

© 2023 г. Д.С. ТКАЧЕНКО

«МЫ ПРИБЫЛИ НА ЭТОТ БЕРЕГ ОТКРЫТО И НЕ МАСКИРУЯСЬ...»: ДЕЛО ШХУНЫ «ВИКСЕН». По материалам следствия и британской периодической печати конца 1830-х годов

Ткаченко Дмитрий Сергеевич — профессор кафедры истории России Гуманитарного института Северо-Кавказского федерального университета (Ставрополь, Россия).

E-mail: tkdmsg@rambler.ru

Scopus Author ID: 57222155056

Аннотация. Статья посвящена разбору деталей задержания на северо-восточном побережье Черного моря английской шхуны «Виксен» (Vixen) в ноябре 1836 г. Несмотря на то что анализ российско-британского дипломатического конфликта, вспыхнувшего вокруг этого инцидента, проведен в отечественной и зарубежной историографии, исследователями не использовались оригинальные следственные материалы, а также официальные заявления виновников конфликта в англоязычной прессе конца 1830-х годов.

Помимо уточнения фактической составляющей задержания шхуны «Виксен», реконструкция которого произведена в статье путем сверки сведений оригинальных следственных материалов с современной картой участка черноморского побережья между Геленджикской и Новороссийской бухтами, целью работы стало изучение условий реализации российской блокады Черноморского побережья Кавказа в конце 1830-х годов. Избранный автором подход позволил скорректировать ряд политических тезисов XIX в., превращенных в политико-идеологические штампы как британской, так и российской стороной.

Источниковой базой послужили материалы Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ), а также публикации британских, американских и австралийских газет. Дополнительными источниками стали мемуары хозяина груза шхуны — Джеймса Беля и воспоминания капитана, задержавшего шхуну «Виксен», Н.П. Вульфа.

Автор соглашается с утверждением, что инцидент являлся заранее спланированной провокацией, однако оспаривает бытующее мнение о нахождении на судне груза оружия и пороха, на чем настаивала российская сторона. Прорыв судном блокады являлся явной разведкой боем, которая позволила англичанам увидеть не только техническое отставание судов эскадры Абхазской экспедиции контр-адмирала Эйсмонта от современных требований, но и излишнюю бюрократизацию системы управления российского Черноморского флота. Это в дальнейшем позволило британской дипломатии получить дополнительные аргументы в оспаривании условий Адрианопольского мирного договора.

Ключевые слова: шхуна «Виксен», Восточный вопрос, Россия, Великобритания, морская блокада, Черкессия, Джеймс Бель, следственные материалы, пресса, международные конфликты, международные отношения, дипломатические переговоры, Черноморский флот.

D.S. Tkachenko

“We Arrived Openly and Without any Disguise on this Coast...”: The Schooner “Vixen” Case in the Investigation Papers and British Press of the Late 1830s*Dmitry Tkachenko, Humanities Institute, North Caucasus Federal University (Stavropol, Russia).**E-mail: tkdmsg@rambler.ru**Scopus Author ID: 57222155056*

Abstract. In this article, the author examines the details of the detention of the British schooner “Vixen” on the north-east coast of the Black Sea in November 1836. Although the analysis of the Russian-British diplomatic controversy surrounding the incident has been undertaken in Russian historiography, it has not made use of original investigative material or official accounts of the perpetrators in the English-language press of the late 1830s. The use of historical computer reconstructions can significantly clarify both the “Vixen” Inquiry materials and correct the conclusions of some contemporary researchers who have addressed the political background of the incident. It also allowed the author to check the credibility of the investigative material collected between 1836 and 1837 as part of the original “Vixen” files. It also clarifies the political conclusions drawn by both Russian imperial authorities and British politicians, and corrects some of the assumptions of contemporary historians focused on examining the political repercussions of the case. The author also examines the conditions of the Russian blockade of the Black Sea coast of the Caucasus at the end of the 1830s. This is consistent with the aim of the study, namely to recreate a complete picture of the capture of the schooner “Vixen”. The latter was beyond the scope of previous studies. The study is based on materials from the Russian Navy State Archives (RGA VMF), as well as publications in British, American, and Australian newspapers. The author used the memoirs of the owner of the “Vixen”, James Stanislaus Bell, and the captain of the Russian ship, N.P. Volf, as additional primary source material. The study corroborates the conclusions that the “Vixen” incident was a premeditated provocation, but disputes the popular perception that the ship was actually carrying a cargo of weapons and gunpowder, as insisted on by the Russian side. The breach of the blockade by “Vixen” was a clear reconnaissance operation, which allowed the British to observe not only the technical inferiority of Russian ships in terms of modern requirements, but also the excessive bureaucratisation of the entire Russian Black Sea Fleet’s management system. This gave British diplomacy, which had contested the terms of the Treaty of Adrianople, additional arguments for its diplomatic efforts.

Keywords: “Vixen”, Eastern Question, Russia, UK, naval blockade, Circassia, James Bell, investigative material, press, international conflicts, international relations, diplomatic negotiations, Black Sea Fleet.

27 ноября 1836 г.¹ в 9 часов пополудни в Севастопольский порт вошел корабль под английским флагом, управлявшийся английской командой под присмотром русской охраны. На требование командующего портом разъяснить происходящее, начальник охраны отапортовал, что «шхуна сия нагружена солью, взята бригом “Аякс” в Суджук-Кальской бухте во время стояния там оной на якоре». Сам же военный корабль, сопровождавший нарушителя в Севастополь, потерялся, так как «отстал в море за противным ветром»².

Данный эпизод, зафиксированный делопроизводством морского министерства, положил официальное начало «Делу шхуны “Виксен”», переросшему в крупный международный скандал. Споры российской и британской сторон тянулись несколько лет, а их отголоски слышны были даже в заокеанских колониях³. Дебаты британского парламента

¹ Все даты в статье даны по старому стилю, если не указано иное.

² Российский государственный архив Военно-морского флота (далее – РГА ВМФ). Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 1–2.

³ The Sydney Morning Herald. 26.III.1838. P. 2.

по делу печатала англоязычная пресса⁴, которая также публиковала официальные заявления участников инцидента и отдельные аналитические материалы. Владелец груза Дж. Бель, описав для газет детали задержания шхуны, полностью обошел этот вопрос в обширных мемуарах, посвятив их повторному визиту на берега так называемой «Свободной Черкессии»⁵.

