

Греческий флот в канун революции 1821 г. под защитой российского флага¹

С началом освободительного восстания в 1821 г. обнаружилось, что у греков есть не только значительные вооруженные силы на суше, но и боеспособные корабли, сумевшие вступить в единоборство с турецким флотом, одним из самых сильных тогда в Средиземном море. Как грекам удалось создать и сохранить до начала освободительной борьбы свой флот? Для ответа на этот вопрос следует обратиться к одной из важных и малоизвестных страниц в истории русско-греческих связей: использованию греческими судовладельцами российского флага для защиты своих кораблей.

Начало этой практики приходится на последние десятилетия XVIII в. По Кючук-Кайнарджийскому мирному договору 1774 г. российские корабли, торговые и военные, получили право свободного плавания по Черному морю. Для российской торговли открылся путь к средиземноморским странам. Одним из результатов этого стало появление кораблей под российским флагом в водах Архипелага. С 80-х гг. XVIII в. объем морской торговли между островами Архипелага и Северным Причерноморьем постоянно рос.

Этот регион, присоединенный к России в результате двух русско-турецких войн второй половины XVIII в., успешно развивался экономически. Сложившееся здесь производство сельскохозяйственных продуктов, главным образом пшеницы, нуждалось в выходе во внешние рынки. Торговые связи с Архипелагом открывали в этом отношении большие возможности. В 80-е гг. XVIII в. на Крит, Самос, Хиос и другие греческие острова приходили русские корабли, привозившие зерно, шерсть, другие сельскохозяйственные продукты, и нагружавшиеся фруктами, винами, коринкой.

Эти товары доставляли в Херсон, Николаев, Таганрог и в основанную в 1794 г. Одессу суда под русским и турецким флагом (проход иностранных кораблей, кроме австрийских, в Черное море до конца XVIII в. был запрещен). Число этих судов постоянно росло. В 1786 г. на Черном море плавало 80 судов под русским флагом; еще 80 судов под турецким флагом посетили порты Северного Причерноморья. В 1793–1797 гг. среднее число кораблей, ежегодно посещавших черноморские порты, дошло до 471, в т.ч. 164 корабля под русским флагом и 276 – под турецким. В первые годы XIX в. рост этот

¹ Доклад подготовлен при поддержке РГНФ (грант № 10-01-00630а/Г «Общие страницы военно-морской истории России и Греции в XVII-XIX вв.»)

продолжался. Так, в 1805 г., когда накануне новой русско-турецкой войны наблюдался наивысший подъем судоходства на Черном море, эти порты посетил 1251 корабль. В их числе было 412 турецких судна, что составляло 33 % от их общего числа, и 403 русских судна, соответственно, 32,2 %¹.

Однако русскими эти корабли можно считать весьма условно. Из-за недостатка собственных профессиональных кадров владельцы кораблей активно пользовались услугами греческих моряков. Как писал в одном из своих донесений генеральный консул России в Архипелаге И. Войнович, «капитаны и экипажи судов, приходящих [в Архипелаг] под нашим флагом, являются, большей частью, греками»².

На каких же основаниях греки получали право пользоваться российским флагом? Наиболее прямым путем было приобретение греками, переселявшимися в Россию в результате русско-турецких войн второй половины XVIII в., российского подданства. Это давало переселенцами право на приобретение патента на плавание их судов под российским флагом. Это «право флага» с 1783 г. давал Г.А.Потемкин, генерал-губернатор Новороссии, а с 1792 г. – Черноморское адмиралтейство.

Следует заметить, что при Екатерине II для приобретения греками «права флага» не были сколько-нибудь затруднительными. Согласно русским дипломатическим документам, некоторые греки, прибыв в Россию и приобретя российский паспорт, возвращались к себе на родину уже в качестве российских подданных и получали право поднять на своих кораблях российский флаг. Нередко греки, даже не побывав в России, получали в российском посольстве в Константинополе российский паспорт и соответствующий патент. Но при Павле I условия поднятия российского флага на торговых судах стали более строгими. По указу императора Адмиралтейской коллегии от 29 апреля (10 мая) 1797 г. основными условиями получения права пользования российским флагом стали поселение претендента в России и хранение его капитала внутри страны.

