

АКАДЕМИЯ НАУК СССР



СЕРИЯ «НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА»

Основана в 1959 году

РЕДКОЛЛЕГИЯ СЕРИИ

И ИСТОРИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ИНСТИТУТА ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ АН СССР

ПО РАЗРАБОТКЕ НАУЧНЫХ БИОГРАФИЙ ДЕЯТЕЛЕЙ

ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ:

*Л. Я. Бляхер, А. Т. Григорьян, В. И. Кузнецов, А. И. Купцов,
Б. В. Левшин, С. Р. Микулинский, Д. В. Ознобишин,
З. К. Соколовская (ученый секретарь), В. Н. Сокольский,
Ю. И. Соловьев, А. С. Федоров (зам. председателя),
И. А. Федосеев (зам. председателя),
Н. А. Фигуровский (зам. председателя),
А. П. Юшкевич, А. Л. Яншин (председатель),
М. Г. Ярошевский*

Ю. С. Крючков

**Самуил Карлович
ГРЕЙГ**

1735 — 1788

**Ответственный редактор
кандидат технических наук
вице-адмирал
Е. А. ШИТИКОВ**



**МОСКВА
«НАУКА»**

1988

ББК 30 г
К 85
УДК 929 Грейг

Рецензенты:

кандидат физико-математических наук Ю. А. БЕЛЫЙ,
кандидат исторических наук В. Д. ДОЦЕНКО,
А. КОМАРОВ,
доктор технических наук В. Э. МАГУЛА

Серия основана в 1959 году

Крючков Ю. С.

К 85 Самуил Карлович Грейг. 1735—1788.— М.: Наука, 1988.— 96 с., ил.— (Научно-биографическая литература).

ISBN 5-02-005975-7

Книга посвящена жизни и деятельности члена Петербургской Академии наук и Лондонского Королевского общества адмирала С. К. Грейга. Мореплаватель и флотоводец, участник многих морских сражений, герой Чесмы и Гогланда, он был известен также своей инженерной деятельностью в области кораблестроения, артиллерийского и судостроительного производства, совершенствования организации русского флота. С именем С. К. Грейга связано совершенствование конструкций отечественных кораблей, введение нового стандарта на линейные суда русского флота, строительство Александровского пушечного завода, Кронштадтских доков, введение новой сигнализации на флоте.

К $\frac{140200000-298}{054(02)-88}$ КБ—88—IV

ББК 30 г

ISBN 5-02-005975-7

© Издательство «Наука», 1988

От автора

Исторические заслуги судятся не по тому, чего не дали исторические деятели сравнительно с современными требованиями, а по тому, что они дали нового сравнительно со своими предшественниками.

*В. И. Ленин*¹

В 1985 г. исполнилось 250 лет со дня рождения Самуила Карловича Грейга, чья жизнь — прекрасный пример самоотверженного служения человека своему делу. И хотя Грейг родился в Шотландии, Россия стала его второй родиной, которой он отдал всего себя. Как справедливо отметил историк русского флота Е. И. Аренс, в русском флоте, начиная со времен Петра I, служило много преданных России иностранцев, но выше их всех поднялась как бы из бронзы отлитая фигура С. К. Грейга [5].

Приход Грейга в русский флот был естественным и закономерным. Как известно, начиная с Петра I, основавшего регулярный военный флот, на русскую службу приглашали иностранцев, чтобы восполнить недостаток квалифицированных офицерских кадров. Этот недостаток особенно ощущался в периоды бурного развития флота. Один из таких периодов совпал с приходом к власти Екатерины II и началом возрождения действий русского флота.

Грейг был известен в России и за рубежом как кораблестроитель, инженер и преобразователь русского военного флота. Но он был не менее знаменит как флотоводец, одержавший ряд морских побед и овладевший с моря несколькими крепостями и городами. Поэтому в книге подробно рассматривается не только инженерно-техническая и организаторская деятельность Грейга, но и его боевая биография — их невозможно разорвать, как невозможно разорвать развитие военной техники и политики. «Исходя из положений

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 2. С. 178.

К. Маркса, Ф. Энгельса, В. И. Ленина, — подчеркивают советские ученые, — историю военной техники необходимо рассматривать в тесной связи с политикой государств. Политика, военная техника связаны между собой как цель и средство» [52, с. 250]. Автор везде следует этому марксистско-ленинскому тезису.

В работе «Анти-Дюринг» Ф. Энгельс указывает: «Политическая сила на море, опирающаяся на современные линейные корабли, оказывается вовсе не „непосредственной“, а как раз наоборот — она *опосредствована* экономической силой, высоким развитием металлургии, возможностью распоряжаться искусными техниками и богатыми угольными копиями»². Это высказывание можно с полным правом отнести и к концу XVIII в., когда С. Грейг способствовал строительству в России новых металлургических заводов, снабжавших флот орудиями, боеприпасами, литьем и поковками, развитию гаваней, доков и укреплений Кронштадта, необходимых для базирования флота, постройки кораблей и защиты Петербурга, реорганизации хозяйственной деятельности Балтийского флота, перевооружению и усовершенствованию кораблей, введению новых типов судов, привлечению в Россию иностранных и воспитанию своих высококвалифицированных специалистов.

Как видим, С. Грейг заслужил благодарную память потомков, но, к сожалению, в советской литературе почти нет публикаций о его деятельности, вы не найдете также его портретов в Центральном военно-морском музее и его филиале — музее Чесменской победы. Больше «повезло» С. Грейгу за рубежом. Начиная с 1947 г. в Англии публикуются книги и статьи, в которых освещается биография С. К. Грейга. В них совершенно справедливо отмечается, что в России и СССР не вышло до сего дня ни одной книги о русском военно-морском деятеле С. Грейге. Это, вероятно, послужило для английских исследователей поводом для превеличения роли своих соотечественников в русской истории. Вот почему автор и посчитал своим долгом создать объективную биографию нашего знаменитого адмирала.

С. Грейг жил мало — всего 53 года! Но это время он сумел прожить так ярко и сделать так много, что

² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 20. С. 178.

в память о нем сразу же после смерти была выбита большая золотая медаль. Мы полагаем, что жизнь этого выдающегося моряка, инженера и человека достойна быть представленной советскому читателю, тем более что на русском языке о С. К. Грейге публиковались только краткие заметки в энциклопедических и справочных изданиях [32—37, 48, 124].

При работе над научно-биографическим очерком о С. Грейге автор использовал только факты, изложенные в воспоминаниях и письмах самого Грейга, печатных источниках и архивных материалах, статьях и книгах советских исследователей, а также в обширной русской и зарубежной литературе, список которой приведен в конце книги. В методологическом плане автор опирался на труды по военно-технической истории, а также на работы советских военных историков [53, 64, 96, 123]. Все даты в книге приводятся по старому стилю, исключая ранний период жизни Грейга (до перехода на русскую службу), в котором даты даны по существовавшему уже тогда в Англии новому летоисчислению.

Автор искренне признателен рецензентам — научному сотруднику НИИГВМФ А. А. Комарову и старшему преподавателю ВМА кандидату исторических наук В. Д. Доценко — за большой труд по рассмотрению рукописи, полезные замечания и советы, а также руководителю группы ИИЕТ вице-адмиралу Е. А. Шитикову, согласившемуся быть научным редактором книги. Автор сердечно благодарит сотрудников ЦГА ВМФ СССР, ЦГИА ЭССР, отделов рукописей и эстампов ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина, библиотек Николаевского кораблестроительного института, Тартуского государственного университета и АН ЭССР за присланные материалы и за предоставленную возможность работать с историческими книгами и документами. Автор выражает также свою признательность А. Ф. Пономарчуку и В. Е. Троянову за переводы с английского языка некоторых материалов.

Глава 1

Боевая молодость. Начало службы в русском флоте

Самуил Грейг родился 30 ноября 1735 г.¹ в королевском городке Инверкейтинг, Шотландия, в семье капитана торгового судна Чарлза Грейга и его супруги Джейн [126, с. 251]. Чарлз Грейг не был дворянином, а происходил из «древнего рода моряков и капитанов судов». И хотя в прекрасном издании портретов, выпущенном под эгидой великого князя Николая Михайловича [94, № 88], указано, что С. К. Грейг «происходил из старинного шотландского рода», нам представляется, что это «облагораживание» родословной Грейга связано с достигнутым им в России высоким общественным и государственным положением и с парадным характером самого издания. Этот «старинный шотландский род» был не дворянским, а, безусловно, родом «вольных моряков» и не более, хотя, согласно [37], предки Ч. Грейга в XIII в. владели поместьями.

