

# ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 94 (477) : 355.46 «1829»

## БІЙ БРИГА «МЕРКУРІЙ» З ТУРЕЦЬКИМИ ЛІНІЙНИМИ КОРАБЛЯМИ 14 ТРАВНЯ 1829 Р.: СПРОБА РЕКОНСТРУКЦІЇ

**Юрій Гузенко<sup>1</sup>, Володимир Кузовков<sup>2</sup>**

Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського  
Україна, 54030, м. Миколаїв, вул. Нікольська, 24

<sup>1</sup>e-mail: yuriy.guzenko@i.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6500-4705>

<sup>2</sup>e-mail: kusovkov@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7263-6137>

*У статті представлено спробу реконструкції бою, що стався між російським бригадом «Меркурій» і турецькими лінійними кораблями 14 травня 1829 р. під час російсько-турецької війни 1828-1829 рр. Базуючись на технічних характеристиках кораблів-учасників бою, документах, спогадах сучасників події та нових джерелах, автори розвінчують загальноприйнятту версію конфлікту, що була прикладом героїзації російської військово-морської історії. Запропоновані числові дані, наведені факти підтверджують непоодинокий характер таких випадків.*

**Ключові слова:** бриг «Меркурій», О.І. Казарський, В.І. Меліхов, російсько-турецька війна 1828-1829 рр., турецькі лінійні кораблі, «Реал-бей», «Selimiye»

В умовах гібридної війни Російської Федерації проти України історична пам'ять використовується як інструмент для маніпуляцій свідомістю наших громадян у власних цілях. Враховуючи те, що зовнішньополітичний курс нашого північного сусіда спрямовано на відновлення кордонів імперії, такий інструмент може бути вкрай небезпечним для суверенітету нашої країни.

Російсько-турецькі війни з їх численними реальними та вигаданими проявами героїзму надали матеріал для створення багатьох російських патріотичних міфів. Такі міфи здійснюють негативний інформаційний вплив на свідомість українців, створюють легенди про начебто надмірну «героїчність» російського народу на фоні інших народів.

Актуальність цієї теми полягає у тому, що російсько-турецька війна 1828-1829 рр. тісно пов'язана з історією Півдня України. На жаль, під час її дослідження в Україні продовжують поширювати російські міфи, пов'язані з «героїчними» епізодами історії російського Чорноморського флоту у цьому конфлікті. Одним із прикладів такої «героїзації» можна вважати бій російського брига «Меркурій» з турецькими військовими кораблями, що стався

14 травня 1829 р. У наступному році виконується 190 років бою російського брига «Меркурій» з кораблями османського флоту. Реконструкції тих подій і присвячено нашу розвідку.

Бій брига «Меркурій» з турецькими кораблями неодноразово привертав увагу російських істориків флоту. Ще у XIX ст. цей випадок знайшов висвітлення у роботах Ф.Веселаго, В.Н. Мамишева, Є.О. Мязговського [5; 9; 13]. Підсумки вивчення випадку у дореволюційній російській історіографії підбито в узагальнюючій праці «Історія російської армії та флоту», виданій у 1911-1913 рр. Матеріали про історію флоту перевидали у 2007 р. [8]. Використовуючи як основні джерела флотські документи, сучасні подіям, автори намагалися реконструювати бій. Недостатнє критичне ставлення до джерельного матеріалу вже тоді викликало сумніви у закордонних колег.

Висвітлення бою у роботах радянської доби не додало нічого нового до міркувань, висловлених російськими дослідниками дореволюційного періоду [3; 4; 21]. Радянська історіографія майже під копірку описує події, що сталися, на основі рапорту О.І. Казарського та реляції начальника штабу Чорноморського флоту В.І. Меліхова [4, с. 206-207].

Сучасна російська історіографія представлена дослідженнями А.А. Чернишева [17, с. 333-340], загальними роботами з історії російського флоту або перевиданнями дореволюційної літератури [8, с. 346-347; 12, с. 206]. Деякі спроби відновити хід подій були зроблені у дослідженні Г.О. Атавіна [2, с. 16-22]. Але автор без посилання на джерела надає своє бачення маневрів російського брига та нанесених ним пошкоджень турецьким кораблям. Російський письменник-мариніст В.В. Шигін також доклав багато зусиль із героїзації екіпажу брига «Меркурій» [22; 23]. При цьому слід виділити хронічну хворобу російської історіографії, присвяченої цій проблемі – практично у жодній із робіт немає будь-яких технічних або числових даних бою. Крім того, практично жодна з праць імперських, радянських і сучасних російських істориків не містить жодних даних із турецьких джерел, окрім так званого «листа турецького штурмана».

Західні дослідники приділяли цьому епізоду значно менше уваги. Французький історик флоту Ш. Шабо-Арно, згадуючи морську кампанію 1829 р. у Чорному морі, повідомляє про єдиний вихід турецького флоту за межі Босфору, результатом стала його зустріч із російським морським загоном і захоплення фрегата [20, с. 369].

На межі XIX-XX ст. репутацію провідного експерту з питань військових флотів заробив англійський дослідник Ф.Т. Джейн. Звертаючись до історії російсько-турецької війни 1828-1829 рр., він приділив особливу увагу бою 14 травня 1829 р., відносячись скептично до російської версії подій [27, с. 130-133]. У середині XX ст. з Ф.Т. Джейном частково погоджувався Р.С. Андерсен, висловлюючи міркування про умови, за яких міг відбутися бій [26, с. 547].

Наприкінці XX ст. зіткнення «Меркурія» з турецькими кораблями згадується у дослідженні Б. Лан-гензійпена й А. Гюлеріюза, які зазначили, що бригу вдалося врятуватися від османських кораблів завдяки поганій стрільбі їх канонірів і судноводінню [28, с. 3].

У першому десятилітті XXI ст. з'явилося декілька узагальнюючих робіт, присвячених військовій історії Османської імперії, зокрема праці В. Аксан, М. Уйяра й Е.О. Еріксона. Однак бій «Меркурія» з османськими кораблями ці дослідники залишили поза увагою [25; 29].

Отже, протягом тривалого часу у російській історіографії сформувалася загальна картина бою 14 травня 1829 р., як унікального явища у всесвітній військово-морській історії. Це зображення подій доповнювалося певними де-

талями кожним новим поколінням дослідників. У європейській історіографії бій «Меркурія» з турецькими лінійними кораблями або не згадувався, або його значення оцінювалось доволі скептично, як пересічний випадок, перебільшений у російській науково-історичній традиції.

Для дослідження події 14 травня 1829 р. необхідно звернутись до історичного контексту, в якому вона відбулась. Протягом тривалого часу причорноморський регіон залишався ареною суперництва між Російською й Османською імперіями. У 20-х рр. XIX ст. Росія підтримувала визвольний рух балканських народів, зокрема греків. Після активного втручання у грецькі події на боці турок єгипетських військ і флоту Росія, Англія та Франція уклали Лондонську конвенцію (1827 р.), згідно з якою зобов'язались надавати підтримку повсталим з метою отримання Грецією автономії у межах Османської імперії. Англійська, французька та російська ескадри з'явилися поблизу грецьких берегів, що призвело до відомої Наваринської битви, яка відбулася 20 жовтня 1827 р., де османський флот втратив значну частину кораблів і досвідчених екіпажів.

Наваринська битва стала прелюдією до російсько-турецької війни 1828-1829 рр. Посаду командувача російським Чорноморським флотом обіймав віце-адмірал О.С. Грейг. Головним завданням, що ставив імператор Микола I перед ним, була блокада Босфору та недопущення виходу османського флоту з протоки. При цьому потрібно було оцінити можливості морських сил турок. Так, про те, якою інформацією про противника на початку кампанії володіли росіяни, повідомляє керівник штабу Чорноморського флоту В.І. Меліхов: «Починаючи війну, ми нічого не знали ні про чисельність та силу кораблів турецького флоту, ні про їх стан, ні про адміралів, керуючих флотом, одним словом – рішуче нічого» [8, с. 337].

На початку війни стан турецького флоту після Наваринської битви не дозволяв ефективно протидіяти росіянам на морі. Однак уряд султана швидко відновлював військово-морські сили. Проблемою залишалась нестача досвідчених екіпажів, тому набір проводився навіть серед молоді столиці [21, с. 46-47]. Подібний стан речей полегшив росіянам взяття під контроль акваторії Чорного моря. З листопада 1828 р. російський Чорноморський флот приступив до блокування Босфору, що згодом призвело до голоду у Стамбулі. Головним успіхом російського флоту протягом зимових місяців 1828-1829 рр. стало оволодіння Созополем. З

квітня 1829 р. це місто розпочали використовувати як базу головні сили адмірала О.С. Грейга, які повернулись до військових дій після ремонтних робіт у Севастополі [10, с. 212-213].

