они сделаться добычей неприятеля». Сенявину предстояло действовать гибко, по обстановке, а главное, исправить повреждения на своих кораблях.

Как писал в 1836 году в своем труде «Записки морского офицера...» служивший мичманом на фрегате «Венус» Владимир Броневский: «По невозможности прежде весны возвратиться нам в свои балтийские порты, исправля важные повреждения кораблей, для коих Принц-Регент все нужные материалы приказал отпустить, Главкомандующий положил зимовать в Лиссабоне. Вследствие сего капитан фрегата «Венус» получил повеление отправиться обратно в Средиземное море, сыскать там эскадру капитан-командора Баратынского и дать ему знать, куда идти для соединения с флотом».

И далее в воспоминаниях Броневского звучит ключевая для понимания последующих событий фраза:

«По болезни капитана Е. Ф. Развозова фрегат наш поручен капитану К. И. Андреянову.

9-го ноября при тихом ветре снялись мы с якоря».

Отсюда становится понятно, что капитан-лейтенант Е. Ф. Развозов передал дела и обязанности командира фрегата «Венус» капитан-лейтенанту К. И. Андреянову.

Шканечный журнал «Венуса»:

«В 9-й день ноября 1807 года... стоя на якоре в реке Таго. В 8 часов подняли якорь... и пошли из реки в море...»

С этого дня пути капитана Е. Ф. Развозова и его фрегата «Венус» разошлись навсегда. Закончилась боевая страда капитан-лейтенанта Развозова в Средиземном море, закончилась его Средиземноморская Одиссея на фрегате «Венус», а сам фрегат продолжил службу, но уже с новым капитаном...

Фраза в воспоминаниях мичмана Броневского: «По болезни капитана Е. Ф. Развозова фрегат наш поручен капитану К. И. Андреянову» не объясняет подробностей, но и так понятно – к осени 1807 года за плечами капитан-лейтенанта Егора Федоровича Развозова было двадцать три года службы и двадцать две морские кампании. Да и последние два года непрерывного нахождения в Средиземном море не прибавили ему здоровья.

Историческая справка

Фрегата «Венус» под командованием капитан-лейтенанта Андреева, отправленный вице-адмиралом Сенявиным с депешами в Палермо, благополучно дошел до этого порта, но там уже находился английский отряд кораблей под командованием вице-адмирала Торнбоу, который потребовал сдачи «Венуса». Предстоял неравный бой. Капитан фрегата капитан-лейтенант Андреев, как пишет Ф. Веселаго, «ответив, что “фрегат взлетит на воздух, но не сдастся”, приготовился защищаться до последней крайности и потом взорваться. Но по ходатайству нашего посланника Татищева неаполитанское правительство разрешило поднять на “Венусе” неаполитанский флаг и тем самым избавило фрегат от неминуемой гибели».

Вот так были воспитаны капитан-лейтенантом Развозовым офицеры и нижние чины «Венуса», вот таким героическим было решение экипажа «взорваться», но не сдаться врагу, вот таким смелым и волевым был новый командир героического «Венуса», капитан-лейтенант Андреев. Слава им, русским морякам, через века!

После того как в августе 1808 года французский генерал Жюно был разбит высадившимися в Португалии английскими войсками, Лиссабон был занят англичанами. В этой ситуации, как пишет историк Веселаго: «Единственным

средством для выхода из такого затруднительного положения представлялось открытие переговоров с англичанами и вступление с ними, по возможности, в выгоднейшее соглашение. Переговоры окончились заключением трактата, по которому русская эскадра, находящаяся в Лиссабоне, отдавалась “на сохранение” английскому правительству, обязавшемуся, через полгода по заключению мира с Россией, возвратить все сданные ему суда. Адмирал с офицерами и командой будут возвращены в Россию за счет Англии».

Согласие англичан на эти условия, между всего прочего, объяснялось и тем, что англичане прекрасно понимали, что нападение на нашу эскадру дорого бы обошлось прежде всего самим англичанам. Русские моряки сумели бы дорого продать свою жизнь.

После десятимесячного пребывания в Лиссабоне эскадра вице-адмирала Сенявина 26 сентября 1808 года пришла в Портсмут. Англичане потребовали немедленно спустить российские флаги. История сохранила ответ русского адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина: «Я здесь не пленник, никому не сдавался, не сдамся и теперь; флаг мой не спущу днем и не отдам его, как только с жизнью моею».

Действительно флаги были спущены с подобающей честью только с захождением солнца.

Так окончилась славная для нашего флота «Сенявинская кампания», в которой «сведущий, энергичный Сенявин показал себя храбрым и талантливым боевым адмиралом, доб-

рым, заботливым начальником, способным администратором, предусмотрительным дипломатом и самоотверженным высоким патриотом. При светлом уме и отзывчивом, симпатичном характере, действуя, всегда и везде, честно, благородно и с непоколебимой твердостью, он, при сношениях своих с иностранцами, от друзей и врагов пользовался заслуженным уважением и доверием». Именно такими словами характеризовал деятельность вице-адмирала Д. Н. Сенявина в Средиземном море в труде «Краткая история русского флота» историк флота Феодосий Веселаго.

Экипажи судов эскадры Сенявина, находящиеся в Англии, в навигацию следующего 1809 года были перевезены на английских транспортах в Россию.

Как и на каких кораблях добирался капитан-лейтенант Егор Федорович Развозов в Россию, следует из его Послужного списка за 1816 год.

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

Двадцатого флотского экипажа
капитана I ранга кавалера Развозова
за 1816-й год.

Какими чинами и когда проходил: ... в капитаны 1-го ранга 1811 декабря 12.

Какого происхождения, исповедания. Женат или холост. Имя жены и детей: Из российских дворян. Греческого вероисповедания. Женат на Ельгимине Карловой, детей имеет сыновей Владимира, Александра и дочь Августу.

Сколько отроду лет: 47.

Сколько душ крестьян мужеского пола имеет и в каком месте: Тверского наместничества Осташевского уезда, имею 24 душ.