Вместе с тем оригинальное «Дело о задержании “Виксен”» в настоящее время хранится в РГА ВМФ. В нем собраны материалы, полученные по горячим следам: изъятые британские и турецкие документы шхуны, объяснительные записки шкипера судна Томаса Чайлдса и купца Джеймса Бея, рапорты капитана русского брига «Аякс» — Николая Павловича Вульфа, листы первичных допросов команды и материалы работы следственной комиссии, а также обширная переписка командования Черноморского флота с морским министерством в Петербурге⁶. Из них имперские власти опубликовали только рапорт командующего Кавказским корпусом барона Г.В. Розена военному министру, сообщавший о факте задержания шхуны и начале следственных мероприятий⁷. Даже известный кубанский краевед Е.Д. Фелицын, проведя в 1890 г. специальное исследование о действиях российских крейсеров у Кавказского побережья Черного моря в 1830—1840-х годах, ничего из материалов по «делу “Виксен”» не поместил в свою подборку документов⁸. Отдельные документы дела были выборочно введены в научный оборот только в середине 1950-х годов⁹, но публиковались с купюрами, а целый пласт источников того же дела, не вписывающихся в официальную концепцию, был обойден вниманием.

Помимо этого, существует рассказ П. Вульфа, сына капитана Н.П. Вульфа, о задержании английской шхуны, составленный по воспоминаниям его отца к 50-летию инцидента¹⁰. В отечественной историографии «дело “Виксен”» являлось предметом исследований, которые, опуская детали задержания шхуны, делали акцент на политической составляющей и последствиях инцидента в контексте как последующей антироссийской деятельности Бея среди черкесов¹¹, так и обострения международных отношений между Британией и Российской империей по вопросу о так называемой «Свободной Черкессии»¹². При этом информация, характеризующая повседневную жизнь моряков российских судов, слабые стороны морской блокады и технические трудности ее реализации, обычно опускается, а детали исторического события трактуются вольно. Так, О.Р. Айрапетов, посвятив «делу “Виксен”» целую главу своего фундаментального исследования внешней политики Российской империи времен Николая I, о самом задержании нарушителя говорит вскользь. К тому же он допускает фактическую ошибку, приписывая задержку выхода брига «Аякс» из Геленджика начавшемуся шторму¹³.

⁴ Hansard's Parliamentary Debates. 3-rd series. Vol. 37. London, 1837. P. 621—656.

⁵ Бель Дж. Дневник пребывания в Черкессии в течение 1837—1839 годов. Т. 1—2. Нальчик, 2007.

⁶ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210.

⁷ Акты, собранные Кавказской археографической комиссией / под ред. А.П. Берге. Т. VIII. Тифлис, 1881. С. 359.

⁸ Фелицын Е.Д. Действия русских крейсеров у Кавказских берегов Черного моря в 1830—40 годах // Кубанские ведомости. 1890. № 1, 2, 4, 5, 7—9.

⁹ Лазарев М.П. Документы. Т. II. М., 1955. С. 261—263, 265—267, 270.

¹⁰ Вульф П. Английская шхуна Wixen — военный приз, взятый бригам «Аякс» у берегов Кавказа в 1836 году // Морской сборник. 1886. Т. ССХII. № 4. С. 91—106.

¹¹ Дегоев В.В. Кавказ и великие державы. 1829—1864 гг. Политика, война, дипломатия. М., 2009. С. 70—102.

¹² Англо-русский инцидент со шхуной «Виксен» (1836—1837 гг.) // Красный архив. 1940. № 5 (102). С. 189—195; Bondarevsky G.L. The Great Game. A Russian Perspective. Hastings, 2002. P. 31—32; Сергеев Е.Ю. Большая игра, 1856—1907: мифы и реалии российско-британских отношений в Центральной и Восточной Азии. М., 2010. С. 53; Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи. 1801—1914. Т. 2. Внешняя политика императора Николая I. 1825—1855. М., 2017. С. 239—256.

¹³ Айрапетов О.Р. Указ. соч. С. 249.

Ошибок и тенденциозных суждений не избежала и английская историография проблемы¹⁴. Так, П. Хопкирк, рассматривавший инцидент с «Виксен» в контексте противостояния двух политических течений Британии — «русофилов» и «русофобов», — не уделяет внимания описанию фактической стороны захвата шхуны, считая, что англичанам сразу же после ареста удалось передать сведения о произошедшем английской прессе¹⁵.

Целью данной статьи стало введение в научный оборот комплекса материалов дела для того, чтобы показать детали известного инцидента, не удостоенные вниманием авторов или сознательно скрываемые современниками.

Согласно объяснительной записке шкипера английского судна Чайлдса, он, погрузив в Константинополе груз соли, принадлежавший торговцу Дж. Белю, и дождавшись в Самсоне турецкого лодмана, в начале ноября 1836 г. отплыл по направлению к Суджук-Кальской бухте с сильным попутным юго-западным (SW) ветром¹⁶. В отечественной историографии бытует мнение, что Суджук-Кале был изначально сознательно выбран британским консулом в Стамбуле Д. Уркартон и политиком Ф.К. Понсонби как идеальное место для провокации¹⁷, хотя капитан судна объяснял английской прессе, что из трех пунктов возможного прибытия к кавказским берегам именно это место было выбрано из-за направления ветра¹⁸. Наложение маршрута шхуны на современную карту Черного моря показывает, что капитан избрал для своего путешествия прямой маршрут при наиболее благоприятном для него направлении ветра. Через три дня пути (27 ноября по нов. стилю) шхуна достигла бухты.

Однако сделала она это не через нейтральные воды, а двигаясь с тем же юго-западным ветром вдоль кавказских берегов. Мы можем только догадываться, сознательно ли был изменен маршрут, снесло ли корабль южнее течениями или неточные карты первой половины XIX в., искажая очертания моря, не давали возможность рассчитать точку прибытия. «Виксен» достигла кавказского побережья в пункте гораздо южнее Геленджика. В официальном заявлении для английской прессы Бель уточнил, что судно дошло до места «недалеко от залива под названием Джук (Djook) или Родос (Rodos)», современная Джубга. Найдя бухту неудобной для якорной стоянки, шхуна переместилась северней — в залив Пшад (Pechat), в устье реки Пшада в районе современного поселка Архипо-Осиповка, но, приблизившись к берегу, также «нашла непрактичным оставаться здесь на якоре из-за сильного ветра, дувшего с моря»¹⁹. Корабль, по словам Беля, был вынужден повернуть на северо-восток и идти вдоль берега с боковым ветром слева (галфвинд²⁰).

