

А. А. ЛЕБЕДЕВ

**Военно-морской флот Османской империи
в документах и воспоминаниях (1760–1850-е годы)**

Изучение развития Черноморского парусного флота и особенно анализ его боевых действий невозможны без адекватного рассмотрения состояния его главного «оппонента» – флота Османской империи. Факт, казалось бы, очевидный, однако до сих пор в отечественной историографии нет ни одной сколько-нибудь серьезной работы на этот счет. Имеются лишь отрывочные и противоречивые данные, оценки и воспоминания.

Исходя из этого, в данной статье мы и попытаемся хотя бы частично восполнить данный пробел, рассмотрев с помощью нарративных источников один из аспектов боеспособности парусного флота Османской империи, а именно – состояние его личного состава как фактора, во все времена играющего во многом определяющую роль в боеготовности вооруженных сил. Хронологическими же рамками станут 1760–1850-е гг., как время наиболее острого противостояния русского и турецкого парусных флотов.

Однако вначале все-таки дадим несколько тезисов относительно корабельных сил турок в 1760–1850-х гг.

I. Численность корабельных сил

Хотя на протяжении рассматриваемого периода турецкий флот постоянно сокращался (особенно заметно это стало в XIX в. в связи с уходом в прошлое гребных флотов), тем не менее, он постоянно входил в число наиболее многочисленных европейских флотов. Причем как по числу линейных сил, так и гребных.

II. Состав корабельных сил

Линейный флот. Если на протяжении большей части XVIII в. за счет господства 50–60-пушечных линейных кораблей он находился несколько в проигрышном состоянии, то в XIX в. благодаря наличию большого числа 90–130-пушечных линейных кораблей и 50–60-пушечных фрегатов он полностью соответствовал веяниям времени.

Паровой флот. Несмотря на общую отсталость Османской империи, нельзя не констатировать оперативность перехода к паровому и винтовому судостроению¹.

Гребной флот. Обладая самым большим разнообразием видов гребных судов, турецкий гребной флот теоретически был готов к выполнению самых разнообразных действий как в море, так и у побережья.

П. Качество корабельных сил

Линейный флот. Если в количественном плане турецкий флот, как мы видели, имел тенденцию к сокращению, то в области качества конструкций кораблей линейные силы турок, наоборот, демонстрировали развитие от весьма низкого уровня (1760–1780-е годы) к достаточно приличному (конец XVIII в. – первая половина XIX в.). Единственное, что турки так и не смогли улучшить, так это качество рангоута и парусного вооружения своих кораблей.

Гребной флот. На всем протяжении своего существования вызывал наименьшее число нареканий, в том числе и по уровню конструкций.

Таким образом, несмотря на все свои проблемы, корабельный состав турок представлял вполне серьезную морскую силу. Однако флот – это не только корабли, но еще и личный состав. А здесь положение турецкого парусного флота было уже совсем иным.

Вначале рассмотрим данные нарративных источников.

Из наблюдений барона Ф. де Тотта. 1770-е годы²

«...В таком материальном состоянии находилась тогда армада эта, и к довершению всего, управление ею поручаемо было людям в равной мере невежественным. Назначение в командиры судов было делом особой спекуляции, никакого не казавшейся предосудительной. Так как многие искали этого назначения, то капудан-паша отдавал корабли тем, которые более платили за них, предоставляя им в свою очередь, продавать многие свои должности на судах, и от этого управление дошло до такого беспорядка, что морские силы Турции готовы были уничтожиться сами собою, без помощи неприятеля. Ежегодно небольшая эскадра их выходила только в летние месяцы в Архипелаг для сборания податей с жителей и притеснения их, или для крейсерства против пиратов в тех водах, и потому офицеры, не привыкшие к другого рода плаванию, чужды были всякой военной дисциплины, всяких правил и не имели никаких знаний и опыта».