Ранние годы Самуил провел в родном городке, где посещал приходскую школу. Затем семья Грейгов жила в столице Шотландии Эдинбурге и в городе Бен-Исланде. Детство закончилось быстро, и в 15 лет Самуил Грейг уже служит волонтером в английском флоте, «продолжая профессию своих многочисленных предков-моряков».

Дальнейшая жизнь Грейга — это типичная судьба моряков торгового флота, этих «пахарей моря», непрерывно бороздивших его просторы и подвергавшихся ежедневному риску. Чтобы прочувствовать эту жизнь, мы, рискуя, возможно, наскучить читателю, приведем все же подробные сведения из послужного списка Грейга [136], где скрупулезно записаны все

¹ Точная дата рождения С. К. Грейга в отечественной литературе не указывалась (только год). Во многих статьях и книгах, а также на портретах даже год рождения указан неверно [1, 32, 35 и др.].

пункты отхода и прихода судов и все события. Заметим, что этот документ с трудной грамматикой и каллиграфией второй половины XVIII в., изрядно поврежденный, удалось почти весь расшифровать, и мы впервые получаем возможность ознакомиться с ранней морской службой С. Грейга.

Итак, обратимся к послужному списку С. Грейга, сохраняя для колорита литературный стиль тех времен, но расставляя знаки препинания, отделяя предлоги и дополняя недостающие буквы, слова и цифры (в квадратных скобках): «В [1]750-м году вступил в английскую службу, определен на пакетбот, называемый „Надеждою“, и на боте [волонте]ром имел плавание из Англии до Лизбона², а из [Ли]збона до Генуа³ в Еветовен⁴, из Еветовена до Неаполя...» [136, л. 1 об.— 2]. Чтобы читателю были понятны дальнейшие «мотания» Грейга по морям и океанам, заметим, что пакетбот — это не что иное, как небольшой почтовый парусник, перевозивший письма и другие мелкие отправления в различные порты.

«...А в [1]751-м году от Неаполя до Венецианского залива в местечко Тране, от Тране в остров Сардиния в местечко Санкт-Петро, от Санкт-Петро в Гибралтар, от Гибралтара обратно в Лизбон, от Лизбона к Канарским островам в остров Тенериф, в порт Санта-Крус, от Санта-Круса до порта Адесса⁵, от порта Адесса обратно в Лизбон, от Лизбона в Англию.

В [1]752-м году из Англии на том же пакетботе „Надежда“ и нордовал⁶ к городу Бергин⁷, и оттуда обратно в Англию, а в том же году был в крейсерстве в Осдзей⁸ и около аглинских берегов Шетландии, на канале⁹.

В [1]753 отправились на том же пакетботе „Надежд[а]“ в Лизбон, а из Лизбона обратно в Англию, из [А]нглии отправились в Нордвегию; в том же году в ноябре м-це во время шторма при берегах Нордвегии при острове Фуген оной пакетбот попал в катастрофу, отчего и потоплен был, где же оный изловили и, под-

² Лиссабон.

³ Генуя.

⁴ Неизвестный порт, возможно Чивитавеккья.

⁵ Неизвестный порт, возможно, Кадис.

⁶ В смысле «шел в северном направлении».

⁷ Берген.

⁸ Остзее, Прибалтика.

⁹ Английский канал.

няв оной пакетбот и по починке его в [1]754 году в мае м-це отправились обратно в Англию» [136, л. 1 об.—2]. Здесь надо отметить, что, по-видимому, пакетбот затонул на небольшой глубине, был обнаружен и затем поднят.

«Во отом же году в должности штерммана¹⁰ отправился на купеческом судне в Лизбон, где по выгрузке назначен на оное судно к должности шкипера из Лизбона; определен на оном судне командиром, на котором оттуда зделал три рейса, заходя в Гибралтар и к берегам барбарийским¹¹ в местечки, называемые, Арзия, Арзу, Илерачь, и возвратился в Лизбон в [1]755 году» [136, л. 1 об.—2].

Отметим, что в 1754 г. Самуил Грейг назначается на первую ответственную должность — штурмана, а затем принимает в командование и первое судно. По-видимому, сдав по приходе в «Лизбон» соответствующий экзамен, он получил свой первый чин мичмана [136, л. 5об.].

«Из Лизбона к Но[р]двегу¹², в Бергин¹³, а от Бергина затем в Англию, а оттуда ко острову Сицила¹⁴ в Мазарина, Азенцилий в Венецианском залив[е], в город Анкона, а от города Анкона в местечко Фьема, в Круаций.

В [1]756-м году из Фьема в Месину, да оттуда в Гибралтар, а из Гибралтара в Кадикс, от Кадикса возвратился в Англию...».

Это было последнее мирное плавание молодого Самуила Грейга. За шесть лет непрерывных плаваний Грейг дослужился до должности командира торгового судна и чина мичмана. И хотя в английском флоте это был только унтер-офицерский чин, однако он был необходимой ступенькой к морскому офицерскому сословию. Но самым главным результатом его службы была хорошая морская практика. Самуил Грейг побывал более чем в 20 портах Европы и Северной Африки, «исчертил» несколько морей, пережил катастрофу, в общем, узнал труд моряка во всех его проявлениях. И хотя официально С. Грейг не закончил какого-либо морского училища, его многолетние плавания в бур-

¹⁰ Штурмана.

¹¹ Северная Африка.

¹² В Норвегию.

¹³ Берген.

¹⁴ Сицилия.

ных водах Атлантики, морей Северной и Южной Европы были самой лучшей морской школой. За шесть лет юноша обрел опыт и стал настоящим «морским волком».

Мирная жизнь моряка торгового флота была прервана наступившей войной, которая потом получила название Семилетней, поскольку длилась с 1756 по 1763 г. Тесно переплетенный клубок противоречий и столкновения интересов главных европейских стран привели к затяжной войне нескольких (почти десяти!) государств. Австрия, Франция, Россия, Испания, Саксония и Швеция с одной стороны и Пруссия, Великобритания и Португалия с другой стороны пытались за счет своих народов отнять друг у друга часть территории или колоний. Это была кровопролитная, но довольно странная война. Каждая воюющая сторона в основном преследовала свои интересы и при всяком удобном случае норовила «своевременно» выйти из войны, заключив сепаратный мир в ущерб союзникам или соседям. Англия практически не вела войны на континенте, ограничившись блокадой французского побережья и морскими сражениями. Но вместе с тем английские экспедиционные войска весьма настойчиво и успешно захватывали у французов и испанцев их колонии в Северной и Центральной Америке. Россия и Англия, находясь во враждующих коалициях, вместе с тем не воевали друг с другом.

Такова была общая картина этой войны, в которую окупился молодой моряк Самуил Грейг. Военная служба сулила ему более быстрое продвижение в чинах и должностях и более высокое материальное обеспечение. Чтобы в общих чертах представить себе боевой путь молодого моряка, продолжим цитирование его послужного списка, ценного как документ тем, что он был выверен и подписан самим С. Грейгом.

«По вооружении Англии против Франции вступил в аглицкую королевскую службу мичманом на военный фрегат [...] ¹⁵ и на сим фрегате был в крейсерстве около французских берегов и ловил разныя купеческие призовые суда» [136, л. 1 об.—2]. Таким образом, С. Грейг на английском фрегате, крейсируя у французских берегов, попросту говоря, участвовал в крей-

¹⁵ Слова разобрать не удалось; видимо, название судна.

серской морской войне, захватывая торговые суда стран, с которыми Англия была в состоянии войны. Затем эти «призы» продавались всем желающим, а вырученные деньги шли в значительной степени и команде судна, что служило хорошим поощрением к «ловле призов».

«В [1]757-м году находился на оном фрегате в крейсерстве около французских берегов в Бискайской бухте для взятия призов; в оном же году по объявление войны послан на бомбардирском судне, называемом „Фанрурен“, в эскадре, посланной против [кре]пости на острове, называемом Гори¹⁶, в миле при французском берегу, где по жестоком сражении около крепости на острове Гори взят был.

В [1]758-м году определен был командиром на взятое на оном острове неприятельское судно и, по получении призовых вещей, послан был в остров Сенегал¹⁷ в реку Сенегамбия¹⁸ для продажи оных вещей.