Во время продолжения службы когда и где в компании на море был, на каких кораблях:

в 1808 от Лиссабона до Англии на корабле Мощном под командованием кап. I ранга Кровве. Сам командиром на оном же корабле до Англии.

в 1809 из Англии в Ригу на английском транспорте Жульен. Кампания кончилась 9-го сентября.

в 1810–1811 годах в Ревеле при берегу.

в 1812 году из Ревеля до Риги, Митавы, где находились в сражении. Кампания продолжилась с 28 июня по 15 ноября.

в 1813 году май 22 сухим путем в Виндаву, Либаву и Пиллау, принял в оной начальство Рижской гребной флотилией, прибыл к блокаде города Данцинга, где находился в сражении и потом в Кенигсберг.

в 1814 году от Кенигсберга до Свеаборга. Кампания продолжилась по 26 июля.

В Свеаборгском порту при берегу.

Какое получает довольствие: жалованье получает окладного 965 рублей 703/4 копейки

и столовых денег 300 рублей в год.

Когда и где находился в отпуске: в 1802 году был в Тверской губернии в Осташевском уезде на 4 месяца.

Пожалован: В 1813 году за отличную храбрость... оказанную в сражении в 4-й день октября Всемиловитише пожалован Золотою шпагою «За храбрость».

Капитан 1-го ранга Развозов

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 2. Д. 59. Л. 145–150)

Из Послужного списка Е. Ф. Развозова следует, что из Лиссабона он шел в Англию на корабле «Мощный», а из Англии в Россию добирался на английском транспорте «Жульен»:

«...в 1808 от Лиссабона до Англии на корабле Мощном под командованием кап. I ранга Кровве. Сам командиром на оном же корабле до Англии».

в 1809 из Англии в Ригу на английском транспорте Жульен. Кампания кончилась 9-го сентября.

Кстати, капитан I ранга Вилли Кровве был принят на русскую службу в 1783 году из английского флота мичманом. В 1804 году получил звание капитана I ранга.

Дальнейшая служба Е. Ф. Развозова понятна из его Послужного списка за 1820 год.

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК

командира 20-го флотского экипажа

флота капитан I ранга Егора Развозова

за 1820-й год.

Какого происхождения, исповедания. Женат или холост. Имя жены и детей: Из российских дворян. Греческого вероисповедания. Женат на Вильгемине Карловой, детей имеет

сыновей: Владимира, Александра, дочерей: Августу, Наталию, Любовь.

Сколько душ крестьян мужеского пола имеет и в каком месте: Тверского наместничества Осташевского уезда, имею 50 душ.

Во время продолжения службы когда и где в кампании на море был, на каких кораблях:

в 1807 апреля 20-го от Корфу до Дарданелл.

в 1808 из Лиссабона в Англию.

в 1809 из Англии в Кронштадт.

в 1810–1811 годах в Ревеле при берегу.

в 1812 году из Ревеля до Риги, Митава, где находились в сражении. Кампания продолжилась с 28 июня по 15 ноября.

в 1813 году май 22 сухим путем в Виндаву, Либаву и Пиллау, принял в оной начальство Рижской гребной флотилией, прибыл к блокаде города Данцинга, где находился в сражении и потом в Кенигсберге.

в 1814 году от Кенигсберга до Свеаборга. Кампания продолжилась по 26 июля.

В Свеаборгском порту при берегу.

в 1816 году в Свеаборге при берегу.

в 1817-й, 1818-й, 1819-й, 1820-й в Свеаборге при берегу.

В 37-м корабельном экипаже командиром и в 20-м флотском экипаже командующим.

Какое получает довольствие: жалованье получает полного

1200 рублей и

столовых денег 500 рублей в год.

Пожалован: Кавалером ордена Св. Анны 4-й степени 1799 сентября 24-го числа.

Кавалером Военного ордена Святого великомученика и победоносца Георгия 4-го класса 1803 ноября 26-го числа.

Кавалером ордена Равноапостольного князя Владимира 3-й степени 1813 апреля 8-го числа.

В 1813 году за отличную храбрость... оказанную в сражении в 4-й день

октября Всемилостивше пожалован Золотою шпагою «За храбрость».

Капитан 1-го ранга Развозов

«Ныне аттестуется к повышению чина достоин»

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 2. Д. 95. Л. 435)

«Общий Морской список», часть IV, уточняет этапы службы Е. Ф. Развозова по окончании Второй Архипелагской экспедиции:

1808 г. На корабле «Мощный» сделал переход из Лиссабона в Портсмут.

1809 г. На английском транспорте возвратился из Портсмута в Ригу, а оттуда в Кронштадт. Июня 15. Произведен в Капитаны 2 ранга.

1810 и 1811 гг. Командовал в Ревеле 37-м корабельным экипажем.

1811 г. декабря 12. Произведен в Капитаны 1 ранга. 1812

г. Командуя гребной флотилией, под начальством контр-адмирала Антона Васильевича Моллера 2-го, плавал от Ревеля до Риги и Митавы, и участвовал в сражениях против французских войск на р. Аа, за что был награжден орденом Св. Владимира 3 степени.

1813 г. Командуя резервным отрядом рижской гребной флотилии, под начальством вице-адмирала Алексея Самуиловича Грейга участвовал в блокаде Данцига. Награжден золотой шпагой с надписью «За храбрость».

1814 г. Командуя той же флотилией, перешел из Кенигсберга в Свеаборг.

1815 г. Командовал в Свеаборге 37-м корабельным экипажем.

1816

Командовал в том же порту 20-м флотским экипажем.

1821 г. апреля 13. Уволен от службы чином Капитан-командора.

Удивительно, но за прошедшие двести лет столь бурной истории России время пощадило, а Российский Государственный архив ВМФ сохранил «Послужные списки Развозова» – эти хрупкие листы бумаги, благодаря которым мы можем проследить служебный и, в какой-то мере, жизненный путь Егора Федоровича Развозова.

