

ИСТОРИЯ HISTORY

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 359 (47)(09)+94(47).073.5

ББК 68.35(235.7)5-286.31

A 59

DOI: 10.53598/2410-3691-2024-3-344-17-27

КАЗАЧЬЯ ГРЕБНАЯ ФЛОТИЛИЯ НА ЧЕРНОМОРСКОЙ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ (1837-1854 ГГ.): СОЗДАНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ

(Рецензирована)

Азамат Адалгереевич АЛЬХАОВ

Средняя школа № 23 им. Антонова, г. Майкоп, Россия

alhaoaaa@gmail.com

Аннотация. В статье анализируются процессы и события, связанные с созданием, функционированием и ликвидацией казачьей гребной флотилии на Черноморской береговой линии. Подробно рассмотрены соображения императора, командиров Отдельного Кавказского корпуса и Черноморского флота, способствовавшие появлению этого военного подразделения. Большое внимание уделено военным столкновениям азовских баркасов с турецкими и черкесскими судами. Дана оценка боеспособности казачьих баркасных команд. Делается вывод о том, что Азовская флотилия была более значимым фактором экономической и политической блокады Черноморского побережья Кавказа, чем прибрежные укрепления и крейсирующие эскадры Черноморского флота. Именно она сыграла наибольшую роль в ослаблении, а затем и полном прекращении притока турецкой контрабанды к черкесам. Однако в 1854 г., на фоне Крымской войны (1853-1856 гг.), большая часть прибрежных укреплений была ликвидирована, а Черноморская береговая линия – переформатирована для защиты соседней Черноморской кордонной линии от возможного наступления союзных войск Турции, Великобритании и Франции. В этих условиях азовские казаки, в распоряжении которых осталось незначительное количество баркасов, были задействованы для решения новых военных задач.

Ключевые слова: казачья гребная флотилия, Черноморская береговая линия, азовские казаки, казачьи баркасы, черкесы, черкесские галеры, турецкие торговые суда.

Для цитирования: Альхаов А.А. Казачья гребная флотилия на Черноморской береговой линии (1837-1854 гг.): создание и функционирование // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер.: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2024. Вып. 3 (344). С. 17-27. DOI: 10.53598/2410-3691-2024-3-344-17-27.

ORIGINAL RESEARCH PAPER

FOUNDATION AND FUNCTIONING OF THE COSSACK ROWING FLEET ON THE BLACK SEA COASTLINE (1837-1854)

Azamat A. ALHAOV

Secondary School No. 23 named after Antonov, Maykop, Russia

alhaoaaa@gmail.com

Abstract. Processes and events related to the foundation, functioning, and elimination of the Cossack Rowing Fleet on the Black Sea coastline are analyzed in this article. Considerations of the

Emperor, commanders of the Separate Caucasian Corps and the Black Sea Fleet that helped founding those military units are closely reviewed as well. The attention is drawn to the military encounters of the Azov barges with the Circassian and Turkish vessels. The conclusion is made on the Azov Fleet being more substantial factor of the economical and political blockade of the Black Sea Coast of Caucasus than coastal fortifications and cruising squadrons of the Black Sea Fleet. The Azov Fleet had played a leading role in weakening and later halting the arrival of the Turkish contraband to Circassians. But in 1854, during the Crimean War, the most of coastal fortifications were eliminated and the Black Sea coastline – altered for defending the neighboring Black Sea cordon line from possible advance of the allied forces of Britain, France, and Turkey. In such conditions, the Azov Cossacks, who had only a few barges, were engaged in solving new military tasks.

Keywords: the Cossack Rowing Fleet, the Black Sea Coastline, the Azov Cossacks, the Cossack barges, Circassians, the Circassian galleys, Turkish merchant ships.

For citation: Alhaov A.A. Foundation and functioning of the cossack rowing fleet on the Black Sea coastline (1837-1854) // Bulletin of the Adyghe State University. Series: Regional Studies: Philosophy, History, Sociology, Jurisprudence, Political Science, Culturology. 2024. Iss. 3 (344). Pp. 17-27. DOI: 10.53598/2410-3691-2024-3-344-17-27.

Введение. Актуальность исследования обусловлена значимостью научного знания об истории присоединения Кавказа к России. В его рамках важной проблемой является функционирование на Черноморской береговой линии (далее – ЧБЛ) казачьей гребной флотилии.

Методы. Методологической основой статьи являются классические принципы историзма и научной объективности. Анализируются документальные и нарративные источники, отражающие деятельность азовских команд на Черноморском побережье Кавказа. Историко-генетический метод позволил воспроизвести процесс создания и дальнейшего функционирования на ЧБЛ казачьей гребной флотилии. Использование метода историко-системного анализа сделало возможным рассмотрение данной флотилии как элемента такой сложной институции, как ЧБЛ, включающей в себя прибрежные укрепления, их гарнизоны, поселения и разнотипные суда.