Повернувши судно и возвратясь обратно, служил на оном бомбардирском, где имел крейсерство [...] ¹⁹ около африканских берегов, и возвратился обратно в Англию, где определен был на 100-пушечный корабль, называемый „Руаль Джордж“, под флагом адмирала Гак²⁰ и находился на оном со флотом, состоящим в 23-х линейных кораблей против французского порта Брест.

А по выступлении французского флота, состоящего в 21-м корабле, в [1]759 году в ноябре м-це с которым флотом имели генеральное сражение с одержанием победы²¹.

Во оном сражении взят контр-адмиральский линейный корабль, 2 потоплены, 3, загнанные на берег, сожжены, 7 спаслись бегством в реку Виллен, а восемь кораблей в Рошель.

Во оном же году по сражении произведен был адмиралом Гаком в лейтенанты на корабль 50-пушечный

¹⁶ Небольшой остров у западного побережья Африки, архипелаг Зеленого Мыса.

¹⁷ Очевидно, имеется в виду Сенегамбия – территория Западной Африки между реками Сенегал и Гамбия.

¹⁸ По-видимому, река Гамбия, вдоль которой находилась английская колония Гамбия.

¹⁹ Слова не удалось разобрать.

²⁰ Хауке.

²¹ Киберонское сражение.

„Параплаттен“. И в оном году с корабля определен был командиром на катер „Диспач“, и поставлен при реке Виллене для наблюдения за вышеупомянутыми вошедшими в оную реку кораблями, и находился при оном месте для присмотра» [136, л. 1 об.— 2]. Заметим попутно, что С. Грейг был только назначен на должность лейтенанта, но не получил этого чина [136, л. 5 об.— 6].

«В [1]760 году мая м-ца, и от того возвращен в Англию, определен был на 74-пушечный корабль „Гандер“, который был послан в Средиземное море; в Средиземном в эскадру адмиралу Мадерс, где крейсерство имел с эскадрой против города Тулон до [1]760 году; декабря м-ца поворотился в Англию, а в начале [1]761 году определен был на военный фрегат „Алдебмарл“ и послан был со флотом под командой адмирала Лейгл против крепости на острове С. Елены, где находился при осаде и взятии оной крепости и острова, а по взятии оного острова был при разных французских берегах в крейсерстве и взятии многия французские призы.

В начале [1]762 году возвратился в Англию, где с нач[ала] февр[аля] м-ца был в Адмиралтействе, произведен в лейтенанты» [136, л. 1 об.— 3]. Согласно записи на другой странице, Грейг был произведен в лейтенанты 4 февраля 1762 г. [136, л. 5 об.— 6]. Итак, Самуил Грейг получил первый офицерский чин, ему было 27 лет.

«В оном же году по объявлению войны с гишпанцами находился на оном фрегате и послан в эскадре адмирала Лойон против ишпанской крепости Хаванна в острову Куба, где и был при осаде и взятии оной крепости в должности морского инженера, и по завладении оного острова во оной Хаванне [взято] 12 испанских военных кораблей, а где был и определен на один из них, корабль 64-пушечный, называемый „Конквестадор“, командиром и находился [1]762 и [1]763 годы в разные крейсерства в етех водах. А по заключению мира с Франциею и Испаниею и по возвращению ишпанцам города Хаванна в [1]764 году возвратился в Англию» [136, л. 2 об.—3].

На этом закончилась боевая биография Самуила Грейга в английском флоте. Нужно сказать, что эта его деятельность была столь же насыщена плаваниями и событиями, как и предшествовавшая ей мирная.

Итак, в начале 1764 г. Грейг возвратился в Анг-

лию. За плечами у него было крупное морское сражение у Бреста в бухте Киберон [3], блокада Тулона, осада и штурм с моря трех крепостей (Гори, Св. Елены и Гаваны) и многочисленные крейсерские операции. Но в связи с окончанием Семилетней войны молодой офицер, несмотря на свой боевой и морской опыт, мог остаться не у дел. А подходило время, когда даже по английским правилам пора было заводить семью. Однако военная карьера затормозилась и не сулила в связи с наступлением мира никаких серьезных продвижений и связанных с ними жизненных благ.

Самуил Грейг оказался перед выбором: или оставаться в военном флоте, или же снова вернуться в торговый. Но он понимал, что в мирное время для моряка-шотландца его карьера в английском военном флоте на том и закончится — так и «закиснет» он на первом офицерском чине. Тем более что он помнил свой путь в лейтенанты: его назначили на эту должность в 1759 г., но в чине не утвердили, несмотря на успешно сданный экзамен (только через три года, в 1762-м, он получил соответствующий чин). Даже английские исследователи вынуждены отметить, что «Грейг служил с отличием, но со скромным вознаграждением» [126, с. 252].

В это время русский посол в Англии граф С. Р. Воронцов²² вербовал английских офицеров на русскую службу. И Самуил Грейг, находившийся в Лондоне, решил поступить в русский императорский флот. Соответствующее обращение в английское Адмиралтейство послано, по-видимому, 1 марта 1764 г., поскольку такая дата дважды записана в его послужном списке [136, л. 1, 2 об.—3]. Но официальное зачисление состоялось несколько позже.

Ничего нет удивительного в том, что английский моряк нанялся на русскую службу: в ту пору «просвещенная императрица» Екатерина II устремляла свои взоры и на запад, и на юг, собираясь вести войны с недругами России, восстанавливала пришедший в упадок после смерти Петра I русский флот [54, 55, 105]. Для службы на кораблях нужны были опытные, грамотные и смелые офицеры, которых при

²² Впоследствии между Воронцовым и Грейгом установились дружеские отношения. Их переписка имеется в архиве Воронцова [7].

таком размахе предстоящих войн недоставало, поэтому по примеру Петра I она стала приглашать иностранцев.

К моменту захвата власти Екатериной II русский флот на Балтике был довольно значительным, но корабли стояли в портах и гнили; выходили в море редко, моряки бросали службу, пьянствовали, занимались огородами и собственным хозяйством, теряли морскую квалификацию; флот как стратегический вид вооруженных сил развалился. О состоянии русского флота в тот период, когда Грейг прибыл в Россию, можно судить по собственным впечатлениям Екатерины II, которая в 1765 г. участвовала в маневрах у Красной Горки: «У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков... все выставленное на смотр из рук вон плохо. Надобно сознаться, что корабли походили на флот, выходящий каждый год из Голландии для ловли сельдей, а не на военный» [18, с. 88]. Столь же нелестную оценку русскому флоту давали и иностранцы, например англичане [105, с. 183]. Правительство России, следуя заветам Петра I, стало энергично возрождать русский флот, поднимать его до технического и боевого уровня флотов главных морских стран. В помощь русским морякам и кораблестроителям было решено пригласить иностранных специалистов.

Итак, помощник командира корабля лейтенант Самуил Грейг, приняв приглашение перейти на русскую службу, обратился к королю Георгу III с прошением отпустить его в Россию и получил следующее решение:

«Канцелярия Адмиралтейства, 7 мая²³ 1764 г.

Сэр,

мне поручено лордами-комиссарами Адмиралтейства довести до Вашего сведения, что, сообразуясь с Вашим желанием, они имеют удовольствие дать Вам разрешение следовать во владения императрицы России.

И выполняя волю Его Величества, их светлости имеют также удовольствие дать Вам разрешение поступить на службу у этой императрицы и проявляют заботу о передаче Вам письменного удостоверения британского министра, в котором указывается, что выпла-

²³ 27 апреля по старому стилю, принятому в то время в России.

та Вам жалования по службе будет прекращена с момента Вашего поступления на русскую службу.

*Остаюсь Ваш покорный слуга
С. Стефанс*

Лейтенанту С. Грейгу, г. Лондон» [125, с. 143].

Заметим, что соответствующие разрешения были даны родственнику Грейга Вильяму Роксбургу и трем офицерам: Дугласу, Клилэнду и Гордону. Вскоре все они вместе уехали в Россию.

18 июня 1764 г. вышел указ Екатерины II о зачислении всех английских моряков в русский флот:

«Приняли мы в нашу морскую службу английского флота офицеров, которые все и природные англичане²⁴, с данного им на то от его великобританского величества точного позволения и всемилостивейше им пожаловали: контр-адмиралом Дугласа, капитаном 1 ранга Грейга, копитаном 2 ранга Роксбурга... повелевая нашей адмиралтейской коллегии:

1) Признать их и жалование производить им в настоящих чинах по договору, учиненному от нашего имени с ними там на месте: контр-адмиралу Дугласу с 20 марта сего года, в который день сложил он команду с корабля своего в английской службе, а прочим с 20 апреля, т. е. месяц спустя, когда они равномерное ж от мест своих получили увольнение.