Из наблюдений А. С. Шишкова. 1778 г.³

«Не могу тебе описать, как беспорядочно у них все на корабле, и какие они худые мореходцы! Леность, невежество и любовь к покойному житию суть три ядовитые для мореплавания вещи, а у них они то и являются в самой высшей степени. Мы нашли корабль их вот в каком состоянии: во-первых, капитанская каюта была нечиста, и по сторонам от дверей стояли матросские ружья, а кают-компания разгорожена необтесанными досками на множество маленьких кают. На шканцах у грот-мачты лежали разных калибров ядра, складенные беспорядочно в кучу; под шканцами была кофейная лавка. В нижней палубе между банок стояли лошади и коровы, а бараны бегали по всей палубе на воле. В банках построены были в два ряда нары, на люках – рынок, где всячину продают, и так было грязно, что мы, ходя, забрызгали чулки. Теперь я не удивляюсь, что они далеко в море на кораблях своих ходить не

могут, а дивлюся тому, как они и поблизости ходят, не теряя часто и жизнь свою, и судов (здесь и далее курсив автора. – А. Л.)».

Из оценок Вольнея. 1780-е годы⁴

«Турки... не пошли в морском деле далее понятий, существовавших сто лет назад, и с трудом умеют пользоваться компасом».

Из труда А. Н. Петрова «Вторая Турецкая война в царствование императрицы Екатерины II» о состоянии турецкого флота в конце 1780-х годов⁵

«О современном состоянии турецкого флота французские инженеры, по поручению своего правительства, представили доклад, в котором, между прочим, сказано: “Между турецкими морскими начальниками не найдется ни одного, который имел бы малейшее понятие о навигации и морской тактике, никто не может получить командования над кораблем иначе, как заплатить за это известную сумму; причем предпочтениедается тому, кто больше даст».

На турецких кораблях не существует никакого порядка, никакой дисциплины. Выдача продовольственных припасов неравномерна; отпуск воды не подчинен никаким правилам. Каждый ест особо, что и когда вздумается и командиру судна невозможно определить, на какое время у него останется припасов и как долго он может держаться в море.

Из 24 линейных кораблей, 8 не могут выйти в море по своей негодности; а остальные 16, хотя и новы, но вследствие небрежности их содержания, долго прослужить не могут. Говоря вообще, невежество, беспорядок, кражи и небрежность в морской турецкой администрации, заходят так далеко, что мы ни мало не сомневаемся в том, что ни один турецкий корабль не в состоянии внушить малейший страх неприятелю».

Из наблюдений капитана бригадирского ранга Ф. Ф. Ушакова. Июль 1788 г.⁶

«...По замечанию же моему капитан-паша к бою всегда учреждает флот свой словесными наставлениями, несколько раз оно было видно; из сего заключая, что нужно сначала их предупредить намерение и всевозможнно стараться оному воспрепятствовать искусству, а наруша ежели возможно их между собой условие, не могут уже соблюсти порядок и будут в расстройстве и незнании, что кому делать должно, посему в рассуждении нерегулярного неприятеля нельзя соблюсти всех правил еволюции и иногда нужно делать несходное с оною...».

Из наблюдений контр-адмирала М. И. Войновича. Июнь 1789 г.⁷

«Приметил я с Кинбурнского бастиона турецких судов под парусами, были 2 фрегата европейские, 2 шхуны также прекрасные, но оснащены весьма дурно, а управляют парусами еще дурнее, от чего половину своего доброго качества теряют, а думаю, если бы были в исправности, не уступили бы кирлангичам в ходу... Бригантина одна есть конструкции английской, но оснасткою еще хуже шхун, и паруса поставить не уме-

ют. Лучшие у них суда кирлангичи и лучше оными управляет, так как и оснастка туркам сродная, да притом и простая.

«Вообще приметил малолюдство и ленивость в поворотах в управлении парусов, а на фрегатах и запущение».

Из наблюдений капитан-лейтенанта Е. Метаксы. 1798 г.⁸

«У турок почти вовсе нет постоянных морских команд, исключая малого числа чиновников морской службы, как-то: командиры судов, несколько способных офицеров, лоцманы и мастеровые; сии последние большую частью греки, получающие изрядное содержание, остальная же часть экипажей набирается без разбора, между простым народом в самом Константинополе и в окрестностях онаго, всякий раз когда флот выступает в поход⁹.

