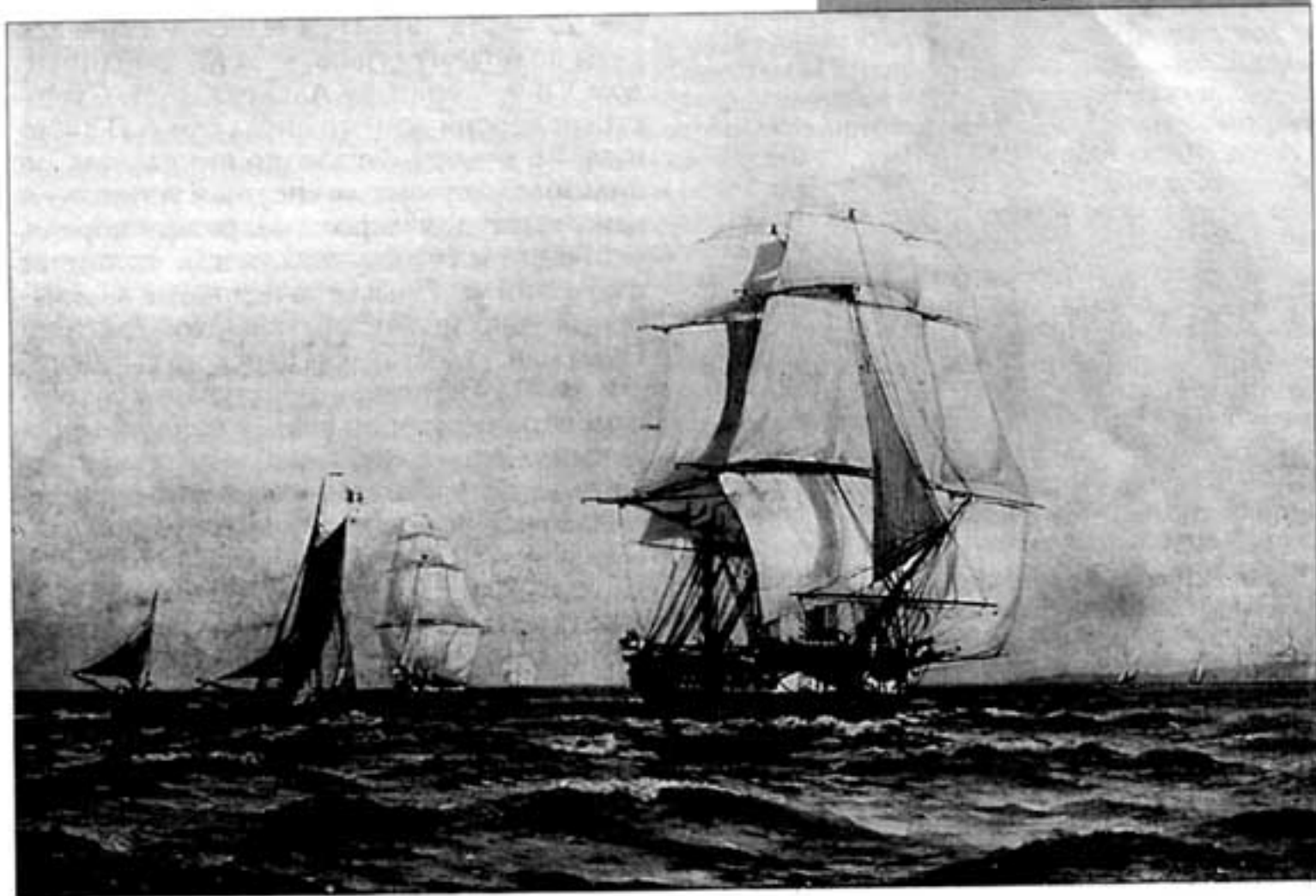


Русская эскадра для испанского короля

Л.А.Кузнецов



44-пушечный фрегат «Меркуриус» — один из кораблей русской эскадры, проданной Испании в 1818 году. С картины А.К.Беггрова. Из фондов ЦВММ

Второе десятилетие XIX века оказалось для Испании достаточно неблагоприятным периодом. В результате многолетних наполеоновских войн, в которых она в силу обстоятельств выступала то в коалиции с Францией, то на стороне ее противников, страна попала в сложное экономическое и политическое положение. Ситуация усугублялась начавшимся в 1810 году восстанием испанских колоний в Южной Америке, долгое время являвшихся для нее одним из основных источников дохода, а также занятием Португалией осенью 1816 года восточного берега реки Ла-Плата, или так называемой Восточной полосы (в настоящее время территория Уругвая).

Чтобы вернуть под свою власть эти заморские владения, король Испании Фердинанд VII принял решение об ускоренной подготовке крупномасштабной морской экспедиции в Южную Америку. Но истощенные материальные ресурсы испанского флота и экономические проблемы препятствовали незамедлительной организации указанной экспедиции. Поэтому, чтобы не терять время на постройку кораблей

© Л.А.Кузнецов, 2002.



Король Испании Фердинанд VII.
Из фондов отдела эстампов РНБ

на своих верфях, Фердинанд VII решил приобрести их в ряде европейских стран. Однако здесь его ждала неудача в виде занятой к Испании позиции Англии, которая, пользуясь своим политическим влиянием в Европе и имея свои виды, прежде всего экономические, на испанские колонии, не была заинтересована в продаже ей кораблей. Тогда испанский король решил обратиться к России.

В конце марта 1817 года Фердинанд VII пригласил к себе чрезвычайного посланника и полномочного министра в Мадриде тайного советника Д.П.Татищева и в разговоре с ним поставил вопрос о возможности постройки кораблей в России, а главное, высказал крайнюю заинтересованность приобрести уже в текущем году эскадру из четырех 74—80-пушечных кораблей и семи—восемью фрегатов. При этом Фердинанд VII добавил «**что был бы доволен даже если бы эти корабли уже находились в строю в течении многих лет...**» (выделено мною. — Л.К.).

При этом он указал на необходимость соблюдения строжайшей секретности,

поскольку инициатива исходила лично от него без согласования с министрами. Во всяком случае король просил Дмитрия Павловича хранить все в тайне, так как его план «известен лишь его дяде, главному адмиралу флота инфанту дону Антонио и государственному секретарю».

Итогом беседы стало письмо, направленное 25 марта 1817 года (здесь и далее все даты по новому стилю. — Л.К.) Фердинандом VII императору Александру I. Существует версия, что его писал сам Д.П.Татищев. Во всяком случае, по его словам, он пользовался у короля «полным успехом» и даже выступал «в роли секретаря короля, особенно в тех случаях, когда он пишет императору». Правда, за подобные взаимоотношения с испанским монархом Дмитрий Павлович «удостоился» царского выговора.

В июле Д.П.Татищев приступает к секретным переговорам по поводу приобретения Испанией русских кораблей, завершившихся подписанием им совместно со статс-секретарем по военным делам генерал-лейтенантом Ф.Р.Эгиза 11 августа 1817 года специальной конвенции, названной позднее «Актом о продаже» и в тот же день утвержденной Фердинандом VII.

Достигнутое соглашение, по мнению посланника, являлось не только выгодным для российской казны, но и имело большое политическое значение. Россия уступала Испании за 13 млн 600 тыс. рублей банковскими ассигнациями пять 74-пушечных кораблей и три фрегата*.

Все корабли следовало вооружить и снарядить для четырехмесячного плавания до Кадиса, где должна была состояться их передача Испании.

Указанную сумму предполагалось внести частями и закончить выплату не позже 1 марта 1818 года. Из-за отсутствия между странами установленного курса национальных валют, в качестве эквивалента брался английский фунт стерлингов из расчета не менее 50 500 и не более 52 000 за 1 млн руб. ассигнациями. Таким образом, сумма сделки могла находиться в пределах 685,8—707,2 тыс. ф.ст. Интересно отметить, что для расчетов не исключалось использование Испанией 400 тыс. ф.ст., предложенных ей ранее Великобританией в виде компенсации за ее отказ от работорговли.

*Для сравнения можно отметить, что бюджет Морского министерства России, например, на 1813 год составлял 17 млн руб., а на 1815 — только 15 млн руб.

Акт о продаже Россией военных кораблей Испании

Мадрид

30 июля (11 августа) 1817 года

Несчастные события, которые в течение многих лет беспрестанно обрушивались на испанскую монархию, истощили все материальные ресурсы ее флота и умножили помехи, препятствующие его быстрому воссозданию. Поэтому е. в-во король испанский и индийский, воодушевляемый желанием обеспечить своим подданным блага мира, который Испания призвана вкушать под защитой охранительной системы, определяющей ныне судьбы Европы, и глубоко убежденный в том, что организация достаточно сильной морской полиции является неременным условием, без которого испанская торговля, промышленность и судоходство никогда не смогли бы вновь открыть иссякшие источники национального процветания, обратился непосредственно к своему другу и союзнику е. в-ву императору всероссийскому и поведал ему о предмете своих забот. Он просил е. и. в-во, учитывая имеющийся в России избыток судов, уступить ему эскадру из четырех линейных кораблей и восьми фрегатов, которую можно было бы использовать значительно скорее, чем суда, слишком медленно строящиеся на испанских верфях. Вследствие этого, глубоко сознавая мудрость и законность видов своего августейшего союзника и полагая, кроме того, что быстрая организация морской полиции в районах, посещаемых испанскими судами, представляет не только временные и частичные выгоды, но и может по праву рассматриваться как важное средство расширения торговых связей, которые должны существовать между всеми странами, примкнувшими к общей системе мира и единения, е. в-во император всероссийский уполномочил сенатора Татищева, своего тайного советника, действительного камергера, чрезвычайного посланника и полномочного министра при его католическом в-ве, кавалера Большого креста ордена Св. Владимира второй степени, орденов Св. Анны первой степени, Св. Георгия четвертой степени, Золотого руна, Неаполитанского ордена Св. Януария, балли Большого креста ордена Св. Иоанна Иерусалимского, вступить в переговоры относительно заключения с Испанией договора об уступке и продаже. Е. в-во король испанский уполномочил с этой же целью Франциско Эгиа, генерал-лейтенанта своей армии, статского советника, статс-секретаря по военным делам, кавалера Большого креста военного ордена Св. Фердинанда и ордена Св. Эрменгильда. Оба вышеназванных уполномоченных после совместных совещаний условились о следующих статьях.