Геленджик еще со времен управления Кавказом И.Ф. Паскевича являлся главной морской базой России в регионе, в которой должна была постоянно располагаться эскадра судов, «устроенных со всеми удобствами для берегового плавания и могущих погрузить на себя от 40 до 100 человек... могущих действовать повсюду на пространстве от Анапы до Редут-Кале»²¹. В 1836 г. в нем располагался отряд Абхазской экспедиции судов российского Черноморского флота под общим руководством контр-адмирала С.А. Эйсмонта. В отряд, как отмечает П. Вульф, входили фрегат «Анна», бриги «Аякс», «Полукс» и «Нарцисс», а также люгер «Глубокий» и тендер «Скорый». Зона крейсирования русских судов простиралась от Геленджика до Сухума, между которыми они должны были постоянно

¹⁴ Cleason J.H. The Genesis of Russophobia in Great Britain. London, 1950. P. 192–204; King Ch. The Black Sea. A History. Oxford, 2004. P. 177; Hopkirk P. The Great Game: On Secret Service in High Asia. London, 2006. P. 151–155.

¹⁵ Hopkirk P. Op. cit. P. 151.

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 5–5 об.

¹⁷ Дегоев В.В. Кавказ и великие державы... С. 72.

¹⁸ The Morning Chronicle. 28.I.1837. P. 2.

¹⁹ The Times. 7.II.1837. P. 2.

²⁰ Курс, при котором угол между направлением ветра и направлением движения судна составляет около 90°.

²¹ РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 370. Л. 2–2об.

патрулировать «в виду берегов, часто по несколько недель не имея с ним сообщения». Суда Абхазской экспедиции были далеко не лучшими кораблями российского флота, и недовольство как ими, так и погодными условиями в зимние месяцы часто выражалось «теми черноморцами, которым эту службу пришлось испытать самим»²².

О том, что в Геленджике находился русский отряд, англичане были хорошо осведомлены. Они пишут об этом в официальном заявлении, отмечая, что присутствие русских судов в бухте делало маловероятной встречу с «туземцами, населяющими побережье», и корабль взял курс на Суджук-Кале. Шкипер также не мог не знать, что, проходя «при дневном свете на расстоянии в три-четыре мили и видя несколько военных кораблей в Геленджикской бухте»²³, «Виксен» будет в свою очередь замечена. Англичане не знали только, что одним из русских кораблей в бухте был флагманский фрегат самого контр-адмирала Эйсмонта. «12 числа сего ноября в 5 часов пополудни при свежем SW ветре, — пишет командующий Абхазским отрядом, — прошла в виду Геленджика по направлению к Суджук-Кальской бухте шхуна, флага которой по пасмурности видно не было. Посему я в то же время предписал командиру брига “Аякс”, капитан-лейтенанту Вульф, сняться немедленно с якоря и следовать за той шхуной и, догнав или застигнув где на якорю, привести на здешний рейд для подробного на основании инструкции исследования»²⁴.

Пройдя с боковым ветром вдоль участка побережья, отделяющего Геленджикскую бухту от Суджук-Кальской, шхуна, совершив морской маневр, легла на попутный юго-западный ветер, который вынес ее в глубину бухты в район современного Новороссийска. Здесь судно и бросило якорь.

Как отмечают англичане в официальном заявлении, они, как только бросили якорь, «в пятницу утром высадились на берег, чтобы установить контакты с туземцами для обмена груза соли на продукты их земли, а когда днем соглашение было достигнуто, вернулись на борт, где всю субботу были изолированы сильным южным ветром»²⁵.

Преследующему шхуну российскому 20-пушечному бригу «Аякс», которому было предписано «вступить под паруса и следовать за неизвестной шхуной, употребить всю возможность догнать ее и привести на Геленджикский рейд, в случае малейшего с ее стороны сопротивления употребить силу оружия»²⁶, чтобы выполнить приказ, следовало повторить маневр «Виксен», но для этого сначала надо было оказаться в открытом море. Выход из Геленджикской бухты узкий, для прохождения его при юго-западном ветре следовало сперва совершить морской маневр внутри неширокой бухты. Мы можем только гадать, что не позволило русскому капитану это сделать: низкая компетенция, слабая подготовка команды или техническое состояние брига. Н.П. Вульф даже не пытался ничего предпринимать, предпочитая ожидать перемены ветра. О «противном SW ветре», задержавшем на сутки выполнение приказа, говорит и Н.П. Вульф в рапорте²⁷, и его сын в своей заметке²⁸, и сам командующий эскадрой²⁹. На следующий день в 9 часов утра ветер переменялся на северо-северо-восточный (NNO), что позволило «Аяксу» отчалить от берега и выйти из Геленджика с прямым попутным ветром.

Однако дуящий от берега ветер не давал выполнить поставленную задачу. Пройти отрезок пути от Геленджикской до устья Суджук-Кальской бухты с боковым ветром, дуящим справа, «Аякс» еще мог, а вот при попытке войти в глубь бухты он попадал в «мертвую зону» — северо-северо-восточный ветер, дующий с берега, являлся для корабля встречным. Корабль, судя по всему, был просто технически не способен на подобный маневр.

²² Вульф П. Указ. соч. С. 93.

²³ The Times. 7.II.1837. P. 2.

²⁴ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 8.

²⁵ The Times. 7.II.1837. P. 2.

²⁶ Вульф П. Указ. соч. С. 93.

²⁷ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15.

²⁸ Вульф П. Указ. соч. С. 94.

²⁹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 8 об.

В сложившихся условиях капитан «Аякса» сделал все, что мог: он протянул корабль в открытое море за Суджук-Кальскую бухту, совершил маневр и, идя в левый бейдевинд³⁰, вернулся обратно. Траектория движения вынесла судно к самому входу в Суджук-Кальскую бухту, на южном берегу которого находилось строящееся русское Добское укрепление³¹. В виду него бриг был вынужден бросить якорь, ожидая очередной перемены ветра. Команда «Аякса» видела стоящую глубже в бухте шхуну «Виксен», фиксировала передвижения на ее борту, но корабль не мог, идя против ветра, приблизиться к нарушителю. «За противную погоду, в Суджукскую бухту войти было невозможно, — пишет в своем рапорте Вульф, — но 14 ноября в 8 часов пополудни при сильном с моря ветре, миновав мыс и укрепление Добское, в Суджукской бухте на удобном грунте я бросил якорь, по невозможности приблизиться к берегу в конце бухты. Здесь в продолжении дня выдержал сильный шторм и, осмотревшись, заметил в самом конце Суджукской бухты стоявшее на якорях двухмачтовое судно»³². Англичане в свою очередь также заметили, что «на входе в залив бросил якорь русский военный бриг», но в течение всего воскресного дня были заняты «краткой экспедицией на берегу»³³ и не предпринимали попытки покинуть стоянку.