Невольники из христиан (особенно же мальтийцы) оснащивают флот и употребляются в море для верховых работ, уборки парусов, взятия рифов и проч. Зимою работают они в адмиралтействе, а летом распределяются по кораблям, назначенным в поход... На турецких кораблях при выходе в море бывает весьма много народа: на линейных по 800, а на фрегатах по 500 человек; возвращаются же они обратно в порт едва с половинным числом. Во всяком месте, куда эскадра заходит для налиния воды или для исправления, уходят люди толпами, хотя жалованье получают токмо по окончании похода. Но можно ли ожидать чего-нибудь другого от насильственного набора в матросы людей, не бывавших никогда в море?

На турецких кораблях команды расписаны по вахтам, но перекличка бывает однажды во весь поход, т. е. при вступлении в первый раз под паруса, после сего всякий делает что хочет. При уборке парусов, а особенно в погоду, происходит величайший беспорядок...

Турки не ведут счисление. Журналы их содержат дни ухода и прихода в порты, рассылку гребных судов, количество привозимого провианта и расход снарядов. На одном токмо адмиральском корабле был компас на градусы разделенный. Морское продовольствие весьма скучно: командам раздаются в пищу сухари и маслины с луком; по пятницам только варится чорба (род кашицы из сорочинских круп и чечевицы), которую приправляют деревянным или коровьим маслом...».

Из наблюдений Г. Нельсона. Сентябрь 1799 г.¹⁰

«...Что же касается до турок, то них положиться можно; они добрые ребята; но совершенно бесполезны...».

Из наблюдений вице-адмирала Д. Н. Сенявина. Июнь 1807 г.¹¹

«Прошедшее сражение (имеется в виду у Дарданелл. – А. Л.) показало нам: чем ближе к неприятелю, тем от него менее вреда...».

Из сочинения Шарля Деваля. 1825–1826 гг.¹²

«Мусульмане, столь же ленивые как греки деятельны, любят сидеть на месте; колоний у них нет, природа доставляет им все нужное для

пропитания и потому они мало занимаются торговлей и мореплаванием, которое предоставили грекам. До революции флот почти весь был в руках сих последних; они покинули его при первом восстании и оставили турок в критическом положении.

Ныне турецкими кораблями командуют несколько капитанов, все величайшие невежды; им помогают лоцманы, большей частью итальянцы, бродяги, которые продали себя туркам, потому что получают от них жалованье, более того, которое давали им на кораблях итальянских. Что касается до экипажей (Моряки называются галионджи), то они состоят из всего, что в провинциях есть самого гнусного: разбойников, людей, убежавших из тюрем, вообще всех тех у кого нет ни кола, ни двора: турок, армян, жидов и проч., все они посыпаются на флот и остаются там навсегда. Даже в азиатских горах захватывают людей, которые никогда не видывали моря и сажают их на суда. Можно вообразить какой беспорядок царствует на турецких кораблях при таком странном образовании. Невежество начальников и дурной выбор матросов, должны, без сомнения, иметь самые жалкие последствия: зато, сколько судов погибло при последних происшествиях!... Я сам был свидетелем одного из сих приключений, ежедневно случающихся...».

Из статьи В. Б. Броневского «Наваринская битва»¹³

«Победители единогласно отдают должную справедливость храбрости турок, но утверждают, что большая часть взрывов (во время сражения) произошла от неосторожного обращения их с порохом; и если бы не беспорядок, не подчиненность и неумение их стрелять из пушек, то победа могла бы нам стоить гораздо дороже...».

Из статьи «Морские силы турков» 1828 г.¹⁴

«...Турки не имеют особого морского войска, и потому всякой раз, готовясь к военной экспедиции, наполняют корабли народом, собранным и захваченным сильною рукою. Вербовщики в таком случае ходя по шинкам, по кофейным, посещаемым людьми низшего класса, хватают встречного и поперечного, ни мало не заботясь, годен ли он к морской службе или негоден. Хозяева питейных домов при портах осведомляются у Капудана-Паши, надобны ли сему Европейцы и сколько именно: Адмирал определяет чи сло людей и тотчас выдает назначенную сумму. Тогда шинкарь идет обратно домой, замечает матросов, недовольных своим начальством, потчуя их вином; подпоивши, соглашает подписать договор; тут немедленно препровождают хмельных на палубу, где остаются они под строгим присмотром, доколе корабль находится в порте...».