Результаты исследования и обсуждение. На первую треть XIX в. пришлось весьма напряженное противостояние между Россией и Турцией на Северо-Восточном побережье Черного моря, сопровождавшееся целым рядом войн. В 1829 г., после очередной победоносной для России войны с Турцией, между державами был заключен Адрианопольский договор, согласно которому «весь берег Черного моря от устья Кубани до пристани святого Николая» должен пребывать «в вечном владении Российской империи» [1; 74]. С этого времени начинается активная фаза российского утверждения в регионе. В 1830 г. было учреждено крейсерство кавказского побережья судами Черноморского флота. Вместе с тем российские войска продолжили закрепляться на стратегических прибрежных пунктах и заняли укреплениями теснину близ Жвава-Квары (1830 г., Гагра), Геленджикскую (1831 г., Геленджик) и Суджукскую (1836 г., Александрийское) бухты.

Несмотря на условия Адрианопольского договора горцы не желали подчиняться царской России. Более того, минуя крейсирующие суда Черноморского флота, к сопротивляющимся горцам проникали как турецкие, так и английские торговые суда, доставлявшие им промышленные товары и военные грузы. В ноябре 1836 г., после резонансного задержания российским бригам «Аякс» британской торговой шхуны «Виксен», Петербург принимает решение о форсированном занятии военными укреплениями протяженного прибрежного пространства между Гагрой и Геленджиком, населенного воинственными натухайцами, шапсугами, убыхами и садзами. В течение 1837-1839 гг. были заняты укреплениями (фортами) устья рек Мзымта (Константиновское, позже св. Духа), Пшад (Новотроицкое), Вулан (Александрийское, позже Михайловское), Сочи (Александрийский, позже Навагинский), Туапсе (Вельяминов-

ское), Шапсуго (Тенгинское), Цемес (Новороссийское), Шахе (Головинское), Псезуапсе (Лазарева). Все эти пункты стали частью ЧБЛ. Одновременно с возведением ЧБЛ создается и флотилия из парусно-гребных баркасов, на которой служили азовские казаки – бывшие запорожцы, основавшие в Турции Задунайскую сечь, но вернувшиеся в Россию в ходе русско-турецкой войны 1828-1829 гг.

Историография функционирования казачьей гребной флотилии на ЧБЛ была и остается противоречивой в своих оценках. Дореволюционный публицист Н. Шавров скептически оценивал боевые качества и значение азовских баркасов на ЧБЛ, действия которых «возможны были только вблизи самих укреплений» и «под выстрелами их» [2; 39]. Этот же тезис воспроизведен и в новейшей монографии С.С. Лазаряна и Ю.Ю. Клычникова [3; 108]. По мнению А.Е. Савельева, успехи казачьей гребной флотилии «были невелики, так как лодки оказались малопригодны для длительного нахождения в море» [4; 130]. В.В. Лапин также считает, что форты ЧБЛ были слишком удалены друг от друга и оказались «недостаточно надежны, чтобы служить убежищем для вооруженных баркасов» [5; 74]. Более того, создать для таких баркасов «оборудованные стоянки» при укреплениях оказалось невозможным, а сами азовские казаки быстро покинули «гиблые места» в зоне ЧБЛ [5; 72].

Вместе с тем существуют и противоположные мнения. Подробный материал об успехах азовских казаков на ЧБЛ был собран такими дореволюционными авторами, как Н.В. (очевидно, так подписался военный историк Николай Волконский) [6; 384-390] и Ф.А. Щербина [7; 454-455]. А.Ю. Чирг констатирует, что казачьи баркасы удачно нападали на турецкие суда в море и высаживали на берег десанты для их уничтожения [8; 74]. Документальные сведения о целом ряде боевых успехов азовских команд на ЧБЛ приводит К.А. Павлов [9; 106-107]. О.В. Матвеев отмечает высокую боеспособность азовских казаков, успехам которых «в борьбе с пиратством и тайной торговлей оружием и невольниками» на Кавказе способствовал «опыт морских разбоев и знание тонкостей контрабанды» [10; 180].

Забегая вперед, отметим, что действия азовских казаков в зоне ЧБЛ не сводились к борьбе с черкесским пиратством и турецкой контрабандной. Примечательно, что статский советник С.В. Сафронов писал, что горцы «до тех пор останутся непокорными, покамест будут обеспечены турецкими и черкесскими контрабандистами в доставлении соли, пороху, шерстяных материй, съестных припасов и проч.» [11; 652]. Таким образом, констатировалось, что командование ЧБЛ фактически борется с внешней торговлей независимой и воюющей Черкесии. При этом в такой торговле были задействованы как турецкие, так и местные, черкесские мореплаватели. И.Н. Суцев, служивший на Черноморском флоте, отмечал, что черкесы используют два типа судов: «чикчермы» с одной или двумя мачтами и более компактные, плоскодонные «фелуки» [12; 238].