Вместе с ожидаемой переменой ветра пришло волнение на море, которое улеглось только к середине следующего дня. 14 ноября «в час пополудни, — продолжает Вульф, — снявшись с якоря при ветре с берега, лавировкой приближаясь к судну, я нашел, что здесь была шхуна с поднятым английским флагом. Пушечным выстрелом я потребовал для опроса шкипера шхуны, который на гребном боте приблизился к борту»³⁴. Англичане также отмечают, что бриг, встав на якорь недалеко от «Виксен», под угрозой пушек потребовал на свой борт шкипера Чайлдса с судовым журналом и другими документами, а затем и хозяина груза — Беля³⁵.

Так закончилась погоня за шхуной, в ходе которой бригу понадобилось два дня, чтобы пройти отрезок пути длиной около 30 км. Нарушителя теперь следовало доставить в Геленджик, но английский шкипер наотрез отказывался выполнять требования, ссылаясь на статьи международного права.

Утром 15 ноября под угрозой пушек «Аякса» и имея на борту в заложниках Беля, Вульф заставил английскую шхуну сняться с якоря. Суда последовали в Геленджик, на рейд которого сам «Аякс» вернулся с большим трудом. «Пройдя на траверс Геленджикского рейда, я приказал шхуне идти при помощи гребного судна в бухту, а сам за неимением оного не мог долго времени войти на рейд»³⁶, — завершает Вульф свой рапорт. Это обстоятельство не укрылось и от англичан, которые в своем официальном заявлении отмечают, что захваченная «Виксен» зашла в Геленджик в понедельник вечером, а захвативший ее «Аякс» смог это сделать только через день — в среду³⁷.

Детали приведенной истории показывают явно провокационные цели английской экспедиции к кавказским берегам. Организаторы не могли не знать, что база российского флота располагается в Геленджике, в виду которого сознательно прошел их корабль. Они не могли не догадываться о целях морских маневров, с помощью которых «Аякс» в течение дня приближался к «Виксен». Они не искали возможности уклониться от встречи с русским судном, ведь ничего не мешало Чайлдсу — опытному шкиперу, располагавшему отличным маневренным и быстроходным кораблем, при виде русского крейсера в противоположном конце Суджук-Кальской бухты просто сняться с якоря и уйти в нейтральные

³⁰ Курс, при котором угол между направлением ветра и направлением движения судна составляет менее 90°.

³¹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15. Об этом же говорит и Вульф. С. 94.

³² РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15.

³³ The Times. 7.II.1837. P. 2.

³⁴ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15 об.

³⁵ The Times. 7.II.1837. P. 2.

³⁶ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15 об.

³⁷ The Times. 7.II.1837. P. 2.

воды с идеальным для него попутным северо-северо-восточным ветром. Судя по карте, это можно было сделать с большим шансом на успех, даже без морских маневров. Попасть в плен к русским, видимо, и была политическая задача, поставленная перед экспедицией Беля. На это же намекает и П. Вульф, подметивший, что в отличие от шкипера «Виксен» Бель «тотчас же изъявил согласие идти в Геленджик»³⁸.

Прибыв на базу русского флота, Бель вместо объяснений инцидента сделал политическое заявление командующему эскадрой. «Мы прибыли на этот берег открыто и не маскируясь во время плавания, предпринятого по всем правилам морских законов, с уважением общих правил торговли и правил регистрации судов. Исходя из сего, Vixen of London находилась под защитой юридических норм, бросая якорь в Суджук-Кальской бухте в то воскресное утро, когда капитан “Аякса” Вульф, действуя, как мы позднее поняли по приказам Вашего Превосходительства, приблизился к нам и объявил нам о нарушении блокады побережья, установленной Императором России, приказал сняться с якоря и следовать за ним в Геленджик, а в доказательство серьезности своих намерений выкатил на палубу пушки и навел их на “Виксен”»³⁹, — писал Бель. Текст этого документа англичане позднее дословно воспроизвели в официальном заявлении для британской прессы⁴⁰.

Арест подданных иностранного государства и их политическое заявление поставило командующего эскадрой в сложное положение. Контр-адмирал Эйсмонт, как показывають делопроизводственные документы, создал временную комиссию по расследованию инцидента, которая затребовала от капитана Вульфа рапорт об обстоятельствах задержания судна, взяла объяснительные записки у Чайлдса и Беля, а также, допросив англичан порознь, составила обстоятельный протокол их ответов⁴¹.

Когда комиссия завершила работу, Бель еще больше накалил ситуацию, объявив капитану «Аякса» «желание видеть пилота турку, нанятого им до Суджука, для того, чтобы уплатить ему оставшиеся деньги». Комиссия потребовала снять показания и с лоцмана, но выяснила, что его нет на корабле, так как «при приближении брига “Аякс” к шхуне “Виксен” он оставлен на берегу в Суджук»⁴². В свете открывшегося обстоятельства, комиссии пришлось доследовать инцидент, так как имело место грубое нарушение основополагающей цели морской блокады побережья — предотвращения контактов адыгских племен с турецкими эмиссарами.

Одновременно Эйсмонт слал запросы вышестоящему начальству о дальнейших действиях и при первой же возможности дистанцировался от конфликта, переправив арестованное судно из Геленджика. «Шхуну приказываю не считать арестованной, — писал Эйсмонт, — а представить ей право иметь флаг своей нации, и на пути отсель в Севастополь должна она управляться шкипером Чайлдсом»⁴³. Командующий Абхазской экспедицией официально объявил англичанам, что они прибыли к черноморскому берегу «в нарушение блокады, установленной на пять лет и объявленной Европе российским императором, что в силу этого турецкие или иные суда, захваченные крейсерами при подобных обстоятельствах, должны восприниматься как законный приз, но в силу установившихся дружеских отношений между Великобританией и Россией он считает долгом переправить решение их дела своему высшему начальству в Севастополь»⁴⁴.

Конвоировать нарушителя должен был тот же «Аякс», на борту которого находились все документы арестованного судна, материалы предварительного следствия, а для гарантии лояльности английской команды — купец Бель. 22 ноября шхуна «Виксен» с конвоировавшим ее военным кораблем отправилась в Севастополь, но через четыре дня

³⁸ Вульф П. Указ. соч. С. 94.

³⁹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 37.

⁴⁰ The Times. 7.II.1837. P. 2.

⁴¹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 17–29.

⁴² Там же. Л. 30–30 об.

⁴³ Цит. по: Вульф П. Указ. соч. С. 96–97.