Навесні активні дії росіян на морі відкрились нападом на Пендераклію. У цій гавані турки проводили оснащення одного лінійного корабля, а також мали один транспорт і 16 торговельних суден. Російська атака цієї гавані відбулась силами ескадри І.С. Скаловського (3 лінійні, 2 фрегати, 1 бриг). Росіяни знищили усі кораблі турок.

Дій загону І.С. Скаловського залишили Босфор відкритим і вихід у море турецького флоту, який відбувся 7 травня, став для російських кораблів несподіванкою. 10 травня для крейсерських дій біля північного малоазійського узбережжя з Созополя росіяни направили фрегат «Рафаїл», 12 травня загін з 3 кораблів – фрегата «Штандарт» (44 гармати), брига «Орфей» і «Меркурій» (по 18 гармат). Саме вони й потрапили під удар турецького флоту. Росіяни оцінювали сили турок у 18 кораблів (6 лінійних, 3 фрегати і 9 дрібних суден) [8, с. 346]. Оцінки пізніших іноземних дослідників різняться: 15 у Р.С. Андерсена, 11 – у Б. Лангензіппена й А. Гюлеріюза [26, с. 547; 28, с. 3]. Останні автори наводять назви кораблів турецької ескадри, серед них 3 лінійні («Selimiye» (128 гармат), «Mukaddeme-i Nayir» (74 гармати), «Buguc-u Zafer» (74 гармати)).

Загальновідомою версією подій, що відбулися 14 травня 1829 р., є наступна. Три російські військові кораблі фрегат «Штандарт» і брига «Орфей» і «Меркурій» проводили розвідку у Чорному морі неподалік від проливу Босфор. За 13 миль до нього росіяни зустріли турецьку ескадру, що йшла від Сінопу (6 лінійних кораблів, 2 фрегати, 2 корвети, 1 бриг і 3 тендери). До речі, саме цій ескадрі за три дні до цього здався без жодного супротиву російський фрегат «Рафаїл». Беручи до уваги чисельну перевагу турецької ескадри, командир «Штандарту» П.Я. Сахновський, який одночасно був командиром цього загону, наказав підняти сигнал: «Обрати кожному курс, яким судно має найкращий хід». Після чого більш швидкі фрегат «Штандарт» і бриг «Орфей» взяли курс на місто Созопіль, де у той час базувалися головні сили Чорноморського флоту. «Меркурій», що мав менший хід, змушений був вступити до бою з турецькими кораблями. У російській історіографії факт залишення свого військового корабля без допомоги пояснюється двома причинами: необхідністю терміново

доставити командуванню Чорноморського флоту повідомлення про вихід турецької ескадри у море або намаганням привести допомогу [3, с. 70; 22, с. 6]. Чому доставити донесення до штабу не зміг один корабель, наприклад, «Орфей» – невідомо.

В.І. Меліхов про це повідомляє так: «Командир фрегата, не маючи засобів надати допомогу брига, поспішив до Созополя; втім, біля 5 години вечора здавалося, що стрілянина по брику припинилася і він звільнився від своїх противників» [10, с. 490]. «Штандарт» та «Орфей» на 5 годину вже були за лінією горизонту, і з них не могли почути та побачити, що відбувалося далі. А якщо все ж таки вони були свідками бою, чому тоді не допомогли команді «Меркурія»?

«Орфей» і «Штандарт» прибули до Созополя о 9 годині ранку 15 травня 1829 р., але російська ескадра вийшла у море тільки о 14.30. При цьому В.І. Меліхов не згадує, що російські кораблі йшли саме на допомогу «Меркурію». Тобто флот вийшов, реагуючи на донесення П.Я. Сахновського, що «неприятель знаходиться у морі». Пізній вихід у море В.І. Меліхов пояснює відсутністю вітру.

Що сталося з покинутим бригам «Меркурієм»? Єдиним джерелом, з якого можна дізнатися, що відбулося, є рапорт його командира капітан-лейтенанта О.І. Казарського. Але рапорт не можна вважати надійним джерелом. На військово-морському флоті командир корабля, що брав участь у бою, був зобов'язаний написати детальний звіт про нього. На це давалося декілька днів, що одночасно були днями відпочинку та приведення себе, своєї команди та корабля у порядок. О.І. Казарський, судячи з дати рапорту, почав писати його ще на кораблі, який тільки-но вийшов з бою, і до кінця ще не було зрозумілим, чим все завершиться, буде переслідування далі чи ні. При цьому, згідно з наявною інформацією, командир брига був контужений.

На наступний день після бою «Меркурія» штаб Чорноморського флоту випустив офіційну реляцію для вищого керівництва. Підготував її начальник штабу В.І. Меліхов. Впадає в очі майже дослівна подібність приведеної реляції рапорту О.І. Казарського та поспіх, з яким штаб Чорноморського флоту її видає – на другий день після бою. Зазвичай, для складання офіційного документу військово-морського флоту проводять опитування всіх учасників бою, насамперед – офіцерського складу, з обов'язковою письмовою фіксацією їх свідчень, особливо, якщо мова йде про військове

зіткнення з ворогом. На процедуру опитування й остаточного виведення документу слід було витратити декілька днів. Якими могли бути мотиви такого поспіху, перебільшень у рапортах і «героїзації» дій підлеглих з боку адмірала О.С. Грейга?

Дослідники висувають наступну версію такого поспіху. Дії ескадри Балтійського флоту у Середземному морі та Наваринська битва оцінювались як перші плоди зусиль з відновлення морської могутності Російської імперії. На фоні цих успіхів завдання російського Чорноморського флоту виглядали менш масштабними, однак головне з них – блокада Босфору, так і залишилась невирішеною. Турецький флот зміг вийти з проливів та атакувати окремі російські кораблі. Так, 11 травня 1829 р. російський фрегат «Рафаїл» зустрівся з турецькою ескадрою та здався без бою. Втрата фрегата «Рафаїл» виглядає прямим наслідком відсутності ефективної блокади. У цьому перебігу обставин діяльність адмірала О.С. Грейга як командира флоту не виглядала ефективною. Випадок з «Меркурієм» дозволяв представити дії російського флоту під іншим кутом, доводячи його високі бойові якості, завдяки яким навіть звичайний бриг міг перемогти двох флагманів. На цьому фоні уся відповідальність і весь сором автоматично переносилися на екіпаж «Рафаїла» та, значною мірою, на його командира капітана 2-го рангу С.М. Стройнікова. Автори «Історії російської армії і флоту» відмічали, що надалі турецький флот діяв нерішуче й уникав зіткнення з головними силами О.С. Грейга, тому що розумів свою слабкість «перед моральною висотою духа російського флоту, проявлену подвигом брига «Меркурій» [8, с. 349].

Тому командування Чорноморським флотом поспішало з офіційними звітними документами, бо з полону міг повернутися екіпаж «Рафаїла», і вище командування дізналося про здачу фрегата раніше, ніж про «Меркурій». Полонені повернулися з Туреччини 27 серпня 1829 р., але рапорт С.М. Стройнікова був переправлений раніше. Інформація про «героїчний» бій «Меркурія» повинна була потрапити до начальства раніше, ніж звістка про ганебну здачу «Рафаїла». Задумка вдалася, і вже 24 червня 1829 р. було доставлено височайший указ царя Миколи I, де, окрім іншого, зазначалося: «Разом з донесенням вашим про блискучий подвиг брига «Меркурій», що мужньо вступив до бою з двома ворожими лінійними кораблями, вважаючи за краще очевидну гибель безчестю полону, отримав Я докла-

дений при цьому рапорт командира фрегата «Рафаїл» капітана 2 рангу Стройнікова. Ви можете побачити з нього, якими обставинами офіцер цей виправдовує ганебне потрапляння до полону судна, йому дорученого; виставляючи його екіпаж, як такий, що чинив опір всілякій обороні, він вважає це достатнім для прикриття власної малодушності, якою обезславлено у цьому випадку прапор Російський» [10, с. 517].

Тепер щодо майже дослівної схожості рапорту О.І. Казарського та реляції штабу Чорноморського флоту. Існує версія, що з причини великого поспіху розповідь про «подвиг» «Меркурія» могли створити безпосередньо у штабі. О.І. Казарському могли запропонувати підписати свій «рапорт» заднім числом. Саме тому виходить так, що він начебто складав його у проміжок часу між 17 годинами 30 хвилинами (коли, за офіційною версією, закінчився бій) – і до опівночі 14 травня 1829 р.