«В офицеры Капудан-Паша выбирает из морских солдат, дает им чины и обыкновенно получает от того великие прибытки. Между Турками нет искусных мореходцев; бывшие на Английском флоте во время нашествия Французов на Египет почитаются у них знаменитыми моряками: это Нельсоны Турские! Должно бы казаться странным, что Турки, при таком составе своего флота, могут предпринимать военные экспедиции; но

вспомнить должно, что Европейцы употребляются у них на службу при кормиле и при мачтах, обязанность же своих – единственно сражаться с неприятелем. “Мне сказывали” (пишет автор) “и потому, что сам я видел, охотно верю слышанному, что внутренность корабля Турецкого обыкновенно представляет зрелище замешательства очень забавного: половина екипажа, страдая от морской болезни, лежит на палубе; другая половина, крепко ухватившись за канат, за веревки, тянет сколько есть силы, не зная что и для чего делает. Между ними суетливо бегают сюда и туда урядники корабельные; отпускают тому, другому несколько ударов надежною дубинкой по пятам, и таким образом заохочивают бедняков прилежнее работать. И поскольку было бы трудно выучить корабельной службе таких людей, какие находятся в распоряжении Турков; то нужда заставляет прибегать к особому способу: канаты означаются приметами, к ним привешеными – трубками, чубуками, шараварами, кафтанами и проч. Надобно ли натянуть, или послабить веревку; в таком случае коммандир называет ее не техническим словом, как-то бывает у Европейцев, а присвоенным ей знаком, на пример: натяни трубку! держи чубук! спущай кафтан! и проч. Такая команда, как легко догадаться можно, кажется очень забавною, а особенно для Европейца. С некоторого времени Турки, по известным причинам, так стали бояться Греческих брандеров, что, сблизившись с каким нибудь судном Греческим, они тотчас теряют присутствие духа. Люди, бывшие на кораблях турецких свидетелями смятения, какое овладело всем екипажем при появлении Греческого судна уверяли меня, что не возможно себе вообразить подобного зрелища. Турки, сколько их ни есть, все начинают бегать по кораблю, кричать, машут орудием, палят из пушек на ветер, и даже в ту сторону, где нет неприятеля; одним словом, совершенно теряются от испуга...”».

Из оценок турецкого флота во время выхода его в Черное море в 1829 г., данных английским офицером Следом, находившимся на флагманском турецком корабле¹⁵

“...Капитан-бей бесился, рассказывая мне этот случай. “Заяц был в моих руках”, говорил он, “но собаки мои испугались собственного лая: при первом прилетевшем ядре они бросили орудия. Увы! Наши храбрые пали при Наварине! Теперь матросы у нас Чабаны (пастухи), и в первый раз видят море и слышат запах пороха”. Он говорил правду.

Не берусь описывать ужасного беспорядка, между тысячью четырьмя стами человек, говоривших на двадцати языках, в первое сделанное мною ученье. Они забавлялись им и шумели, но были послушны. Топчи-бashi (старший артиллерийский офицер) усердно помогал мне в этом деле, и тростью вразумлял непонятливых... Хотя люди и имели расположение к занятию, но лень преобладала так сильно, что я не мог делать ученья более одного раза в день, и то самое непродолжительное время. Они довольно хорошо выдвигали и вдвигали орудия, и не посыпали уже ядра прежде картузса; но все я не мог приучить их затыкать запал:

и как не убеждал в опасности подобного пренебрежения, но слова мои оставались тщетными и притом, по самой простой причине: человек, который должен был исполнять это, не мог испытать на себе важности последствий. “Всяк за себя, один Бог за всех”. Какое дело комендору, лица, на которой я не очень и настаивал, в сравнении с главным предметом ученья, а именно с прицеливанием; неспособность их в этом превосходила всякое вероятие. Не видав никогда, даже не допуская мысли, чтобы целая команда могла состоять из новобранцев, первое время я приписывал их упрямству; комендоры старались более всего, держаться подалее от орудий во время отдачи, тоже самое было и в примерном ученьи. Назначая самую видную цель, именно борт корабля на траверзе, через пять или десять минут я обходил проверять прицелы, и, часто во всей батарее не находил ни одного хотя сколько-нибудь близкого: одни были направлены в бом-брам-реи, другие в пол-рангоута, и так далее. Устройство глаз, казалось, подчинялось у них особым законам...