Статья I

Число фрегатов, имеющих сейчас в русских портах Балтийского моря, вовсе не так велико, чтобы можно было выделить из них 8 кораблей, о предоставлении которых просит Испания. Поэтому ей будет уступлено 3 фрегата, а взамен остальных 1 линейный 74-пушечный корабль. Таким образом, уступаемая Испании эскадра будет состоять из пяти линейных 74-пушечных кораблей и трех фрегатов.

Статья II

Эта эскадра будет вооружена и снаряжена так, что она может совершать дальние плавания. Она будет снабжена достаточным количеством запасных парусов и канатов, боеприпасами в количестве, соответствующем числу орудий, и продовольствием на 4 месяца.

Статья III

5 линейных кораблей и 3 фрегата, вооруженные и снаряженные так, как указано в предыдущей статье, будут приведены в Кадис и переданы испанским комиссарам, которым его католическое в-во поручит принять их.

Статья IV

Русские экипажи, приведшие эскадру в Кадис, будут незамедлительно посажены на транспортные суда, которые будут сосредоточены в порту Кадис для доставки русских моряков на родину. Фрахтование этих судов и расходы по содержанию русских моряков лежат на обязанности испанского правительства. Если среди русских моряков окажутся больные, которые будут не в состоянии вынести тяготы нового перехода, то они будут высажены на берег, расквартированы в соответствии с их рангом и отданы на попечение врачей. На содержание таких моряков будут отпуска средства до их возвращения в Россию, куда они также будут перевезены за счет испанского правительства. Они могут быть отправлены на родину, разумеется, только после полного выздоровления.

Статья V

Принимая во внимание, что относительная стоимость материалов и расходы по постройке кораблей должны неизбежно влиять на определение их стоимости, что расходы, связанные со снаряжением и переходом указанных военных кораблей, также должны быть учтены и что, наконец, если бы не нынешняя покупка, то постройка такой же эскадры в Испании потребовала бы значительного времени и издержек, намного превышающих стоимость материалов в России, было условлено принять в рассуждение все эти обстоятельства. Вследствие этого уступаемая Испании эскадра, снаряженная, вооруженная, обеспеченная боеприпасами и продовольствием, как поста-

новлено в статье II, оценивается в 13 млн 600 тыс. руб. банковскими ассигнациями. Его католическое в-во обязуется распорядиться о вручении этой суммы российскому посланнику, подписавшему настоящий акт о продаже, с соблюдением условий, постановленных в нижеследующих статьях.

Статья VI

Сумма, обусловленная в предыдущей статье, будет передана российскому посланнику частями и в сроки, определяемые состоянием финансов, которые его католическое в-во специально ассигновало для этого дела, но так, однако, чтобы эти платежи были начаты как можно скорее и закончились до 1 марта следующего 1818 года.

Статья VII

Поскольку торговые города России и Испании не имеют непосредственно между собой установленного курса для обмена валюты, в качестве промежуточного должен быть избран лондонский курс. Но так как петербургский курс в Лондоне может претерпевать изменения, то было условлено, что 1 млн руб. ассигнациями должен расцениваться не ниже 50 500 фунтов стерлингов и не выше 52 000 фунтов стерлингов. Но если бы Испания предпочла выплатить часть всего долга звонкой монетой, то Россия согласится на такой способ платежа, оценивая каждый полноценный пиастр, выплаченный в С.-Петербурге, в 4 руб. 50 коп.

Статья VIII

Если при возвращении русских моряков на родину время года не позволит им продолжать плавание до Кронштадта, то они могут направиться в Або, Свеаборг, Ревель, Ригу или в один из портов Курляндии, а в случае невозможности подойти к берегам Российской империи они могут быть доставлены в Данциг и переданы аккредитованному в этом порту русскому агенту. Последний примет меры для отправки их по суше к месту назначения согласно приказаниям, которые будут посланы ему из С.-Петербурга. Расходы по содержанию русских моряков со времени их высадки и до вступления на русскую территорию будут отнесены за счет Испании и оплачены сразу же по представлении счета.

Настоящий акт рассматривается как вступивший в силу с момента его подписания на основании особых полномочий, которыми снабжены оба подписавших его представителя, а также согласно содержанию имеющих обязательную силу прелиминарных документов, которыми предварительно обменялись между собой по этому предмету оба правительства.

В удостоверение чего мы, вышепоименованные, подписали настоящий акт и приложили к нему свои гербовые печати.

Совершено в Мадриде 30 июля (11 августа) 1817 года.
Татищев
Франциско Эгуа

Помета: Во дворце, 11 августа 1817 года
УТВЕРЖДАЮ.
Король Ф[ердинанд]

АВПР. Ф. Трактаты

Ознакомившись в октябре того же года с содержанием конвенции, Александр I потребовал внести в ее текст ряд изменений. Так, этот документ предлагалось назвать «Актом о продаже», целиком аннулировалась статья VI, в статье V уточнялась стоимость продаваемых кораблей, а в заключительной части договора опускались слова о том, что «...настоящее соглашение будет храниться в секрете». В целом же все свои действия в этом вопросе царь старался подвести под положения Священного Союза, основной задачей которого, по его мнению, являлось оказание повсеместной помощи всем монархам в деле общего спокойствия в Европе. В то же время скрыть приход в Испанию целой эскадры вряд ли

было возможно, хотя Фердинанд VII и предлагал официальной целью ее похода в начальный период плавания обозначить Средиземное море, следуя куда она могла, вполне естественно, зайти в Кадис.

Впрочем, никакого секрета и не могло быть, так как граф К.В.Нессельроде, ведавший в то время совместно с графом И.-А.Каподистрия внешнеполитическим ведомством России, полагая, что в Европе наступил всеобщий мир после победы над Наполеоном, обещал заблаговременно послать курьера в Копенгаген для найма лоцманов для эскадры, и известить о ней Англию для оказания ею необходимой помощи русским кораблям в случае их вынужденного захода в один из британских портов.

Вследствие внесенных Александром I поправок в текст конвенции, окончательное подписание «Акта о продаже» состоялось лишь в апреле 1818 года.

Подготовка кораблей и их переход в Испанию проходили следующим образом. В начале июля 1817 года, то есть когда еще только шла дипломатическая переписка и велись переговоры, главный командир ревельского порта адмирал А.Г.Спиридов получил предписание морского министра адмирала маркиза И.И. де Траверсе о возможном отправлении в дальний вояж ревельской корабельной эскадры контр-адмирала А.В. фон Моллера.

3 июля эскадра вошла в гавань, а вскоре последовало уточнение о подготовке к походу «шести 74-пушечных кораблей и 2-х фрегатов большого ранга» (44-пушечных). Однако вследствие повреждения фок-мачты корабля «Чесма» его пришлось заменить фрегатом и, таким образом, состав эскадры совпал с первой статьей подписанной в Мадриде конвенции, то есть пять 74-пушечных кораблей и три фрегата. На время похода Александр I распорядился выделить эскадре 5000 руб. ассигнациями и 400 червонцев на экстраординарные расходы.

Корабли несли штатный комплект артиллерии с боезапасом, причем орудия нижней палубы разрешалось разместить в трюме, а на верхней оставить лишь необходимое число пушек для производства салютов и сигналов. Поэтому и экипажи были сокращены — ограничились лишь командами для управления парусами и безопасного перехода до места назначения.

26 сентября корабли вышли на ревельский рейд, а на следующий день на соединение с ними из Кронштадта отправились фрегаты «Патрикий» и «Меркуриус» (прибыли в 10 и 14 ч 30 сентября).

Дождавшись попутного ветра, эскадра в составе пяти 74-пушечных кораблей — «Дрезден» (капитан 1 ранга В.И.Терновский) под флагом контр-адмирала А.В. фон Моллера (в качестве флаг-офицера при нем находился сын морского министра лейтенант А.И. де Траверсе), «Норд-Адлер» (капитан-командор Е.А.Гамильтон), «Любек» (капитан 1 ранга И.Г.Степанов), «Трех Святителей» (капитан 1 ранга А.П.Фондзин), «Нептунус» (капитан 2 ранга Г.Мо-



Император Александр I.
Из фондов отдела эстампов РАН

фет), трех 44-пушечных фрегатов — «Автроил» (капитан-лейтенант С.Я.Бодде), «Патрикий» (капитан 2 ранга И.С.Тулубьев) и «Меркуриус» (капитан-лейтенант Г.И.Невельской) — 8 октября снялась с якорей и вышла в море*. Но через несколько часов эскадру у острова Оденсхольм захватил постепенно усиливающийся западный ветер. На кораблях от частых поворотов через фордевинд стали рваться паруса и такелаж, а на «Трех Святителях» от тяжелой качки в носовой части открылась течь, переломился передний бимс у пятгнерса бушприта и с левого борта по бархоуту на несколько футов сорвало медную обшивку. В создавшихся условиях эскадре пришлось повернуть обратно, и около 14 ч 10 октября она возвратилась на ревельский рейд и вновь вышла в море после исправления повреждений 16 октября 1817 года.

28 октября эскадра миновала Большой Бельт и вошла в пролив Каттегат. У острова Анхольт к ней присоединился фрегат «Патрикий», высланный вперед в Копенгаген за лоцманами и для приобретения карт для плавания до Кадиса, так как все корабли, кроме одного, имели их лишь до

*Кораблестроительные элементы и другие сведения о проданных Испании кораблях будут помещены во второй части публикации.

Английского канала. Из-за перемены ветра и сильных течений кораблям несколько раз приходилось становиться на якоря. Во время одной из таких стоянок (ночью 30 октября) сильным ветром сорвало с якорей фрегаты «Автроил» и «Меркуриус», и они исчезли из поля зрения.