Наведемо текст рапорту О.І. Казарського адміралу О.С. Грейгу (фонд зберігання ГУ-678 Військово-історичного музею Чорноморського флоту).

«Рапорт командира брига «Меркурій» капітан-лейтенанта Казарського

14 травня 1829 року № 130

Коли було помічено наближення Турецького флоту до брига, я, слідуючи сигналу командира фрегата «Штандарт», ліг галвіндом при південно-західному вітрі, маючи ворога на півдні. Незабаром з'ясувалося, що зміна курсу принесла мало користі. Найкращі ходики ворожого флоту, два кораблі, один 110-гарматний, під прапором капудан-паші, а другий 74-гарматний під адміральським прапором, примітно наздоганяли бриг, а в завершенні другої години пополудні вони були від мене на відстані півтора гарматного пострілу. У цей час вітер стих і хід кораблів, що його переслідували, зменшився. Користуючись цією обставиною, я вдався до єдиного засобу пришвидшення ходу, до весел, сподіваючись з їх допомогою збільшити відстань, що відділяла бриг від ворога: але не пройшло і півгодини, як вітер знову посвіжішав, кораблі стали наближатися до брига і відкрили по ньому вогонь з погонних гармат. Бачачи неможливість ухилитися від нерівного бою, я зібрав раду з офіцерів. Поручик корпусу штурманів Прокоф'єв, від якого першого вимагали думку, запропонував «підірвати бриг, коли він буде доведений до крайнощів».

Унаслідок цієї думки, прийнятої усіма одногласно, було положено захищатися до остан-

ньої можливості й якщо буде збитий рангоут або відкриється течя, тоді схопитися з найближчим ворожим кораблем, і, той офіцер, який залишиться живим, повинен підпалити крюйт-камеру, для чого був покладений на шпиль пістолет. Після цього, звернувшись до нижчих чинів, пояснив я їм, чого чекає від них Государ і чого вимагає честь імператорського прапора, знайшов у команді ті ж почуття, що і в офіцерів: усі одногласно заявили, що будуть до кінця вірними своєму обов'язку та присязі.

Заспокоєний такою загальною однотайністю, я наказав припинити дії веслами, поставити людей до гармат, скинути у море ял, що висів за кормою, та відкрити вогонь з ретирадних портів. Незабаром 110-гарматний корабель став спускатися, щоб зайняти місце з правої сторони брига та дати повздожній залп; але «Меркурій» запобіг останньому, приспустившись вчасно. Таким чином, ще близько півгодини бриг піддавався пострілам одних погонних гармат, але потім був поставлений між двома кораблями; кожен з них зробив два залпи по бригу, після чого з корабля капудан-паші закричали російською: «Здавайся та прибирай вітрила».

Відповіддю на це були залп усіх гармат і дружній рушничний вогонь. Тоді обидва кораблі, здавшись до корми брига, відкрили по ньому безперервну канонаду ядрами, кніпелями та брандскугелями, що призвело до пожежі, незабаром погашеної. Увесь час «Меркурій» не переривав свого вогню, намагаючись за можливості ухилитися від поздовжніх пострілів, поки вдалося перебити ватер-штаги та пошкодити гротовий рангоут, що змусило його закріпити бом-брамселі, привести до вітру та лягти у дрейф; але перш ніж припинити дії, він послав бригу залп з усього борту. Другий корабель продовжив бій, змінюючи галси під кормою брига і бив його поздовжніми пострілами, яких ніякими рухами неможливо було запобігти; але, з усім тим, «Меркурій» відстрілювався до того часу, поки щасливим пострілом вдалося перебити у ворога нок-фор-марс-рею, падіння якої потягнуло за собою ліселі; тоді і цей корабель привів у бейдевінд, через п'ять годин бою...» [22, с. 12-14].

Втрати у команді брига склали чотири вбитих і шість поранених нижніх чинів. Пробоїн у корпусі виявилось 22, пошкоджень у рангоуті – 16, у вітрилах – 133 й у такелажі – 148; зверху того розбиті гребні судна та пошкоджено каронаду [2, с. 21].

Як ми бачимо, у рапорті О.І. Казарського відсутні регулярні відмітки часу та позиційні

відомості. Але відомо, що командир корабля або артилерійський офіцер повинен був відстежувати відстань між кораблями для надання гарматам команди на пристрілювальні постріли. Тим більше, враховуючи те, що за інформацією Г.А. Атавіна «на борту «Меркурія» знаходився видатний артилерист Ф.М. Новосільський, майбутній молодший флагман адмірала П.С. Нахімова, а пізніше повний адмірал» [2, с. 21].

Прояснити ситуацію міг би вахтовий журнал «Меркурія». Але його записи ніколи не публікувалися, в історичній літературі відсутні посилання на них. Чи вівся він взагалі? Якщо так, то чому жоден з російських, радянських або сучасних російських істориків не дає на нього посилання?

Для детального з'ясування обставин бою наведемо також тактико-технічні характеристики кораблів, що брали участь у ньому.

Слід зазначити, що на початку XIX ст. суднобудівна система Російської імперії переживала кризу, пов'язану з безперервними війнами, в яких брала участь Росія. Верфі переважно займалися ремонтом кораблів, нововведення не встигали давати реальних результатів. Кораблі були хиткими, з низькою остійністю, поганою мореплавністю та незадовільною швидкістю. Загальний стан російського суднобудування характеризувався стагнацією [15, с. 186].

Російський бриг «Меркурій», як показали подальші події, не був винятком з правил. Він був закладений у Севастополі 28 січня (9 лютого) 1819 р. та спущений на воду 7 (19) травня 1820 р. Довжина брига по ватерлінії – 23,6 м (по палубі – 30,9 м), ширина з обшивкою – 9,7 м, осадку форштевнем – 2,74 м, ахтерштевнем – 3,9 м. Гарматне озброєння складалося з вісімнадцяти 24-фунтових каронад і двох 3-фунтових гармат, що використовувалися як погонні у носових портах або як ретирадні у портах гакоборда. Водотоннажність брига – 390 т, екіпаж – 110 осіб [2, с. 16] (див. додаток 1).

Турецькі військові кораблі переважно були побудовані за допомогою Франції. Ще султан Селім III запросив з Франції суднобудівників – Ле Брюна та Бенуа, за допомогою яких у 1789-1799 рр. вдалося значно оновити турецький флот.

Одним з кораблів, що наздоганяв «Меркурій», був лінійний корабель «Selimiye» («Сила»), названий на честь султана Селіма III. Його побудували за французькими кресленнями у 1796 р. «Selimiye» – майже точна копія французь-

зького 116-гарматного лінкора «Royal Louis» (1758) (див. додаток 2). Найвність лінійного корабля «Selimiye» у складі турецьких морських сил на Босфорі підтверджується свідченнями англійця Адольфуса Слейда (у майбутньому – Мушавер-паша, учасник Синопського бою). У червні 1829 р. він перебував певний час на цьому судні та залишив його опис [14, с. 310]. А. Слейд оцінює чисельність команди флагмана у 1400 осіб, які не мали значного досвіду морських боїв і склалися як з турок, так із представників інших народів, що мешкали на теренах Османської імперії. Зокрема, у складі екіпажу перебували близько 60 козаків з Дунаю, тобто запорожців Задунайської Січі або некрасівців [14, с. 311].

За даними А. Слейда, «Selimiye» мав наступне озброєння: двадцять вісім 36-фунтових довгих гармат, чотири 110-фунтові мортири, тридцять 24-фунтових гармат, чотири 75-фунтових камнемети, тридцять чотири 18-фунтових гармати, двадцять вісім 12- або 9-фунтовок, до цього ж числа входили 36-фунтові каронади. Усього – 128 гармат французького походження. Частина гармат була спрямована уперед по носу (погонні), а частина – з корми назад (ретирадні). Таку кількість гармат підтверджують і турецькі дослідники [28, р. 193]. Ці дані не збігаються з рапортом Казарського, який нарахував 110 гармат.

На 1803 р., за даними турецького «Комітету для приведення флоту в кращий стан», що враховував у своїх документах тільки гармати калібром від 18 фунтів і більше, «Selimiye» мав наступне озброєння: на нижній батареїній палубі (нижньому деку) – чотири 48-фунтових і двадцять вісім 36-фунтових гармат, на середній батареїній палубі – тридцять чотири 24-фунтові гармати, на верхній батареїній палубі – тридцять чотири 18-фунтові гармати, на верхній (відкритій) палубі – невідома кількість легких гармат і, можливо, каронад.