Пушки не имели прицелов, ни даже мушек; но главнейший недостаток состоял в клиньях, вместо которых употреблялись куски грубо обделанного дерева, почти равной толщины с обоих концов; вследствие чего было почти невозможно поставить орудие горизонтально; даже приведенное в такое положение, оно могло опуститься казенной частью при откате, и оставаться так во все время действия, что я и видел, потому что ни кто не думал привести его в надлежащее положение...

Кроме упомянутых орудий, в мидель-деке было еще четыре, из которых стреляли гранитными ядрами в семидесят пять фунтов, а в нижнем деке, четыре орудия, сто-десяти фунтового калибра, также с гранитными ядрами...

Работы на корабле шли порядочно, но рифы брались самым неисправным образом, чему виною были более паруса, нежели люди...

Общие действия флота не были так счастливы как действия отдельных судов. В лавировке мы поворачивали всегда последовательно, почему в ночное время некоторые суда сходились между собою, но не претерпевали повреждений, кроме одного случая с двумя корветами, которые и были принуждены воротиться в порт; появление их в Босфоре в жалком состоянии подало повод думать, что весь флот был взят или потоплен. Частые повторения подобных случаев вывели, наконец, пашу из терпения, и он спросил у меня совета, как бы их прекратить. С такими офицерами, какие вообще находились на эскадре, нельзя было поправить этого дела, но я предложил испытать ночью повороты всем вдруг. Это ему понравилось, и он позволил мне внести этот сигнал в книгу. Два часа спустя, разумеется, подумав об этом, он опять прислал за мною и объявил, что не может следовать моему плану. Я уверил его, что был вовсе не мой план, и вместе с тем просил объяснить причину. “Потому, отвечал он, что, при повороте вдруг, флот не сохранит ли-

ни". Это, конечно, я не мог оспаривать, и дело так и осталось; с нашей можно было бы спорить до скончания мира, и не заставить его отказаться от любой мысли – что вся тайна морской тактики состоит в сохранении линии...».

Из письма генерал-адъютанта В. А. Корнилова великому князю Константину Николаевичу. 19 марта 1853 г.¹⁶

«...При чем присовокупляю, что по личному моему мнению: 1) турецкий флот в руках турок к плаванию в море едва ли способен; но может быть ими употреблен в числе 5 линейных кораблей и 7 фрегатов к защите Босфора в виде плавучих батарей...».

Из допроса плененного по итогам Синопского сражения 18 ноября 1853 г. командующего турецкой эскадрой Осман-паши¹⁷

«...На допросе турецкого адмирала спросили, почему он не взял с собой линейные корабли. Потрясенный разгромом, тот ответил: "С нашими матросами было бы все то же"».

Воспоминаний, думается, вполне достаточно. Однако насколько они подтверждаются фактическим материалом? Тем более что основы военно-морского искусства, например, турки все-таки знали. Во всяком случае, в XVIII в. мы видим примеры и стратегических операций (направленных как на упреждение противника, так и на уничтожение его главных сил), и тактического маневрирования. К первым относились акции по блокированию сил Донской флотилии в Азовском море в 1737–1739 гг., попытки помешать созданию Азовской флотилии и развертыванию Балтийских эскадр в Архипелаге в 1769–1770 гг., планы по уничтожению русского флота в Архипелаге в 1772 г. и на Черном море в 1791 г. Ко вторым – материалы П. А. Толстого¹⁸, попытки разгрома авангардов русских эскадр в сражениях при Фидониси и Керченском проливе и позиции, занимаемые турецкими эскадрами в сражениях у Чесмы, Наварина и Синопа. Да и линейное построение сил в бою турки выучили вполне неплохо.

Наконец, нельзя забывать и таком качестве турок, как упорное сопротивление противнику команд их кораблей: турецкий корабль легче было сжечь, чем заставить сдаться¹⁹.

Тем не менее, ответ на поставленный нами вопрос все-таки не вызывает особых трудностей, и причина тому – печальные результаты боевой деятельности турецкого флота на протяжении всего рассматриваемого периода.