Инициатива создания второй линии крейсерства принадлежит командиру Отдельного Кавказского корпуса И.Ф. Паскевичу. Еще в 1830 г. он писал начальнику Главного Морского штаба А.С. Меншикову о необходимости занять Геленджик и разместить там «эскадру плоскодонных судов, устроенных со всеми удобствами для берегового плавания», с экипажами от 40 до 100 чел. и вооруженных двумя пушками [12; 4]. По мнению генерала, такие компактные суда могли бы «действовать повсюду на пространстве от Анапы до Редут-кале» [12; 4]. Однако командир Черноморского флота и портов адмирал А.С. Грейг в своем письме от 19 января 1831 г. отозвался, что имеющиеся в наличии гребные канонерские лодки и йолы способны лишь к каботажному плаванию при благоприятной погоде и на небольшие расстояния [12; 10-10 об.]. Целесообразность предложений Паскевича по заведению компактных судов для крейсерства побережья опроверг и Меншиков в своем докладе Николаю I от 18 февраля 1831 г. [12; 21-21 об.].

Тем не менее, новый корпусный командир Г.В. Розен последовательно продвигал проекты по усилению российского крейсерства Черного моря компактными судами, которые бы плотно курсировали вдоль побережья. Из отношения Розена к Меншикову от 16 августа 1834 г. следует, что Николай I признал целесообразными меры по усилению российского крейсерства на Черноморском побережье Кавказа с помощью «плоскодонных судов, удобных для прибрежного плавания» [13; 222]. В качестве образца для строительства таких судов Розен предлагал использовать турецкие кочерымы. Командир Черноморского флота адмирал М.П. Лазарев, однако, скептически отнесся к предложению Розена и отметил, что такие суда, «застигнутые бурей около берега, не в состоянии будучи отлавировать от оною, неминуемо будут выкидываемы на берег, делаясь тогда вместе с экипажем жертвою горских хищных народов» [13; 224].

В конце 1836 г., когда было решено возвести ЧБЛ, Розен предложил военному министру А.И. Чернышеву задействовать для крейсерства Черного моря и сообщения между прибрежными укреплениями «плоскодонные галеры, на коих турки и черкесы плавают столь удачно вдоль берега» [14; 858]. Уже 10 января 1837 г. Чернышев в своем отношении Розену сообщал, что Николай I одобрил данную инициативу и даже дополнил ее собственными соображениями, предложив создать «особые команды из чинов Азовского казачьего войска» и задействовать их для службы «на вооруженных лодках особой конструкции в Азовском войске известной» [14; 860]. Более того, Чернышев констатировал, что «по Высочайшей воле» он поручил Новороссийскому и Бессарабскому генерал-губернатору М.С. Воронцову сформировать десять команд из азовских казаков численностью от 10 до 15 человек каждая [13; 271]. Таким образом, родилась и начала воплощаться в жизнь идея создания на ЧБЛ казачьей гребной флотилии.

Воронцов в своем письме Лазареву от 22 января 1837 г. отмечал, что по сведениям «азовца» О. Гладкого, лодки, которыми пользовались казаки в Задунайской Сечи, не сохранились. Однако в любом случае такие лодки были «предназначены единственно для берегового плавания реки, совершаемого нередко с пособием шестов» и «не могли бы выдерживать моря, требующего судов иной конструкции» [13; 271]. И по этой причине Воронцов просил Лазарева предложить наиболее подходящую конструкцию для предполагаемых казачьих лодок, на что тот выразил следующее мнение: «суда гребные, построенные по образцу мальтийских рыбацких лодок с некоторыми увеличениями и переменами, будут самыми удобными для плавания у восточных берегов» [13; 273].

14 февраля 1837 г. Николай I по представлению Воронцова повелел сформировать каждую казачью команду из 20 человек, в число которых входили бы 18 рядовых, 1 урядник и 1 хорунжий. Общее начальство этими командами вверялось есаулу А.Ф. Дьяченко. Было также приказано построить в Одессе три судна «по образцу Мальтийских лодок», а к началу августа должна была завершиться «постройка всех десяти лодок» [15; 7]. К лету 1837 г. было сформировано пять команд азовских казаков. И 17 июня 1837 г. корпусный командир Розен предложил командующему Отрядом военных судов Абхазской экспедиции кап. П.Н. Юрьеву по переброске этих команд на ЧБЛ задействовать их в крейсерстве, чтобы «люди сии благовременно познакомились с берегами здешними и предстоящими им обязанностями по наблюдению за судами, прибывшими для непозволительных сношений с прибрежными горцами» [15; 106].

Поручик Симановский, находившийся при военном корпусе генерала А.А. Вельяминова, записью от 24 августа 1837 г. засвидетельствовал прибытие к р. Вулан «сотни запорожских казаков из Еленчика (Геленджика, прим. А.А.)» на четырех

лодках, каждая из которых была оснащена орудием [16; 419]. О форме и вооружении казаков Симановский пишет: «Оружие их состоит из короткого ружья со штыком через плечо, сабли и пистолета при левом боку, а одежда: синие шаровары и малиновая куртка с синими рукавами, шапка как у донских казаков, с малиновым верхом» [16; 419]. Уже 29 августа 1837 г. эти казачьи команды вместе с ротой Тенгинского полка отплыли на пароходе и бриге и до начала сентября, осмотрев побережье до Адлера, вернулись к Геленджику. При этом 31 августа 1837 г. казаки участвовали в десанте по уничтожению торгового судна в устье реки Чухух [15; 32].