Французькі 36-фунтові та 24-фунтові гармати при швидкості вильоту ядра 280-290 м/с і максимальному куті підйому ствола у 12 градусів могли стріляти на відстань 3000 м, але відстань прицілювання не перевищувала 1500 м.

Більше неточностей знаходимо в описах «Реал-бея». Сучасні російські автори намагались проаналізувати бойові можливості цього судна, однак спирались на абстрактні міркування [23, с. 58-59]. У списках кораблів, що знаходилися на озброєнні у турецького флоту у ХІХ ст., відсутні кораблі з такою назвою. Ця обставина дозволяє поставити питання взагалі

про існування подібного корабля. Рапорти Казарського та Грейга не дають нам назви турецьких кораблів, їх приводять пізніші дослідники. І якщо флагман «Selimiye» є в інших джерелах, то згадка «Реал-бея» є наслідком плутанини. В османській морській ієрархії реала-бей – це звання-аналог англійського (Rear admiral) або російського контр-адмірал [26, р. 484]. Отже, назва корабля з'явилась, як наслідок плутанини зі званням його командувача, а претендентом на роль другого учасника бою з турецької сторони може виступати будь-який інший лінійний корабель, враховуючи, що всі вони, крім флагмана «Selimiye», мали на озброєнні по 74 гармати.

Тому, який корабель разом з «Selimiye» атакував «Меркурій», невідомо. На цьому місці міг бути один з цих кораблів: «Mukaddeme-i Hayir» (1806) або «Buruc-u Zafer» («Сузір'я перемоги») (1815), які згадуються у складі турецького флоту у зв'язку з вказаними подіями та мали по 74 гармати [28, с. 3, 193]. Як і «Selimiye», вони були побудовані за французькими проектами Сане, обшиті міддю, мали водотоннажність близько 3000 т й озброєння, що складалося з двадцяти восьми 36-фунтових гармат, тридцяти 18-фунтових, чотирнадцяти 12-фунтових, чотирьох 36-фунтових каронад.

Перейдемо до реконструкції бою. Дуже важливою є відповідь на питання: чи був вітер під час сутички? Якщо вітер був, навіть періодично, як повідомляє О.І. Казарський, російському бригу навряд чи вдалося відірватися від переслідувачів. Турецькі вітрильники своїми високо розташованими вітрилами «ловили» так званий «верхній вітер», що мав більшу швидкість. Цей високий вітер був недоступним для вітрил «Меркурія» – найвища точка його грот-щогли була на висоті 32 м від поверхні води, а на «Selimiye» – на висоті 58 м. Крім того, турецькі військові кораблі були оснащені тонкими бавовняними вітрилами, менш повітропроникними, ніж російські, вони легко ловили навіть слабкий вітер, а «Меркурій», навпаки, мав під вітром поганий хід, навіть порівняно з однотипним «Орфеєм».

У той же час, якщо був штиль, турецькі кораблі не мали можливості наздогнати бриг. А ось «Меркурій» отримував шанс відірватися від них – за штатом на його борту було 18 весел. Саме вони дозволили йому поступово, під ворожим обстрілом, відірватися від погоні. При цьому конструктивна особливість російського корабля не дозволяла його екіпажу під час ходу на веслах використовувати бортові гармати, тільки погонні або ретирадні.

Відсутність вітру пояснює і незрозумілу бездіяльність під час погоні за «Меркурієм» інших турецьких кораблів, що разом з «Selimiye» та таємничим «Реал-беєм» зустріли російський загін. Це була та ж ескадра, що за три дні до зустрічі з «Меркурієм» взяла у полон російський фрегат «Рафаїл». Пізніше офіцери «Рафаїла» скаржилися на те, що слабкий вітер не дав можливості втекти від більш швидких турецьких кораблів. Чому інші турецькі кораблі не брали участь у погоні за «Меркурієм», невідомо. Їх швидкість була меншою, ніж у двох вищезгаданих лінійних кораблів, але у будь-якому разі більшою, ніж та, з якою рухався російський бриг. У реальності стає зрозумілим, що переслідування не відбулося саме з причини відсутності вітру.

Далі. Ні О.І. Казарський, ні начальник штабу Чорноморського флоту В.І. Меліхов нічого не згадують про конкретні відстані між кораблями під час бою, хоча крики з турецьких кораблів, за їх свідченнями, були чутні. Пізніше російські історики будуть називати лише одну відстань – «пістолетного пострілу». У першій половині XIX ст. відстань «пістолетного пострілу» – це близько п'ятдесяти кроків (30-35 м). При цьому вони посилаються на джерело доволі сумнівне – так званий «лист турецького штурмана», про який мова піде далі. Але якщо б турецькі лінійні кораблі підійшли до брига на таку відстань, шансів врятуватися у росіян не було. Навіть погані каноніри при стрільби практично впритул за гарних погодних умов поцілили б у мішень, що мала розміри майже 30 м у довжину та 2,5 м у висоту. Турецькі 36-фунтові гармати нижніх батарейних палуб, що знаходилися на одному рівні з низькосидячим у воді бригом, перетворили би бриг на палаюче вогнище. Але, як відомо, ушкодження «Меркурія» були численні, але не суттєві. Вони свідчать, що бриг був обстріляний з 10-20 погонних середньокаліберних і малокаліберних гармат, причому із занадто великої для ефективного вогню відстані.

У своєму рапорті О.І. Казарський стверджував, що під час бою він активно маневрував, намагаючись запобігти поздовжнього вогню (найбільш руйнівний залп у корму або ніс корабля), тобто мав для цього простір. Але ефективно маневрувати він зміг би, тільки використовуючи вітрила. Весла у цьому допомогти не могли – конструктивні особливості брига заважали координувати роботу усіх гребців у різних режимах. Бриг – це не галера, яка створена спеціально для ходіння на веслах. Чи зміг би він маневрувати, використовуючи вітрила,

поруч або, навіть, між двома ворожими лінійними кораблями, на відстанях, що мали розмір самого брига? Навряд чи. Особливо, якщо згадати морехідні якості брига: через свою меншу осадку він мав меншу глибину інтрюму, що погіршувало його ходові якості у тиху погоду – він «совершенно грузнел». Цікаво, що другий бриг з цього загону «Орфей» був збудований підрядним способом на Миколаївській верфі, тому він мав кращі ходові якості та зміг запобігти бойового зіткнення з ворогом [7, с. 322].

Якщо турецькі лінійні кораблі змогли б наблизитися до «Меркурія» з корми на відстань «пістолетного пострілу», вони закрили б собою бриг від вітру. Це ще раз підтверджує, що під час сутички вітру не було.

Згадує О.І. Казарський про нанесення ушкоджень турецьким кораблям. Так, у 110-гарматного корабля «...вдалося перебити ватер-штаги та пошкодити гротовий рангоут стогарматного корабля, що змусило його закріпити бом-брамселі, привести до вітру і лягти у дрейф». Що він мав на увазі під висловом «пошкодити гротовий рангоут» – невідомо. Ватер-штаги виконували допоміжну роль додаткових розтяжок бушприту. Влучити у них, враховуючи максимальний кут підйому коронад «Меркурія» (близько 6 градусів), доволі складно. Але, навіть, якщо б це вдалося, ніяких важких наслідків для лінійного корабля це не мало б, особливо в умовах спокійного вітру та майже повної відсутності хвиль. Таке ушкодження не могло змусити його вийти з бою.

У іншого 74-гарматного корабля екіпажу «Меркурія» «...щасливим пострілом вдалося перебити у ворога нок-фор-марс-рею, падіння якої потягнуло за собою ліселі; тоді і цей корабель привів у бейдевінд». Якщо перебили нок, то падіння додаткового вітрила – фор-марсаліселя стає неминучим. Але чому впав увесь фор-марса-рей? Також незрозуміло, як ядра «Меркурія» могли долетіти до фор-марса-рея, розташованого на висоті близько 24 м від поверхні води? Більше того, цей рей не міг бути перебитий одним влученням з 24-фунтової коронади, а влучення двічі в одне й те ж місце межує з фантастикою. Для того, щоб фор-марса-рей рухнув, слід було обірвати усі його зв'язки з вертикальним рангоутом. Але, навіть, якщо щось подібне і відбулося, це привело б не до падіння «усіх вітрил носової щогли», а лише до втрати вітрильності (а не вітрил) на двох «ярусах» вітрильної оснастки фок-щогли. Більш того, щоб влучити у фор-марса-рею, враховуючи максимально можливий кут возвищення бортових коронад на «Меркурії», слід

було стріляти з відстані більшої, ніж прицільна стрільба з каронади – 100-150 м. Щоб влучити у тонкий рей, та ще й кніпелями, дистанція пострілу повинна була бути близько 50 м.