2) Понеже для скорейшего познания обрядов нашей службы соизволили мы им в нынешнюю кампанию волонтерами на кораблях флота под командою адмирала Полянского, того ради и приказать их там привести в верности к присяге...» [66, с. 108—109].

На подлинном указе Екатерина собственноручно дописала: «Старшинством считать капитана Грейга с 20 марта, а Роксбурга и Гордона с 5 апреля 1764 года». В русском флоте С. Грейг был записан как «Самуил Грейг», хотя сам он подписывался в русских документах: «Самуель Грейк». С. Грейг прибыл в Россию, по видимому, в начале июня. Его приглашение на русскую службу не было чем-то экстраординарным. Среди иностранных моряков одновременно с ним служили: англичанин Белли — герой ушаковских кампаний на Средиземном море; шотландец Поль Джонс — герой

²⁴ Трое из них шотландцы.

морских сражений у степ Очакова, оспователь американского флота, объявленный впоследствии национальным героем США; герой Хиосского сражения датчанин А. И. Круз; мифический правитель маленького немецкого государства, «король без королевства», принц Нассау-Зиген; храбрые корсары грек Алексиано и далматинцы Войновичи; первый победитель турок на Черном море голландец Кинсберген; основатель Одессы, сподвижник Суворова, участник штурма Измаила испанец Рибас (Дерибас); храбрый француз Ломбард, отмеченный Суворовым в русско-турецкой войне; англичанин Мекензи — первый строитель Севастополя; грек Ламбро Качони, мальтиец Гильгельмо, англичане Эльфинстон и Тревенин и много других [5, 6, 11, 17, 18, 48, 50, 66, 69]. Большинство из них честно и добросовестно служили России и помогали ей в морских и ратных делах. Многие из них стали русскими подданными, и их потомки живут и сейчас среди нас. Но, по свидетельству современников и всех русских историков, наибольшие услуги России и ее флоту оказал С. К. Грейг.

Вот что пишет о Самуиле Грейге известный историк русского флота Ф. Веселаго: «По важности и разнообразию своих заслуг первое место между ними занимает... Самуил Карлович Грейг, имевший как отличный специалист и высокообразованный энергичный деятель первенствующее значение в нашем флоте и пользовавшийся вполне заслуженным доверием у всех. Ему, кроме славных побед над турками и шведами, русский флот обязан введением полезнейших усовершенствований в морском и боевом вооружении и управлении судов, в улучшении портовой и адмиралтейской деятельности и образовании многих превосходных офицеров. По отзыву его подчиненных офицеров и нижних чинов, „это был более отец, нежели начальник“» [17, с. 165]. Согласитесь, что заслужить такой отзыв в эпоху насилия и палочной дисциплины — это высшая похвала для офицера русского императорского флота. Но все это пришло со временем. А пока что вернемся к началу служебной деятельности Самуила Грейга.

В первый год службы в России С. К. Грейг, будучи волонтером, командовал кораблем «Св. Дмитрий Ростовский» (единственный стопушечный корабль русского флота). Однако как волонтер Грейг был не

полноправным командиром корабля, а как сейчас принято говорить, только дублером.

Уже в следующем году, командуя фрегатом «Св. Сергей», Грейг усовершенствовал парусное вооружение своего судна и, испытав его, предложил Адмиралтейств-коллегии для введения на всех русских судах. Рассмотрев предложенные изменения, Адмиралтейств-коллегия нашла их полезными и рекомендовала Самуилу Грейгу сделать свои усовершенствования на новом 66-пушечном корабле «Трех иерархов», подготовленном к спуску, и на который он был назначен командиром. Одновременно спускался второй аналогичный корабль — «Трех святителей»²⁵, где для сравнения парусное вооружение должно было оставаться «на прежних штатах».

В 1766—1768 г. Самуил Грейг командовал кораблями «Екатерина» и «Три иерарха», одновременно предлагая и вводя ряд усовершенствований в конструкцию и технологию постройки русских судов. Прекрасно зная технику парусных судов английского флота, бывшего тогда лучшим в мире, Грейг старался, чтобы русские суда не только сравнились с английскими, но и превосходили их.

Однако Адмиралтейств-коллегия не спешила вводить усовершенствования, предложенные С. Грейгом, на всех русских судах, хотя его старания не прошли незамеченными. Правда, одобрив советы С. Грейга, она рекомендовала капитанам выполнять их... на свой страх и риск (если не получится лучше, чем было, то все переделки — за счет капитана). Но кто же из капитанов мог на это согласиться? Поэтому корабли и фрегаты не реконструировались. Однако сам Грейг своей деятельностью стал лично известен Екатерине, которая не раз теребила Адмиралтейств-коллегию по поводу «внедрения» его предложений.

В 1768 г. в личной жизни Самуила Грейга произошло важное событие: он встретился в Санкт-Петербурге с Сейрой, дочерью Александра Кука — шотландца, владевшего канатным заводом и поставлявшего русскому флоту морские канаты. Сейра была двоюродной сестрой знаменитого английского мореплавателя Джеймса Кука, который в молодости одновременно с Грейгом

²⁵ Впоследствии эти названия для благозвучия приобрели написание «Три иерарха» и «Три святителя» (в литературе).



Сарра Грейг — супруга адмирала С. К. Грейга

служил в английском флоте и также участвовал в Семилетней войне. 21 августа 1768 г. [126] Самуил Грейг и Сейра Кук обвенчались в английской церкви в Петербурге²⁶. Если приведенные сведения верны, то Сейре было в то время 16, а Самуилу 33 года. После замужества Сейра Грейг стала именоваться в петербургском обществе Саррой.

В эти годы Россия, завершив с триумфом Семилетнюю войну (1756—1763 гг.), исподволь готовилась к

²⁶ Согласно [94, № 87], С. Грейг и С. Кук обвенчались около 1774 г. Но в 1774 г. С. Грейг находился с русским флотом в Архипелаге, куда он пришел из Кронштадта в 1773 г., и с ним на борту корабля «Исидор» уже была его жена Сарра [67, 126].

новым сражениям. Страны Западной Европы, в особенности Австрия и Франция, опасаясь дальнейшей экспансии России на запад и создания мощной коалиции из северных государств, стремились снова натравить на русскую империю ее могущественного южного соседа — Турцию, чтобы еще раз ослабить Россию в новой кровопролитной войне [50, 54, 105, 113]. Но и Екатерина II была не против новой войны с Турцией, поскольку, мечтая осуществить планы Петра I о выходе России к Черному морю, царица втайне жаждала присоединить полностью к своей короне все Северное Причерноморье. Поэтому в те же годы, когда Франция натравливала Османскую империю на Россию, в умах Екатерины и ее приближенных созрел дерзкий план разгрома Турции «подпаливанием» Турецкой империи «со всех четырех углов» (по выражению самой царицы).

Мотивом к войне с Турцией служил весьма благородный лозунг об освобождении братьев-христиан, живущих под османским игом. Но цели войны, конечно, были иными: утверждение России на берегах Черного и Азовского морей и открытие свободной морской торговли со странами Средиземного моря. Это стремление русского государства к его естественным границам на юге, где, по выражению К. Маркса, господствовали «кочевые татарские разбойники», было экономической и политической необходимостью: без эффективной морской торговли развивающаяся экономика России задыхалась.

Тайный совет, созданный Екатериной, 4 ноября 1768 г. разработал план ведения войны «со всех четырех углов»: через Днестр на Европейскую Турцию, через Украину — на Северное Причерноморье и Крым, из Восточной Украины — на Кубань и из Грузии — на Азиатскую Турцию. Совет также разработал по предложению графа Григория Орлова самое смелое морское предприятие из всех бывших до этого в истории России: отправить эскадру из Балтийского моря в Средиземное, чтобы действовать против Турции со стороны Архипелага. Кроме того, Алексей Орлов, находившийся на излечении с братом Федором в Италии, предложил поднять на Балканах и Архипелаге восстание против турок, которое он намеревался возглавить. Совет утвердил разработанный план и поручил командование всеми морскими и сухопутными силами в

районе Средиземноморья А. Г. Орлову, которому Екатерина II пожаловала «кейзер-флаг» и, следовательно, права генерал-адмирала.