В результате проведения в жизнь этих новых правил права некоторых греков на использование российского флага были аннулированы. По этому поводу греки Г.Бенардаки, С.Кундури и И.Мелиса обратились из Константинополя с прошением к Александру I «за себя и за своих сотоварищей». Они сообщили, что во время войны 1787–1791 гг. они вооружили на свои средства около 60 судов, за что были произведены в различные военные чины, а после войны им было предоставлено право плавать на своих судах под российским флагом. «Будучи поощрены таковою милостью, составлявшею единственный способ к своему пропитанию, учредили они в разных местах на черноморских берегах заведения и наслаждались дарованными льготами». Просители ходатайствовали о восстановлении их права пользования российским флагом. Но в

прошении им было отказано, так как они жили в Константинополе, что противоречило новым правилам предоставления «права флага», декретированным Павлом I³.

Более того, правила предоставления права пользования российским флагом торговым кораблям при Александре I еще более ужесточились. Новые правила были изложены в указании Александра I херсонскому военному губернатору герцогу А.Ришелье от 3 (15) апреля 1806 г. Теперь оговаривалось, что претендент на соответствующий патент должен был выстроить в одном из городов Новороссии дом стоимостью не менее 3 тыс. рублей. В случае же его нежелания стать домовладельцем он должен был внести указанную сумму в городскую казну. Требовалось также, чтобы шкипер и не менее половины матросов судна, получившего право поднять российский флаг, были подданными России. Срок действия патента ограничивался: для «большой навигации»^{*} – три года, для «малого мореплавания»^{**} – два года⁴.

Более жесткий подход к предоставлению иностранцам, в т.ч. и грекам, права использования российского флага, объяснялся не только фискальными соображениями. Общеизвестно, что Россия являлась главной защитницей и покровительницей греков. Принципиально эта политика не изменилась и в первые годы XIX в. Но Россия вела в это время ожесточенную борьбу с наполеоновской Францией. Одной из важных арен этой борьбы была Османская империя. В 1798 г. впервые в истории был заключен союз между двумя империями, продленный в 1805 г. Между тем французская дипломатия перешла в активное наступление с целью добиться преобладающего влияния в султанском государстве. Россия, естественно, стремилась сохранить мирные и даже дружественные отношения с Османской империей, поэтому в Петербурге старались сглаживать острые углы во взаимоотношениях между двумя государствами. Одним из таких острых вопросов, вызывавших раздражение Порты, было предоставление Россией права использования греческой райей^{***} российского флага.

Тем временем начавшийся в конце XVIII в. быстрый рост греческого судоходства, центром которого стали т.н. «мореходные острова» Идра, Спеце и Псара, продолжился и в первые годы XIX в. У греческих судовладельцев возникают тесные экономические связи с русскими портами Северного Причерноморья, чему способствовало образование в этих портах греческих колоний, по преимуществу торговых. Греческие судовладельцы и капитаны Эгейских островов начинают активно участвовать в экспорте русского зерна, на которое в период наполеоновских войн все больший спрос предъявляет Южная Европа. Аномальные условия для морской торговли, сложившиеся в Средиземноморье в

^{*} То есть для плавания без каких-либо ограничений в расстоянии.

^{**} Плавание не далее Дарданелл.

^{***} Райя в XVIII в. – христианские подданные Порты.

результате континентальной блокады и английской контрблокады, создают предпосылки для рискованных, но и весьма прибыльных торговых рейсов. Воспользовавшись сложившейся политической конъюнктурой, греческие судовладельцы получали большие прибыли.

Но греческое судоходство развивалось отнюдь не в тепличных условиях. Материальные и людские ресурсы Эгейских островов Порты рассматривала как свое достояние. Помимо налогов, эгейские судовладельцы были обязаны во время войн, которые вела Османская империя, отправлять суда вместе с командами (за свой счет) в распоряжение капитан-паши*, под властью которого находился Архипелаг. Например, в 1788 г., во время русско-турецкой войны, 80 кораблей Идры были мобилизованы для использования на Черном море. Имели место и случаи прямого грабежа имущества островитян. Так, в 1798 г. корсары вассальных африканских государств Османской империи захватили 16 кораблей из Архипелага, присвоили их деньги вырученные за проданное зерно, и обратили 900 человек их экипажа в рабов. Этот разбой был совершен при попустительстве Порты⁵, и факт этот не был случайностью.