Таким чином, «Меркурій» ніяк не міг вести вогонь по вертикальному рангоуту та реям турецьких кораблів на «відстані пістоletного пострілу». Швидкість вильоту чавунного ядра (стандартною масою 11,76 кг) з російської 24-фунтової каронади – 160-180 м/с., максимальний кут возвищення близько 6 градусів, дальність польоту ядра 600-650 м. Тобто, якщо російські моряки хотіли знищити вітрила і такелаж турецьких кораблів, то відстань до 128-гарматного (висота корпусу від 9 до 11 м) повинна була бути не «пістоletною», а не менше 90 м, а від 74-гарматного (висота корпусу від 7 до 9 м) – не менше 60 м. Інакше гармаші «Меркурія» влучали б тільки у корпуси турецьких лінійних кораблів або, у кращому випадку, у нижні реї. Правда, окрім 18 бортових каронад бриг мав дві погонно-ретирадні гармати меншого калібру (8-фунтові). Але вони мали малу потужність, тому нанести якоїсь шкоди лінійним кораблям не могли.

Не зовсім логічними виглядають дії турецьких кораблів після отриманих ушкоджень. Так, 110-гарматний корабель, за рапортом Казарського, змушений був закріпити бом-брамселі, привести до вітру та лягти у дрейф. При цьому він не пояснює, що таке «закріпити бом-брамселі» (їх прибирання?) і для чого 110-гарматному кораблю знадобилося «закріпляти» тільки бом-брамселі, а не якісь інші вітрила.

Цікаво, що у реляції начальника штабу Чорноморського флоту В.І. Меліхова згадки про «закріплення бом-брамселей» немає, її замієно крапками. Не згадується також і про «приведення до вітру» 110-гарматного корабля. Поворот на вітер викликає приживання вітрил до щогл, вант, що, по-перше, ускладнює прибирання вітрил, по-друге, збільшує навантаження на рангоут і такелаж. У той же час, ватер-штаги, що були призвані компенсувати це навантаження з бушприту 110-гарматного корабля, були начебто обірвані вдалим пострілом з «Меркурія». Тобто повернувши на вітер, екіпаж турецького корабля відразу ж збільшив навантаження на бушприт, ще більше погіршуючи ситуацію.

Так само неадекватно, з точки зору логіки, поводить себе й екіпаж другого, 74-гарматного корабля. За Казарським, його було приведено у бейдевінд (бейдевінд – курс гострими кутами (від 60 до 30 градусів) до зустрі-

чного напрямку вітру). Тобто, повертаючи проти вітру та збільшуючи вітрове навантаження на начебто ушкоджене вітрильне озброєння, екіпаж цього корабля також ще більш ускладнює своє становище.

Узагалі, виправити усі вище перераховані ушкодження, начебто нанесені точними пострілами з «Меркурія» турецьким кораблям, навіть під час бою, було нескладно, вони не були фатальними та не могли змусити лінійні кораблі не продовжувати бій. Парадоксальна ситуація – турецькі лінійні кораблі втратили можливість продовжувати бій від декількох влучень, а російський бриг не втратив, хоча отримав сотні ушкоджень у рангоуті, такелажі, вітрилах і два десятки у корпусі. І це після бою на відстані «пістоletного пострілу».

Але це не засмучує сучасних російських дослідників. Вони відкривають нам все більше «нових фактів». Так, Г.А. Атавін зазначає: «...а ядрами розчепив частину лівого руслення грот-щогли та пошкодив грот-брам-стеньгу. «Селиміє» змушений був вийти з бою, дав останній залп усім бортом» [2, с. 21]. Як це можливо було зробити, якщо нижня частина грот-брам-стеньги на 110-гарматному лінійному кораблі знаходилася на висоті близько 40 м, автор не пояснює. Навіть О.І. Казарський у своєму рапорті про такі ушкодження ворожого корабля нічого не згадує.

Ставлення до О.І. Казарського у військово-морських колах склалося різне. Опис бою в його рапорті у російських морських офіцерів – його сучасників, викликав недовіру. Про таке ставлення повідомляє і В.І. Меліхов: «...знайшлися люди, які піддавали сумнівам, що дії брига проходили точно так, як вони описані у рапорті Казарського» [10, с. 220].

У цьому контексті своєчасним виглядає поява підтвердження «з того боку». Це джерело, яке постійно цитували та продовжують цитувати радянські та російські історики – так званий «лист турецького штурмана з «Реал-бея». Вперше цей лист було надруковано у червні 1829 р. у франкомовній газеті, що видавалася у Смирні («Смирнський кур'єр»), перекладено та передруковано в «Одеському віснику» у тому ж році. Саме у цьому «листі» начебто вперше з'являється згадування про відстань «пістоletного пострілу» між кораблями під час бою.

Переклад цього листа російською мовою викликає багато запитань щодо його відповідності оригіналу (див. додаток 5). Ймовірно переклад зробив І.І. Кадьян, автор «Історичного журналу російської ескадри в Середземному морі, 1827-1830 рр.», в якому і наведено пере-



кладений текст «Рапорту штурмана або лоцмана оттоманського флоту» [1, с. 388]. Саме цей рапорт часто використовують як підтвердження перемоги «Меркурія» над ворожими флагманами, представлене з османського боку.

Щодо самого «листа». Штурман з міфічного «Реал-бея» анонім – лист не має підпису. Також немає імені того, кому цей лист адресовано. Лист викладено «високим» стилем, що не відповідає образу мислення турецьких військових того часу. Турецький штурман, вихваляючи екіпаж «Меркурія», нічого не згадує про ушкодження турецьких кораблів.

Авторам цього матеріалу вдалося відшукати той самий номер газети «Смирнський кур'єр» № 70 від 21 червня 1829 р. і зробити підрядковий переклад (див. додаток 3, 4), бо той, який цитують російські дослідники, ніякого відношення до оригіналу не має. Як можна побачити, інформацію про бій подано не у вигляді «листа штурмана», а у вигляді хроніки подій у світі. Переклад дає можливість з'ясувати такі обставини: інформацію про зіткнення подано з рапортів лоцманів; турки зустріли фрегат і два брига, при цьому фрегат здався («Рафаїл»? – *Авт.*), а один бриг втік; немає жодної згадки про дистанцію «пістолетного пострілу» під час бою; «Меркурій» під час бою опинився між турецькими кораблями і тільки тоді капудан-паша наказав припинити вогонь і вийти з бою (боявся вразити свій корабель? – *Авт.*).

Не погоджувалися з російською версією викладення подій і європейські дослідники. Так, наприклад, англійський військово-морський історик Джон Фредерик Томас Джейн у свій час зробив спробу на основі доступних йому російських і турецьких документів викласти детальну хронологію бою з чітким урахуванням взаємного розташування кораблів під час нього. Чого, до речі, ні російські, а потім радянські історики не робили. Англійський історик є автором методу оцінки бойової ефективності військових кораблів. Базовими даними слугували калібр гармат, захист і швидкість ходу корабля. Цей метод дозволяє передбачити бойову ефективність як окремого корабля, так і в складі ескадри. Щодо бою «Меркурія» з турецькими лінійними кораблями Ф.Т. Джейн зробив такий висновок: «Цілковито неможливо допустити, щоби таке маленьке судно, як «Меркурій», вивело з ладу два лінійні кораблі за чотири години, навіть якщо би вони взагалі не стріляли» [27, с. 133].

На наш погляд має право на існування і версія, згідно з якою «Меркурій» крейсував у па-

рі разом з «Рафаїлом». І саме під час захоплення турками останнього у полон, брига і вдалося втекти. Такої позиції дотримуються турецькі дослідники В.Лангенсипен та А.Гюлериз, які про ці події повідомляють наступне: «19 травня 1829: Оттоманський флот вийшов з Босфору. Знадобилося три місяці на підготовку лінійних кораблів, що увійшли до його складу: «Selimiye», «Mukaddeme-i Hayir», «Buruc-u Zafer», фрегатів «Bad-i Nusret», «Kusad-i Zafer», «Muin-i Zafer» та корветів «Medar-i Zafer», «Hilal-i Zafer», «Fevz-i Bahri», «Fevz-i Mabur», «Fazlullah». 20-21 травня 1829. Уночі російський фрегат «Рафаїл» і шлюп «Меркурій» помилково наблизилися до Оттоманського флоту. Коли помилка з'ясувалася, «Рафаїл» здався, але низький рівень османської підготовки в артилерії та судноводінні дозволили «Меркурію» піти, він отримав лише невеликі ушкодження. Флот із триумфом повернувся до Босфору зі своїм призом, що отримав назву «Nimetulla»» [28, с. 3].