«Это сколько же времени прошло с тех пор, как осенью 1805 года наша эскадра покинула Кронштадт», – вспоминал начало своей многолетней Средиземноморской Одис-

сеи Егор Федорович Развозов, стоя на палубе английского транспорта «Жульен», входившего в Купеческую гавань Кронштадта. И вот, по прошествии почти четырех лет он вернулся. Его долгое заграничное путешествие закончилось.

Знакомые силуэты кронштадтских фортов, стоящие на рейде корабли под белыми с голубыми Андреевскими крестами флагами... От всего этого защемило сердце...

Как следует из «Послужного списка» Е. Ф. Развозова за 1816 год, хранящегося в РГА ВМФ: «в 1809 г. Из Англии в Ригу на английском транспорте «Жульен», что подтверждает и «Общий Морской список»: «На английском транспорте возвратился из Портсмута в Ригу, а оттуда в Кронштадт. Июня 15, произведен в капитаны 2 ранга».

Именно эти записи подтверждают, что Средиземноморская Одиссея закончилась для Е. Ф. Развозова в 1809 году. Его труды оценены званием капитана II ранга, и вот тут начинается малоисследованный и практически не подтверждаемый документами период жизни Егора Федоровича. Попробуем прикоснуться и прояснить для читателя, хотя бы пунктиром, последовавшие затем события его жизни, не только служебные, но и личные.

Итак, ему от роду сорок три года, из них двадцать три он провел на кораблях Российского флота в морях. Он капитан II ранга, кавалер орденов «Святой Анны» 4-й степени и Военного ордена «Святого Великомученика и Победоносца Георгия» 4-го класса. Как говорится – половина жизни за бор-

том...

В его «Послужном списке...» от 2 сентября 1810 года в графе: «Женат или холост», значится: «Холост». Постоянное пребывание в море, длительные походы вдали от России не позволили морскому офицеру обзавестись семьей. Риск погибнуть в штормовом море, от турецкой или французской пули не способствовал семейному счастью.

Работаю в архиве дальше. И вот в «Послужном списке...» за 1816 год читаю: «Женат на Ельгемине Карловне, детей имеет сыновей Владимира, Александра и дочь Августу».

Выходит, что за 1810–1811 годы, когда Егор Федорович служил на берегу в городе Ревеле, он, наконец, обзавелся семьей. А то, что в этот период он действительно находился «при берегу», следует из того же «Послужного списка...»: «в 1810–1811 годах в Ревеле при берегу». «Общий Морской список», часть IV, уточняет: «В 1810–1811 г г. командовал в Ревеле 37-м корабельным экипажем».

Средневековый Ревель – город медлительный и неторопливый. Шпили католических церквей соседствуют в нем с островерхими крышами домов горожан. Старые парки, заполненные ветвистыми деревьями – дубами и липами, располагают к покою, а узкие улицы старого города, много повидавшие на своем веку, не любят суеты. Вот на одной из этих улиц и нашел свое семейное счастье Егор Федорович Развозов.

И далее в «Послужном списке...»: «1811 г. декабря 12

произведен в капитаны 1 ранга». Командование Балтийского флота, зная высокие командирские качества Е. Ф. Развозова, доверило ему воспитание «морских служителей» и по достоинству оценило его работу, присвоив звание капитана I ранга.

Могу предположить, что дети четы Развозовых в «Послужном списке...» указаны по возрасту. А это значит, что старший сын – Владимир, затем – Александр и младшая дочь Августа. Егор Федорович обрел большую, хочется верить, счастливую и дружную семью. Всей своей жизнью и службой он заслужил это. Жена Ельгемина создала домашний уют и комфорт, о котором так мечтал в дальних морских походах капитан Развозов и который так ценил, получив в жизни.

К сожалению, Егор Федорович Развозов не дожил до того момента, когда его старший сын Владимир получил офицерский чин – мичмана, что произошло в 1830 году, но я уверен, Егор Федорович гордился бы своим первенцем. Владимир отлично учился в Морском корпусе, и именно поэтому ему доверили сказать речь при публичном экзамене в мичмана.

Эту речь, отпечатанную в Санкт-Петербургской типографии Академии наук отдельной брошюрой, я обнаружил в Государственной Публичной библиотеке им. М. Е. Салтыкова-Щедрина.

РЕЧЬ

говоренная Морского Кадетского корпуса гардемаринном Владимиром Развозовым при публичном экзамене в мич-

мана

1830 года декабря 19 дня.

«...С каким трепетом входили мы в сие многолюдное семейство, вначале чуждое сердцу, но в последствии связавшее нас узами не менее, как родственными! Обеспеченные, призренные со всех сторон, мы приводимы были к одной важной цели воспитания: ...пребыть покорными долгу и службе, и тщательным выполнением обязанностей заслужить доброе имя. ...Ободренные особенно милостивым вниманием своего Государя, мореходцы в полном своем составе, неимоверно быстрыми шагами двинулись в той степени силы и величия, на которой неожиданно увидела вся Европа...

Наставники наши тщательно старались просветить рассудок и вкоренить в сердцах наших благороднейшие чувства любви и благодарности к виновникам нашего воспитания и образования... Беру смелость сказать от имени своего и всех своих товарищей, что предполагаемая цель по возможности достигнута...

Долговременное пребывание наше под парусами и продолжительные ветры, застигшие нас в Западном Океане, весьма ясно показали нам всю важность будущего нашего служения. Опыт убедил и в том, что сила духа, хорошие сведения офицера, опытность... суть единственные помощники в трудных обстоятельствах и опасностях...

Что же еще сказать мне? Именем любезных товарищей от глубины души... чтобы быть нам в течение наступающей но-

вой жизни истинными ревнителями веры, верными сынами Отечества, и во всем достойными имени питомцев Морского Кадетского корпуса».

Как это верно сказано! Егор Федорович был бы доволен своим сыном, и, видимо, не зря Императорская Академия наук отдельной брошюрой издала речь Владимира Егоровича Развозова. В назидание потомкам!

На протяжении работы над этой книгой меня не покидала мысль: нет ли какой-либо родственной связи между моим героем и капитаном I ранга А. В. Развозовым, командовавшим в годы Первой мировой войны минной дивизией, а затем в чине контр-адмирала в 1917 году Балтийским флотом, о котором я писал в своей первой книге «Терновый венец офицера русского флота», или они однофамильцы?