В начале XIX в. над вновь возникшей отраслью греческой экономики – судоходством – нависла серьезная угроза. Дело было не только в общих условиях османского господства, не обеспечивавшего безопасности для личности предпринимателя и для его имущества. Порты тогда с тревогой обнаружила, что у греков появилась мощная морская сила, которая могла быть использована не только для торговых перевозок.

Главным средством защиты своих кораблей судовладельцы Архипелага считали поднятие на них флага России – единственной единоверной с греками великой державы. Особым покровительством России со времен Архипелагской экспедиции 1770–1774 гг. пользовались острова Архипелага, чтоб было зафиксировано в статье 17 Кючук-Кайнарджийского договора. Поэтому архипелагские судовладельцы рассчитывали, что именно Россия предоставит им «право флага». Но, как мы видели, условия предоставления иностранным судам права использования российского флага становились все более жесткими.

Тем не менее, греки старались сохранить российский флаг над своими кораблями. Как сообщал в мае 1804 г. М.Я.Минчаки, российский консул в Морее, в это время примерно 40 парусов, принадлежащих жителям Идры и Спеце, находились под покровительством России, т.е., очевидно, плавали под русским флагом⁶. Тогда оставалось два года до начала новой русско-турецкой войны, сделавшей использование российского флага подданными Порты невозможным. По некоторым сведениям, еще за год до начала

* Капитан-паша – главнокомандующий турецким флотом.

этой войны Порты произвела строгое расследование относительно лиц, пользующихся покровительством России, и лишила их права пользования российским флагом⁷.

Однако очередная победа России в войне с турками и огромный рост ее престижа в результате разгрома наполеоновского нашествия еще более усилили тягу греков к единоверной с ними державе. Как говорилось в упомянутой ниже записке «О райе», «восстановление мира между Россией и Портой в 1812 г. побудило греков снова добиваться права пользоваться покровительством России, причем это и без того сильное у них стремление чрезвычайно усилилось в результате непрерывного расширения торговли на Черном море»⁸.

Можно утверждать, что именно в шестилетний период после Бухарестского мира произошел переход большей части греческого флота под российский флаг. Дело в том, что как раз в этот период греческая община Одессы, сыгравшая основную роль в этой операции, приобрела большую экономическую силу. Подробности происшедшего стали известны благодаря публикации записки от 21 марта (2 апреля) 1819 г. заведующего коммерческой канцелярией посольства в Константинополе М.Я.Минчаки, приложенной к депеше посланника Г.А.Строганова от 15 (27) апреля 1819 г.⁹ Эта записка появилась в результате новой попытки Порты лишить греческих судовладельцев права пользования российским флагом.

Очередной демарш в этом направлении османское руководство предприняло в начале 1819 г. Как сообщал посланник в Константинополе Г.А.Строганов в своей депеше от 2 (14) января 1819 г., соответствующее заявления сделал реис-эфенди* Джаниб-эфенди первому драгоману российской миссии Ф.Франкини. Турецкий сановник сформулировал это заявление в резкой и даже угрожающей форме: «Все обитатели Архипелага стали русскими, у нас нет больше райя. Лица, являющиеся райя, еду в Россию, через несколько месяцев возвращаются с паспортами и с тех пор рассматриваются как подданные императорского двора... Передайте г-ну посланнику, что все это следует пресечь, в противном случае правительство будет вынужденно принять надлежащие меры».

В связи с этим заявлением посланник считал, что Россия, несмотря на давление турок, ни в коем случае не должна оставлять греков без своего покровительства: «греки уже привыкли к этому покровительству, видя в нем свое единственное утешение и единственную надежду». Г.А.Строганов придерживался также мнения, что не только Турция, но и Англия стремилась лишить греков надежд на покровительство России: она «смотрит на эти настроения с самой настоящей завистью; ее постоянные инсинуации еще

* Реис-эфенди – министр иностранных дел.