Як ми бачимо, турецькі дослідники об'єднують дві події (захоплення «Рафаїла» та погоню за «Меркурієм»). Крім цього, у переліку турецьких кораблів відсутній «Реал-бей». Захоплення «Рафаїла» для турок було більш значною подією, ніж погоня за «Меркурієм», яка виглядає незначним епізодом. В описі нічого не йдеться про ушкодження на турецьких кораблях.

Наведемо ще одне свідчення на користь цієї версії. Учасник бою з «Меркурієм» англійський лейтенант Адольфус След, який знаходився на турецькому адміральському кораблі, писав: «У числі наших фрегатів був «Рафаїл», взятий три тижні тому назад. Не припускаючи, що турецький флот наважиться вийти у Чорне море, російський капітан, який крейсував біля берегів Анатолії, прийняв його у темряві ночі за свій. Не роблячи сигналу, він приєднався до нього; але вранці, здивовано, побачив себе оточеним ворогом. Безумовно, сміливий і мистецький рух і декілька залпів, можливо, допомогли б йому піти від настільки недосвідченого ворога, бо якщо б він підняв турецький прапор, то мав би час вивернутися; тому що офіцери на Селимієре, так погано вміли розрізняти свої судна, що для розпізнання чужого, змушені були очікувати, поки усі піднімуть прапори. На «Рафаїлі» підняли прапор, який незабаром і спустили під пострілами паші. Здивований цим несподіваним придбанням і приписуючи його милості Аллаха, паша змінив попередню назву на Дар Неба. На шеке, замість ангела, посаджено ананас.

Фрегат **був не один** під час взяття його у полон: разом з ним йшов бриг, що, на щастя, не був оточений, але залишився під вітром у ворога. Не гаючи часу, він під невлучними пострілами капітан-бея, поставивши усі можливі вітрила, викинув весла і пішов з вельми незначними ушкодженнями» [14, с. 306].

Під час бойових дій проти турецького флоту напередодні зіткнення «Меркурія» з турецькими кораблями, в деяких епізодах російські військові кораблі виконували завдання парами: фрегат і бриг. Так, наприклад, 25 квітня 1829 р. 44-гарматний фрегат «Штандарт» і 16-гарматний бриг «Мингрелія» переслідували загін з 9 легких турецьких кораблів, захопили два з них і знищили решту [4, с. 205]. 5 травня 1829 р. фрегат «Поспешний» і бриг «Мингрелія» знищують на Анатолійському березі турецький 26-гарматний корвет, що будувався [4, с. 206]. Є.О. Мязговський, описуючи події 14 травня, також згадує лише два кораблі: фрегат «Штандарт» і бриг «Меркурій», «забуваючи» про бриг «Орфей» [13, с. 68].

Враховуючи усе вищезгадане, можна припустити, що фрегат «Рафаїл» міг крейсувати разом з «Меркурієм», а фрегат «Штандарт» – разом з бригам «Орфей».

Реальні події, на наш погляд, могли розвиватися так. Турецькі військові кораблі, зустрівши росіян, розпочали їх переслідувати. При тихому вітрі набагато більше вітрильне озброєння дозволяло туркам поступово наздоганяти «Меркурій». Останній постійно знаходився попереду турок, тримаючи при цьому курс на Созополь, де перебувала російська ескадра. Російський бриг намагався відірватися від переслідувачів найбільш вигідним для цього курсом фордевінд (вітер дує прямо у корму, або 30 градусів вліво або вправо від цього курсу). На ньому були підняті усі вітрила та поставлені додаткові ліселя. Саме тому він не міг швидко та різко змінювати курс, маневрувати. Ходити іншими курсами з поставленими ліселями, крім фордевінда, можливо, але небажано, якщо головним завданням є набір максимальної швидкості. Різко змінювати напрямок руху практично нереально. Тому ніякого «віртуозного маневрування» під час бою, про що пишуть у своїх дослідженнях російські історики, бути не могло. Застосування навіть тільки підвітряних ліселів при бокових вітрах суттєво погіршувало стійкість на курсі та керованість вітрильних кораблів, вимагало особливої уваги від команди й ускладнювало її роботу. Тому ліселя, окрім як при заздальгідь наміченому тривалому слідуванні на фордевінді, намага-

лися взагалі не ставити. Якщо О.І. Казарський все ж таки наказав це зробити, це свідчить лише про те, що маневрувати він не збирався. Головним тактичним прийомом «Меркурія» у тих обставинах було збереження між собою та ворогом максимально можливої відстані. Чим більше відстань, тим менше вірогідність влучень ворожих снарядів.

Але поступово вітер стих і швидкість зближення стала меншою. Після зникнення вітру на російському бригу стали використовувати весла. Турецькі військові відкрили вогонь із носових (погонних) гармат (36-фунтові каронади, 24-, 18- та 12-фунтові довгі гармати), а також з двох-трьох перших від носа портів, оскільки у бортових портах гармати могли повертатися не більше, як на 15 градусів. Лише одного разу турки змогли зробити залп з 50 бортових гармат у корму російського брига. Близько півтори години продовжувався обстріл «Меркурія» перш, ніж йому вдалося відірватися. Характер ушкоджень брига, їх відносно невелика кількість дають підстави стверджувати, що турки вели вогонь із граничної для своїх гармат відстані, яка не дозволила туркам використати кніпеля для руйнування вітрил і такелажу. Кніпеля дуже швидко втрачають швидкість через свою необтічну форму. Стріляти ними навіть з далекобійних гармат на відстань більше 500-600 м було недоцільно. Їхня дальність враження не більше 200-250 м. Будь-яке влучення ядром з бортової гармати нижче ватерлінії було би для брига смертельним.

Як відомо, турки нанесли «Меркурію» наступні ушкодження: 22 пробоїни у корпусі, 16 ушкоджень рангоуту, 133 – вітрил, 148 ушкоджень такелажу, були розбиті усі гребні судна на рострах і пошкоджена одна каронада [2, с. 21]. Пробоїни у корпусі не були нанесені крупнокаліберними ядрами з великих гармат лінкору, інакше бриг відразу б затонув. Незважаючи на таку, на перший вигляд, велику кількість ушкоджень, загальна кількість влучень у «Меркурій» є відносно невеликою. Так, наприклад, лінійний корабель «Азов» після Наваринської битви мав 153 пробоїни у корпусі, жодної вцілілої щогли та купу перебитих стеньг.

Чому турки припинили переслідування? На наш погляд, причинами цього були відсутність вітру та погана підготовка турецьких екіпажів, на що вказують сучасники тих подій і турецькі дослідники. Штиль дозволив «Меркурію», використовуючи штатні весла, повільно віддалятися від турецької ескадри, а низька кваліфі-

кація турецьких матросів не дозволила кораблям зайняти траверзне положення відносно російського брига для ефективної стрільби бортами.

Унікальність перемоги бригада над двома лінійними кораблями ставить питання: наскільки можливі перебільшення та фальсифікації в офіційних рапортах російського військово-морського флоту. Проілюструємо це: під час російсько-турецької війни 1787-1792 рр. 8 вересня 1787 р. 68-гарматний корабель ескадри контр-адмірала графа Войновича «Марія Магдалина» під час шторму був занесений до Босфору і здався без бою туркам. І тоді військове керівництво «героїзувало» вчинок І. Остен-Сакена, який начебто оточений турецькими галерами підірвав свою дюбель-шлюпку разом з ворожими кораблями.

Звертає на себе увагу і випадок з фрегатом «Назарет», що мав місце під час російсько-турецької війни 1806-1812 рр. Капітан «Назарету» лейтенант П.І. Ланге допустив помилку і «Назарет» опинився перед турецькою ескадрою, однак зміг втекти. Характеризуючи рапорт капітан-лейтенанта П.І. Ланге, відомий російський історик XIX ст. Ф. Веселаго відмічав, що цей випадок відобразився у документі «таким подвигом, яким згодом прославився бриг «Меркурій» [5, с. 330]. Однак слідство, призначене у Севастополі, встановило неготовність П.І. Ланге вести бій, його бажання здати корабель ворогу, наявність конфлікту з безпосереднім керівництвом і неточне виконання його наказів. За викриті недоліки П.І. Ланге розжалували у матроси [17, с. 272].