⁴⁴ The Times. 7.II.1837. P. 2.

пути, 26 ноября, «уже в виду крымских берегов» при свежем юго-западном боковом ветре «Аякс» потерял шхуну из вида.

Объяснения Вульфа по поводу случившегося сбивчивы. Его сын был уверен, что перед тем, как потерять в море «Виксен», отец увидел сигнал, что шхуна получила повреждения такелажа и вынуждена свернуть с маршрута. Бриг кинулся ее разыскивать вдоль крымского побережья, зашел в Феодосию и Керчь, откуда только через две недели, 10 декабря 1836 г., доплыл до Севастополя⁴⁵. В течение всего этого времени командование Черноморского флота разыскивало пропавший бриг, отправив для этих целей в Геленджик 12-пушечный тендер «Струя». Придя на российскую морскую базу у берегов Кавказа 10 декабря, в тот же день, когда «Аякс» добрался до Севастополя, командир корабля, лейтенант Васильев, тщетно пытался найти у командующего Абхазской экспедицией «бумаги английской шхуны для немедленного по оным заключения», о чем он рапортовал начальству⁴⁶.

История перехода «Виксен» из Геленджика в Севастополь — потеря конвоирующим своего подконвойного — показала техническое несовершенство кораблей Черноморского флота, причем находящийся на борту «Аякса» Бель мог собственными глазами видеть детали неразберихи.

Дальнейшее делопроизводство севастопольского начальства вскрыло неуклюжесть имперской бюрократической машины. Англичане писали коменданту, что после 12 дней пребывания в порту в ожидании продолжения следствия на борту судна закончился запас провизии, которой они не только питались сами, но и кормили русскую охрану, а купить что-то в городе они, находясь под арестом, не могли. Чтобы установить официальный статус «подследственных», комендант Севастополя слал запросы командованию Черноморским флотом в г. Николаев, а адмирал М.П. Лазарев, не беря на себя ответственность, пересылал бумаги начальнику Главного морского штаба в Петербург. Ни у кого из российских военных не вызывало сомнения, что захваченный в зоне морской блокады корабль «есть правильный наш приз»⁴⁷, но для придания этому выводу силы юридического решения потребовалась резолюция императора⁴⁸.

Пока тянулась переписка между Севастополем, Николаевом и Петербургом, англичане подогревали ситуацию, сообщая в письме командующему флотом адмиралу Лазареву, что из-за отсутствия в Севастополе английского консульства или частных английских купцов они вынуждены обращаться лично к нему для решения всех своих текущих проблем, в том числе пересылке писем родным с извещением о задержании русскими крейсерами⁴⁹. При этом приложенные частные письма на английском языке местное флотское начальство прочитать не могло из-за отсутствия переводчика. Тексты своих писем и ответы на них адмирала Лазарева англичане позднее опубликовали в Британской прессе⁵⁰.

Одновременно следствие выясняло, чем занимались англичане в Суджук-Кальской бухте в течение 36 часов, предшествовавших их аресту. По свидетельским показаниям экипажа, моряки вместе со шкипером высаживались на берег за водой, общались с местными жителями, которые встретили их весьма дружелюбно. В свою очередь капитан Н.П. Вульф свидетельствовал, что на момент ареста команда шхуны «выгружала неизвестно что на берег и с береговыми жителями имела сношение очень подозрительные»⁵¹, а Бель прибыл на борт «Аякса» со стороны берега. Своими контактами с «обитателями побережья с целью установить с ними торговлю» хвастали позднее и англичане⁵².

⁴⁵ Вульф П. Указ. соч. С. 97.

⁴⁶ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 2 об., 50.

⁴⁷ Там же. Л. 5 об., 7.

⁴⁸ Там же. Д. 361. Л. 1.

⁴⁹ Там же. Д. 210. Л. 5 об.

⁵⁰ The Times. 7.II.1837. P. 2.

⁵¹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15 об., 21.

⁵² The Morning Chronicle. 28.I.1837. P. 2.

Следуя официальной инструкции, российские власти первым делом принялись искать на шхуне контрабанду — оружие и порох, но смогли обнаружить только вооружение самого корабля: две чугунные пушки трехфунтового калибра, шесть ружей, четыре пистолета, четыре пики, четыре сабли, «пороху около 10 фунтов, хранящегося в бочонке», и около 20 ядер⁵³. Наличие этого вооружения на борту не скрывал и шкипер судна, но его было явно недостаточно для торговли.

По линии агентурных сведений из Константинополя Новороссийскому генерал-губернатору М.С. Воронцову было сообщено, что «на судне сем находится оружие для продажи черкесам, что оружие то спрятано снизу трюма и покрыто солью»⁵⁴. Эти сведения были переданы флотским командованием в Севастополь и тщательно проверены, однако, выгрузив из трюма более 100 т соли «в карантинный пакгауз», флотское командование на дне шхуны ничего не обнаружило⁵⁵. Описывая этот эпизод журналистам, Бель отметил, что «русские офицеры высказали явное разочарование, не найдя под грузом порох или оружие»⁵⁶.

Результаты расследования явно расходились не только с агентурными данными из Константинополя, но и со сведениями, получаемыми российским командованием через лазутчиков у горцев. Последние сообщали, что «в первых числах прошлого ноября на одном судне, приставшем в Суджукской бухте (вероятно, английской шхуне, взятой нашими крейсерами), доставлено значительное количество соли, медных турецких трехфунтовых орудий 4, шестифунтовых так же 4, ружей и шашек весьма много, пороху девять бочонков в каждом по 4 пуда. Все это оружие и порох прибывшем на сем судне турком Атербет-Гасаном передано горцам и отвезено в аул Биде»⁵⁷.

Достоверность этих данных проверить не удалось, однако косвенно на возможность поднять на борт «Виксен» дополнительный груз указывали тщательно произведенные расчеты грузоподъемности судна. Комиссия в Севастополе сделала вывод, что «кормовая часть шхуны “Виксен” найдена без всякого груза, пустой, что шхуна с погруженной солью имеет углубление ахтерштевня только 10½ футов, форштевня — 9 футов и, следовательно, не имела полного дифферента, почему полагать должно, что в кормовой части шхуны находился еще груз, который, вероятно, ими оставлен где-нибудь на берегу Абхазии или же выброшен в море»⁵⁸.