более подстрекают недовольство турок в этом отношении». Посланник просил указаний министерства по вопросу об использовании греками российского флага¹⁰.

Указания эти последовали в депеше министра иностранных дел К.В.Нессельроде Г.А.Строганову от 16 (28) февраля 1819 г., к которой была приложена копия представленной министром императору записки «О рае». Здесь кратко излагалась история использования судами христианских подданных Порты российского флага и предписывалось подумать о мерах для возвращения этих судов «в их первоначальное естественное состояние». Предложения посольства по этому предмету и содержала записка М.Я.Минчаки.

По данным автора записки, в этот период в Черном и Средиземном морях под российским флагом плавало около тысячи судов. Но лишь очень небольшая часть из них действительно принадлежала русским купцам, добрая же половина принадлежала грекам Архипелага, подданным Порты. О причинах, побуждавших греческих судовладельцев добиваться российского флага, в записке говорилось: «Льготы и привилегии, которыми пользуется императорский флаг во владениях Порты, несомненно, является главной причиной, побуждающей добиваться его иностранными мореходами. Помимо этого сильного и естественного мотива, греков Архипелага побуждают нетерпеливо стремиться под сень этого флага их врожденная привязанность к России и стремление найти защиту от притеснений, которым подвергают их турки».

Переход греческих судов Архипелага под российский флаг произошел в результате их фиктивных продаж российским подданным. Покупатель за определенную мзду «ссужал свою фамилию», давая владельцу судна право поднять над ним российский флаг. При этом продавший судно судовладелец оставался его законным собственником, так как номинальный собственник снабжал его доверенностью на право командования судном и полного им распоряжения, в т.ч. в случае необходимости и его продаже. Такие сделки по купле-продаже совершались в Одессе, а также в канцеляриях некоторых иностранных посольств в Константинополе. В них участвовали жившие в Константинополе греческие купцы, являвшиеся российскими подданными. По словам российского дипломата, фиктивность этих сделок была очевидна, так как кто-то из этих купцов, который был не в состоянии иметь даже одно собственное судно, становился владельцем 40 или 50 судов.

Как отмечал в своей записке М.Я.Минчаки, использование греками – подданными султана российского флага вызывало большое недовольство Порты, так как она «не может относиться безразлично к тому, что на ее глазах почти весь греческий флот проходит, то в одну, то в другую сторону, под русским флагом». Несмотря на очевидный фиктивный характер операций по купле-продаже греческих судов, российское посольство в Константинополе не считало возможным лишать их права пользования российским

флагом, так как в таком случае, по словам М.Я.Минчаки, «был бы нанесен ущерб престижу императорского двора и благотворному влиянию, которым он пользуется у всех христиан Леванта, если бы подобная мера или другой возможный шаг могли бы создать впечатление уменьшения или исчезновения этого отличного флота, особенно флота идриотов и специотов, хотя и для нас он по существу и является мнимым». И меры, которые посольство в Константинополе предложило во исполнение указаний из Петербурга, в основном сводились к предотвращению в дальнейшем практики приобретения греческими судовладельцами «права флага» посредством фиктивной продажи своих судов российским подданным.

Получив депешу Г.А.Строганова от 15 (27) апреля 1819 г., в Петербурге одобрили предложенные посольством меры по ограничению использования греками – подданными Порты российского флага, но сочли их недостаточными. К.В.Нессельроде писал по этому поводу посланнику 2 (14) июля 1819 г.: «Меры, предложенные в-првом, получили одобрение императора, но его величество желает, чтобы приводя все это в исполнение, в-прво никогда не теряло из виду суда, в действительности райи, чье противозаконное пребывание под нашим флагом может повлечь за собой самые серьезные неудобства»¹¹.

Настоятельные требования Александра I о лишении судов Эгейских островов права пользования российским флагом вытекали не только из взятого им после 1815 г. курса на нормализацию и улучшение русско-турецких отношений. Самодержец, в соответствии с декретированными принципами Священного союза, стремился показать Европе миролюбивый характер своей политики в отношении Османской империи.