Строительство первых десяти казачьих баркасов несколько затянулось, и 11 октября 1837 г. контр-адмирал И.И. Стожевский сообщал кап. Юрьеву, что четыре отстроенные в Николаеве «казачьи лодки» и дополнительные команды азовских казаков, состоящие из 4 обер-офицеров и 60 рядовых, отправляются из Севастополя на ЧБЛ [15; 12-12об.].

В 1838 г. начальник ЧБЛ ген. Н.Н. Раевский писал о первых испытаниях азовских баркасов, которые отплывали от Геленджика к укреплениям Новотроицкому и Михайловскому и «возвратились благополучно» [17; 2]. При этом генерал отмечает, что при укреплениях будут построены специальные пункты базирования для азовских казаков, после чего планируется в каждом из них оставить по одному казачьему баркасу для «сообщения с соседними укреплениями» [17; 2]. Вскоре Раевский констатировал, что прибрежные блокгаузы при укреплениях «служат казармами для азовских казаков, прикрытием для лодок, вытянутых без опасения на берег, и защитой от черкес при выгрузке и нагрузке транспортных судов» [18; 1]. Высоко оценивая военный потенциал азовских баркасов, генерал писал: «...опыт доказал, что неспособные к дальнему крейсерству мальтийские лодки, на малом пространстве, разделяющем крепость от крепости, весьма полезны против черкесских галер и контрабандных судов» [18; 1]. Более того, казачья гребная флотилия, по его мнению, «будет весьма способствовать уничтожению контрабанды, которую ни пароходы, ни крейсера прекратить не могут» [17; 2].

Действительно, оснащенные орудием казачьи баркасы, экипажи которых обладали большим опытом морских сражений, эффективно противодействовали как турецким кочермам, так и черкесским галерам. Одно из первых столкновений между азовскими казаками и черкесами на море имело место в марте 1838 г., при патруле побережья Абхазии от Бомборы до Гагры. Участник событий К. Гаденко, служивший в экипаже баркаса под начальством Я.Н. Бараховича, пишет о черкесском нападении от 14 марта 1838 г., от которого отбились фальконетом, убив 9 и ранив до 10 чел. [19; 50]. Вскоре действия азовских казаков на море увенчались первым успехом.

В рапорте коменданта форта Александрия капитана Миргородского от 22 августа 1838 г. подробно отражено весьма примечательное столкновение между казачьими баркасами и черкесскими галерами. Он сообщает, что вечером 16 августа 1838 г. «на Александрийском рейде со стороны Мамаея» показалась черкесская галера. На следующий же день, 17 августа 1838 г., в 5 ч. утра, вновь была замечена черкесская галера, плывшая от Мамаея к Константиновскому, в погоню за которой были отправлены два казачьих баркаса, одним из которых командовал Барахович, а вторым – прапорщик Лазарев [12; 61]. При этом экипажи галер состояли как из азовских казаков, так и «охотников» из солдат. Вскоре баркасы смогли подойти к галере с двух сторон и открыть по ней перекрестный огонь из ружей и фальконетов. Черкесы, отстреливаясь из винтовок, двигались навстречу второй галере, плывшей к ним на помощь. Тем не менее, баркас Бараховича настиг преследуемую галеру и взял ее на abordаж. Баркас же Лазарева направился за уплывавшими с

галеры черкесами и шесть человек из них «вытащил из воды», а остальные (около 30 чел.), не желавшие сдаваться, «были побиты картечью и ружейными пулями» [12; 63]. Затем он направился к другой галере и оттеснил ее огнем из фальконета. Во время данного сражения со стороны Адлера появилась еще одна, третья галера, но пушечный огонь из укрепления Константиновского вынудил ее вернуться обратно к берегу. Потери черкесов составили 35 чел. убитыми и 21 пленными. Среди экипажей галер не было «никакой потери» [12; 63 об.].

Оценив значение данной победы, Раевский затем писал, что «ободренные блистательным подвигом в 1838 году в Сочи азовские казаки сделались предприимчивыми и страшными для контрабандных и черкесских галер» [7; 454-455]. Служивший на ЧБЛ Г.И. Филипсон в своих мемуарах утверждал, что данное сражение было последним появлением черкесских галер на море, которые затем якобы «сгнили без употребления» [20; 311]. Однако черкесы продолжали выходить в море. И осенью того же 1838 г. имело место столкновение азовского баркаса под начальством П. Олейникова с выдвинувшимися из р. Джубг тремя черкесскими галерами [7; 455]. Когда галеры сгруппировались и подошли ближе к баркасу, по ним был открыт огонь из фальконета ядрами и картечью, заставивший их отступить.