Морской
министр
маркиз
И.И. де Траверсе



Контр-адмирал
А.В. фон Моллер

На третий день ветер несколько стих, но эскадре пришлось 2 ноября вернуться в Винго-Зунд (акватория перед Гетеборгом): оказался поврежденным руль корабля «Норд-Адлер». Чтобы не терять времени на изготовление и установку нового руля, А.В.фон Моллер приказал обшить поврежденный с обеих сторон по всей ширине 127-мм дубовыми досками и закрепить их железными бугелями, планками и болтами.

Там эскадра застала пришедшие туда ранее «Трех Святителей» и «Автроил», потерявший во время шторма три якоря с канатами. Второй фрегат, «Меркуриус», потерявший якорь и верп с канатами, два дня

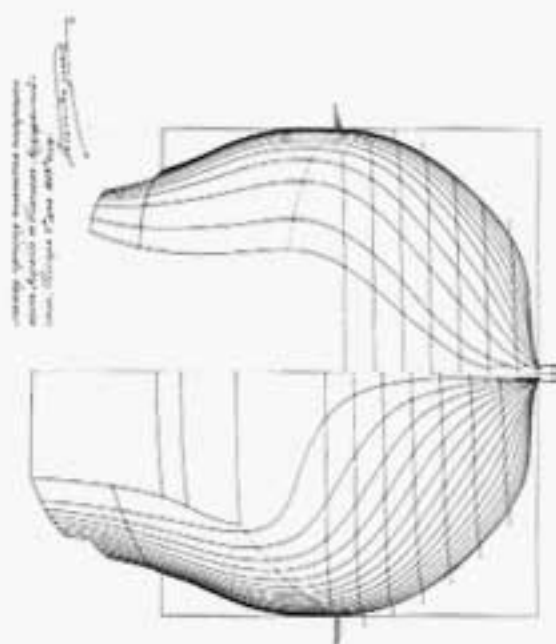
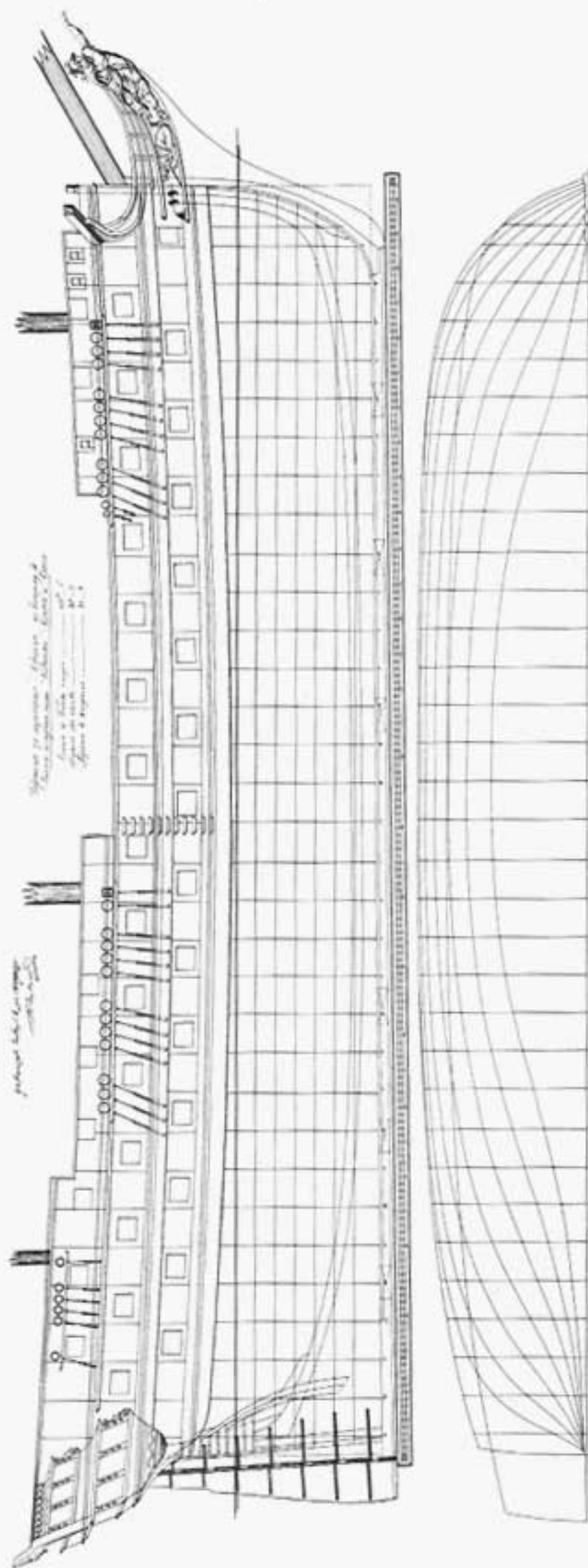
пытался противостоять шторму, держась лишь под одними нижними стакселями. Его сносило к норвежским берегам и 1 ноября он вынужден был укрыться в одном из фиордов, откуда фрегат затем направился в Винго-Зунд в надежде соединиться с эскадрой, но прибыл на рейд Гетеборга лишь 15 ноября. Затратив на ремонт одиннадцать суток, «Меркуриус» в 9 ч 26 ноября отправился догонять ушедшие еще 11 ноября корабли, но уже в 17 ч из-за неблагоприятного ветра и темноты ему пришлось стать на якорь у острова Винга, а на следующий день, вследствие усиления юго-западного ветра, затребовать лоцманов для обратного ввода в Винго-Зунд, ожидание которых затянулось до 28 ноября. За это время из-за сильного волнения и качки на фрегате переломился румпель у головы руля. Лишь заменив его новым и дождавшись попутного ветра, «Меркуриус» смог наконец 4 декабря отправиться дальше.

Тем временем эскадра А.В. фон Моллера в условиях непрерывных штормов медленно преодолевала Северное море. Почти месяц она добиралась до берегов Англии и лишь 9 декабря бросила якоря на Дильском рейде в ожидании более благоприятной погоды. 13 декабря к ней наконец присоединился и «Меркуриус».

Тяжелее всех перенес переход через Северное море корабль «Трех Святителей». 27 ноября капитан 1 ранга А.П.Фондезин телеграфом сообщил, что находящийся под его командованием корабль вследствие образовавшейся течи «находится в худом положении, ибо непрерывно отливает воду и держится при волнении в море тяжело». По его просьбе, командующий назначил фрегат «Автроил» сопровождать «Трех Святителей» и примечать «все его движения и сигналы». Кроме того в ходе этого перехода повреждения рулей и румпелей получили еще два корабля — «Дрезден» и «Нептунус».

На Дильском рейде эскадра штормовала до 20 декабря. За это время (17 декабря) потерял якорь и почти 90 м якорного каната «Патрикий», а через два дня лишился якоря из-за переломившегося рыма и «Трех Святителей» (этот якорь позднее был найден и продан генеральным консулом в Лондоне А.Дубачевским за 510 руб.).

Дождавшись попутного ветра, корабли снялись с якорей и под проводкой лоцманов, за которыми ходил в Дил фрегат «Патрикий», в 10 ч 30 мин 22 декабря прибыли на Спидхедский рейд Портсмута.



Чертеж 74-пушечных английских кораблей «Кент» и «Аякс», по которому строился корабль «Трех Святителей». РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 732. Публикуется впервые

Корабль «Трех Святителей» являлся головным в серии из семи кораблей (последний построен в 1817 году), к которой относился и «Нептунус». Строился он по чертежам 74-пушечных английских кораблей «Кент» и «Аякс». При этом по распоряжению управляющего Морским министерством адмирала маркиза И.И. де Траверсе его постройку следовало завершить в течение восьми месяцев, для чего пришлось приостановить сооружение трех кораблей, переводя всех плотников на «Трех Святителей».

В декабре 1812 года он в составе эскадры контр-адмирала М.П.Коробки прибыл в английский порт Ширнесс и до июня 1814 года совместно с британскими кораблями принимал участие в операциях против французского флота. Затем, как и «Норд-Аммер», участвовал в доставке русской гвардии из Шербурга в Кронштадт, а в августе 1814 года вместе с «Нептунусом» в составе эскадры вице-адмирала Р.В.Кроуна перевозил русские войска из Любека также в Кронштадт.

Для исправления полученных при переходе через Северное море повреждений и пополнения судовых запасов А.В. фон Моллер связался с российским полномочным послом в Лондоне графом Х.А.Ливенем. Ознакомившись с объемом работ, портсмутское адмиралтейство обещало их выполнить не ранее чем к 9 января следующего года и в целом сдержало слово.

На исправление повреждений и ожидание погоды ушло около 40 дней, причем для устранения течи на корабле «Трех Святителей» посылались конопатчики со всей эскадры.

Тяжелые условия плавания эскадры не могли не сказаться на здоровье ее личного состава. Только с фрегата «Меркуриус» 18 и 20 января пришлось отправить в местный госпиталь 67 человек с лихорадкой; в их числе было три офицера — лейтенант П.И.Филатов (спустя неделю вернулся на корабль), мичманы А.И.Аблов и И.С.Коробка (последний через три дня умер). Из числа больных матросов троих похоронили через неделю, а в феврале предали морю по морскому обычаю еще шестерых матросов, скончавшихся на борту фрегата. Еще одну смерть зафиксировали на «Любеке», где умер комиссар (чиновник, ведавший на корабле пищевым довольствием) Р.Симбирский.

Наконец 5 февраля 1818 года эскадра покинула Портсмут и, построившись в ордер в две колонны, взяла курс в Атлантический океан, а 21 февраля, благодаря высокому профессионализму, проявленному за все время перехода английским лоцманом Г.Борном, в 13 ч вошла в Кадисский залив. Хотя испанцы и догадывались о причинах длительной задержки эскадры в Англии, ее прибытие в близких к Фердинанду VII кругах было воспринято с ликованием.

Этот последний отрезок похода, во время которого три дня стоял полный штиль, вновь неблагоприятно сказался на несчастливом, в полном смысле слова, корабле «Трех Святителей». В рапорте А.В. фон Моллера от 1 марта 1818 года говорилось: «в Атлантическом океане против Бискайской бухты раскочало его так, что оказалась течь от 4-х до 5 дюймов в час, которая по приходе в гавань и прекратилась». Но последним аккордом несчастий корабля стала посадка на мель 27 февраля, во вре-

мя перевода его испанцами из гавани к кадисскому Арсеналу.