Началась срочная подготовка Архипелагской экспедиции. Используя свои широкие международные связи, Екатерина II лично просила прислать ей морские карты и планы портов, описание берегов, лоции и т. п. В письме графу И. Г. Чернышеву, послу в Лондоне, она слезно молила: «Обещайте мне приискивать много желаемого литейщика чугунных пушек, за что, барин, тебе спасибо, а хотя бы он несколько дорог был, что же делать? Лучше бы он безошибочно лил пушки, нежели наши, кои льют сто, а годятся много что десять. Барин, барин! много мне пушек надобно: я Турецкую империю подпаливаю с четырех углов; не знаю, загорится ли и сгорит ли, но то видно, что со времени начатия их не было еще употреблено противу их тольких хлопот и забот» [105, с. 301]. 19 июня Екатерина II выслала графу Орлову в Ливорно наградные золотые и серебряные медали с ободряющими надписями: «Потщитесь — и низринется. Поборнику православия», которыми он должен был награждать за «тщание» в низвержении Османской империи [122, с. 181—184].

К середине июля флот был подготовлен. Первую эскадру, в которую входил и корабль С. Грейга «Три иерарха», возглавил 56-летний Григорий Андреевич Спиридов, незадолго до этого произведенный в адмиралы. В день выхода 18 июля 1769 г. Екатерина II прибыла на эскадру и лично благословила всех моряков, раздав щедрые предварительные награды. Как записано в историческом журнале корабля «Три святителя», императрица «по всевысочайшему своему благоволению на адмирала Спиридова изволила наложить орден Святого Александра Невского, капитанов Баржа и Грейга пожаловать бригадирскими чинами, а прочих штаб- и обер-офицеров изволила пожаловать к руке» [66, с. 439]. Помимо этого, Екатерина II надела на шею Спиридова «образ Иоанна-воина», благословляя его на подвиг против «неверных» в защиту христиан. Прибывший на корабль главный командир Кронштадта адмирал С. И. Мордвинов, награжденный за подготовку эскадры высшим орденом России (св. Андрея Первозванного) [12], привел Грейга и Баржа к присяге, и в тот же вечер эскадра вышла в море навстречу своему подвигу.

Архипелагские походы. Хиос и Чесма

Плавание было неудачным: постоянные аварии на судах, неопытность и болезни команд, частые задержки в промежуточных портах, неурядицы с поставками провианта и ремонтом судов — все это затягивало продвижение вперед эскадры адмирала Г. А. Спиридова и вышедшей через четыре месяца второй эскадры под командой контр-адмирала Д. Эльфинстона [17, 18, 57]. И действительно, эскадра Спиридова буквально «тащилась» вперед: от Кронштадта до Гуллы (Англия) она шла 60 дней. В эскадре, пришедшей в Англию, насчитывалось 700 человек больных, а со «слабыми» — более 800; свыше 40 человек умерли за это время. Еще более «тихоходной» была вторая эскадра — Эльфинстона: она шла из Кронштадта в Портсмут 64 дня [57, с. 32 неоф. отд.].

Всево только через месяц после выхода судов царича получила от Алексея Орлова сообщение о восстании греков в Морее, и поэтому требовала от адмирала Спиридова спешить и спешить: «И так мне не осталось кроме вам рекомендовать поспешить как возможно своим походом и преодолеть все препятствия, как вас от того предмета удалили. Впрочем, поручая вас всемогущему богу и надеясь на его всеильную помощь в справедливом нашем деле, остаюсь к вам доброжелательна» [66, с. 379].

Но бог «помогал» мало, приходилось надеяться на себя, на своих людей и на свой флот, а люди и корабли по-прежнему страдали: 4955 человек впервые встретились с суровыми условиями дальнего похода, многие не выдержали, болели и умирали. После ремонта судов в Англии Спиридов повел эскадру дальше, а Самуил Грейг был оставлен там со своим кораблем, чтобы забрать потом и привести оставленные на ремонт суда и больных людей. Только в конце декабря 1769 г. часть русской эскадры пришла в Порт-Магон. Из 15 больших и малых судов эскадры до Средиземного моря дошло только восемь. Граф Орлов, ожидавший увидеть могучую русскую эскадру, был потрясен ее малочисленностью и состоянием. В сочных красках, свойственных

языку Орлова, он докладывал императрице: «Признаться должно, что есть ли бы все службы были в таком порядке и незнании, как и эта морская, что беднейшее было наше отечество; но скажу и то, надеемся теперь уже крепко, что дурноты все уже миновали и все теперь пойдет» [66, с. 374].

Так закончилось первое дальнейшее плавание русских моряков из Кронштадта вокруг Европы в Средиземное море [8, 9, 57, 100, 106, 113]. Екатерина II была права, когда писала Спиридову, что на русскую эскадру вся Европа смотрит: этот поход был первым подвигом русских моряков на пути к Чесменской славе. Несмотря на болезни, трудности, худость судов, гибель в пути кораблей и людей, физический и моральный упадок, русские моряки все же смогли преодолеть все невзгоды и препятствия и прийти в Средиземное море «под стены» турецкой империи. Нужно, конечно, отдать должное морякам Спиридова — они были первыми!¹

Уже при первом посещении Алексеем Орловым корабля «Три иерарха» Самуил Грейг, по-видимому, произвел хорошее впечатление на «адмирала кейзер-флага», который сделал Грейга своим советником по морской части.

28 февраля русская эскадра появилась, наконец, у берегов Мореи², где греки уже подняли восстание против турок. Высадили десанты, которые овладели крепостями Наварин и Корон, городом Мизитрой и обложили приморскую крепость Модон, в осаде которой принял участие и Самуил Грейг. Операциями руководил А. Г. Орлов, поднявший свой кейзер-флаг на корабле «Три иерарха».

Для непосредственного руководства восстанием греков Екатерина II тайно послала в Морею генерал-майора князя Ю. В. Долгорукова, человека неробкого и энергичного. Однако действия русского десанта на суше оказались неудачными. У восставших греков было много энтузиазма, но мало стойкости: в бою при первом же нажиме турок они быстро разбежались, оставляя малочисленные отряды русских солдат и матросов на пол-

¹ Понимая это, Екатерина II велела в 1770 г. подготовить наградные медали за беспримерный поход со следующими надписями: «До Геркулесовых столпов», «Дошли туда, куда никто не доходил» и другими, но они не были отчеканены [122, с. 178–179].

² Средневековое название полуострова Пелопоннес.

ное истребление. В одном из таких сражений за крепость Модон, когда греки побежали, небольшой отряд русских сдерживал турок и отступил, потеряв почти весь свой личный состав; Юрий Долгоруков был тяжело ранен и с трудом спасся от плена.

Поражения десанта у Триполицы и Модона заставили Орлова отступить и даже покинуть Наварин. Пришлось на время также оставить и честолюбивые мечты о всеобщем восстании греков против турок с ним, Орловым, во главе. Алексей Григорьевич решил перенести свою неумную энергию и дерзость, которыми он компенсировал недостаток рассудительности, на морское поприще, тем более что он был «адмиралом кейзер-флага», т. е., по существу, командующим с неограниченными военными правами.

Видя неудачи на берегу и понимая бесполезность мелких десантов, С. Грейг записал в своем путевом журнале: «...единственное ручательство на успех состояло в том, чтобы, отправив больных и раненых, идти навстречу турецкому флоту и решиться на сражение в открытом море» [97, с. 787]. 1 марта 1770 г. царица произвела Самуила Грейга в чин контр-адмирала. Ему было в ту пору 35 лет. Осада Модона, Лемноса и Пароса, бомбардирование Негропонта, рейд в Орифанто, осада Метелино — далеко не полный перечень боевых дел, в которых участвовал Грейг [42]. Но главное — это его участие в Чесменском сражении, прелюдией к которому было сражение в Хиосском проливе.

О Хиосском и Чесменском сражениях написано множество статей и книг [5, 6, 14, 18, 21, 24, 41, 42, 50, 51, 58, 59, 69, 79, 82, 89, 100, 103, 105, 115, 116, 118, 119, 126 и др.], и, кажется, нам уже нечего добавить к известному. Но дело в том, что во многих статьях имеются противоречия, а в ряде работ, особенно вышедших после 1947 г., встречаются «досадные описки», искажающие историческую истину. Поэтому мы коротко расскажем об этих двух знаменательных событиях в жизни С. Грейга и в русской военно-морской истории, опираясь только на факты, засвидетельствованные в документах и воспоминаниях очевидцев и участников сражений [4, 45, 47, 69, 71, 82, 83, 109, 116].

Вот как это происходило.