Традиции русского флота позволяли служить на флоте офицерам целыми династиями. Так, лейтенант И. Н. Бутаков, служивший под началом капитан-лейтенанта Е. Ф. Развозова старшим офицером на фрегате «Кильдюин», позже дослужился до чина вице-адмирала, став родоначальником флотской династии Бутаковых. Все пять его сыновей стали морскими офицерами. Четыре сына Алексей, Иван, Григорий и Владимир дослужились до адмиральских чинов, пятый сын Дмитрий трагически погиб при защите Севастополя в чине лейтенанта.

Узнав из «Послужного списка...» за 1816 год о рождении в семье Егора Федоровича сыновей Владимира и Алек-

сандра, я был более чем уверен, что они пошли по стопам отца, поступили в Морской корпус и стали офицерами флота. Продолжаю работать в архиве флота. И вот, удача! В фонде Морское училище удалось обнаружить документы поступивших в Морской кадетский корпус воспитанников Егора Александровича, Николая Александровича и Владимира Александровича Развозовых. Это дети второго сына Е. Ф. Развозова – Александра Егоровича Развозова (РГА ВМФ Ф. 435. Оп. 5. Д. 4835. Л. 1–4).

Сам А. Е. Развозов закончил Морской кадетский корпус и в чине мичмана служил в 23-м флотском экипаже. Жена его Параскевия Николаевна родила ему четырех сыновей: старшего Егора (названного, очевидно, в честь деда), Николая, Владимира и младшего Василия. Именно их Метрические свидетельства, сданные в Морской корпус, и сохранились во флотском архиве. Они все закончили Морской корпус.

Но более всего меня заинтересовал третий сын Александра Егоровича Развозова – Развозов Владимир Александрович. Именно Владимир Александрович дослужился до чина контр-адмирала и трагически погиб в 1894 году в возрасте пятидесяти четырех лет. У Владимира Александровича и его жены Каролины Федоровны родился сын Александр Владимирович Развозов, который по семейной традиции поступил в 1892 году в Морской корпус, закончил его и, пройдя непростой офицерский путь, командовал минной дивизией, а затем в чине контр-адмирала – Балтийским флотом, к

судьбе которого я прикоснулся при работе над книгой «Терновый венец офицера русского флота».

Круг замкнулся! Через двести лет мне удалось проследить родословную линию потомков Егора Федоровича Развозова и понять, что для контр-адмирала А. В. Развозова Егор Федорович Развозов был прадедом по мужской линии. Вот это да!

Значит капитан-командор Е. Ф. Развозов, а именно в этом звании Егор Федорович закончил службу, явился основателем династии морских офицеров Развозовых. Как мне удалось установить, в русском флоте служило восемь человек их фамилии, из которых двое дослужились до адмиральских званий. Да и сам Егор Федорович стал бы адмиралом, ибо капитан-командор звание промежуточное, переходное между капитаном I ранга и контр-адмиралом, но здоровье не позволило ему это сделать.

Вы только подумайте, на протяжении двух веков с конца XVIII века, всего XIX и первой четверти XX века, при шести императорах Екатерине II, Павле I, Александре I, Александре II, Николае I и Николае II морские офицеры по фамилии Развозовы с честью, верой и правдой служили Российскому флоту!

Как это важно – преемственность. Передача от отца к сыну, от деда к внуку понятия офицерской чести и достоинства, веры и гордости за Отечество и флот. Но эта преемственность жестоко оборвалась 14 июля 1920 года расстре-

лом большевиками контр-адмирала Александра Владимировича Развозова.

Родился Александр Владимирович Развозов в 1879 году. В 1898 году окончил Морской корпус. В чине мичмана служил на крейсере «Герцог Эдинбургский». В 1901 году окончил Минные офицерские классы и получил назначение на должность младшего минного офицера броненосца «Ретвизан». С октября 1902 года по апрель 1903 совершил на «Ретвизане» переход на Дальний Восток в Порт-Артур. Во время перехода получил звание лейтенанта.

В ходе Русско-японской войны на броненосце «Ретвизан» отражает попытки японских брандеров закупорить Порт-Артурский рейд в ночь на 11 февраля 1904 года. Участвует в сражении в Желтом море 28 июля 1904 года, сражается с японцами на суше при обороне Порт-Артура.

По возвращении А. В. Развозов преподает в Минной школе в Кронштадте. В 1907 году получает назначение старшим минным офицером на крейсер «Рюрик». В 1911 году принимает командование эскадренным миноносцем «Бурный», в 1912 году получает звание капитана II ранга. В 1913–1914 годах командует эсминцем «Уссуриец». К концу кампании 1914 года А. В. Развозов становится начальником 5-го дивизиона эскадренных миноносцев, а в мае 1915 года назначается начальником 9-го дивизиона эсминцев. В конце 1915 года он был произведен в капитаны I ранга, а 6 марта 1917 года капитан I ранга А. В. Развозов становится начальником

Минной дивизии.

За мужество и героизм, проявленные при защите Порт-Артура в войне с Японией, Александр Владимирович Развозов был награжден орденом Святой Анны 4-й степени, Святого Владимира, Святого Станислава 4-й степени. За бои 1915 года награжден Золотым Георгиевским оружием.

Нет, не подвел правнук прадеда! Ведь Егор Федорович Развозов тоже был пожалован:

«Кавалером ордена Св. Анны 4-й степени 1799 г., Святого Георгия 4-го класса в 1803 году, Князя Владимира 3-й степени, и Золотую шпагою “За храбрость”».

У прадеда и правнука практически одинаков орденский бант и у обоих золотое оружие «За храбрость». Мистика! За время службы Егора Федоровича и во времена Александра Владимировича статут этих орденов не менялся. Ими награждали за личную храбрость, героизм, проявленный в бою, а значит, оба, и прадед и его правнук, были людьми отважными, умелыми в бою, беззаветно любящими Россию и не привыкшими пасовать перед трудностями. Эти черты характера и переходили от отца к сыну. В этом и есть суть преемственности поколений, суть офицерских династий на флоте.