Для осмотра и приема русских кораблей испанское правительство создало специальные комиссии под началом назначенных на них испанских командиров. Процедура передачи проводилась в присутствии контр-адмирала А.В. фон Моллера, Д.П.Татищева и испанского капитан-генерала Кадиса Б.К.Сиснейроса.

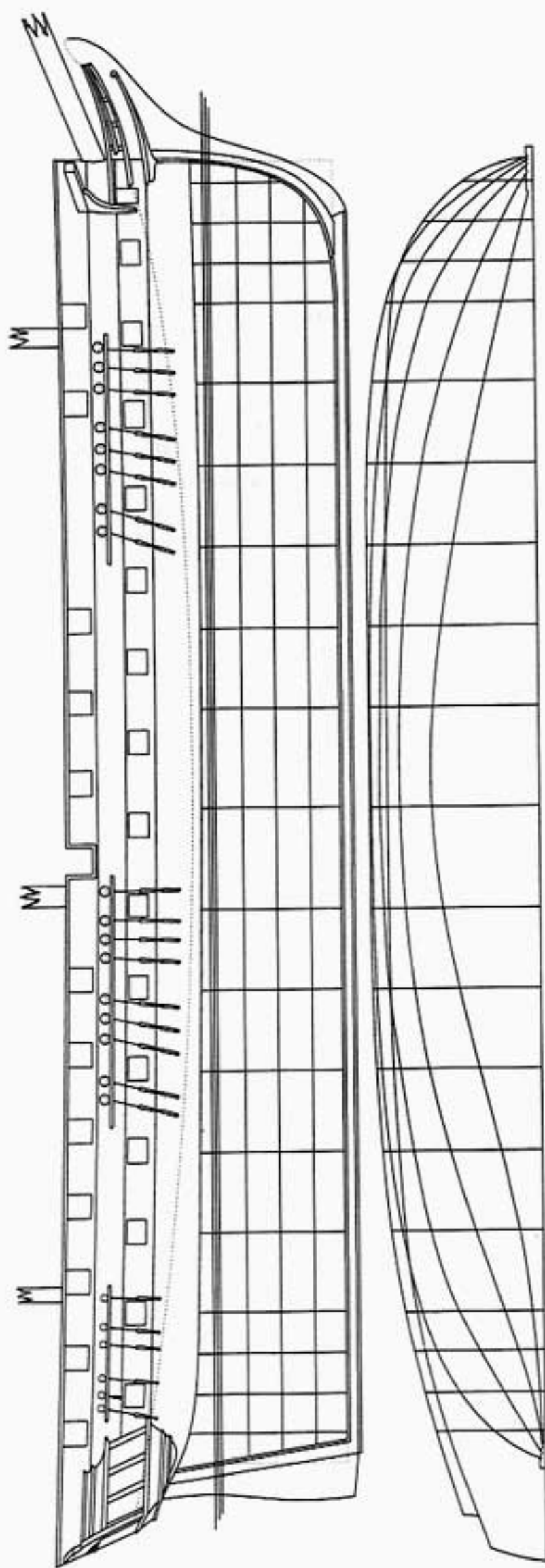
Три корабля — «Дрезден», «Нептунус» и «Любек», фрегаты «Патрикий» и «Меркуриус», как это указывалось в описании освидетельствования от 5 апреля 1818 года, признавались годными и способными «без всяких исправлений отправиться в дальнюю кампанию». Практически в таком же состоянии был и «Норд-Адлер», поскольку обнаруженное в ряде мест «между гондек и опердек палубами» ослабление набора не требовало для его исправления постановки корабля в док.

В худшем положении оказались корабль «Трех Святителей» и фрегат «Автроил». Они настолько пострадали при переходе из России в Испанию, что без серьезного ремонта не годились для дальних плаваний. В связи с этим Фердинанд VII потребовал вычесть их стоимость из общей суммы «Акта о продаже», хотя это и не помешало присвоить им испанские наименования. В то же время, по мнению русских моряков, оба они «могли бы еще продолжать службу в России по крайней мере три года».

Для отправки на родину личного состава бывшей русской эскадры испанское правительство выделило 13 транспортных судов. Но при снятии их с якорей 5 апреля 1818 года для следования в Кронштадт на одном из них («Евгения»)* «оказались совершенно гнилы грот- и фок-мачты». Поэтому, чтобы не терять время на подготовку другого судна, находящихся на упомянутом транспорте офицеров и матросов распределили на остальные транспорты.

В результате на борту каждого из судов находилось следующее количество русских моряков: «Кармен» — 240; «Эмплезин» — 203; «Иосиф» — 210; «Сан-Фернандо» — 180; «Родион» — 346; «Могак» — 320; «Патрия» — 427; «Фер-Американ» — 360; «Инфаней де Спания» — 200; «Сан-Филипп» — 261; «Игнатий» — 208 и «Юнион» — 170 (с учетом взятых на его борт при

*Здесь и далее наименования испанских судов и кораблей даны в той транскрипции, в какой они фигурируют в архивных документах.

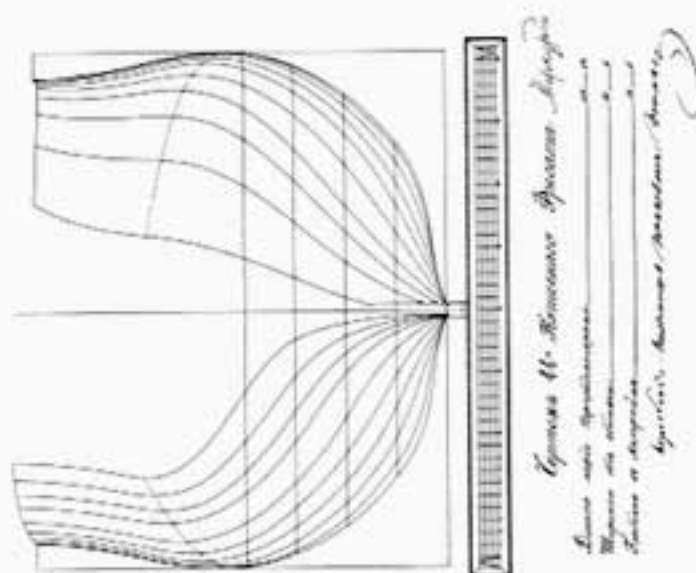


Чертеж 44-пушечного фрегата «Меркуриус». РГАВМФ. Ф.327. Оп.1. Д.1353

44-пушечные фрегаты «Меркуриус» и «Патрикий» относились к фрегатам типа «Спешный», компоновка и пропорции корпуса которого оказались настолько удачными, что за период с 1801 по 1844 год было построено еще 33 таких корабля.

История построенного за год—полтора до продажи Испании фрегата «Патрикий» за кратковременность его пребывания в составе российского флота (не считая перехода в сентябре 1816 года после постройки из Архангельска в Кронштадт) ничем примечательным не отмечена. В то же время старший всего на год «Меркуриус» совершил плавание в 1816 году в Голландию, куда доставил приданое великой княжны Анны Павловны. Затем он поступил в распоряжение великого князя Николая Павловича при нахождении его в Англии, располагаясь на стоянке на Темзе у города Вулич (Вулидж). В Кронштадт фрегат вернулся весной 1817 года.

44-пушечный фрегат «Автроил» относился к серии фрегатов типа «Амфитрида» (построен в 1807 году на Главном Адмиралтействе в Санкт-Петербурге). По мореходным качествам и вооружению они уступали фрегатам типа «Спешный», и поэтому серия ограничилась семью кораблями. История «Автроила» также не отмечена особыми событиями, кроме крейсирования в 1812—1813 годах в Балтийском море (доходил до Копенгагена) во время войны с Францией. В 1814 и 1816 годах он выполнял обычные практические плавания в Финском заливе.



заходе в Портсмут офицера и матросов из экипажа фрегата «Меркуриус», оставленных там на излечение в местном госпитале). Еще 65 человек под командой лейтенанта П.И.Филатова и квартирмейстера до своего выздоровления были оставлены в Кадисском королевском госпитале.

Возглавлял караван судов, сопровождаемый в первые шесть дней пути испанским фрегатом «Диана», вооруженный карронадами транспорт «Сан-Фернандо» (капитан Толедо). На пути в Россию суда три дня (с 28 апреля по 1 мая) простояли на якорях на Дильском рейде, исправляя развалившиеся от сильной качки печи. В Северном море во время четырехдневных сильных ветров и туманной погоды от каравана отстало семь судов. Поэтому первыми в Кронштадт к 14 ч 27 мая прибыли «Сан-Фернандо», «Кармен», «Иосиф» и «Эмплезин», доставившие с частью личного состава эскадры и ее бывшего командующего контр-адмирала А.В. фон Моллера со штабом.

Днем позже пришли в Ревель «Инфаней де Спания» и «Сан-Филипп» (далее в Кронштадт моряков 15 и 18 июня перебросили на шлюпах «Кола» и «Соломбала» и бригах № 49 и № 51). 6 июня в Кронштадт при-

шел «Родион», 10 июня — «Фер-Американ» и «Патрия», на следующий день — «Могак», 24 июня — «Игнатий» и 9 июля — «Юнион».

Следует отметить, что не все сумели выдержать это плавание. На пути в Россию скончалось 23 матроса, из которых только на «Родионе» 11 человек (еще семь, из числа оставленных на излечение в Испании, умерло в Кадисском госпитале), а 64 сразу по прибытии были госпитализированы.

Впрочем, комиссия, расследовавшая обстоятельства смерти матросов на транспорте «Родион», посчитала число больных (к тому моменту было направлено в госпитали 102 человека), на фоне общего количества личного состава бывшей эскадры, незначительным. Для сравнения можно отметить, что, например, за кампанию 1813 года из 2581 матроса, составлявших экипажи 74-пушечных кораблей «Любек», «Дрезден», «Гамбург» и «Берлин» 141 человек умер, а 388 имели различные заболевания.