Перешедший на русскую службу с чином контр-адмирала и приведший вторую эскадру в Средиземное

море англичанин Эльфинстон проявлял излишнюю самостоятельность, не подчиняясь и не признавая адмирала Спиридова. Храбрый, но не очень расчетливый, он атаковал своей слабой эскадрой объединенный турецкий флот у Наполи-ди-Романьи, вспугнув его. Турецкий флот, используя преимущество в ходе своих кораблей, вскоре скрылся за горизонтом. Граф Орлов послал небольшой отряд судов под командованием Грейга разыскать неприятеля. 23 мая Грейг обнаружил турецкий флот в Хиосском проливе и немедленно сообщил об этом флагману.

В ожидании возможной и неожиданной встречи с турецким флотом А. Орлов издал приказ, в котором содержатся краткие указания о боевых действиях: «По неизвестному расположению неприятельского флота, каким образом оный атаковать, диспозиция не предписывается, а впредь она дана быть имеет».

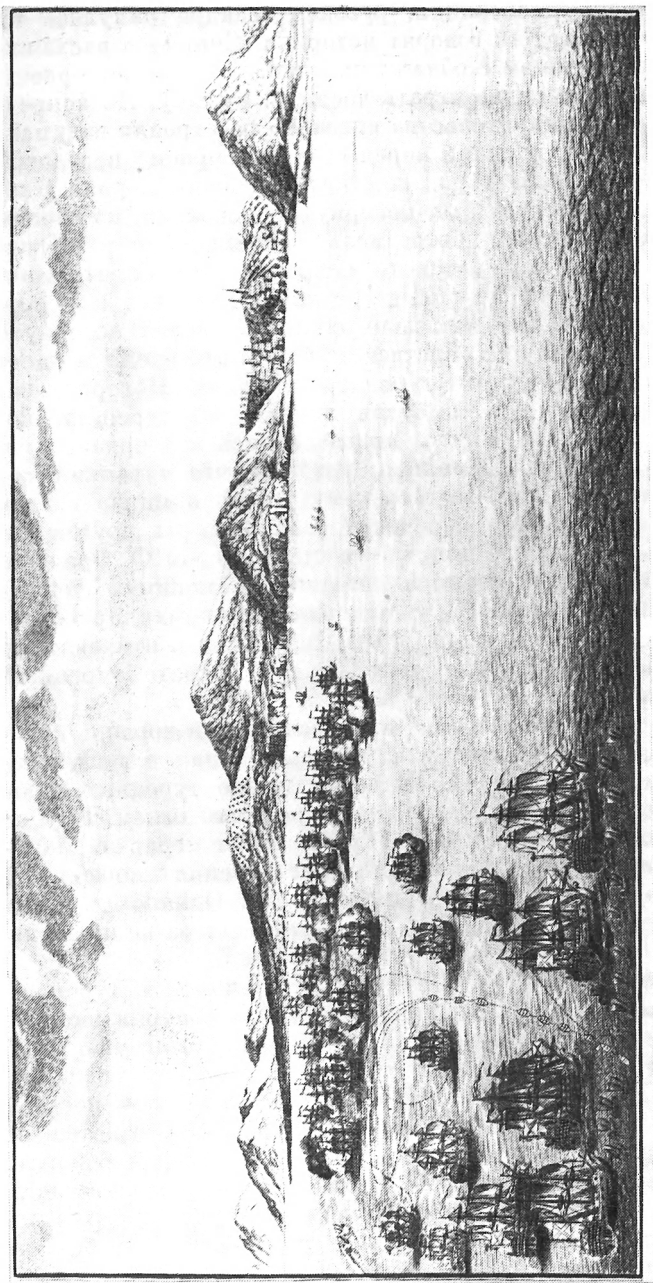
В этом же документе сказано: «...всем прочим флот российской составляющим кораблям и занять своею линиею таковое же число неприятельских кораблей... дабы при атаке сохранять каждому свое место, линию и порядок». Далее А. Орлов писал: «в случае, может быть, мы должны будем атаковать неприятельский флот, стоящий же на якоре, чему и мы себя должны приуготовить, чего для приказать на всех кораблях и прочих судах с обеих сторон приуготовить по одному якорю, привязав за рым кабельтовы для шпрыngu с обеих сторон; и ежели дойдет, чтобы класть якорь, то бросить с той стороны, которая от неприятеля» [100, с. 284] (полностью этот приказ приводится в сборнике [22]).

На приказе нет даты, но А. Соколов считает предположительно, что это было 22 июня (по крайней мере, не позже). В приказах А. Орлова, изданных накануне сражения, никакая диспозиция более не упоминается, да ее, по нашему мнению, и не могло быть, так как посланный 23 июня на поиски неприятеля С. Грейг обнаружил турецкий флот только в четыре часа пополудни [97, с. 799], а значит, мог доложить лично Орлову результаты разведки только к вечеру. Времени для сочинения, переписывания во множестве экземпляров и рассылки по судам эскадры новой диспозиции уже не было. Скорее всего, ограничились ранее написанным приказом, не потерявшим силу, и устным обсуждением.

Прежде чем перейти к краткому описанию Хиосского сражения, остановимся на авторстве упомянутого выше приказа (диспозиции) А. Орлова от 22 июня. Нужно сказать, что версия о разработке С. Грейгом проекта диспозиции весьма близка к истине, поскольку А. Орлов держал флаг на его корабле и, безусловно, советовался с Грейгом по всем вопросам морской тактики. В документах Орлова не упоминается какое-либо специальное лицо или особая канцелярия при главнокомандующем. Вероятнее всего, все документы разрабатывались и размножались в корабельной канцелярии Грейга, а значит, им или под его руководством. Можно также считать (с большой степенью достоверности), что во время Хиосского сражения именно Грейг советовал Орлову, какие необходимо предпринимать действия русским кораблям.

Ночью на флагманском корабле «Три иерарха» состоялся военный совет, на котором А. Орлов принял решение атаковать неприятеля. По принятому плану русская эскадра должна была спуститься по ветру на линию стоящих на якоре турецких судов (перпендикулярно ей) и, встав на якоря, атаковать турецкий флот³. Авангардом русских судов командовал адмирал Спиридов, находившийся на корабле «Св. Евстафий», кордебаталией (центром) — граф Орлов, державший кейзер-флаг на корабле Грейга «Три иерарха», арьергард возглавлял контр-адмирал Эльфинстон на корабле «Святослав». Общее командование осуществлял Алексей Орлов. Как видим, адмирал Спиридов не был главнокомандующим в этом сражении (как утверждается в ряде работ) и не мог быть советником Орлова, поскольку находился на другом корабле, и его роль была столь же подчиненной, как и контр-адмирала Эльфинстона. О том, что Спиридов не имел начальствующего положения, говорит подлинный приказ Орлова, данный им за день до сражения (23 июня), в котором в параграфе 3 (о связи с главнокомандующим) Орлов вычеркнул слова «с адмиралом» и заменил их собственноручной подписью «со мной» [109, с. 270]. Тем самым он взял все командование сражением на себя.

³ Хранящуюся в ЦГА ВМФ диспозицию [133] под названием «Ордер баталий флота в Архипелаге» нельзя принимать за диспозицию Хиосского сражения, поскольку на ней показаны суда, построенные уже после Хиосского и Чесменского сражений (например, «Чесма» и другие).