Тем не менее, новый командир Отдельного Кавказского корпуса Е.А. Головин, находившийся в постоянной конфронтации с Раевским, саботировал его инициативу по созданию на ЧБЛ казачьей гребной флотилии. В своем рапорте военному министру от 15 декабря 1838 г. он писал: «...до сих пор не было еще примера, чтобы какое-нибудь (турецкое, прим. А.А.) купеческое судно не только взято было нашими казачьими лодками, но даже из боязни их, оставило бы намерение свое пристать к берегу» [21; 1]. Однако к этому времени эффективность азовских баркасов была очевидной. Показательно, что в 1838 г. Раевский приводил сведения выбежавшего из черкесского плена солдата А. Девяткина, согласно которым турецких судов «нет и 10-й части против прежних годов» и контрабандисты «особенно боятся азовских вооруженных ладей» [11; 80]. А уже в 1839 г. имели место случаи захвата азовскими казаками пловших к берегам Кавказа из Турции торговых судов. Из письма начальника 1-го Отделения ЧБЛ контр-адмирала Л.М. Серебрякова следует, что в течение осени к кавказским берегам пристало десять таких судов «из которых 2 поймали и то азовскими баркасами (курсив мой, А.А.)» [22; 29].

Если баркасы азовских казаков и не могли настичь торговые суда, то наносили им всяческий урон. Так, 25 мая 1839 г. торговое судно, пройдя мимо укрепления Вельяминовского в устье р. Туапсе, повернуло в соседнюю приустьевую долину [23; 6]. В погоню за нею отправился казачий баркас под командованием Бараховича, с которого вскоре было замечено, что заштилевавшее судно буксируется на берег двумя другими судами. Тем не менее, баркас сумел подойти к судну и обстрелять его ядрами. И, несмотря на то, что горцы стреляли по баркасу с берега, Барахович выпустил около 50 ядер, «из которых многие были удачными и повредили судно» [23; 6-6 об.].

Убедившись в эффективности казачьей гребной флотилии, Раевский в 1839 г. писал о недостаточности функционировавших на ЧБЛ с 1837 г. десяти азовских баркасов и равного количества казачьих команд, отмечая при этом, что на каждое из 17 предполагаемых укреплений ЧБЛ приходится менее чем по одному баркасу с экипажем [11; 84]. Раевский предлагал вчетверо усилить казачью гребную флотилию на ЧБЛ и сформировать дополнительные команды из азовских казаков. «Нужно, - писал он, - построить вдобавок к прежним еще 30 ладей и просить о высылке еще 10 полных команд» [11; 85]. Причем новые казачьи команды предполагалось доукомплектовать солдатами из гарнизонов прибрежных укреплений, что

умножило бы количество экипажей для выстроенных азовских баркасов. Примечательно, что продолжающийся приток контрабанды на незанятом еще прибрежном пространстве между укреплением Вельяминовским (Туапсе) и фортом Александрия (Сочи) Раевский связывал именно с тем, что между ними «не было сообщения на азовских ладьях» [11; 91].

Предложения Раевского нашли отклик в Петербурге, и 11 августа 1839 г. Николай I повелел сформировать пять новых команд из азовских казаков, численностью в 20 чел. каждая [24; 677-678]. Царь также повелел пополнить «некомплект старых 10 команд», в которых умерло 52 казака. Вскоре, наряду с действующими на ЧБЛ с 1837 г. «Мальтийскими» баркасами, началось строительство т.н. «Редутских» и «Керченских».

По мнению Н.И. Карлгофа, полному успеху «крейсерства» баркасов азовских казаков на ЧБЛ препятствовала лишь «значительность расстояний между некоторыми укреплениями, особенно в осеннее и зимнее время, с половины ноября по апрель, когда по быстрой изменчивости погод и частым бурям опасно бывает для азовской лодки далеко отходить от укрепления» [25; 35]. По этой причине в течение 1839-1840 гг. Раевский настойчиво, но тщетно предлагал занять дополнительными укреплениями устья рек Сукко, Озерейк, Мезыб, Джубг, Нечепсухо, Ту, Сюэпсе, Хошупсе и Гагрипш [11; 384]. Такие меры, по соображениям генерала, не просто должны были лишиться черкесов важнейших пунктов тайной торговли, но и интенсифицировать передвижение между укреплениями ЧБЛ казачьих баркасов, имевших весьма ограниченную дальность плавания.

В 1840 г., когда черкесы разрушили ряд укреплений ЧБЛ, перед Раевским, наряду с обязательным восстановлением укрепления Вельяминовского на р. Туапсе, была поставлена задача выбрать, какой из двух других утраченных пунктов занять вновь: укрепление Михайловское на р. Вулан или форт Лазарева на р. Псезуапсе. Примечательно, что Раевский остановил свой выбор на форте Лазарева и обосновал свое решение необходимостью обеспечить плавание азовских баркасов на прибрежном пространстве между устьями рек Туапсе и Шахе. «От Новотроицкого до Тенгинского, - писал он, - 21 ½ миль, а от Вельяминовского до Головинского - 24 ½ мили. Первое расстояние для плавания Азовских лодок весьма затруднительно; последнее решительно невозможно» [11; 605-606]. Соответственно, форт Лазарева был необходимым условием для «сообщения гребными судами» между укреплениями Вельяминовским и Головинским [11; 606].