Основное число выздоровевших в Кадисском госпитале матросов свели в две группы (40 и 14 человек) и отправили в Россию на шведских судах «Аполлон» и «Беата-Катерина» соответственно в мае и июле

Переименования приобретенных Испаний русских кораблей и имена испанских офицеров, возглавлявших комиссии по их приемке в Кадисе в марте 1818 года

Наименования кораблей		Испанские офицеры, возглавлявшие комиссии по приемке русских кораблей
русские	испанские	
74-пушечные корабли		
«Дрезден»	«Alejandro I»	Бригадир Мишель Антон Ивигоен
«Норд-Адлер»	«España»	Бригадир Жоаким Рибера
«Любек»	«Numancia I»	Капитан Иосиф Жордон
«Трех Святителей»	«Velasco»	Капитан Андрей Орибе
«Нептунус»	«Fernando VII»	Капитан Раймунда Ортис
44-пушечные фрегаты		
«Патрикий»	«Reina Maria Isabel»	Капитан Мануэль Кастилло
«Меркуриус»	«Mercurio»	Капитан Мануэль Рибера
«Автроил»	«Astrolabio»	Капитан Педро Мости

Примечания:

1. Таблица составлена по материалам РГАВМФ. Ф.166. Оп.1. Д.650. Л.2 и данных, предоставленных испанским историком Алехандро Анка Аламилло (Alejandro Anca Alamillo).

2. Имена испанских офицеров даны в той транскрипции, в которой они приведены в архивных документах тех лет.

3. По другим источникам фрегат «Патрикий» был переименован в «Maria Isabel».

1818 года, причем на втором из них возвратился и лейтенант П.И.Филатов. Первый транспорт прибыл в Кронштадт 9 июля, второй — в Свеаборг 17 сентября. Остальные матросы по мере излечения отправлялись отдельно на попутных судах.

За перевод эскадры в Испанию и сдачу ее испанским властям А.В. фон Моллера

удостоили своими наградами оба монарха: Александр I пожаловал ему орден Св. Владимира 2-й степени, а Фердинанд VII — орден Карла III Большого Креста.

Однако история с продажей Испании русских кораблей на этом не закончилась.

Окончание следует

Примечание.

Текст первоначальной секретной конвенции, подписанный Д.П.Татищевым и Ф.Р.Эгиса 30 июля (11 августа) 1817 года в ходе дальнейших переговоров был составлен на основе его российского варианта «Акта о продаже».

В частности, как уже говорилось, упразднялась статья VI, где шла речь об уступке России, для выполнения условий статьи V, 400 000 фунтов стерлингов, обещанных Испании Англией в качестве компенсации за отмену работорговли и обязательстве испанской стороны заключить с ней соответствующий договор по этому вопросу.

Исключалось упоминание об этой сумме и о всем, что с ней связано, и из статьи VIII.

В итоге число статей «Акта о продаже», который и публикуется в данной статье, сократилось с девяти до восьми, а повторно он был подписан упомянутыми лицами между 15 (27) и 18 (30) декабря того же года. Однако дату его заключения решили оставить прежней — 30 июля (11 августа) 1817 года, то есть днем подписания первоначального текста конвенции.

НЕИЗВЕСТНАЯ ФОТОГРАФИЯ № 13

Вопрос, опубликованный в сборнике «Гангут», вып. 23, с.109 до сих пор остается без ответа, хотя издательство получило большое количество писем с самыми разнообразными версиями. В качестве примера предлагаем нашим читателям ознакомиться с одной из них, предложенной Александром Яковлевичем Дьяконовым из города Новомосковска Тульской области, участника практически всех конкурсов «Неизвестная фотография».

«...Посмотрев на снимок можно сразу сказать, что на нем изображена одна из тридцати подводных лодок VI серии типа «Малютка», строившихся в Николаеве в 1932—1934 годах для Морских сил Дальнего Востока. Второе — это то, что в разговаривающем с Молотовым моряке, как мне кажется, я опознал командующего МСЧМ И.К.Кожанова. Следовательно, снимок сделан на Черноморском флоте. Кроме того, на единственном для данного типа лодок флагштоке нет флага.

Из этого можно сделать вывод, что посещение Молотовым этой лодки связано с его подъемом на ней. К этому следует добавить, что я не встречал в литературе упоминания о посещении т.Молотовым Тихоокеанского флота...

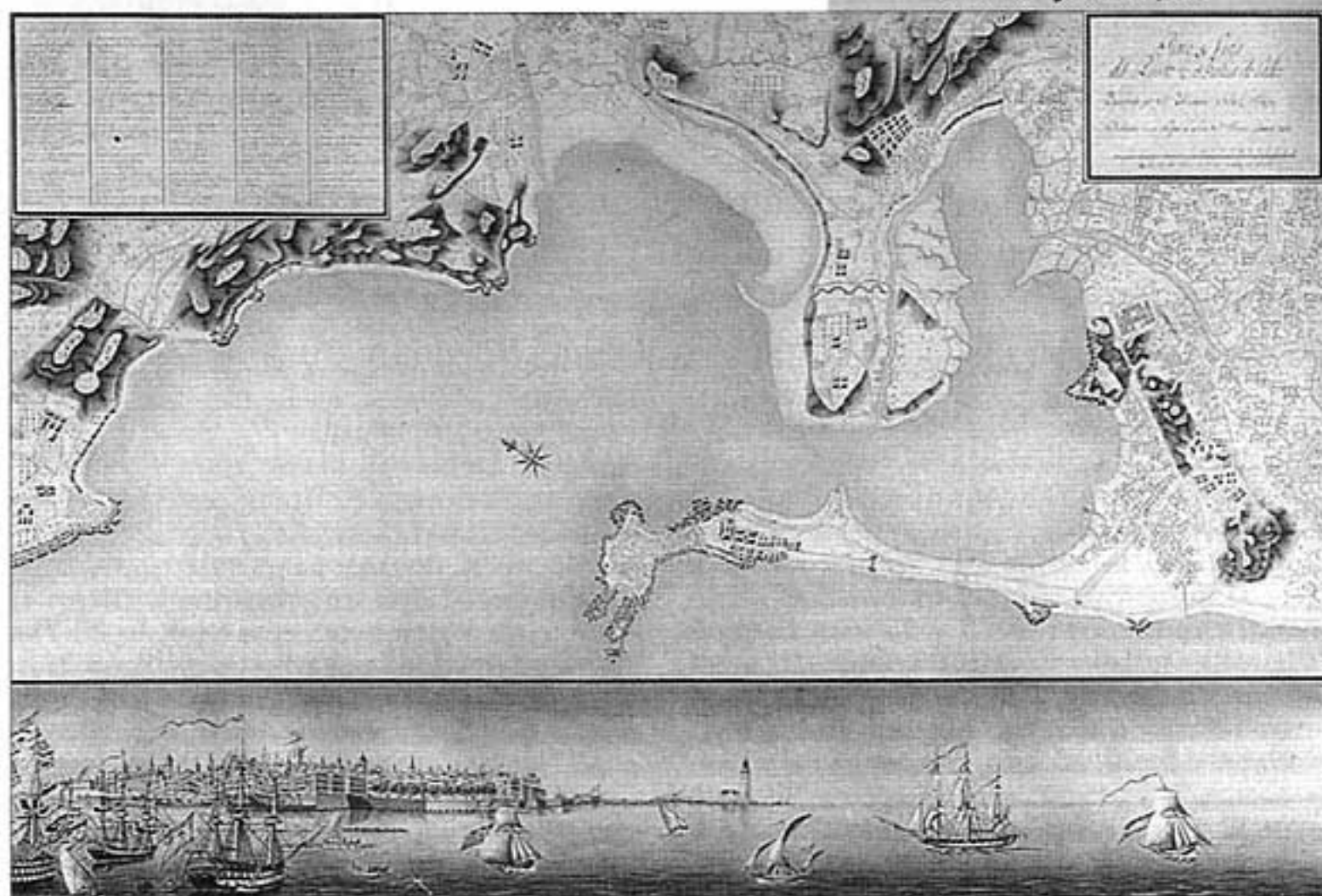
Подводные лодки МСЧМ свои новые литерно-цифровые номера получили 15 сентября 1934 года, а первые «Малютки» МСДВ «М-1» и «М-2» вступили в строй 28 апреля 1934 года, и нигде не говорится, что у них были другие номера. На 23 сентября 1934 года в строю МСДВ была уже 21 лодка VI серии, т.е. вступали в строй лодки 4-го дивизиона II бригады подводных лодок. Находилось в пути еще шесть лодок. На Черном море в этот день оставалась лишь одна «Малютка», отправленная во Владивосток 30 ноября 1934 года.

Следует заметить, что первые десять лодок к январю 1934 года не имели никаких номеров, т.е. летом 1933 года т.Молотов не мог быть сфотографирован на мостике одной из них. На лодках, имевших впоследствии номера с «М-11» по «М-18» т.Молотов не мог быть потому, что отправлены они были на Дальний Восток в феврале—марте 1934 года, а спущены на воду в Николаеве в ноябре—декабре 1933 года. А те, что оставались на Черном море, вполне могли после 28 апреля 1934 года получить уже свои номера с «М-19» по «М-28». Допускаю, что они могли иметь номера, аналогичные номерам «Щук» I бригады п/л МСДВ, т.е. номер включал в себя номер дивизиона и порядковый номер лодки в дивизионе. Но даже и тогда ни одна из этих лодок не могла иметь на рубке номер «М-61», т.к. II бригада п/л МСДВ состояла из пяти дивизионов.

Приняв все это во внимание, я считаю, что на снимке изображена лодка, которая 15 сентября 1934 года числилась в составе МСЧМ под бортовым номером «М-51». А так как флаг на ней был поднят 18 сентября 1934 года, то и В.М.Молотов посетил ее в этот день...»

Русская эскадра для испанского короля*

Л.А.Кузнецов



План Кадиса и его виа с моря, выполненный М.Кальвай Перейрой в 1839 году
(La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817. Madrid, 2001)

Чтобы уладить неприятности, забракованные испанцами корабли Александр I в июле 1818 года распорядился заменить тремя фрегатами. Выбор пал на недавно (летом 1816 года) спущенные на воду 44-пушечный «Легкий» (однотипный с проданными ранее фрегатами «Меркуриус» и «Патрикий») и 36-пушечные «Поспешный» и «Проворный», стоимость которых составляла 3200 тыс.рублей.