Во-первых, за исключением нескольких эпизодов первой половины XVIII в. (и то с оговорками), в остальное время турки не только не смогли успешно осуществить ни одной серьезной морской операции, но и провалились даже тогда, когда имели максимально благоприятные шансы для достижения успеха. Кроме того, начиная с Афонского сражения 1807 г. при противостоянии с Российской империей они и вовсе

стали уклоняться от борьбы за обладание морем, отдавая его целиком в распоряжение русских моряков.

Во-вторых, в означенный промежуток времени турки проиграли и практически все морские сражения, причем ряд из них вообще закончились разгромами (Чесма, Патрас, Очаков, Наварин, Синоп). Более того, в случае с русским флотом они даже не сумели нанести ему сколько-нибудь значимых повреждений. Поражения же от иррегулярных греческих сил в 1820-х годах и вовсе делают рассуждения о боеспособности турецкого флота малоперспективным занятием.

Потери, нанесенные турками русскому флоту во время основных столкновений с ним в XVIII – первой половине XIX в.

Сражение	Потери, нанесенные турками русскому флоту	Потери самих турок
Хиосское сражение 24 июня 1770 г.	Потерян 1 линейный корабль, погибли 629 человек.	Потерян 1 линейный корабль.
Чесменское сражение 26 июня 1770 г.	Потерь в кораблях нет; 11 убитых.	Потеряны 15 линейных кораблей, 6 фрегатов, более 50 малых судов; 11 000 человек убито и ранено.
Морской бой у Балаклавы 23 июня 1773 г. ²⁰	Потерь в кораблях нет; 4 убитых, 26 раненых.	«...В продолжение сего с обеих сторон чрезвычайного огня, в глазах наших бросаемы были от них в море многое число убитых, на кораблях их сбиты с двух крюйс-стены, а у шебеки бушприт с блиндо и сверх того... по разбитии на одном борту с своих мест выпали пушки» ²¹ .
Сражение у Очакова 17–18 июня 1788 г.	Потерь в кораблях нет; 18 убитых, 67 раненых.	Потеряны 8 линейных кораблей, 2 фрегата, 2 шебеки, 1 бомбардирский корабль, 1 галера, 1 транспорт; около 6000 человек, в том числе 1673 пленных.
Сражение у о. Тендра 28–29 августа 1790 г.	Потерь в кораблях нет; 21 человек убит, 25 ранено.	Потеряны 3 линейных корабля, 3 малых судна. Не менее 2000 убитых и раненых. Адмирал Сандбей и 733 человека попали в плен.
Сражение у м. Калиакрия 31 июля 1791 г.	Потерь в кораблях нет; 17 человек убито, 28 ранено.	Не вернулись после сражения: 1 линейный корабль, 4 фрегата, 24 прочих судна. Только на флагманском турецком корабле было 300 убитых и 375 раненых.

Афонское сражение 19 июня 1807 г.	Потеря в кораблях нет; 81 человек убит, 170 ранено.	Потеряны 3 линейных корабля, 4 фрегата, 1 корвет. Не менее 1100 убитых, 774 попали в плен.
Наваринское сражение 8 октября 1827 г.	Потеря в кораблях нет; 59 человек убито, 139 ранено.	Потерян практически весь турецко-египетский флот. Не менее 7–8 тыс. убитых и раненых.
Синопское сражение 18 ноября 1853 г.	Потеря в кораблях нет; 37 человек убито, 235 ранено.	Потеряны 7 фрегатов, 3 корвета, 1 пароход, 4 малых судна. 3000 убитых, командующий эскадрой Осман-паша и 200 человек попали в плен.

Примеры некоторых крупных тактических провалов турецкого флота в XVIII – первой половине XIX вв.