Відомі нам випадки перебільшень і в рапортах ескадри О.С. Грейга під час війни 1828-1829 рр. 17 серпня 1828 р. російські військові оволоділи фортецею Інада. В.І. Меліхов дає розгорнутий опис цього епізоду війни та відмічає вдалі дії капітана Критського, який отримав орден св. Володимира 3 ст. [10, с. 267-269]. Пізніше своє критичне відношення до масштабів Інадської операції висловив у своїх спогадах адмірал І. Шестаков, який відвідав місце подій: «Інада, взята капітаном Критським з шумною реляцією, якщо не з громовим боєм, привернула нашу цікавість не у гідрографічному тільки відношенні. Нам хотілось знайти хоча б сліди форту й цитаделі, так грізно розписані у реляції Критського, але ми знайшли лише трохи помітні ознаки тимчасових насипів...» [23, с. 146]. Як певне перебільшення виглядає й оцінка атаки на Пендераклію (4-5 травня 1829 р.). Командувач російським загonom І.С. Скаловський внаслідок цих дій отримав

звання контр-адмірала.

Іншим прикладом може слугувати зіткнення російського пароплава «Вести» з турецьким панцерником «Фетхи-Буленд» під час російсько-турецької війни 1877-1878 рр. Згідно з офіційною версією, представленою у рапорті капітана «Вести» капітана-лейтенанта Баранова, його екіпажу вдалося перемогою закінчити важкий 5-годинний бій проти турецького панцерника та нанести йому серйозні ушкодження [4, с. 258]. Однак невдовзі Баранова звинуватили у перебільшенні З.П. Рожественський, який служив на «Весті» під час бою, а газета «Таймс» надрукувала статтю керівника штабу турецької Чорноморської ескадри, що спростовувала російську версію. В європейській історіографії цей бій розглядають як незначну сутичку або як переслідування турецьким панцерником російського корабля, якому вдалося втекти, а не як щось надзвичайно «героїчне» [27, р. 6].

Коли про фальсифікації або перебільшення стає відомо? Коли вище керівництво не виявляє у цьому власної зацікавленості та проводить ретельну перевірку рапортів. Так сталося у випадку з фрегатом «Назарет», де рапорт його капітана перевіряли спеціальною комісією. У випадку з «Вестю» подібна перевірка з боку віце-адмірала М.А. Аркаса була відсутня і сумніви виникли тільки після публікацій З.П. Рожественського. Перебільшення в оцінці масштабів штурму Інади привернули увагу тільки через певний час з боку адмірала І. Шестакова. У часи російсько-турецької війни 1828-1829 рр. та безпосередньо після неї сумніви стосовно масштабів цього епізоду ніхто відкрито не висловлював. Капітан Критський отримав нагороди, згодом – підвищення та продовжив успішну службу під керівництвом адмірала О.С. Грейга.

Таким чином, наведені факти свідчать про те, що реальні події 14 травня 1829 р. не мають нічого спільного з версією, представленою у російській історіографії. Її вадами є недосконалість джерельної бази та вкрай мала достовірність. Вона базується лише на рапорті капітана О.І. Казарського, текст якого досі не піддавали серйозному аналізу, а також на документах, в яких цитують і повторюють свідчення, наведені у рапорті. Інші джерела («лист турецького штурмана») використовують у спотвореному вигляді. Аналіз технічних характеристик суден дозволяє стверджувати, що невеликий 18-гарматний бриг «Меркурій» не міг вести маневрений бій з двома турецькими лінійними кораблями на відстані «пістолетно-

го пострілу». На такий відстані він був би одразу знищений пострілами впритул, а маневрувати, запобігаючи влученням, використовуючи весла, він не міг внаслідок своїх конструктивних особливостей. Крім того, можливості озброєння російського брига не дозволили б нанести турецьким лінійним кораблям такі ушкодження, які змусили би їх вийти з бою. Виходячи з цього, а також з інших наведених фактів можна констатувати, що був не бій, а втеча брига від переслідування під обстрілом, до того ж екіпаж вдало скористався відсутністю вітру та слабкою підготовкою турецьких військових.

Аналіз турецьких джерел дозволяє припустити існування іншої версії подій, згідно з якою бій брига відбувся на декілька днів раніше, під час задачі у турецький полон російського фрегата «Рафаїл». Бриг «Меркурій» міг супроводжувати фрегат, але йому вдалося уникнути захоплення. У цьому випадку ймовірна причетність до «героїзації» події тогочасного керівництва російського Чорноморського флоту, оскільки задача без бою російського фрегата ворогу виглядала ганебною, могла викликати каральні санкції імператорського двору та мати негативний суспільний розголос.

Враховуючи усе згадане вище, надмірна героїзація «бою» брига «Меркурій» не виглядає такою неможливою. Велика кількість заідеологізованих міфів і досі представлена у військово-морській історії Росії. Перспективою подальших досліджень вважаємо детальний аналіз інших військових епізодів.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Андриенко В.Г. До и после Наварина. Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Incognita, 2002. 512 с.
2. Атавин Г.А. Бой брига «Меркурій» // Гангут. 2001. № 28. С. 16-22.
3. Белкин С.И. Рассказы о знаменитых кораблях. Ленинград: Судостроение, 1979. 256 с.
4. Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. / Под ред. доктора военно-морских наук капитана 1 ранга Н.В. Новикова. Москва: Военное издательство Министерства вооруженных сил Союза ССР, 1948. 492 с.
5. Веселаго Ф.Ф. Краткая история русского флота. Мос-

ква: Вече, 2009. 432 с.

6. Доценко В.Д. Морские битвы России XVIII-XX веков / Под ред. проф. адмирала В.Н. Поникаровского. Санкт-Петербург: Полигон, 2002. 224 с.
7. История отечественного судостроения. Парусное деревянное судостроение IX-XIX вв. Санкт-Петербург: Судостроение, 1994. 472 с.
8. История российского флота. Иллюстрированное издание. Современная версия. Москва: Эксмо, 2007. 675 с.
9. Мамышев В.Н. Флигель-адъютант его императорского величества капитан 1-го ранга Александр Иванович Казарский // Жизнеописание русских военных деятелей. Санкт-Петербург, 1886. Т. I. Вып. 2. С. 1-20.
10. Мелихов В.И. Описание действий Черноморского флота в продолжение войны с Турцией в 1828 и 1829 годах // Морской сборник. 1850. Т. 3.
11. Мелихов В.И. О пленении фрегата «Рафаил» // Морской сборник. 1873. № 7.
12. Морские сражения русского флота. Воспоминания. Дневники. Письма. Москва: Военное издательство, 1994. 560 с.
13. Мязговский Е.А. История Черноморского флота 1696-1912. Санкт-Петербург, 1914. 113 с.
14. Появление турецкого флота на Черном море в 1829 г. // Морской сборник. № 10. Т. 4. С. 291-326.
15. Рижева Н.О. Історія суднобудування на теренах України (від давніх до новітніх часів). Київ: ПП Сергійчук М.І., 2008. 476 с.
16. Рыкачев А.П. Записки, выведенные на эскадре Л.П. Гейдена // Морские сражения русского флота: Воспоминания, дневники, письма / Сост. В.Г. Оппоков. Москва: Воениздат, 1994. С. 272-291.
17. Чернышев А. Великие сражения русского парусного флота. Москва: Яуза: Эксмо, 2010. 416 с.
18. Чернышев А.А. Российский парусный флот. Справочник в 2-х т. Москва: Воениздат, 2002. Т. 2. 480 с.
19. Чубинский В. Минная война // Морские сражения русского флота: Воспоминания, дневники, письма / Сост. В.Г. Оппоков. Москва: Воениздат, 1994. С. 365-390.
20. Шабо-Арно Ш. История военных флотов. Санкт-Петербург: Типография Морского министерства, 1896. 541 с.
21. Шеремет В.И. Турция и Адрианопольский мир 1829 г. Из истории Восточного вопроса. Москва: Наука, 1975. 227 с.
22. Шигин В.В. Неизвестная война императора Николая I. Москва: Вече, 2013. 384 с.
23. Шигин В.В. Тайна брига «Меркурій». Неизвестная история Черноморского флота. Москва: Вече, 2015. 352 с.
24. Широкоград А.Б. 200 лет парусного флота России. 1696-1891. Москва: Вече, 2007. 448 с.
25. Aksan V.H. Ottoman wars 1700-1870: an empire besieged. New York: Routledge, 2007. 599 p.
26. Anderson R.C. Naval war in the Levant. Princeton: Princeton university press, 1952. 619 p.
27. Jane F.T. The imperial Russian navy: its past, present and future. London: W. Thacker and Co, 1899. 756 p.
28. Langensiepen B., Guleryuz A. The Ottoman Steam Navy 1828-1923. London: Conway Maritime Press, 1995. 211 p.
29. Uyar M., Erickson E.J. A military history of the Ottomans: from Osman to Ataturk. Santa-Barbara: Praegers security international, 2009. 379 p.