11 июля 1917 года А. В. Развозов получил звание контр-адмирала. В Военно-морском архиве сохранилась телефонограмма о присвоении А. В. Развозову этого звания:

Журнал № 16 Входящих телефонограмм

Штаба командующего флотом Балтийского моря за 1917 год.

ТЕЛЕФОНОГРАММА № 7139

11 час. 55 мин 11/VI

Комфлота Развозову

От имени Морского Министра поздравляю Вас с производством в контр-адмиралы.

Управление Морским министерством.

(РГА ВМФ Ф. 479. Оп. 1. Д. 1031)

Характеризуя назначение Александра Владимировича Развозова командующим Балтийским флотом, капитан II ранга Г. К. Граф вспоминал: «... На должность командующего флотом был назначен самый популярный в то время адмирал – начальник Минной дивизии А. В. Развозов. Его назначению радовались все офицеры и команды, ибо он как нельзя лучше подходил для роли командующего флотом в такое тревожное время».

Не только офицеры, но и матросы миноносцев с огромным уважением относились к А. В. Развозову. Это был настоящий офицер-миноносник. Смелый, решительный, великолепно знающий минное дело специалист, требовательный командир и вместе с тем заботливый начальник. Не напоминают ли эти слова характеристику флотского офицера капитан-лейтенанта Егор Федоровича Развозова, данную ему на эскадре адмирала Сенявина в 1806 году?! Мистика!

В процессе работы над этой книгой я неоднократно сожа-

лел, что у меня нет портрета Егора Федоровича. И вот теперь судьба словно сжалилась надо мной, и я имею фотографию его правнука Александра Владимировича Развозова, сохранившуюся в фотофонде Центрального Военно-морского музея. По этой фотографии словно по абрису могу представить основные черты лица моего героя Егора Федоровича Развозова – человека, судьбу которого я взялся вывести из тени исторического забвения.

С фотографии Александр Владимирович Развозов смотрит на меня умными внимательными глазами, и если бы не золотые погоны и боевые ордена на груди, можно было бы подумать, что этот пронизательный взгляд принадлежит видному ученому или профессору университета. И только в самых уголках глаз затаились жесткость и требовательность смелого человека, привыкшего к быстрому и четкому исполнению любого своего приказа. Такие смелые, энергичные люди, в какой бы сфере они ни работали и в какое бы время в истории своей страны ни жили, всегда пользуются уважением, авторитетом окружающих. За ними идут и их примеру следуют все, кто попадает под обаяние их личности.

Предполагаю, что Егор Федорович имел те же глаза, брови, переносицу нос, скулы... Они наверняка похожи, правнук и прадед.

С тем, что люди через три поколения очень похожи, я столкнулся несколько лет назад при презентации своего фотоальбома «Галерея портретов офицеров Российского импе-

раторского флота», выпущенного мною на основе собрания фотографий флотских офицеров известного историка русского флота, жившего в эмиграции во Франции в Париже, – представителя большой флотской династии Александра Владимировича Плотто, группе французских потомков русских морских офицеров. Эта презентация проходила в Санкт-Петербурге в 2016 году. Среди группы была молодая женщина – графиня Толстая. Листая мой альбом, она на странице 162 увидела портрет своего прадеда адмирала Николая Михайловича Толстого. Вы не поверите! На нее с альбомного листа смотрел человек, живший более ста лет назад, но это было одно лицо! Я переводил взгляд на страницу и на ее лицо и не верил своим глазам. Лоб, брови, переносица, глаза, нос... все было похоже, несмотря на то что на фотографии был мужчина, а я смотрел на женщину. Кстати, в альбоме на странице 142 размещена и фотография Александра Владимировича Развозова.

Такое поразительное сходство придает мне смелости утверждать, что Александр Владимирович и Егор Федорович могли быть похожи.

Конечно, у Александра Владимировича на плечах погоны, а Егор Федорович носил эполеты, но взгляд, я уверен, – взгляд был тот же, твердый, повелительный. Взгляд отважного человека, в душе чуть-чуть авантюриста и флибустьера, привыкшего отдавать команды, управлять людьми, посылать их в бой...

Если долго смотреть на фотографию Александра Владимировича, постепенно из туманного прошлого выплывает образ морского офицера в треуголке и эполетах, родившегося в далекую Екатерининскую эпоху, служившего России во времена Александра I, капитан-командора Егора Федоровича Развозова.

Недолго пришлось наслаждаться капитану I ранга Егору Федоровичу Развозову тихой, уютной семейной жизнью. Грянул 1812 год! Наполеон вторгся в пределы Российской империи. Капитан I ранга Е. Ф. Развозов был отозван из 37-го флотского экипажа и, как офицер, имеющий большой боевой опыт, назначен командующим гребной флотилией под начальством контр-адмирала А. В. Моллера Второго. Скупые строки «Послужного списка...» за 1816 год: «в 1812 году из Ревеля до Риги, Митавы, где находился в сражении». Из «Общего Морского списка» уточняю череду событий. В 1812 году Развозов сражался под Ригой и у Курляндского побережья. Командовал отрядом из восемнадцати канонерских лодок. Отряд Развозова был наиболее активен в сражениях под Шлокой, Митавой. За эти сражения в 1812 году он был награжден орденом Святого Владимира 3-й степени.

«Командуя гребной флотилией под начальством контр-адмирала Антона Васильевича Моллера 2-го, плывал от Ревеля до Риги и Митавы и участвовал в сражении против французских войск на реке Аа, за что был награжден орденом Св. Владимира 3 степени».

«Пожалован кавалером ордена Равноапостольного князя Владимира 3-й степени 1813 год, апреля 8-го числа».

И снова «Послужной список...» за 1816 год: «в 1813 году, май 29 сухим путем в Виндаву, Либаву и Пиллау, принял в оной начальство Рижской гребной флотилией, прибыл к блокаде города Данцига, где находился в сражении и потом в Кенигсберге».