Сражение	Возможности турок	Реальные действия турок
Балаклавское сражение 1773 г.	Имея численное и огневое превосходство над отрядом И. К. Кинсбергена могли попытаться как взять его в «два огня», так и пойти на абордаж.	После первой неудачной попытки окружения в начале сражения, свели бой к противостоянию двух линий, которое закончилось отходом самих турок.
Противостояние в Керченском проливе в июне – июле 1774 г.	Обладая подавляющим численным превосходством, турки могли просто раздавить силы А. Н. Сенявина, как с помощью брандеров, так и с помощью размена судов. Имелся у турок и другой вариант: блокировав частью сил Керченский пролив, оставшимися силами свободно действовать у Крымского побережья.	Противостояние в Керченском проливе, единственным значимым событием которого стала неудачная попытка лобовой атаки русской эскадры 28 июня 1774 г.
Очаковские сражения 1788 г.	Имея большое численное превосходство, в том числе по гребным судам, имели возможности для самых разных вариантов действий против русских Лиманских эскадр.	Сначала ввели в мелководный Лиман линейные силы, что сразу же лишило их маневра, а затем после неудачи в бою 17 июня, еще и начали ночной отход через узкий проход между Очаковом и Кинбурнской косой, закончившийся тяжелым поражением.
Афонское сражение 1807 г.	Имея вторую линию из пяти 40–50-пушечных фрегатов, могли использовать их как подвижный резерв для помощи в отражении атак русских кораблей.	Не провели ни одного серьезного маневра в ответ на действия русских кораблей.

Итак, основными проблемами турецкого флота, исходящими от личного состава были следующие:

- слабая готовность к управлению парусами;
- низкая эффективность артиллерийской стрельбы;
- плохое содержание кораблей, губившее даже те преимущества, которые имелись у турок;
- слабая дисциплина, сохраняющаяся только при наличии прямой угрозы наказания от флагмана;
- практически полное отсутствие инициативы и стопроцентная зависимость от командующего эскадрой;
- недостаток знаний военно-морского дела у турецких флагманов.

Кроме того, стоит отметить и еще один недостаток, по крайней мере, характерный для XVII–XVIII вв. – большая уязвимость в ночное время. Это было хорошо известно еще донским и запорожским казакам, которые постоянно использовали внезапные ночные атаки. Эта обычная практика казаков даже нашла отражение в донской поговорке «Месяц казачье солнышко». Вот что писал историк М. А. Александров относительно «особенностей поведения турок в ночное время», даже в походе: «После вечерней молитвы пятого намаза, очень плотно поевши, они ложились спать, как в обычное время. В Турции... издавна принято днем довольствоваться легкой пищей, а вечером есть тяжелые блюда. После еды мусульмане погружались в крепкий сон. Эта привычка из поколения в поколение превратилась в традицию»²².

Очевидны и причины:

- иррегулярность организации военно-морских сил, напоминавших ополчение, а не регулярный флот;
- нелюбовь турок к морской службе, непонимание ее специфики;
- длительно существующая система продажи командных должностей;
- неправильная система комплектования экипажей;
- минимальность боевой подготовки;
- специфика турецкого менталитета.

И хотя после Чесменского разгрома 1770 г. турецкие власти приложили определенные усилия к исправлению ситуации, создав военно-морское училище (1770 г.), введя практические плавания и увеличив подготовку артиллеристов²³, не способность решить базовые проблемы привела к тому, что кардинальных изменений практически не произошло вплоть до конца существования парусного флота Османской империи.

Настало время подвести итоги и ответить на вопрос: так с кем сражались русские моряки на Азовском, Черном и Средиземном морях в XVIII–XIX вв.? Ответ получается следующий: противником русских моряков был флот, почти постоянно превосходящий по численности, весьма упорный в бою, но крайне слабо подготовленный к ведению сколько-нибудь серьезной войны на море. И хотя это не умаляет до-

стигнутых Россией побед, тем не менее, наглядно показывает, как много было упущено и с точки зрения развития Черноморского парусного флота²⁴, и с точки зрения его боевого применения.

¹ В частности, как указывает В. И. Шеремета, Турция с 1839 г. вообще не строила парусных военных кораблей (Шеремет В. И. Война и бизнес. Власть, деньги и оружие. Европа и Ближний Восток в новое время. М., 1996. С. 449).

² Скаловский Р. С. Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова. СПб., 1856. С. 165–166.

³ Меркулов И. В., Мекурова М. Д. Экспедиция российской эскадры в Константинополь в 1776–1779 гг. // Гангут. 2012. № 67.

⁴ Петров А. Н. Вторая Турецкая война в царствование императрицы Екатерины II. Т. 1. СПб., 1880. С. 60.

⁵ Там же. С. 61.

⁶ Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. М., 1951. С. 65.

⁷ Материалы для истории русского флота. СПб., 1895. Ч. 15. С. 252.