Однако Г.А.Строганов, решительный сторонник покровительства «восточным единоверцам», сохранявший относительную самостоятельность в своих действиях, не предпринял каких-либо мер с целью лишения российского флага греческих кораблей. Более того, он предпринял акцию, которая способствовала сохранению греческого флота в руках греков. Об этой тайной акции сообщают только греческие источники.

По сведениям известного греческого историка Д.Коккиноса, М.Я.Минчаки, заведующий коммерческой канцелярией посольства в Константинополе, пригласил капитанов греческих судов, находившихся в Босфоре, и по поручению посланника, «всегда бдительного» в отношении греческих интересов, объявил им, что Порты намеревается послать в Идру, Спеце и Псару драгомана капитан-паши с коварными обещаниями об освобождении их жителей от всех налогов и признании их полного равенства с турками, на условии, что они поднимут на своих кораблях турецкий флаг вместо российского.

Как пишет историк, это предупреждение спасло островитян. Действительно, весной 1820 г. на Идру прибыл турецкий военный корабль с драгоманом капитан-паши на

борту. Встретившись с главами общины острова, он зачитал им «золотой фирман»* с соблазнительными предложениями в обмен на поднятие турецкого флага. Главы общины заявили драгоману, что они признательны султану за его чувства и обещанные льготы, но не в состоянии отблагодарить за них, «так как корабли принадлежат русским купцам и собственникам и что им в этих кораблях принадлежит лишь ничтожная доля». Такой же ответ драгоману дали и Псара, и Спеце. В результате, заключает Д.Коккинос, «к весне 1821 г. весь греческий флот оказался готовым и объединенным»¹².

О том, что греческий флот в Черном и Средиземном морях плавал тогда под российским флагом, свидетельствуют и современники. Так, согласно записке от 5 ноября 1820 г. французского консула в Смирне (Измир) А.Маршеско, «ее [России. – Г.А.] флаг покрывает в этих водах очень мало ее собственных судов, но эффективно защищает всех греков, которые просят его поддержки, и не упускает никакого случая водрузить свои цвета на кораблях этой нации, старающейся воспользоваться огромными привилегиями, предоставленными Портой могущественному соседу, чью дружбу столь трудно поддерживать»¹³. Эти слова французского дипломата были написаны за четыре месяца до начала греческой революции 1821 г., в которой греческий флот, оставшийся в руках греков, сыграл огромную роль.

¹ Станиславская А.М. Русско-английские отношения и проблемы Средиземноморья (1798–1807). М., 1962. С. 29–30, 32, 37.

² Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Ф. Сношения России с Турцией. Оп. 89/8. 1782. Д. 1002. Л. 53.

³ АВПРИ. Ф. СПб., Главный архив. II–3. 1802. Д. 4. Л. 7–11.

⁴ Государственный архив Российской Федерации. Ф. 1165. Оп. 2. Д. 197. Л. 4–6.

⁵ См.: Арш Г.Л. Этеристское движение. М., 1970. С. 60–61.

⁶ АВПРИ. Ф. СПб., Главный архив. I–9. 1801–1816. Д. 1. Л. 108.

⁷ Внешняя политика России XIX и начала XX века (ВНР). М., 1976. Сер. II. Т. II (X). С. 686. Записка К.В.Нессельроде «О райе».

⁸ Там же. С. 628–629.

⁹ См.: Арш Г.Л. Материалы к истории русско-греческих связей начала XIX в. // Балканские исследования. М., 1982. Вып. 8: Балканские народы и европейские правительства в XVIII–XX в.

¹⁰ ВНР. Сер. II. Т. II (X). С. 628–629.

¹¹ АВПРИ. Ф. Канцелярия. Оп. 468. 1819. Д. 2329. Л. 16.

¹² Κόκκινου Δ. Η Ελληνική Επανάσταση. Αθήνα, 1956. Τ. 1. Σ. 67–68.

¹³ Σβορώνος Ν. Η ελληνική οικονομία και κοινωνία // Νεοελληνικός Διαφωτισμός. Αφιέρωμα στον Κ.Θ. Δημαρά. Αθήνα, 1980. Σ. 390.

* Фирман – султанский указ.