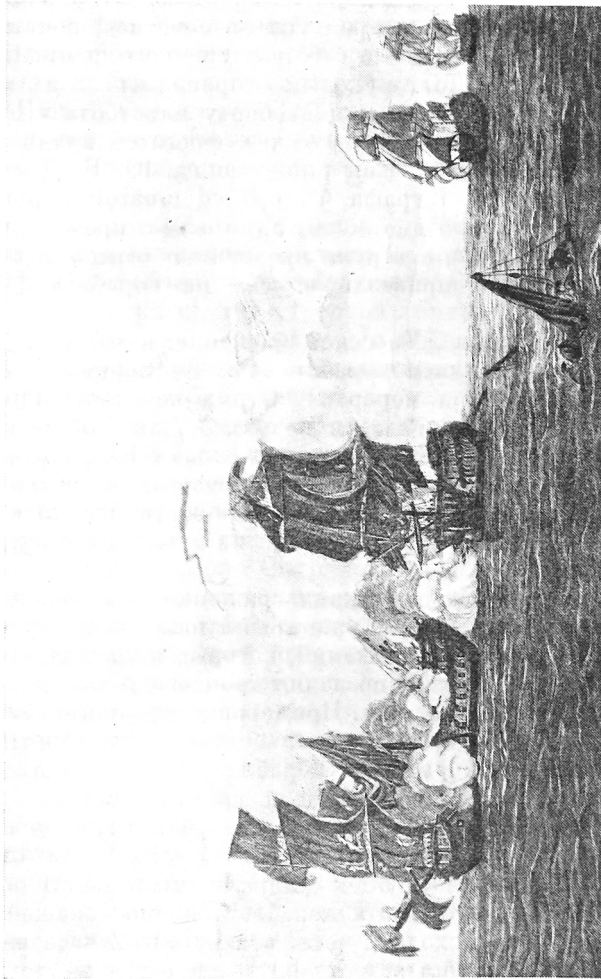


Перспективный план Хиосского сражения. Гравюра, подписанная А. Г. Орловым

Следуя диспозиции, русская эскадра ринулась на противника. Как говорят историки, Спиридов расхаживал по шканцам с обнаженной шпагой, повелев оркестру на своем судне играть военную музыку. Но непредвиденные обстоятельства внезапно расстроили задуманное планом: шедший перед «Св. Евстафием» передовой корабль «Европа» под командой храброго моряка Клокачева вынужден был повернуть, поскольку, по словам лопмана, впереди была мель. Спиридов, не разобравшись в причине поворота «Европы», решил, что Клокачев выходит из боя, и резко отчитал его в рупор. Однако, поняв в чем дело, он также велел повернуть свой корабль. «Св. Евстафий» был в это время недалеко от флагманского турецкого корабля. Поворот оказался неудачным, и судно понесло на турецкий корабль. Русские моряки приготовились к abordажу, но, когда корабли сцепились, увидели, что турецкий корабль загорелся. По Морскому уставу адмирал в этих условиях должен перенести свой флаг на другой корабль. Адмирал Спиридов вместе с графом Ф. Орловым сел в ранее спущенную шлюпку и покинул сражающийся корабль. Во вторую шлюпку командир корабля А. И. Круз посадил сына Спиридова и отправил его к графу А. Орлову с донесением о захвате турецкого флагманского корабля [69].

В тяжелых условиях оказался третий корабль авангарда — «Три святителя», который попал в гущу сражающихся кораблей, прорезал линию турецких судов и жестоко пострадал под перекрестным огнем. Ему на помощь пришел корабль Грейга «Три иерарха», который встал на якорь против двух турецких кораблей и повел с ними жаркую перестрелку. Однако до этого, приняв в клубах дыма «Три святителя» за неприятеля, «Три иерарха» успел дать по нему залп.

Увидев, что «Св. Евстафий» сцепился с турецким флагманом, Грейг по приказу Орлова обрубил якоря и поспешил на помощь к Спиридову. Но было уже поздно: горящая мачта с турецкого корабля упала на «Св. Евстафия». Искры через открытый люк посыпались в кюйт-камеру, и «Св. Евстафий» взлетел на воздух. Спустя пятнадцать минут взорвался и турецкий флагманский корабль. Турки, испуганные жестоким огнем русских судов и взрывом двух сцепившихся адмиральских кораблей, обрубив якорные канаты, бежали в Чесменскую бухту.



Хиосское сражение. Момент взрыва «Св. Евстафия». С французской гравюры XVIII в.

Почти вся команда «Св. Евстафия» погибла при взрыве. Чудом спасся мужественный командир корабля А. И. Круз, которого взрывом подбросило в воздух; упав в воду, он схватился за обломок мачты и был подобран шлюпкой. Сын Спиридова прибыл на корабль «Три иерарха» и сообщил опечаленному А. Орлову, что Федор Орлов и адмирал успели спастись, покинув корабль до взрыва. После бегства турецкого флота Орлов с Грейгом и Долгоруковым отправились на их поиски, обнаружив спасшихся на борту пакетбота «Почтальон», стоявшего возле русских фрегатов вдали от сражавшихся флотов. Как пишет князь Ю. В. Долгоруков, они «нашли графа Федора со шпагой в руке, а в другой ложка с яичницей; адмирала с превеликим образом па груди⁴, а в руке превеликая рюмка водки. Мы взяли их и привезли к себе па корабль» [47, с. 826].

Так закончилось Хиосское сражение, в котором более всего отличились корабли «Св. Евстафий», «Три святителя» и «Три иерарха». Отряд же контр-адмирала Эльфинстона оказался не у дел, так как не подошел вовремя. По справедливым словам Ю. Долгорукова, «об арьергарде не велика повесть: он убавлял парусов и пришел, когда мы уже обложили Чесменский бассейн, но еще издалека стрелял из пушек на воздух» [47, с. 826].

В официальных описаниях сражения и в воспоминаниях участников, как уже говорилось, очень много противоречивых высказываний, которые приводят к путанице и кривотолкам, позволяя трактовать это сражение, как кому вздумается. Примеров тому много. Было бы правильнее всего воспользоваться вахтенными (шканечными) журналами кораблей, где все события заносятся четко и помечаются по времени. Вот что записано в журнале флагманского корабля «Три иерарха»: «Проходя мы близко неприятельского флота, стали палить по нем из пушек с ядрами, что происходило и с прочих нашего флота кораблей; и оное сражение происходило до исхода 2 часа, а в исходе 2 часа весь турецкий флот снялся с якоря и пошел в местечко Чесма, и стал там на якорь. В 2 часа поворотили мы через оверштаг» [100, с. 290]. Вот и все! И если так

⁴ Это была икона Иоанна-воина, которой Екатерина II благословила Спиридова на дальний поход, чтобы он храбро воевал против «неверных».

скупо записано в шканечном журнале флагманского корабля, то что же говорить об остальных? Конечно, можно понять и оправдать моряков этих кораблей: они сражались и бились жестоко, им было не до подробных записей перипетий сражения. Поэтому шканечные журналы не дают полной картины.

Попробуем, анализируя многочисленные донесения командующих (Орлова, Спиридова), а также журнал Грейга и воспоминания участников (Хметевского, Долгорукова), все же реконструировать основные, принципиальные вехи этого сражения, опираясь только на факты, окончательно подвести итог двухсотлетним дискуссиям.

Итак, согласно диспозиции, русская эскадра подошла перпендикулярно к строю стоявших на якоре турецких кораблей и начала разворачиваться, чтобы стать на якоря против турецкой линии. Для этого надо было заведомо убрать паруса и после погашения хода стать, как приписывала диспозиция, на шпринг. Однако первый корабль авангарда — «Европа», видимо, не рассчитал этот маневр и, поравнявшись с турецким адмиральским кораблем, начал поворачивать на ветер от турецкой линии, потому что опасался сесть на лежащую по курсу мель. Г. А. Спиридов, увидев это и не зная причины поворота, решил, что «Европа» вышла из боя. Корабль Спиридова («Св. Евстафий») попытался занять место «Европы», но, узнав причину отворота от линии, тоже стал поворачивать на ветер. Но маневр этот (поворот «оверштаг») очень сложный для парусного судна⁵, особенно в маловетрие и в пылу сражения. Поворот не удался, и «Евстафий» навалило на турецкий флагманский корабль. Третий корабль авангарда — «Три святителя» оказался под перекрестным огнем турецких судов, поэтому (надо полагать) не смог стать на якорь. Его понесло сквозь строй турецких судов, и в условиях плохой видимости он был принят за турецкий и обстрелян (впоследствии корабль «Три святителя», сильно пострадавший, вышел из линии в наветренную сторону).

Таким образом, только корабль С. Грейга «Три иерарха» встал, согласно диспозиции, на якорь со шпрингом. Возможно, это удалось сделать и двум другим кораблям, входившим в центр русской колонны.

⁵ Всем, кто ходил под парусами на яхтах, это хорошо известно.

Арьергард, как известно, опоздал и пришел, когда сражение закончилось.

Русские фрегаты, согласно планам сражений, приложенным к донесениям А. Орлова, находились под парусами в отдалении от места сражения, и лишь один из них — «Орлов» успел прийти на помощь «Евстафию», чтобы оттащить его от горящего турецкого корабля, с которым сцепился корабль Круза.

Это протокольное изложение фактов подтверждает ся весьма редким планом сражения, который издан А. Орловым и интересен еще тем, что одновременно дан в перспективе [81].

Так закончилось это сражение.