*Guzenko Yuriy, Kuzovkov Volodymyr*

#### The Fight of Brig «Mercury» with Turkish Battleships on May 14, 1829: Reconstruction Attempt

*The paper presents an attempt to reconstruct the battle between the Russian brig «Mercury» and the Turkish warships on May 14, 1829, during the Russian-Turkish War of 1828-1829. The material contains a historiographical review of pre-revolutionary, Soviet, contemporary Russian and foreign scientific literature, devoted to this problem. The authors conclude that Russian historiography devoted to the problem is characterized by the complete lack of any digital data on the position of ships during the fight, the characteristics of their weapons, etc. Another its disadvantage is the lack of references to Turkish sources or to the works of Turkish researchers.*

*The only source from the Turkish side is the so-called the «Letter of the Turkish Navigator» from the newspaper «L'Impartial de Smyrne». The authors for the first time introduce the material of this newspaper, which refers to the fight. It is proved that the*

«Letter of the Turkish Navigator», mentioned in the vast majority of Russian-language works devoted to the problem, has nothing in common with the original.

The paper contains the specifications of the ships that participated in the fight. These numerical data make it clear that a small ship like a Russian brig was not able to cause such damages on Turkish battleships that would have forced them to leave the battle. Moreover, there was no ship named «Real-Bey» in the Turkish fleet at the time of the fight.

The authors come to the conclusion that «heroization» of the brig «Mercury» fight was needed for the General Headquarters of the Black Sea Fleet to reduce the negative response of the tsarist government to the surrender of the frigate «Raphael» to the Turks, which occurred the previous day. Analyzing the available sources, the authors are considering the version, according to which the brig fight took place not on May 14, 1829, but a few days earlier, the day when the Russian frigate «Raphael» surrendered.

Heroization of the brig «Mercury» fight was not something extraordinary. To confirm this, the authors give the examples of other similar cases in the history of the Russian Navy.

Analyzing available sources, specifications of the ships, the authors debunk the generally accepted version of the fight. The proposed numerical data and the given facts confirm the fact that the real events of May 14, 1829, had nothing to do with the generally accepted version of the events.

**Keywords:** brig «Mercury», O.I. Kazarsky, V.I. Melikhov, Russian-Turkish war of 1828-1829, Turkish battleships, «Real-Bey», «Selimiye»

Надійшла до редакції / Received: 04.09.2018

Схвалено до друку / Accepted: 13.11.2018

Додаток 1  
Бриг «Меркурій»



Додаток 2

Французький 116-гарматний лінкор «Royal Louis» (1758),  
що слугував прототипом для турецького «Selimiye»



Додаток 3

Газета «Смирнський кур'єр» щодо здачі «Рафаїла»  
та бою «Меркурія» з турецькими кораблями

Les rapports des gens de la flotte et celui des officiers de la frégate ne sont pas d'accord. Le fait est que cette frégate, appelée *San Raffaello* (1) et commandée par Simeone Uranicoff, avec 15 officiers et 265 hommes d'équipage, s'est trouvée au milieu de la flotte, et s'est rendue à la première sommation sans avoir tiré un coup de canon, quoique, d'après la déposition des officiers, la résolution eût été prise, à la suite d'un conseil, de se battre jusqu'à la dernière extrémité. Il paraît que l'équipage s'y est opposé.

D'après le rapport des pilotes francs, la flotte, en sortant du canal le 22, avait, après diverses manœuvres, fait voile vers le golfe de Pandaracchia, dans l'espoir de parvenir à surprendre une division russe qui, en effet, y avait été. N'ayant trouvé là aucun bâtiment, la flotte retournait vers le Bosphore, lorsqu'en approchant de l'entrée elle aperçut la frégate et deux bricks russes. Celle-ci se rendit; l'un des bricks, étant au vent, disparut bientôt; l'autre qui ne fut atteint que plus tard après avoir été chassé long-temps, riposta aux bordées que lui envoyèrent les vaisseaux de l'amiral et du capitana bey. Il se trouvait enfin au milieu des deux vaisseaux, lorsque le capitana pacha, voulant honorer la belle conduite de ce bâtiment, cessa le feu et fit signal au capitana bey d'en faire autant. Le brick poursuivit donc tranquillement sa route, mais il était tellement maltraité qu'il a coulé, assure-t-on, après quelques heures de navigation. Il s'appelait *le Mercure*, et était commandé par le major Casirsky. Le nom d'un brave, à quelque nation qu'il appartienne, doit être proclamé par la renommée.

Додаток 4  
**Переклад матеріалу щодо задачі «Рафаїла»  
та бою «Меркурія» з турецькими кораблями,  
викладеного у газеті «Смирнський кур'єр»**

Рапорти людей флоту та офіцерів фрегата не збігаються. Річ у тім, що цей фрегат, званий Сан-Раффаелло і під командуванням Симеона Уранікоффа з 15 офіцерами та 265 членами екіпажу, був у середині флоту та здався на першу вимогу без стрільби. Хоча, за свідченням офіцерів, було випущено вогнепальне, після зборів було прийнято рішення боротися до кінця. Але екіпаж висловився проти цього.

За рапортами лоцманів, флот після виходу з каналу 22, після різних маневрів, відплив до затоки Пандараклії, сподіваючись раптово атакувати російський підрозділ, який, по суті, там знаходився. Не знайшовши там жодного судна, флот повертався до Босфору, під час наближення входу вони побачили фрегат і два російські брига. Він здався; один із бригаів, що знаходився по вітру, незабаром зник; інший, який недовго чекав, після того, як полювали давно, протистояли бортам, котрі послали його судна адмірала та капітан-бея.

Нарешті, він опинився між двома кораблями, коли капітан-паша, бажаючи зберегти корабель, припинив вогонь і віддав сигнал капітан-бею зробити те ж саме. Бриг тихо продовжив свій шлях, але він був настільки погано керованим, що затонув, як нас запевняють, після декількох годин плавання. Він називався «Меркурій» і був під командою майора Казирського. Ім'я цього сміливця, до якої нації він би не належав, проголошено зі славою.

Додаток 5  
**Так званий «лист турецького штурмана»  
в інтерпретації російських джерел**

«Біюлиман, 27 травня 1829 р.

22 числа цього місяця ми вийшли з протоки, і до ночі, після різних еволюцій ми стали правити до О; щоби зайти до заливу Пендараклія, на зустріч одного загону Російського флоту. По приходу ми знайшли там тільки один турецький фрегат, який було перероблено з корабля, що був спалений росіянами трохи пізніше після спуску його на воду.

Російський флот, що складався з 14 суден між якими було шість лінійних кораблів, багато потерпів від вогню батареї, як ми дізналися від коменданта фортеці.

Ми пішли знову до протоки; і 25 взяли один 36-гарматний фрегат, що спустив прапор при нашому наближенні. Капітан того фрегата залишався до кінця дня на нашому судні; він прикрашений багатьма орденами і дуже добре володіє італійською мовою, ім'я його Семен Михайлович, а фрегат має назву «Рафаїл».

У вівторок, на світанку, наближаючись до Босфору, ми побачили три російські судна: фрегат і два брига; ми погналися за ними, але тільки змогли догнати один бриг у три години після полудня. Корабель капітан-паші і наш відкрили тоді сильний вогонь. Справа нечувана та неймовірна. Ми не могли змусити його здатися: він бився, відступаючи та маневруючи з усім мистецтвом досвідченого військового капітана, до того, що соромно сказати, ми припинили переслідування, і він зі славою продовжив свій шлях. Бриг цей повинен втратити, без сумнівів, половину своєї команди, тому що один раз він був від нашого корабля на пістолетний постріл, і він, звичайно, ще більш був би ушкоджений, якщо б капітан-паша не припинив вогню годиною раніше нас, і сигналом не наказав би нам те ж зробити.

Упродовж бою командир російського фрегата казав мені, що капітан цього брига ніколи не здасться і якщо він втратить усю надію, то тоді підірве бриг свій у повітря. Якщо у великих справах давніх і наших часів знаходяться подвиги хоробрості, то цей вчинок повинен усі інші затьмарити, й ім'я цього героя достойно бути накреслено золотими літерами на храмі Слави: він називається капітан-лейтенант Казарський, а бриг – «Меркурій». С 20 гарматами не більше, він бився проти 220 на очах ворожого флоту, що перебував у нього на вітру».