⁸ Метакса Е. Записки флота капитан-лейтенанта Егора Метаксы. Пг., 1915. С. 17–19.

⁹ О том, как выглядело это во время Русско-турецкой войны 1787–1791 гг. отлично демонстрируют следующие документы:

Из ответов пленных турок. 1788 г.

«...На корабли берут насильно людей, от чего и служащие на сем (взятом в плен. – А. Л.) судне скрывались» (Российский государственный архив Военно-морского флота, далее – РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 52. Л. 29–29 об.).

Из ответов пленных турок и греков. 1789 г.

«...12 апреля флот начал привязывать паруса. Имеет великий недостаток в матросах, а паче в греках, да и турки не охотно идут служить – как скоро флот возвратился из Черного моря, весь народ разъехался, остались только одни гребцы» (РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 52. Л. 13–13 об.).

Из ответов греков с судна, прибывшего в мае 1790 г. к Очакову:

«...Флот турецкий состоит в Канале при Буюк-дере... великий недостаток на флоте в людях, и для собирания оных выставлены были в Царьграде знамена, однако охотников мало было и больше насильно берут...» (РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 66. Л. 384–384 об.).

Из ответов пленных турок. 1791 г.:

«...Людей на флот всякого рода берут насильно и насильно ж набранных разных людей привозят на судах из Белого моря» (РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 52. Л. 60–61).

¹⁰ Милютин Д. А. История войны 1799 года между Россией и Францией в царствование императора Павла I. Т. 3. Изд. 2. СПб., 1857. С. 598.

¹¹ Шапиро А. Л. Адмирал Д. Н. Ушаков. М., 1958. С. 230.

¹² Деваль Ш. Два года в Константинополе и Морее (1825–1826), или исторические очерки Махмуда, янычар, новых войск, Ибрагима-паша, Солимана-Бея и проч.: Соч. К. Д. СПб., 1828. С. 144–146.

¹³ Броневский В. Б. Наваринская битва // Военный журнал. 1829. № 4. С. 13–14.

¹⁴ Морские силы турок // Вестник Европы. Ч. 160. 1828. № 9. С. 57–62.

¹⁵ Появление турецкого флота на Черном море в 1829 г. // Морской сборник. Т. 4. 1850. С. 306–308, 313–314, 321.

¹⁶ Зайончковский А. М. Восточная война, 1853–1856: В 2 т. Т. 1. СПб., 2002. С. 916.

¹⁷ Кириллов П. Синоп: победа и поражение. Ч. 1 // Флотомастер. 1999. № 1. С. 9.

¹⁸ Толстой П. А. Состояние народа турецкого в части характеристики турецкого флота (1703–1706 гг.) // Известия Таврической ученой археографической комиссии. 1914. № 51. С. 102–107.

¹⁹ Скаловский Р. С. Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова. С. 165–166.

Штенцель А. История войн на море: В 2 т. Т. 2. М., 2002. С. 383.

²⁰ Бой двух 16-пушечных русских «новоизобретенных» кораблей против трех линейных кораблей и шебеки турецкой эскадры. Подробности см.: Лебедев А. А. У истоков Черноморского флота России. Азовская флотилия Екатерины II в борьбе за Крым и в создании Черноморского флота (1768–1783 гг.). СПб., 2011. С. 294–299.

²¹ Там же. С. 297.

²² Королев В. Н. Босфорская война. М., 2007. С. 237. – До какого уровня уязвимости опускались турки, могут свидетельствовать два следующих эпизода: осмотр Джоном Поль Джонсом турецких кораблей в Днепровско-Бугском лимане в одну из ночей июня 1788 г., закончившийся написанием на одном из них фразы «Сжечь, Поль Джонс», и пребывание в течение всей ночи с 28 на 29 августа 1790 г. (после первого дня сражения у Тендры) среди турецкого флота русского фрегата «Св. Амвросий Медиоланский», который турки так и не обнаружили.

²³ Грибовский В. Ю. Российский Черноморский флот в морских сражениях Русско-турецкой войны 1787–1791 гг. // Бриз. 1995. № 6. С. 4.

²⁴ См., например, нашу работу: Лебедев А. А. Фрегаты против кораблей. Неизбежный и неоцененный эпизод Русско-турецкой войны 1787–1791 гг. СПб., 2011.