Подводя итоги своей деятельности на ЧБЛ, Раевский в предписании полковнику А.И. Астафьеву от 15 февраля 1841 г. отмечал: «...мы значительно уменьшили контрабанду: на место 80 судов ныне ежегодно пристает около 15» [26; 72]. При этом генерал отмечал наибольшее значение казачьих баркасов. «Более всего, - писал он, - контрабандисты опасаются азовских лодок, потому что, находясь при укреплениях, казаки скорее других узнают о их прибытии и, пользуясь штилем или маловеетрием, нападают на контрабандные суда» [26; 72]. К этому можно добавить замечание Филипсона, согласно которому Раевский и его преемники «умели подстрекнуть и развить отважную предприимчивость казаков, щедро награждая отличившихся и отдавая им безотчетно всю взятую добычу (курсив мой, А.А.)». И далее: «Это была самая действительная мера к прекращению контрабанды» [20; 310].

Сменивший Раевского на должности начальника ЧБЛ И.Р. Анреп в мае 1841 г. писал: «Вообще, между командами азовских казаков заметно самое полезное соревнование. Поощрение наиболее отличающихся сделает в скором времени из этих команд самых деятельных и предприимчивых крейсеров при здешних берегах» [6; 390]. Особо он выделял начальника всех азовских команд Барахови-

ча, который «в деятельности, предприимчивости и отваге первый подает пример всем своим подчиненным» [6; 390]. Сущев также писал, что Барахович «с необыкновенным счастьем и ловкостью» выходил в море и «всегда возвращался с призами» [12; 253-253 об.].

В свою очередь горцы принимали меры для противодействия азовским казакам. В начале 1841 г. российскому военному командованию стало известно, что убыхский дворянин Омер Чизма, по поручению авторитетного вождя Хаджи-Берзека Догумуко, изготовил три галеры для нападения на казачьи баркасы, курсирующие между укреплениями Головинским и св. Духа [6; 365]. Вскоре баркасы столкнулись и с довольно крупными черкесскими судами, оснащенными орудиями. Так, 28 марта 1841 г. из прибрежных укреплений были замечены два судна, отплывавшие в море. Из форта Лазарева и укрепления Головинского было выслано по одному азовскому баркасу, под командованием зауряд-хорунжего Сердюкова и хорунжего Олейникова соответственно. Примечательно описание одного из преследуемых судов, которое было «какой-то странной конструкции, но ближе всего подходило к шхуне», имело две мачты с парусами, весла и две пушки [6; 371-372]. Данная шхуна завязала артиллерийскую перестрелку с обоими баркасами. Затем в бой вступило и второе, сопоставимое по размеру, но одномачтовое судно. Ни одно из этих судов так и не было захвачено, и баркасы, получив повреждения от картечи и ядер, вернулись на ЧБЛ утром 29 марта 1841 г.

Уже 27 апреля 1841 г. два азовских баркаса под начальством сотника Бараховича и зауряд-хорунжего Солонского, плававшие между укреплением Головинским и фортом Лазарева, вступили в бой с черкесскими галерами, во время которого «две галеры были потоплены, с третьей весь экипаж выброшен в море, и только четвертая успела спастись бегством». При этом Барахович «не счел нужным дать помощь утопавшим», т.к. «не хотел оказать услугу своим противникам» [6; 386].

В начале мая 1841 г. имело место еще одно заметное столкновение между азовскими казаками и черкесами. Незадолго до него лазутчик сообщил в форт Навангинский о находящейся близ него галере с грузом кукурузы, которая «направится к убыхам в устье реки Вардане, которые там сильно страдают недостатком хлеба» [6; 387]. Для ее захвата из форта был выслан казачий баркас под командованием Олейникова, который ночью 3 мая 1841 г. действительно столкнулся с вышедшим в море черкесским судном. Начавшаяся перестрелка длилась около двух часов, а затем была переведена казаками в абордажный бой, закончившийся взятием «галеры», которая оказалась «казачьей ладьей № 10», утраченной командованием ЧБЛ после занятия черкесами форта Лазарева в 1840 г. [6; 387]. При этом из 37 убыхов, находившихся на судне, было взято в плен только 9 чел.

В ночь с 22 на 23 августа 1841 г. баркас Олейникова пустился в погоню за двумя черкесскими галерами, одну из которых настиг и взял на абордаж. При этом Олейников был убит, а два казака – ранены. Потери горцев были большими: из 50 чел., находившихся на галере, 6 было убито, 20 спаслись, выплыв на берег, а 9 – пропали без вести. В плен было взято 15 чел. «большую часть из хороших убыхских фамилий» [6; 420].

В дальнейшем имели место и действия довольно крупных казачьих флотилий (от 6 до 8 баркасов), с которых высаживались войска для уничтожения торговых судов на берегу. За 1844-1845 гг. известно, по крайней мере, три таких десанта [27; 100].

После длительной морской борьбы торговля черкесов с Турцией была пресечена. Исследователи С.А. Кропачев и А.Ю. Чирг, проанализировав архивные материалы, хранящиеся в фонде 260 ГАКК, отмечают: «В делах за 1847-1851 гг. совершенно отсутствуют сведения о проникновении к черкесскому побережью кон-

трабандных судов» [28; 112-113]. И решающую роль в этом сыграла именно казачья гребная флотилия.