«Общий Морской список» об этом же времени: «1813 г. Командуя резервным отрядом Рижской гребной флотилии, под начальством вице-адмирала Алексея Самуиловича Грейга участвовал в блокаде Данцига. Награжден золотой шпагой с надписью “За храбрость”».

«Послужной список ...» за 1816 год уточняет: «в 1813 году за отличную храбрость оказанную в сражении в 4-й день октября Всемиловитше пожалован Золотою шпагою «За храбрость»».

(РГА ВМФ Ф. 406. Оп. 2. Д. 59. Л. 145–150)

Слова «за отличную храбрость» показывают, что с годами не изменился характер Егора Федоровича Развозова, что, как и прежде, он настойчив в бою, храбр и смел. По истечении четырех лет следующий «Послужной список...» за 1820 год свидетельствует о дальнейшей службе Развозова: «в 1814 году от Кенигсберга до Свеаборга. Кампания продолжалась до 26 июля. Командуя той же флотилией перешел из Кенигсберга в Свеаборг».

В 1814 году в Свеаборгском порту при берегу. В 18015

году в Свеаборге в 37-м корабельном экипаже. В 1816 г. Командовал в том же порту 25-м флотским экипажем».

И далее: «в 1817-й, 1818-й, 1819-й, 1820-й в Свеаборге при берегу. В 37-м корабельном экипаже командиром и в 20-м флотском экипаже командующим».

Кроме того, в «Послужном списке...» за 1820-й год в графе «Какое получает довольствие» указано: «Жалование получает полного 1200 рублей и столовых денег 500 рублей в год».

Заканчивается «Общий Морской список», часть IV, фразой: «1821 г. апреля 13. Уволен от службы чином капитан-командора».

Наконец-то, выйдя в отставку, капитан-командор Е. Ф. Развозов после стольких лет плаваний, сражений, войн и морских походов мог достойно встретить старость в кругу семьи. После рождения двух сыновей и дочери Августы у него родились еще две дочери – Наталия и Любовь. Такой семьей стоило гордиться!

Но, к сожалению, здоровье было подорвано, Егор Федорович много болел и в том же 1821 году, после тридцати девяти лет службы на флоте, в возрасте пятидесяти девяти лет капитан-командор Егор Федорович Развозов скончался. Несомненно, быть ему адмиралом, но здоровье не позволило им стать. Вот такая жизнь и такая судьба!

Заключение

Минуло двести пятьдесят лет. Много воды утекло с тех пор, но по-прежнему кружат чайки над белой кипенью прибоя у островов Эгейского и Адриатического морей... Ничего не напоминает на этих островах о временах русской Архипелагской «губернии». Перед временем и непогодой не устояли сооружения, построенные русскими моряками на острове Парос, Корфу и других. Безжалостное время, шторма и бури смыли следы пребывания русской эскадры под Андреевским флагом в Средиземном море в конце XVIII – начале XIX веков.

Правление Екатерины II по праву считается «золотым веком Российской империи».

К России были присоединены владения на Западе, включая земли современных Белоруссии и Литвы, одержаны блестящие победы в войнах с Турцией, страна вобрала в себя обширные территории на Юге, в том числе Крым.

Как не вспомнить возвращение Крыма – этой «короны Российской империи» в Российскую Федерацию в XXI веке – деяние, достойное самой императрицы Екатерины Великой.

На протяжении существования Российской империи ее государственные деятели не раз прибегали к помощи получивших патенты корсаров-каперов и других наемных команд, в том числе из греков, албанцев и прочих балканских народов, усилия которых в борьбе за независимость использовались в военное время в интересах России. Несмотря на это бытует мнение, что русских корсаров никогда не суще-

ствовало – заблуждение, возникшее в связи с тем, что они несли «государеву службу», ходили под российским флагом и подчинялись властям, а не свободно грабили всех подряд.

Морские каперы отличаются от сухопутных разбойников, ибо те, кто решился выйти в море, помимо всего прочего, вынуждены противостоять грозным природным стихиям, сражаясь не только с людьми, но и со штормами, шквалами, водоворотами, рифами, мелями, сталкиваясь с неведомыми опасностями, подстерегающими в море.

Это отличные дисциплинированные воины и моряки, поэтому они легко, без особых трудностей, переходили на службу в военный флот. Они знали корабль, умели читать карту и ориентироваться по компасу, солнцу, звездам; помнили приметы погоды и предвидели ее изменения. Они не теряли самообладания в минуты смертельной опасности и были способны работать на пределе сил, порой обходясь крохами еды и каплями воды; были надежными товарищами.

Наверное, именно этими нетривиальными качествами и привлекает до сих пор образ корсара – романтика моря.

Историки отмечают, что искусству мореплавания пиратство оказало большие услуги, потому что корсары отваживались заплывать в такие моря, куда до них еще никто не решался идти, да и в технике судостроения и особенно в оснастке парусных кораблей они нередко шли впереди своего времени, так как успех каперских действий зависел больше всего от скорости корабля и его хорошей управляемости.

Как в Первой, так и во Второй Архипелагских экспедициях в Средиземное море российских кораблей и адмирал Спиридов, и вице-адмирал Сенявин широко использовали албанских и греческих капитанов-патриотов, которым выдавались патенты и которые становились каперами. Суда каперов придавались капитанам русских фрегатов и такие отряды, неся крейсерскую (каперскую) службу, наносили серьезный урон торговому судоходству, как турок, так и французов.

Блестящая боевая кампания командующего Второй Архипелагской экспедицией русского флота вице-адмирала Д. Н. Сенявина, эффективно использовавшего помощь местного населения против французских войск на побережье Адриатического моря в Далмации и Черногории, удостоилась благодарности Республики Семи Островов, представители которой преподнесли адмиралу шпагу и жезл, осыпанный драгоценными камнями. За победу в Афонском сражении Д. Н. Сенявин был награжден орденом Святого Александра Невского.