Вскоре российское командование получило дополнительную информацию по линии министерства иностранных дел: статью из английской газеты *Morning Chronicle*. Она содержала общие рассуждения о незаконности блокады кавказского побережья под предлогом недопущения на эту территорию чумы, о технической невозможности для отсталой страны осуществлять действенный контроль над этим участком береговой линии. Статья также вскользь сообщала, что в начале ноября шхуна «Виксен» вышла из Константинополя к черкесским берегам, груженная ружейным порохом «и предметами, запрещенными русским таможенным тарифом», с целью «провести эксперимент проверки прочности установой блокады»⁵⁹.

Статья была прочитана Белью, который заявил, что она «не может быть принята за официальную... ибо всем известно, что в Англии, Франции и Америке всякий печатать волен, что ему заблагорассудится, и поэтому статья эта не может служить к обличению их в ложных показаниях». Шкипер Чайлдс в свою очередь добавил, что статья написана «дельным человеком», но «объявление, что большая часть груза шхуны состоит из пороха,

⁵³ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 17.

⁵⁴ Там же. Л. 2 об.

⁵⁵ Там же. Л. 52.

⁵⁶ *The Morning Chronicle*. 3.III.1837. P. 2.

⁵⁷ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 61.

⁵⁸ Там же. Л. 52.

⁵⁹ *The Morning Chronicle*. 20.XII.1836. P. 2.

следует считать вопиющей ложью (glaring falsehood)»⁶⁰. Позднее в британской прессе Бель также отметил, что груза оружия на шхуне и не могло быть в силу ограничений, установленных турецкой стороной в Черном море. Не только все торговцы, но и русский консул хорошо знают, что «даже если бы на борту находились порох, оружие или пушки, то судно было бы полностью от них очищено в Константинополе... ведь в здешней торговле никакого вооружения нельзя загрузить без санкции турецкого правительства»⁶¹, писал он.

Следующей версией следствия стало обвинение англичан в передаче горцам с «Виксен» части вооружения самой шхуны. Тщательно изучив технические документы, российская сторона отметила, что из четырех пушек, которые было способно поднять на борт судно, «налицо только два орудия, других же двух не оказалось, и подозрение должно, не переданы ли они горцам, к чему было достаточно времени в продолжении лежания шхуны на якоре в Суджук-Кале». Доказать это обвинение не удалось: шкипер Чайлдс и команда упорно стояли на своем, заявляя, что иметь на борту полное вооружение в этой части света англичане не считали необходимым⁶². Английской прессе Бель добавил, что две двухфунтовые пушки служили на корабле исключительно для подачи сигналов⁶³. В целом, удобный для российской стороны тезис о наличии на шхуне контрабандного пороха и оружия, который из имперских политических документов перешел и в труды современных исследователей проблемы⁶⁴, доказать не удалось.

Основным обвинением, выдвинутым судну, стало нарушение установленной морской блокады черкесского берега, о которой, по мнению российской стороны, были извещены все иностранные государства, а их консулы в Константинополе снабжены текстами объявления на русском, английском, французском и итальянском языках⁶⁵.

Англичане в следственных показаниях единодушно утверждали, что действовали строго в соответствии с британскими морскими законами и не могли знать о блокаде, установленной императором России. «Сведений ни о какой береговой блокаде или каких-то иных ограничениях, которые бы препятствовали нашему плаванию, не было опубликовано в Governmental Gazette of Great Britain (британском официальном правительственном листке) ранее 1-го сентября — того последнего времени, когда заявитель сего, мистер Бель, покинул Лондон и ему стал недоступен этот единственный источник новых правительственных распоряжений, на коих он бы основывал свои действия как верноподданный, если бы таковые сокращения (condense) правил для Британских торговцев действовали для данного случая»⁶⁶, — отмечал в объяснительной записке Бель. Эту же версию англичане позднее изложили и в официальном заявлении британской прессе, добавив, что они не могут указать и на «законные основания для вмешательства в ход законного торгового мероприятия, которое они вели, пока сила не заставила его прервать»⁶⁷.

Российская сторона настаивала на том, что о морской блокаде шкипер и хозяин груза не могли не знать, а за их провокационными действиями стоят: консул в Константинополе Д. Уркварт и группа «русофобов» в британском правительстве. Британские официальные лица опровергали свою связь с экспедицией «Виксен», отмечали, что российские публикации в Official Gazette «являются массивной ложью и направлены на то, чтобы выставить в глазах всего мира британское правительство подстрекателем и сообщником попытки организовать поставку вооружения тем людям на черкесском берегу, которых они называют “восставшими подданными России”»⁶⁸.

⁶⁰ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 63.

⁶¹ The Morning Chronicle. 3.III.1837. P. 2.

⁶² РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 7–7 об., 24 об.

⁶³ The Morning Chronicle. 3.III.1837. P. 2.

⁶⁴ Дегоев В.В. Кавказ и великие державы... С. 70.

⁶⁵ РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 370. Л. 220.

⁶⁶ Там же. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 37.

⁶⁷ The Times. 7.II.1837. P. 2.

⁶⁸ The Morning Chronicle. 3.III.1837. P. 2.

К политической стороне инцидента, хорошо освещенной в историографии⁶⁹, можно добавить, что идея расследовать связи Беля с правительством Великобритании возникла у российской стороны еще в момент задержания судна. Так, капитан Вульф, докладывая о случившемся, отмечал, что ему «очень подозрительно, что хозяин, назвавшийся купцом, судя по его с короною и номером пуговицам, едва ли есть чиновник какой-либо службы английского королевства»⁷⁰. Бель в свою очередь в мемуарах отмечал, что он имел все основания «предположить, что экспедиция была предпринята по желанию министра иностранных дел нашего кабинета, чьи намерения были сообщены через посредство государственного секретаря секретарю дипломатической миссии в Константинополе г-ну Уркварту, поделившемуся о том со мной»⁷¹.

В конечном счете имперское правительство постановило конфисковать «Виксен» и весь ее груз, объявляя их «правильным призом». Шкипер Чайлдс и команда, выполнявшие указания владельцев судна, были отпущены на свободу. Бель, Чайлдс и команда судна, заявив напоследок российским властям протест «против всего, что охватывает случай незаконного ущемления прав британских подданных, которому мы подверглись, равно как и против ведущих к опасным последствиям директив», потребовали разрешить им «как можно скорее вернуться домой, дабы мы могли довести этот случай до сведения правительства Великобритании»⁷². Как сообщили позднее англичане, морская администрация передала их в распоряжение генерал-губернатора М.С. Воронцова, который снабдил экипаж средствами для поездки в Константинополь⁷³.

Скандал с «Виксен» широко освещался в европейской прессе. Первое известие о случившемся опубликовало официальное издание Министерства иностранных дел Российской империи *Journal de St. Petersburg*, издававшееся на французском языке. Оно сухо изложило фактическую сторону инцидента. Сведения из российской газеты в один день перепечатали английские *Morning Chronicle* и *Morning Post*, которые в дальнейшем следили за развитием событий.