На подготовку к походу отводился минимум времени, чтобы они могли не позже 22 июля 1818 года (все даты, кроме особо оговоренных, по новому стилю) «отправиться из Кронштадта в дальнюю экспедицию».

Начальником отряда фрегатов назначили капитана 1 ранга М.И.Ратманова, участника первой русской кругосветной экспедиции 1803—1806 годов под командованием капитан-лейтенанта И.Ф.Крузенштерна. Во время перехода ему предписывалось не заходить без особой нужды в иностранные порты и следить за здоровьем матросов. Памя-

* Окончание. Начало см.: Гангут. Вып.31.
© Л.А.Кузнецов, 2003.

туя о заболеваемости и смертности среди личного состава эскадры контр-адмирала А.В. фон Моллера, от Макара Ивановича требовалось «употреблять для сего все известные средства к предотвращению случающихся на таковом вояже болезней способствующие». В качестве одной из мер для этого предлагалось запастись перед выходом в море лимонами.

На время похода М.И.Ратманову выделялось 3000 рублей и еще по 700 рублей ассигнациями (не считая дополнительных сумм на содержание согласно званию) трем испанским офицерам — капитану 2 ранга Толедо, лейтенантам Сизнерусу и Оисту, возвращавшимся на родину; двое первых шли на фрегате «Легкий», третий — на «Поспешном». Вероятно, по опыту освидетельствования эскадры А.В.фон Моллера, испанское правительство прислало их для предварительного осмотра своих будущих кораблей. Кроме того, с отрядом повторно шел в Испанию лейтенант маркиз А.И.де Траверсе (младший сын морского министра), который по сдаче фрегат должен был в качестве курьера доставить в Россию сухим путем (через Мадрид и Париж) различные депеши.

4 августа морской министр адмирал маркиз И.И.де Траверсе произвел смотр стоящих на кронштадтском рейде фрегат и их команд, а 11 августа «Легкий» (капитан-лейтенант Д.А.Богданов) под брейдовым пелом капитана 1 ранга М.И.Ратманова, «Поспешный» (капитан-лейтенант Г.И. фон Платер) и «Проворный» (капитан-лейтенант Ф.Е.Станицкий) вышли в море. Их плавание проходило в более благоприятных погодных условиях, нежели переход эскадры А.В. фон Моллера.

На пути в Испанию фрегаты заходили в Копенгаген (16—19 августа) и Портсмут (11—28 сентября). Во время стоянки на рейде последнего, в значительной мере вызванной ожиданием попутного ветра, отряд удостоил своим вниманием находившийся в Англии великий князь Михаил Павлович, пожаловавший каждому матросу по три рубля. Первыми к Кадису днем 12 октября подошли «Легкий» и «Поспешный», проведенные лоцманами (причем лоцман второго Э.Камеро в тот же день заболел и был заменен другим — М.Родриго) к вечеру на его малый рейд. На следующий день пришел с моря и присоединился к ним «Проворный».

Здесь будет уместно сделать небольшое отступление от изложения данной истории

Вице-адмирал
М.И.Ратманов.
В 1818 году
в звании
капитана 1
ранга командовал
отрядом из трех
фрегат, проданных
Россией Испании.
Литография Поля
с рисунка
на камне Шевалье.
Из фондов
ЦВММ



по служебным документам (рапорта, вахтенные журналы и прочее) и познакомить читателей с краткой выдержкой из записок лейтенанта В.П.Романова с фрегата «Проворный», где он делится своими впечатлениями о прибытии его корабля в Кадис.

(27)

О Т Р Ы В О К Ъ

изъ

ПОХОДНЫХЪ ЗАПИСОКЪ ВЪ ИСПАНІЮ флота Лейтенанта ВЛАДИМИРА РОМАНОВА.

«В. Романовъ былъ изъ числа Офицеровъ, находившихся въ отрядѣ, отправленномъ изъ Кронштада въ Испанію въ 1818 году по Высочайшему повелѣнію, и состоявшемъ изъ трехъ фрегатъ: Легкаго, Проворнаго и Поспешнаго. Отрядомъ сего командовалъ Г. Капитанъ 1-го ранга (нынѣ Капитанъ-Командоръ) Ратмановъ, а фрегатами: первымъ — Капитанъ-Лейтенантъ Богдановъ, вторымъ — К. Лейт. Станицкій, а третьимъ — К. Л. Фонъ-Платеръ. 30 Іюля сѣли они съ Кронштадтскаго рейда; 3-го Августа пришли въ Копенгагенъ; 25 въ Англію, а 30 Сентября бросили якорь на Кадикскомъ рейдѣ. 20 Октября отправлялись въ обратный путь въ Россію на четырехъ Испанскихъ транспортахъ, сдавъ фрегаты въ ведомство Испанскаго Правительства.

Страница из журнала «Отечественные записки» за 1820 год со вступлением к запискам лейтенанта В.П.Романова

«29-го (сентября)*. С восходом солнца открылся взору нашему Кадис. Долго не мог я сойти с палубы. Город сей имеет отличный вид от всех, кои удалось мне доселе видеть.

Каменная стена, подобная кремлевской в Москве, окружает его; из-за нее верхи домов, большею частию вместо крышек уставленные цветами и деревьями, живописно представляются необозримым цветущим садом. К западу возвышается башня с телеграфом, а к востоку древний монастырь. В сумерки подъехала к фрегату лодка и из нее вышел к нам человек, которого, верно, приняли бы мы за нищего, если бы сначала не предупредил он нас, что он лоцман!

Какая разница между английским и испанским лоцманом! Первый одет всегда опрятно, даже щегольски; в кармане часы, в руке зрительная трубка; на корабль всходит гордо, приподнимает немного шляпу, быстро окидывает взором снасти и паруса и тотчас бросается к рулю, коего делается

день отправлялся берегом наш лейтенант маркиз де Траверзе курьером — с известием о благополучном приходе фрегатов в Испанию».

16 октября фрегаты посетил и осмотрел вместе со свитой капитан-генерал (в документах по отряду М.И.Ратманова он фигурировал как морской министр, адмирал) Б.К.Сиснейрос и остался ими «весьма доволен». Затем, как вспоминал В.П.Романов, «все наши офицеры приглашены были к нему на обед, на коем видели мы лучшее Кадикское общество. Стол был отменно богатый, но не по нашему вкусу — ибо всякое почти блюдо приправлено чесноком. Министр предложил выпить за здоровье государя императора, что и исполнено при всеобщих восклицаниях; в ответ на сие флагман наш пил за здоровье короля испанского. За сим испанцы пили за здоровье нашего флагмана, а мы — за здоровье хозяина. После великолепного десерта закурили все сигары и вскоре разошлись один на другим...»

Кстати, за время этого плавания Владимир Павлович Романов спас тонувших на кадисском рейде шестерых испанцев, а на копенгагенском — пятерых датчан, за что был награжден орденом Св.Владимира 4-й степени.

Со следующего дня портовые чиновники приступили к приемке кораблей, продолжавшейся до конца месяца.

Все три корабля были признаны вполне годными для использования по их прямому назначению и получили новые наименования «Ligera» («Легкий»), «Pronta» («Поспешный») и «Viva» («Проворный»). После их передачи русские моряки 31 октября спустили флаги и вымпела и перебрались для отправки в Россию на зафрахтованные испанским правительством транспорты: испанские «Кармин»**, на котором шел флагман со штабом, и «Сан Джозеф», шведский «Дельфин» и датский «Ирина». На трех последних старшими экипажей соответственно являлись капитан-лейтенанты Г.И.фон Платер и Ф.Е.Станицкий и лейтенант И.И.Трубников.

1 ноября караван из четырех судов снялся с якорей и покинул Кадис. Зайдя на два дня в Портсмут, они продолжили дальнейший путь на восток. Однако из-за не-



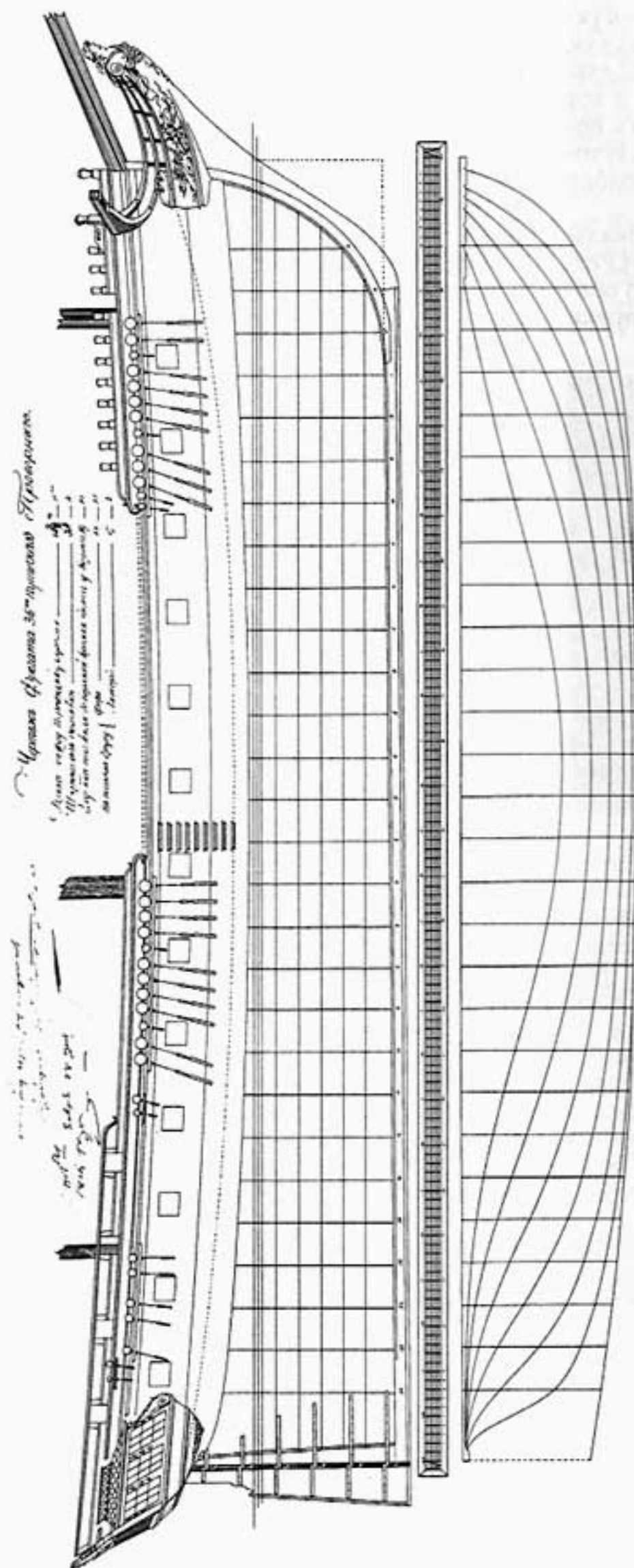
Лейтенант
А.И.де Траверсе
(младший)

совершенным владыкою. Напротив, последний явился в изодранной куртке, запачканных брюках, без чулок и в башмаках, из коих видны были голые пальцы. Он бросился — только не к рулю, а на бортовую сетку, где вскоре и задремал, и мы сами уже правили судном.