По заключению Тильзитского мира эскадра Сенявина направилась из Адриатического моря в Россию. У берегов Португалии ее настиг жестокий шторм, заставивший корабли зайти в Лиссабон, где они были блокированы флотом Великобритании, находившейся в 1807 года в состоянии войны с Россией. Проявив незаурядные дипломатические способности, вице-адмирал Сенявин заключил с английским адмира-

лом Коттоном выгодный договор, сдав английским представителям на хранение корабли эскадры, экипажи которых доставил в Россию. Однако это самовольно принятое дипломатическое решение вызвало гнев Александра I, и вице-адмирал Сенявин оказался в опале. С 1811 по 1813 год он командовал Ревельским портом. В апреле 1813 года был отправлен в отставку.

При коронации императора Николая I в 1825 году Д. Н. Сенявин был произведен в адмиралы и в декабре 1826 года назначен сенатором. С 1827 года командовал эскадрой Балтийского флота. В 1830 году был уволен по болезни в бессрочный отпуск.

Умер флотоводец 5 апреля 1831 года в возрасте шестидесяти семи лет и похоронен в Благовещенской церкви Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге.

В этой книге часто цитируется труд «Краткая история русского флота» известного историка военного флота генерала Корпуса флотских штурманов Феодосия Федоровича Веселаго, написанный на основе многочисленных архивных и мемуарных материалов и до сих пор являющийся важным источником по истории нашего военно-морского флота.

Этот труд, отличающийся глубиной и серьезностью анализа основных событий жизни русского флота, обобщает опыт парусного флота, оценивает возможности флота обеспечить интересы страны на морях и океанах, анализирует не только военно-морские операции, но и саму государственную поли-

тику России в годы, когда наш военный флот впервые вышел на просторы Мирового океана из замкнутых морских бассейнов. Без этого исторического источника мне сложно было бы писать о действиях нашего флота в Средиземном море в период 1770–1807 годов.

Генерал Ф. Ф. Веселаго ушел из жизни в 1895 году и был похоронен в Санкт-Петербурге на кладбище Воскресенского Новодевичьего монастыря. За прошедшие сто с лишним лет надгробие его могилы разрушилось и пришло в запустение. Судьбе было угодно, чтобы и я включился в инициативу по изготовлению нового памятника генералу Ф. Ф. Веселаго. Торжественное мероприятие, посвященное окончанию работ по восстановлению могилы Ф. Ф. Веселаго, прошло в канун 320-летия создания регулярного флота России.

Какие порой причудливые пересечения случаются в судьбах и жизни людей, связавших свою жизнь и судьбу с флотом.

Память народная до сих пор хранит имена адмиралов Г. А. Спиридова. Д. Н. Сенявина, но не должны быть забыты и имена офицеров, командиров кораблей их эскадр, среди которых и имя русского офицера командира фрегата «Венус» Егора Федоровича Развозова.

Вечная им память!

Постскрипtum

«Постскриптумом» – называется приписка к письму после подписи. Я и хочу сделать такую приписку к завершённой книге, потому что эта приписка не связана напрямую с ее героями. Она для тех, кто хотел бы знать, как в дальнейшем развивались события в Ближневосточном регионе Средиземного моря и что для влияния на эти события делал Советский Союз и впоследствии Российская Федерация.

Само Средиземное море и два с половиной века спустя после описываемых в книге событий находится в центре политики России, Турции и Европейских стран, продолжая оставаться клубком политических противоречий в Ближневосточном регионе. Поэтому снова, как и двести пятьдесят лет назад, российские военные моряки бороздят воды Средиземного моря на своих кораблях – современных крейсерах, эсминцах и подводных лодках, на гафелях которых так же, как во времена адмиралов Спиридова и Сенявина, развевается Андреевский флаг, обеспечивая мир на его берегах...

И в XX веке, на протяжении всего советского периода, Военно-морской флот СССР, в первую очередь Черноморский, в Средиземном море оказывал существенное влияние на европейскую политику. Не будь там нашего флота, политическая карта Средиземноморья была бы другой. Но всегда на этом пути вставали проливы Босфор и Дарданеллы, соеди-

няющие Черное море со Средиземным. Взгляд на проливы как на ключ к Средиземному морю не раз подчеркивал И. В. Сталин. Как пишет Д. Петров в статье «Серп и молот на святую Софию!»: «Еще в начале 1930-х годов в беседе с адмиралом Исаковым он (Сталин. – А.Л.) говорил: “Что такое Черное море? Бутылка. А пробка не у нас...”»

Сознавая уязвимость русских позиций на Черном море, Сталин начал развивать Северный флот, чтобы через арктические трассы иметь свободный выход в Мировой океан, а оттуда и в Средиземноморье.

Хотя в 1936 году была заключена международная конвенция в Монте, устанавливающая ограничения для прохода военных судов нечерноморских держав через проливы, в то время как военные корабли Турции, СССР и других стран, имеющих выход к Черному морю, могли передвигаться через проливы без всяких ограничений, Сталина это не устраивало.

Во время Второй мировой войны Турция, формально остававшаяся нейтральной, невзирая ни на какие конвенции, пропускала немецкие корабли в Черное море. Поэтому в марте 1945 года СССР денонсировал советско-турецкий Договор о дружбе от 25 декабря 1925 года. В июне 1945 года Москва предложила установить режим совместного советско-турецкого контроля в черноморских проливах, а гарантией такого контроля должно было стать размещение на Босфоре советской военно-морской базы. Но разлад между

вчерашними союзниками, СССР с одной стороны, а Англией и США – с другой, не дал осуществиться этим планам.

Начиная с 60-х годов советское руководство уделяло Средиземноморью особое внимание. Так, 24 ноября 1968 года газета «Правда» опубликовала заявление советского правительства:

«Советский Союз, как черноморская, следовательно, средиземноморская держава, осуществляет свое бесспорное право на присутствие в этом регионе. Советские военные корабли находятся в Средиземном море не для того, чтобы создавать угрозу какому-либо народу или государству. Их задача – содействовать делу стабильности и мира в регионе Средиземного моря».