Первоначально пресса достаточно объективно сообщала о факте задержания «Виксен» в Суджук-Кальской бухте и не высказывала резких политических суждений. «Наказание было немедленно наложено: контрабанда была налицо, как и нарушение санитарных норм»⁷⁴, — писала *Morning Chronicle*. *Morning Post* же упрекала своего конкурента в противоречивости подачи фактов, подчеркивая, что вместо ожидаемого груза пороха, о котором им было ранее объявлено, на шхуне нашли только соль⁷⁵.

Вскоре инцидент, по замечанию Ч. Кинга, предоставил «топливо для политических интриг в Лондоне»⁷⁶. Так, в начале 1837 г. оппозиционная газета *Standard* писала, что скандал вокруг «Виксен» может перерасти в столкновение России и Великобритании, а правительство вигов, допустив свободную деятельность «агентов царя» в Испании, Франции, Бельгии и Ирландии, просто не может «потребовать достойное удовлетворение оскорблению, нанесенному британскому флагу»⁷⁷.

Добравшийся до Константинополя Дж. Бель совместно с совладельцем «Виксен» А.Мортоном выступили с заявлением по поводу инцидента, его опубликовало центральное британское издание «Таймс»⁷⁸, после чего в феврале—марте 1837 г. британская пресса

⁶⁹ Дегоев В.В. Большая игра на Кавказе: история и современность. М., 2003. С. 117—155; Айрапетов О.Р. Указ. соч. С. 239—256; Cleason J.H. Op. cit. P. 164—204; Hopkirk P. Op. cit. P. 151—156.

⁷⁰ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 15 об.

⁷¹ Бель Дж. Указ. соч. С. 5.

⁷² РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 210. Л. 37 об.

⁷³ The Morning Chronicle. 20.XII.1836. P. 2.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ The Morning Post. 28.I.1837. P. 2.

⁷⁶ King Ch. Op. cit. P. 177.

⁷⁷ The Standard. 31.I.1837. P. 2.

⁷⁸ The Times. 7.II.1837. P. 2.

буквально взорвалась от негодования по поводу случившегося. Как считает английский исследователь Дж. Клеасон, письма Беля в «Таймс» послужили основой для нападок на Россию в палате общин в апреле 1837 г.⁷⁹ Скандал привлек к себе внимание и других изданий. О «Виксен» писали в региональных изданиях Эдинбурга, Лидса, Йорка, Питсбурга⁸⁰. Он докатился даже до американских штатов Пенсильвании, Теннесси, Флориды и Южной Каролины, а также австралийского Сиднея⁸¹. Колониальная пресса трактовала захват «Виксен» как ущемление Россией интересов не только Британии, но и всех других держав, заинтересованных в организации черноморской торговли. «Если “Виксен” была захвачена на основе русских таможенных и санитарных законов, то это означает нарушение пунктов Адрианопольского и Ункар-Искелесийского договоров о суверенности Черного моря — прав всего мира плавать в нем: Англии, Франции, Америки — всех нас. Вот, что служит точкой притяжения в инциденте»⁸², — писала американская газета из Пенсаколы.

Детали политического скандала вокруг обмена нотами российского и британского правительств, обсуждения инцидента с «Виксен» в британском парламенте и реакция на конфликт правительств других европейских государств достаточно известны и не раз становились предметом детального изучения исследователями, которые считают, что организаторы провокации надеялись на два вероятных исхода: в случае, если шхуне удастся незамеченной пробраться к берегу, будет доказан факт фактической неспособности России обеспечить морскую блокаду Западного Кавказа, а ее задержание могло спровоцировать военный конфликт с появлением британского военного флота в Черном море и вытеснением России с ее позиций в этом регионе⁸³. Обе эти цели не были достигнуты благодаря действиям кораблей Абхазской экспедиции, однако детали задержания шхуны давали англичанам богатую пищу для размышлений. Они наносили удар по престижу русского флота и имиджу блокады. Выходило, что прямо под носом у русских крейсеров английская шхуна, не прячась, не только проскочила через блокаду, но и шла напрямую, вдоль берега в виду русских наблюдателей в Геленджике, а затем стала на якорь вблизи строящегося у входа в Суджук-Кальскую бухту Добского укрепления.

Кроме того, англичане смогли своими глазами увидеть недостатки российской морской блокады: технически устаревший русский крейсер двое суток преодолевал 30 км, отделявших Геленджик от Суджук-Кале, а затем при конвоировании нарушителя в Севастополь потерялся в море. Не на высоте оказалось и морское командование как в штабе Абхазской экспедиции, так и в Севастополе, общение с которым показало англичанам, что в критической ситуации оно не может что-то оперативно предпринять без прямого указа сверху и долгой чиновничьей волокиты. К тому же англичан неплохо приняли на своем берегу черкесы, и команда прямо под носом у плывущего ее арестовывать крейсера смогла не только выгрузить часть груза, но еще и оставить на берегу своего турецкого лоцмана. Проведенная «разведка боем» открыла англичанам глаза на многое из того, что российское командование хотело скрыть за блокадой. В мемуарах Бель отмечал, что во время своего пребывания у российского командования он ежедневно собирал политические сведения, которые могли быть использованы в интересах его страны, а в апреле 1837 г., на следующий день после прибытия из России в Константинополь, он принял решение на турецком судне «вернуться в Черкессию, дабы там пополнить исследования, столь печально прерванные». Вместо соли он взял во вторую экспедицию в район Пшада

⁷⁹ Cleason J.H. Op. cit. P. 192.

⁸⁰ The Morning Post. 6. II.1837; Caledonian Mercury. 9.II.1837; The Leeds Mercury. 11.II.1837; The York Gazette. 21.III.1837; The Daily Pittsburgh Gazette. 30.III.1837.

⁸¹ National Benner and Nashville Whig. 27.III.1837; The Charleston Courier. 30.V.1837; The Sydney Morning Herald. 26.IV.1838.

⁸² Pensacola Gazette. 15.IV.1837. P. 2.

⁸³ Дегоев В.В. Кавказ и великие державы... С. 71; Айпанетов О.Р. Указ. соч. Т. 2. С. 249.

«немалый ассортимент подарков, таких как ружья, сабли и телескопы для вождей»⁸⁴, а также порох.

Между тем решение окончательной судьбы шхуны тянулось до осени 1837 г. На основании Высочайшего повеления «Виксен» была конфискована. Это решение мотивировалось тем, что «морское начальство имеет право взять в казну всякое из пленных судов и выдать деньги за корабли... по сделанной через особую комиссию оценке»⁸⁵.