30-го (сентября). В 4 часа по полудни, бросив якорь на Кадикском рейде, принялись писать письма в Россию; ибо в тот

* Даты в воспоминаниях В.П.Романова приведены по старому стилю.

** Здесь и далее наименования судов даны в той транскрипции, в какой они фигурируют в архивных документах.

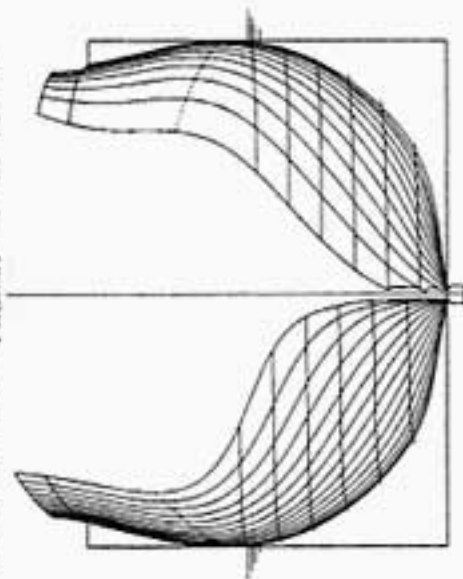


44-пушечный фрегат «Проворный».
По материалам РГАВМФ. Ф.327. Оп.1. Д.1471. Публикуется впервые

«Проворный» являлся головным в серии из восьми 36-пушечных фрегатов, к которым относился и «Поспешный». За период 1816—1825 годов на верфях Архангельска и Санкт-Петербурга кроме них были построены: «Гектор» (спущен на воду 3 сентября 1817 года; здесь и далее даты спуска на воду приведены по старому стилю), «Крейсер» (18 мая 1821 года), «Александр Невский» (11 августа 1821 года, в 1826 году переименован в «Винд-Хунд»), «Кастор» (22 мая 1823 года), «Винд-Хунд» (май 1823 года; во время наводнения в Кронштадте 7 ноября 1824 года был сорван с якорей и выброшен на мель, в 1826 году исключен из списков флота), «Елена» (21 мая 1825 года).

За кратковременное пребывание фрегатов «Проворный» и «Поспешный» в составе российского флота ничего примечательного в их истории, за исключением перехода первого из них после постройки из Архангельска в Кронштадт, не произошло.

Вид с кормы
Вид с носа
Вид с борта
Вид с палубы
Вид с мачты
Вид с якоря
Вид с якоря
Вид с якоря



погоды транспорту «Ирина» пришлось укрыться в норвежском порту Арендаль. Ушедшим дальше «Сан-Джозефу» и «Дельфину» пристанищем стал Гетеборг, а вот для «Кармин» это плавание оказалось последним: вследствие десятидневного густого тумана он в шестом часу утра 29 ноября сел на мель в районе мыса Скаген.

Попытки сойти на чистую воду оказались тщетными, и по приказанию М.И.Ратманова борт судна вначале покинуло около ста человек, а несколько позже, вопреки



*Д.П.Татищев,
в 1814—1820
годах —
чрезвычайный
посланник
и полномочный
министр России
в Испании.
Из фондов
отдела
эстампов РНБ*

его повторному распоряжению о снятии всех оставшихся (около 75 человек), на берег эвакуировали лишь 38. Дело в том, что бывший командир фрегата «Легкий» капитан-лейтенант Д.А.Богданов «из усердия к службе остался на оном» транспорте в надежде снять его с мели.

Между тем к полуночи ветер усилился и вынудил вернуть к берегу оставленные на случай необходимости две лодки. Затем он сорвал ошвартованный у судна барказ и тем самым лишил оставшихся на «Кармин» людей последнего шанса на спасение. В 2 ч ночи 30 ноября пушечные выстрелы известили о критическом положении транспорта. Но только в 8 ч утра удалось подойти к нему и снять тремя лодками двух офицеров и 26 матросов.

Агония обреченного судна закончилась в два часа ночи следующего (1 декабря) дня. Из оставшихся на борту людей поутру удалось спасти лишь двоих, державшихся за плавающую мачту.

Итогом такого чрезмерного «усердия», а быть может элементарного упрямства, стала гибель 15 человек: самого Д.А.Богданова, мичмана С.Н.Чичерина, двух унтер-

офицеров, четырех матросов, парусного мастера — с русской стороны и капитана судна и его пяти матросов — с испанской.

За помощь, оказанную датчанами в спасении русских моряков, Александр I пожаловал начальствующему в Альборгской области тайной конфедерации советнику Молтке осыпанный бриллиантами перстень со своим вензелем, его подчиненным повелел выдать подарки, а секунд-лейтенанта Ганс-Лунде, «за важные услуги, сделанные им в критическую минуту при крушении транспорта», наградил орденом Св. Владимира 4-й степени.

С улучшением погоды к середине декабря пришли в Копенгаген из Гетеборга «Сан-Джозеф» и «Дельфин», а 1 января 1819 года нанятый бриг доставил спасенных с «Кармин». Принимая во внимание позднее время года и не рискуя продолжать плавание в зимних условиях, русских моряков оставили на зимовку в столице Дании, разместив на подготовленном для этой цели датском линейном корабле «Prinsesse Louise-Augusta». 2 февраля к ним присоединились последние 160 человек из отряда М.И.Ратманова, прибывшие из Арендаля на транспорте «Ирина». Кстати, на нем, хорошо к этому времени приспособленном и утепленном еще в Норвегии и даже оснащенном четырьмя чугунными печами, осталась зимовать, за отсутствием места на линейном корабле, часть пришедших моряков.

Зимовка русских экипажей в Копенгагене обошлась в 96 711 руб., а с учетом их перевозки в Россию (эта сумма, согласно конвенции, оплачивалась Испанией) — в 274 129 руб. Пребывание же русских моряков в Дании закончилось 7 мая, когда транспорты «Дельфин», «Сан-Джозеф» и «Ирина» с 683 офицерами и матросами (два человека умерли во время зимовки) на борту вышли в Кронштадт.

Рапортом главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала Ф.В.фон Моллера от 26 мая 1819 года о возвращении экипажей трех фрегатов отряда капитана 1 ранга М.И.Ратманова и завершилась история продажи Испании русских кораблей.

За успешный переход кораблей до Кадиса и передачу их испанским властям Макар Иванович Ратманов был награжден командорским крестом испанского ордена Карла III.

Что касается денежных расчетов, то согласно научному исследованию Л.Ю.Слез-

кина российский бюджет за проданные корабли пополнился в 1818 году 8 375 978 рублями; остальная сумма была Испанией задержана. Вместе с тем в своих инструкциях еще от 13 (25) июля 1818 года Александр I потребовал от Д.П.Татищева добиться от испанцев полного расчета (за исключением суммы за два забракованных корабля) до конца 1818 года, а в течение следующего расплатиться и за три новых фрегата.

Однако, видя неспособность Испании выполнить свои обязательства в указанные сроки, русское правительство настояло на заключении дополнительной конвенции, по которой перевод оставшихся 5300 рублей ей следовало произвести до 30 декабря 1820 года. Причем утверждая это соглашение, Александр I отозвался о нем, как о принесшем русской казне «реальные выгоды».

В 1820 году расчеты по выплате оставшихся сумм, по данным Л.Ю.Слезкина, были завершены, хотя по сведениям испанских историков Фердинанд VII отказался от окончательного выполнения соглашения.

В заключение необходимо отметить, что приобретением русских кораблей Фердинанд VII не достиг своей цели. Еще до прихода эскадры А.В.фон Моллера в Кадис до Испании дошли сведения о проведении на ней ремонтных работ при стоянке в

Портсмуте. Само по себе это в эпоху парусного флота ничего из ряда вон выходящего не представляло, поскольку кораблям, потрепанным штормами, практически всегда при заходе в порты приходилось исправлять корпус, рангоут и такелаж.

Однако в данном случае этим фактом воспользовались политические противники Фердинанда VII (напомним, что все это происходило незадолго до вспыхнувшего в январе 1820 года в Испании восстания, переросшего в буржуазную революцию). Слухи о покупке королем «негодных кораблей» распространились по всей стране, нанося серьезный удар его престижу. По данным М.А.Додолева, дошло до того, что «опытные моряки, главным образом креолы, не желавшие участвовать в войне против Испанской Америки, отказывались принимать русские корабли...»

В сентябре 1818 года произошла смена кабинета министров, следом за которой лишился своего поста и генерал Ф.Р.Эгиза, участник подписания конвенции о покупке кораблей в России. В том же году пожары в арсеналах Кадиса и Гаваны надолго лишили испанцев возможности ремонтировать свои суда, а в июле 1819 года в Кадисе раскрывается заговор, ставивший своей целью срыв отправки войск за океан.