За год до этого в Москве было принято решение сформировать на Средиземном море 5-ю оперативную эскадру. 14 июля 1967 года Главнокомандующий адмирал Флота Советского Союза Горшков подписал приказ № 0195 о формировании для несения боевой службы на Средиземноморском театре 5-й Средиземноморской эскадры кораблей ВМФ СССР с местом дислокации – Средиземное море.

Как пишет А. Б. Широкоград в своей работе «Россия в Средиземном море»: «... в состав управления вошли 20 человек, среди них: командир эскадры – контр-адмирал Петров Борис Федорович; заместитель командира эскадры – контр-адмирал Рензаев Николай Федорович; начальник штаба – капитан I ранга Платонов Виталий Васильевич». «... 9 июля 1967 го-

да штаб эскадры на борту эсминца “Благородный” под флагом первого заместителя Главкома ВМФ адмирала флота В. А. Касатонова вышел из Севастополя в Средиземное море».

«14 июля, командир эскадры вступил в управление кораблями эскадры, которые находились в Средиземном море: крейсер “Держинский”, плавбаза “М. Гаджиев”, атомная подводная лодка “К-21”, девять дизельных подводных лодок, большие противолодочные корабли “Комсомолец Украины”, “Отважный”, эсминцы “Гневный», “Прозорливый”, “Серьезный”, “Благородный”, “Пламенный”, сторожевой корабль “Ворон”, морской тральщик “Казарский”, 4 десантных корабля, 3 спасательных судна и 3 танкера».

Эта эскадра несла боевую службу – как называлось тогда поддержание сил в высшей степени боевой готовности в мирное время, задачей которой было предотвращение внезапного нападения или ослабление до минимума возможных ракетно-ядерных ударов ВМС США и НАТО.

Основными задачами, решаемыми кораблями 5-й эскадры в ходе боевой службы, были:

- препятствование безраздельному господству ВМС НАТО и 6-му флоту США в Средиземном море;
- недопущение вмешательства ВМС НАТО во внутренние дела стран, борющихся за свою национальную независимость;
- поддержка национально-освободительных устремлений народов развивающихся стран;

- демонстрация флага и поддержка внешнеполитических акций правительства СССР в решении межгосударственных кризисов и проблем, возникающих в регионе;
- визиты и деловые заходы в иностранные порты.

Базирование кораблей и судов 5-й эскадры проводилось в портах Александрия (Египет) и Тартус (Сирия). Надводные корабли базировались в точках якорных стоянок вне территориальных вод Греции, Турции, Мальты, Египта, Сирии, Туниса и Алжира. В случае штормовой погоды ложились в дрейф за островами Кипр и Крит, прикрываясь от ветров.

К середине 1973 года 5-я эскадра, к тому времени ею командовал вице-адмирал Е. И. Волобуев, состояла из более пятидесяти судов. Напряженность в Восточной части Средиземного моря была по-прежнему велика. С обострением арабо-израильского конфликта и вхождения его в «горячую фазу» наша группировка в Средиземном море к октябрю 1973 года достигла девяноста единиц. Было создано восемь корабельных ударных групп и оперативные отряды прикрытия.

С октября 1973 года корабли эскадры начали непрерывное слежение за авианосными ударными группами ВМС США в Средиземном море к югу от острова Крит. Постоянное слежение за АУГ лишало американцев внезапности по подъему авиации и усиливало наши боевые возможности при нанесении ударов по авианосцам.

14 октября 1973 года командиры военных корабле в Средиземноморье получили приказ открывать огонь по мере

необходимости по израильским самолетам и другим самолетам воюющих сторон, если они угрожают советским конвоям и транспортам. Это охладило пыл участников конфликта.

26 октября было подписано соглашение о перемирии, что не снизило напряжения ситуации. Если на берегу обстановка несколько разрядилась, то кризис в море не только сохранился, но и достиг наиболее опасной стадии. К этому моменту силы 5-й эскадры были максимальны и составляли девяносто шесть единиц. Наши корабли могли в первом залпе запустить восемьдесят восемь крылатых противокорабельных ракет. К этому времени американцы оказались во все более и более неудобной позиции. Вокруг каждого американского авианосца постоянно находилось по три советских корабля. Понимая это, командование 6-го флота США приказало силам флота оставить районы развертывания к югу от острова Крит и отходить на запад. После чего напряженность стала быстро ослабевать.

Решительные действия 5-й эскадры, сковавшей действия 6-го флота США, не допустившей его приближения к берегам Сирии и Египта, и настойчивость советской дипломатии вынудили Израиль прекратить боевые действия.

В середине 80-х годов прошлого века, особенно в 90-е годы, принято было оценивать флот в негативном ключе. Однако стоит вспомнить, что говорил адмирал Селиванов: «... Особое тревожное ощущение середины восьмидесятых, когда казалось, что война может начаться в любой момент...

Если бы не было у СССР таких мощных Вооруженных сил и Военно-морского флота, то война бы эта действительно случилась».

Средиземноморцы не проиграли ни одного сражения холодной войны.

Россия, как и в прежние времена, не может не присутствовать в Средиземном море, и сегодняшняя Российская Федерация делает многое для поддержания мира в Средиземноморском регионе. 21 сентября 2013 года было создано Постоянное оперативное соединение Военно-морского флота РФ в Средиземном море для выполнения задач в Средиземноморском регионе с учетом складывающейся военно-политической обстановки.

С началом 30 сентября 2015 года военной операции Военно-космические силы (ВКС) России в Сирии соединение принимало участие в этой операции, осуществляя прикрытие авиационной группы ВКС в Сирии и авиабазы Хмеймим, на которой она дислоцируется. Корабли соединения базируются в сирийском порту Тартус. На конец февраля 2018 года соединение включало пятнадцать боевых кораблей и судов обеспечения.

Главнокомандующий Военно-морским флотом РФ подчеркивал, что ВМФ и в дальнейшем будет поддерживать эффективный и сбалансированный численный состав нашей группировки в Средиземном море.

Современная Россия, взяв курс на возвращение своего

флота в Средиземное море, с этого курса не свернет.