В августе 1837 г. следственная комиссия, работавшая в Севастополе, определила стоимость шхуны в 59 943 руб. 62,5 коп., и в сентябре эта сумма была ассигнована из остаточных сумм Черноморского управления «для раздела между приобретателями приза». Выплата призовых денег команде должна была осуществляться поэтапно. Первая треть выдавалась через два месяца после извещения, а оставшиеся две трети через следующие два месяца⁸⁶. Капитан Вульф за поимку шхуны получил орден Св. Анны 2-й степени и 5 тыс. руб. призовых денег⁸⁷.

Сама же шхуна, которая, по словам российских моряков, была очень хорошо построена и могла поднимать груз от 120 до 130 т⁸⁸, под новым именем «Суджук-Кале» пополнила военные транспорты Черноморского флота. Судно сначала исполняло транспортные функции, но потом на него было поставлено 10 орудий, и оно продолжало службу в качестве военного корабля⁸⁹ и, не имея «на ходу соперников», долго служило Российскому черноморскому флоту.

Анализ документов следствия по «делу “Виксен”» показал явные несостыковки в обвинениях, выдвинутых англичанам российской стороной: ряд тезисов, которые позднее были использованы как политические аргументы в международном скандале, не имеют фактического подтверждения. Шхуна везла горцам соль, а не пушки, оружие и порох, причем выбор мирного груза был сделан хозяином судна скорее всего сознательно, с целью создать российской стороне максимальные затруднения при аргументации обвинения. На провокационный характер мероприятия указывают и маршрут, и детали задержания шхуны, и поведение хозяина груза и шкипера во время следствия. Однако детали следствия говорят и о существенных недостатках в организации российской стороной морской блокады «Черкесского берега», прежде всего о техническом несовершенстве судов, ее осуществлявших. Их возможностей было вполне достаточно для борьбы с черкесскими лодками и турецкими каботажными судами, но корабли Абхазской экспедиции оказались несостоятельными в конкуренции со шхуной современной европейской конструкции.

Библиография

Айрапетов О.Р. История внешней политики Российской империи. 1801–1914. Т. 2. Внешняя политика императора Николая I. 1825–1855. М., 2017.

Англо-русский инцидент со шхуной «Виксен» (1836–1837 гг.) // Красный архив. 1940. № 5 (102). С. 189–195.

Бель Дж. Дневник пребывания в Черкессии в течение 1837–1839 годов. Т. 1–2. Нальчик, 2007.

Вульф П. Английская шхуна *Wixen* – военный приз, взятый бригам «Аякс» у берегов Кавказа в 1836 году // Морской сборник. 1886. Т. ССХII. № 4. С. 91–106.

Дегоев В.В. Большая игра на Кавказе: история и современность. М., 2003.

Дегоев В.В. Кавказ и великие державы. 1829–1864 гг. Политика, война, дипломатия. М., 2009.

Лазарев М.П. Документы. Т. II. М., 1955.

Сергеев Е.Ю. Большая игра, 1856–1907: мифы и реалии российско-британских отношений в Центральной и Восточной Азии. М., 2010.

Скрицкий Н.В. Крымская Война. 1853–1856 годы. М., 2006.

⁸⁴ *Бель Дж.* Указ. соч. С. 5, 13.

⁸⁵ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 361. Л. 1 об.

⁸⁶ Там же. Л. 1–1 об.

⁸⁷ *Вульф П.* Указ. соч. С. 98.

⁸⁸ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 361. Л. 53.

⁸⁹ *Вульф П.* Указ. соч. С. 98.

- Bondarevsky G.L.* The Great Game. A Russian Perspective. Hastings, 2002.
Cleason J.H. The Genesis of Russophobia in Great Britain. London, 1950.
Hopkirk P. The Great Game: On Secret Service in High Asia. London, 2006.
King Ch. The Black Sea. A History. Oxford, 2004.

References

- Ajrapetov O.R.* Istorija vneshnej politiki Rossijskoj imperii. 1801–1914 [A History of the Russian Empire International Affairs] Vol. 2. Vneshnjaja politika imperatora Nikolaja I. 1825–1855 [The International Affairs of the Nicolaus I Epoch]. Moskva, 2017. (In Russ.)
- Anglo-russkij incident so shkhunoj “Viksen” [Anglo-Russian incident with the schooner “Vixen”] (1836–1837 gg.) // Krasnyj arhiv [Red Archive]. 1940. № 5 (102). S. 189–195. (In Russ.)
- Bel’ Dzh.* Dnevnik prebyvaniya v Cherkessii v techenie 1837–1839 godov [Diary of a stay in Circassia during 1837–1839]. T. 1, 2. Nal’chik, 2007. (In Russ.)
- Degoev V.V.* Bol’shaya igra na Kavkaze: istoriya i sovremennost’ [The Big Game in the Caucasus: History and Modernity]. Moskva, 2003. (In Russ.)
- Degoev V.V.* Kavkaz i velikie derzhavy. 1829–1864 gg. Politika, vojna, diplomatiya [The Caucasus and the Great Powers. 1829–1864. Politics, war, diplomacy]. Moskva, 2009. (In Russ.)
- Lazarev M.P.* Dokumenty. [Documents]. T. II. Moskva, 1955. (In Russ.)
- Sergeev E.Ju.* Bol’shaja igra, 1856–1907: mify i realii rossijsko-britanskih otnoshenij v Central’noj i Vostochnoj Azii [The Great Game of 1856–1907: Myths and Realities of Russo-British Relations in Central and East Asia]. Moskva, 2010. (In Russ.)
- Skrickij N.V.* Krymskaja Vojna. 1853–1856 gody [The Crimean War of 1853–1856]. Moskva, 2006. (In Russ.)
- Vul’f P.* Anglijskaya shkhuna *Wixen* – voennyj priz, vzyatyj brigom “Ayaks” u берегов Kavkaza v 1836 godu [The English schooner *Wixen* is a military prize taken by the brig *Ajax* off the coast of the Caucasus in 1836] // Morskoj sbornik [Marine Collection]. 1886. T. CCXII. № 4. S. 91–106. (In Russ.)
- Bondarevsky G.L.* The Great Game. A Russian Perspective. Hastings, 2002.
Cleason J.H. The Genesis of Russophobia in Great Britain. London, 1950.
Hopkirk P. The Great Game: On Secret Service in High Asia. London, 2006.
King Ch. The Black Sea. A History. Oxford, 2004.