В результате отправка крупномасштабной экспедиции, для которой, собственно,

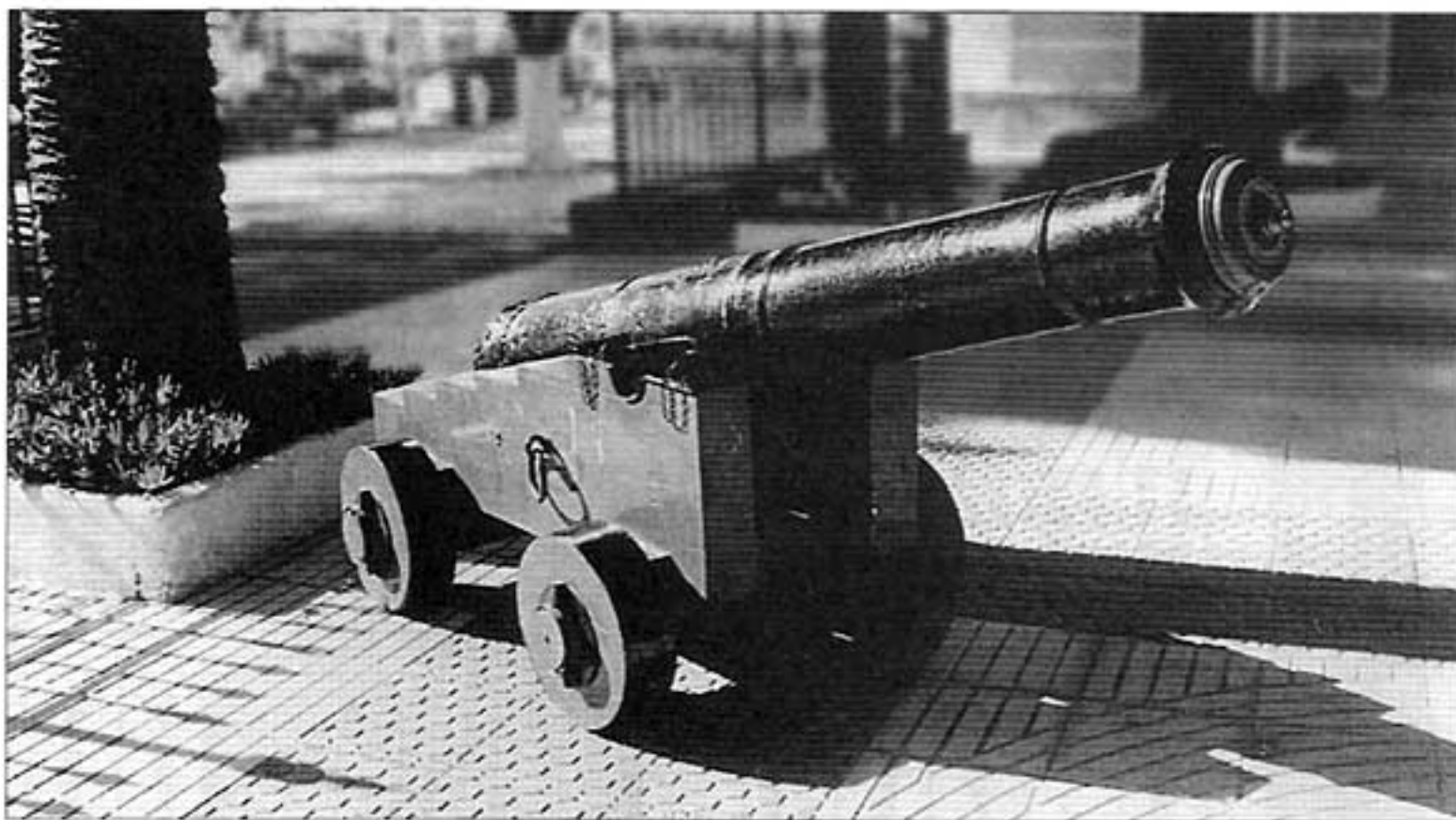


фото предоставлено Diego Quevedo Carmona

Одно из сохранившихся корабельных орудий с русской эскадры, проданной в 1818 году Испании, находящееся на территории Арсенала в Картахене

Кораблестроительные элементы русских кораблей и фрегатов, проданных Испании в 1818 году

Наименования	Даты: закладки, спуска на воду	Место постройки	Строитель	Из какого леса построен	Водоиз- меще- ние, т	Длина*	Ширина без обшивки	Глубина интрюма	Углубление в грузу		Масса твердого балласта, т	Экипаж, чел.**		
									Нос	Корма				
74-пушечные корабли														
«Дрезден»	22.03.1810, 31.07.1813	Архан- гельск, Соломбаль- ская верфь	А.М.Куроч- кин	Листвен- ница, сосна	2700,0	54,25	14,63	5,86	5,92	6,73	466,24	482		
«Нора-Адлер»	02.12.1809, 21.05.1811								5,87	6,78	427,34	462		
«Любек»	22.03.1810, 31.07.1813								5,83	6,53	448,68	450		
«Нептунус»	03.01.1812, 18.06.1813	Санкт- Петербург Главное Адмирал- тейство	И.С.Разу- мов	Дуб	2897,20	55,65	14,83	6,79	6,34	6,70	•	456		
«Трех Святителей»	27.01.1809, 12.10.1810		И.В.Куре- панов	Сосна	3093,25	55,47	14,81	6,48	•	•	•	467		
44-пушечные фрегаты														
«Автроил»	09.02.1811, 29.09.1811	Гл.Адми- ралтейство	И.С.Разу- мов	Сосна	1342,0	46,08	11,68	6,04	5,21	5,87	•	285		
«Меркуриус»	26.03.1814, 25.07.1815	Санкт- Петербург, Охтинская верфь	В.Ф.Стоке	Сосна	1950,0	48,53	12,65	3,86	5,21	5,82	245,70	363		
«Легкий»	08.03.1815, 28.08.1816			•					4,46	5,57	•	250		
«Патрикий»	11.02.1814, 03.07.1816	Соломбаль- ская верфь	А.М.Куроч- кин	Листвен- ница, сосна					5,33	5,69	294,84	362		
36-пушечные фрегаты														
«Поспешный»	04.10.1815, 28.08.1816	Охтинская верфь	В.Ф.Стоке	•	1294,90	44,19	11,68	6,04	4,89	5,46	145,78	225		
«Проворный»	20.11.1815, 07.06.1816	Соломбаль- ская верфь	А.М.Куроч- кин						4,70	5,33	197,05	220		

* Длина корабля «Нептунус» приведена между штевнями, корабль «Трех Святителей» — по главной палубе, фрегата «Патрикий» — по нижней палубе, у остальных — между перпендикулярами.

** Численность экипажей — сокращенная, только для безопасного перехода до Кадиса.

и приобретались в России корабли, была отложена. Вместо этого, как отмечалось в донесении Д.П.Татищева от 2 августа 1819 года, происходило дробление морских сил на небольшие эскадры и отряды по доставке войск в Южную Америку.

Принимали участие в этих походах и бывшие русские корабли. Так, 21 мая 1818 года в составе экспедиции по перевозке в Лиму 2000 солдат покинул Кадис и фрегат «Reina Maria Isabel» («Патрикий»). Но это первое для него дальнее плавание под новым флагом закончилось сдачей корабля повстанцам его командиром Д.Капасом. Впоследствии «Патрикий», по аналогии с ботиком Петра I, стал «дедушкой» чилийского флота.

В мае 1819 года «Alejandro I» («Дрезден») в числе трех кораблей эскадры адмирала Р.Порлье также был отправлен в воды Перу. Эскадра уже пересекла экватор и

подходила к берегам Южной Америки, когда Р.Порлье, ссылаясь на обнаруженные поломки (впрочем, легко устранимые), приказал повернуть на обратный курс.

Проведя в океане более 100 дней, «Alejandro I» 20 августа вернулся в Кадис. Выяснив детали дела, Д.П.Татищев, спустя шесть дней, сообщал: «Это обстоятельство, а также все упомянутые выше подробности возвращения корабля "Александр I" под предлогом его плохого состояния, что опровергается расстоянием, пройденным им, несмотря на противные ветры, вызывает опасения, что имело место предательство, и позволяет по меньшей мере подозревать, что произошедшее — **результат интриги, сопровождавшей приобретение русской эскадры**» (выделено мною. — Л.К.).

Впрочем, история дальнейшей судьбы проданных Испании русских кораблей, является темой для отдельного исследования.

Литература и источники

- Внешняя политика России XIX и начала XX века. Т. I (IX). М.: Политиздат, 1974.
Внешняя политика России XIX и начала XX века. Т. II (X). М.: Политиздат, 1976.
Дебидур А. Дипломатическая история Европы. 1814—1878. Т. 1. Ростов-на-Дону: Феникс, 1995.
Додолев М.А. Россия и Испания. 1808—1823 гг. М.: Наука, 1984.
Жан Батист де Траверсе, министр флота Российского / Маглен дю Шатне; Авториз. пер. с фр. М.Л.Андреева. М.: Наука, 2003.
Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802—1902 гг.) СПб., 1902.
Отечественные записки. 1820. № 3. Ч.II.
РГАВМФ. Ф.166. Оп.1. Д.643, 646, 649, 650; Ф. 203. Оп.1. Д.620; 655; Ф.212. Оп.8. Д.273, 348; Ф.870. Оп.1. Д.3299, 3306, 3312, 3313, 3317, 3385, 3391, 3392.
Россия и Испания. Документы и материалы. 1667—1917. Т. II. 1800—1917. М., 1997 (Памятники исторической мысли).
Слезкин Л.Ю. Россия и война за независимость в Испанской Америке. М.: Наука, 1964.
Чернышев А.А. Российский парусный флот. Справочник. Т. 1. М.: Воениздат, 1997.
Alejandro Anca Alamillo. Los barcos comprados a Rusia en 1817. // Historia. Año XXV. № 310. Febrero 2002. Madrid.



Поздравляем!

Редакция, редколлегия
и авторский коллектив сборника «Гангут»
поздравляют нашего уважаемого
постоянного автора
и заслуженного ветерана ВМФ
Владимира Васильевича Щегролосова
с 80-летием и желают ему здоровья
и дальнейших творческих успехов.

Главный редактор Н.Н.Афонин