Разгоревшаяся Крымская война (1853-1856 гг.) нанесла удар по российскому присутствию на Черноморском побережье Кавказа. В ноябре 1853 г. Л.М. Серебряков, обоснованно предполагая вмешательство в эту войну Великобритании и Франции, отмечал неизбежность ликвидации большей части укреплений ЧБЛ. В связи с этим он писал командиру Отдельного Кавказского корпуса М.С. Воронцову, что турки возобновят свободную коммуникацию с горцами, т.к. прекратится «крейсерство наших военных судов и азовских лодок, а последнее лишило бы укрепления главного значения их: быть опорными пунктами для гребной флотилии (курсив мой, А.А.)» [29; 116]. Ту же самую мысль опытный адмирал озвучил Воронцову и в январе 1854 г., когда написал, что «владея пространством вокруг себя не далее пушечного выстрела», укрепления ЧБЛ «не содержат в нашей власти берега и только как опорные пункты гребной Азовской флотилии имеют настоящее значение (курсив мой, А.А.)» [30; 1].

В марте-апреле 1854 г. были спешно эвакуированы почти все прибрежные укрепления в Черкесии и Абхазии. Оставшаяся «северная часть» ЧБЛ состояла из Анапы, Новороссийска, а также находившихся поодаль от берега укрепления Гостагаевского и форта Раевского. В таком усеченном виде ЧБЛ располагала только шестью азовскими баркасами, которые не могли иметь какого-либо серьезного военного значения.

Заключение. Таким образом, царское военное командование смогло поставить себе на службу вековые пиратские умения бывших запорожцев. Из приведенных источников видны быстрые успехи и большая эффективность азовских команд на ЧБЛ. Более того, можно констатировать, что именно казачья гребная флотилия стала самым мощным звеном экономической и политической блокады Черноморского побережья Кавказа.

Примечания:

1. Юзефович Т. Договоры России с Востоком политические и торговые. СПб, 1869.
2. Шавров Н.А. Восточный берег Черного моря и его значение для развития русского мореплавания // Морской сборник. 1862. Т. 62.
3. Лазарян С.С., Клычников Ю.Ю. Служба поляков в укреплениях Черноморской береговой линии и на судах Черноморского флота. 1830-1856 годы. Пятигорск, 2023.
4. Савельев А.Е. Взаимодействие Черноморского флота и Отдельного Кавказского корпуса в Кавказской войне 1817-1864 гг. // Кавказский сборник. 2011. Т. 7 (39).
5. Лапин В.В. Черноморский флот в Кавказской войне XIX века // Морской сборник. 2007. № 1 (1922).
6. Н.В. 1840, 1841 и 1842 годы на Кавказе // Кавказский сборник. Тифлис, 1889. Т. XIII.
7. Щербина Ф.А. История Кубанского казачьего войска / Ф. Щербина. М.: Вече, 2013.
8. Чирг А.Ю. Закрепление России на Черноморском побережье Кавказа и меры борьбы против контрабандной торговли в 1829-1864 гг. // Некоторые вопросы общественно-политических отношений на Северо-Западном Кавказе в конце XVIII - первой половине XIX в. Майкоп, 1985.
9. Павлов К.А. Азовское казачье войско на охране Черноморского побережья // Успехи современной науки и образования. 2016. Т. 4, № 6.
10. Матвеев О.В. Азовские казаки в этнографии Кавказской войны // Парадигмы и оценки Кавказской войны России в прошлом и настоящем. Краснодар, 2013.
11. Архив Раевских. СПб, 1911. Т. 3.
12. Российский государственный архив военно-морского флота (далее – РГАВМФ). Ф. 19. Оп. 4. Д. 373.
13. Лазарев М.П. Документы. М., 1955. Т. 2.
14. Акты Кавказской археографической комиссии. Тифлис, 1881. Т. VIII.
15. РГАВМФ. Ф. 1054. Оп. 1. Д. 14.

16. Дневник офицера // Кавказ: земля и кровь. Россия в Кавказской войне XIX в. / сост. И. Грозова. М.: Звезда, 2000.
17. Проект, составленный генералом Н.Н. Раевским в 1839 году о поселении на Восточном берегу прибрежных казаков: (Материалы для истории Кубанской области, составленные Е.Д. Фелицыным) // Кубанские областные ведомости. 1891. Вып. 6 [9 февраля].
18. То же // Кубанские областные ведомости. 1890. Вып. 48 [1 декабря].
19. Гаденко А.П. Азовское казачье войско (1830-1865 гг.). Кашира, 1912.
20. Воспоминания Григория Ивановича Филипсона // Русский архив. 1883. № 5.
21. Рапорт г. Командира Отдельного Кавказского корпуса г. Военному министру, от 15 декабря 1838 г. // Кубанские областные ведомости. 1838. Вып. 50 [15 декабря].
22. Арутюнян А.О., Микаелян В.А., Баликян О.С. Адмирал Лазарь Маркович Серебряков: сб. документы // Вестник архивов Армении. Ереван, 1973. № 1 (35).
23. РГАВМФ. Ф. 283. Оп. 1. Д. 4749.
24. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Отделение первое. Т. XIV. СПб, 1840.
25. Карлгоф Н.И. Военно-статистическое обозрение Российской империи, издаваемое по Высочайшему повелению при 1-м Отделении Департамента Генерального Штаба. Восточный берег Черного моря. СПб, 1853. Т. XVI.
26. Архив Раевских. СПб, 1912. Т. 4.
27. Обзор военных действий на Кавказе в 1845 году. Тифлис, 1846.
28. Кропачев С.А., Чирг А.Ю. Внешняя торговля адыгов Северо-Западного Кавказа в первой половине XIX века. Майкоп, 2017.
29. РГАВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 392.
30. РГАВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 199.

References:

1. Yuzefovich T. Russia's political and trade agreements with the East. St. Petersburg, 1869.
2. Shavrov N.A. The Eastern shore of the Black Sea and its importance for the development of Russian navigation // Marine collection. 1862. Vol. 62.
3. Lazaryan S.S. Klychnikov Y.Y. Service of Poles in the fortifications of the Black Sea coastline and on ships of the Black Sea Fleet. 1830-1856. Pyatigorsk, 2023.
4. Saveliev A.E. Interaction of the Black Sea Fleet and the Separate Caucasian Corps in the Caucasian War of 1817-1864. // Caucasian Collection, 2011. Vol. 7 (39).
5. Lapin V.V. The Black Sea Fleet in the Caucasian War of the XIX century // Marine collection. 2007. No. 1 (1922).
6. N.V. 1840, 1841 and 1842 in the Caucasus // The Caucasian collection. Tiflis, 1889. Vol. XIII.
7. Shcherbina F.A. The history of the Kuban Cossack army / Fedor Shcherbina. M.: "Veche", 2013.
8. Chirg A.Y. The consolidation of Russia on the Black Sea coast of the Caucasus and measures to combat smuggling trade in 1829-1864. // Some issues of socio-political relations in the Northwestern Caucasus at the end of the XVIII - first half of the XIX century. Майкоп, 1985.
9. Pavlov K.A. The Azov Cossack army on the protection of the Black Sea coast // Successes of modern science and education. 2016. Vol.4. No. 6.
10. Matveev O.V. Azov Cossacks in the ethnography of the Caucasian war // Paradigms and assessments of the Caucasian war of Russia in the past and present. Krasnodar, 2013.
11. Rayevsky Archive. St. Petersburg, 1911. Vol. 3.
12. The Russian State Archive of the Navy (hereinafter - RGAVMF). F. 19. Op. 4. D. 373.
13. Lazarev M.P. Documents. M., 1955. Vol. 2.
14. Acts of the Caucasian Archaeological Commission. Tiflis, 1881. Vol. VIII.
15. RGAVMF. F. 1054. Op. 1. D. 14.
16. Diary of an officer // Caucasus: land and blood. Russia in the Caucasian War of the XIX century / comp. I. Grozova M.: Zvezda, 2000.
17. The project compiled by General N.N. Rayevsky on the settlement on the Eastern shore of the coastal Cossacks (Materials for the history of the Kuban region, compiled by E.D. Felitsyn) // Kuban regional Vedomosti. Issue 6. (February 9, 1891).
18. The project compiled by General N.N. Rayevsky on the settlement on the Eastern shore of the coastal Cossacks (Materials for the history of the Kuban region, compiled by E.D. Felitsyn) // Kuban regional Vedomosti. Issue 48. (December 1, 1890).
19. Gadenko A.P. Azov Cossack army (1830-1865). Kashira, 1912.
20. Memoirs of Grigory Ivanovich Filipson // Russian Archive. 1883. No. 5.

21. The report of g. Commander of the Separate Caucasian Corps to the g. Minister of War, dated December 15, 1838 // Kuban regional Vedomosti. Issue 50. (December 15, 1838).
22. Admiral L.M. Serebryakov: Documents / Compiled by A.O. Harutyunyan, V.A. Mikaelyan, O.S. Balikyan // Bulletin of the Archives of Armenia. Yerevan, 1973. No. 1 (35).
23. RGAVMF. F. 283. Op. 1. D. 4749.
24. The complete collection of laws of the Russian Empire. The second meeting. Department one. Vol. XIV. St. Petersburg, 1840.
25. Karlhof N.I. Military Statistical Review of the Russian Empire, published by the Highest order at the 1st Branch of the Department of the General Staff. The Eastern shore of the Black Sea. St. Petersburg, 1853. Vol. XVI.
26. Rayevsky Archive. St. Petersburg, 1912. Vol. 4.
27. A review of military operations in the Caucasus in 1845. Tiflis, 1846.
28. Kropachev S.A., Chirg A.Y. Foreign trade of the Adyghs of the Northwestern Caucasus in the first half of the XIX century. Maykop, 2017.
29. RGAVMF. F. 19. Op. 4. D. 392.
30. RGAVMF. F. 19. Op. 4. D. 199.

Статья поступила в редакцию 11.05.2024; одобрена после рецензирования
10.09.2024; принята к публикации 11.09.2024.
The paper was submitted 11.05.2024; approved after reviewing
10.09.2024; accepted for publication 11.09.2024

© А.А. Альхаов, 2024