Тотчас же был созван военный совет под председательством главнокомандующего А. Орлова, в котором участвовали Г. А. Спиридов, С. К. Грейг, Д. Эльфинстон, Ю. В. Долгоруков, И. А. Ганнибал и другие командиры. Орловым и Спиридовым было решено, используя ночной бриз, дувший с моря на берег, сжечь турецкий флот в Чесменской бухте [51, 116]. В воспоминаниях Г. А. Спиридова об этом сказано так: «Итак, не мешкая нисколько, согласно с графом Алексеем Григорьевичем, так и с другими флагманами, с которыми со всеми и всегда согласно действовал, дал диспозицию для сожжения всего турецкого флота» [43, с. 33]. А. Орлов приказал С. Грейгу немедленно на бомбардирском корабле «Гром» идти к Чесменской бухте и, пока турки находились в замешательстве, непрерывно метать бомбы и каркасы в турецкие корабли, что и было исполнено [97, с. 805—806]. Одновременно начали готовить четыре брандера из небольших судов, предоставленных русским морякам греческими священниками с о-ва Хиос братьями Дмитрием, Афанасием и Степаном Гунаропуло [20, с. 360—361]⁶.

В ночь на 26 июня отряд судов, состоявший из четырех кораблей, двух фрегатов, бомбардирского корабля и четырех брандеров, под общим командованием Грейга вошел в Чесменскую бухту. Первым по диспозиции должен был идти корабль «Надежда», но адмирал Спиридов, возможно, испытывая неприязнь к

⁶ Опасаясь мести турок, братья Гунаропуло, руководившие антитурецкими выступлениями на о-ве Хиос, вынуждены были бежать в Россию и были щедро вознаграждены Екатериной II. Их потомки жили в Петербурге, Николаеве и Херсоне. Среди них были офицеры русского флота [20].

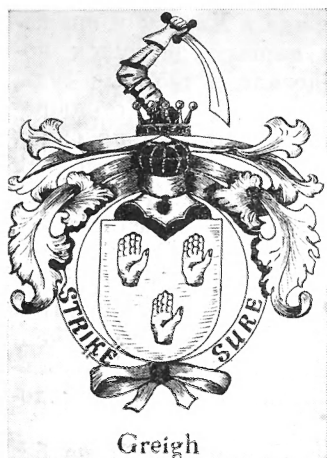
Клокачеву из-за гибели «Евстафия» в Хиосском сражении, крикнул в рупор, чтобы первым двинулся корабль «Европа». За ним последовали остальные суда, открыв жестокий огонь по турецкому флоту, стоявшему очень тесно. Начались пожары и паника на судах неприятеля. Грейг дал сигнал брандерам, однако три из них не достигли цели⁷, а четвертый, под командой лейтенанта Дмитрия Ильина, поджег турецкий корабль. Вскоре пожар сделался всеобщим; Грейг отправил весь отряд судов к Орлову, а сам остался на корабле «Ростислав», чтобы убедиться в результатах сражения. К утру весь турецкий флот был уничтожен: погибло 15 линейных кораблей, 6 фрегатов и множество мелких судов, всего около ста. Потери турок достигали 10 тыс. человек [97].

Это был подлинный триумф. Самуил Грейг не без гордости записал в своем журнале: «Это одна из самых решительных побед, которую только можно найти в морских летописях всех наций, древних и новейших» [97, с. 813]. Такую оценку этой победе пришлось дать и турецким историкам [99].

А. Орлов высоко оценил заслуги Самуила Грейга в этих сражениях. В первом донесении Екатерине [44, 83], написанном через два дня после Чесменского сражения (по свежим впечатлениям), он восклицает: «Всемиловитвейшая государыня! Препоручаю всех со мною бывших, а *особливо сего* искусного и неутомимого человека (С. Грейга) в милость Вашего величества» [44, с. 479].

Награды не заставили себя ждать: граф А. Г. Орлов, как главнокомандующий, получил орден Св. Георгия 1-го класса и почетное добавление к своей фамилии, став Орловым-Чесменским, с оставлением ему пожизненно кейзер-флага и внесением его изображения в герб; А. Орлову были подарены также четыре трофейные пушки, серебряный сервиз и дорогая шпага; адмирал Г. А. Спиридов (по представлению А. Орлова) получил высший орден Российской империи — Св. Андрея Первозванного и деревни с 1600 крестьянами [42, с. 333—334; 44, с. 482]. С. К. Грейг, не бывший дворянином и тем более русским аристократом, по законам того времени не мог быть удостоен очень

⁷ Брандер под управлением Дугдаля был потоплен турками, а брандеры, которыми командовали Мекензи и Гагарин, спешили с уже горевшими турецкими судами [97, с. 810—811].



Герб рода Грейгов

ними поднятая рука в латах, держащая меч; вокруг щита — круглая лента с девизом «Рази верно» [93, с. 847; 125].

Россия с радостью восприняла весть о разгроме турецкого флота. В Петербурге и Москве прошли торжественные празднества. События первого Архипелагского похода были увековечены в названиях новых кораблей, отчеканенных медалях, памятниках, дворцах-мемориалах и т. п.

После Чесменского сражения С. К. Грейг непрерывно участвует во многих боевых действиях русского флота в Архипелаге: в 1770 г. — осада крепостей на островах Лемнос и Парос, в 1771 г. — бомбардирование Негропонта, десант в Орифанто на о-ве Тассо, блокада Дарданелл, осада и штурм Метелино, где были сожжены два стоящих на стапеле турецких корабля и галера. После возвращения в Ливорно Грейг в 1772 г. был послан А. Орловым в Петербург, откуда вновь прибыл в Ливорно. Самуил Грейг 24 октября, командуя отрядом судов и имея флаг на корабле «Победа», снова отличился при Чесме: он высадил десант и уничтожил предместье с военными складами [33, 42, 126]. И хотя на фоне Хиоса и Чесмы эти военные успехи не столь заметны, они характеризуют Грейга как опытного флотоводца, умело осуществлявшего совместные действия военно-морских и сухопутных сил. Ф. Энгельс во многих работах подчеркивал, что именно это взаимо-

высоких наград. Но Екатерина II все же пожаловала ему орден Св. Георгия 2-го класса — очень высокое отличие, дававшее право на потомственное русское дворянство [44].

В том же 1770 г. С. К. Грейгу было пожаловано русское дворянство, и его боевые заслуги в Архипелагском походе нашли отражение в гербе: на голубом щите три раскрытые ладони, над щитом — рыцарский шлем с дворянской короной, а над



Чесменская церковь.
В настоящее время — музей «Чесменская победа»

действие является главной задачей флота в стратегическом его назначении [96, с. 72—99].

В следующем году С. К. Грейг командовал в Архипелаге эскадрой из четырех кораблей и двух фрегатов; после ее возвращения в Ливорно А. Орлов снова

послал С. Грейга берегом в Петербург, где Грейг принял под командование новую эскадру и, имея флаг на корабле «Исидор», привел ее из Кронштадта в Ливорно. Вместе с ним на борту «Исидора», разделяя все тяготы трудного морского похода, была и его жена Сарра. В Ливорно С. К. Грейга ожидали две приятные новости: за успешную службу в Архипелаге он в 1774 г. был награжден орденом Св. Анны 1-й степени; в июле этого же года Россия подписала с Турцией Кючук-Кайнарджийский договор и наступили мирные дни.

Как только был заключен мир с Турцией, в центре Западной Европы стал назревать новый очаг войны: в Ливорно объявилась «княжна Тараканова», или «принцесса Володимерская», выдававшая себя за дочь императрицы Елизаветы от морганатического брака ее с графом Разумовским. Красота, высокая культура и личное обаяние княжны Таракановой позволили ей довольно успешно интриговать против России, сколачивая антирусскую коалицию с целью отвоения у Екатерины II престола. В это время, когда Россию потрясли мощное народное восстание под предводительством Пугачева и волнение на западной границе — в Польше, появление на политическом горизонте авантюристки Таракановой представляло определенную опасность не только для самой Екатерины, но и для русского государства. Вот почему императрица повелела А. Орлову захватить любым путем «побродяжку» и доставить ее для дознания в Россию [23, 67, 110—112, 126, 137].

14 февраля 1775 г. А. Орлов с радостью сообщил царице: «Угодно было Вашему Императорскому Величеству повелеть доставить называемую принцессу Елисавету, которая находилась в Рагузе, я со всеподданнического моего рабского должностно чтоб повеления Вашего Величества исполнить, употребляя все возможные мои силы и старания и счастливым теперь сделался, что мог я оную злодейку захватить со всею ея свитою на корабли, которая теперь со всеми с ними содержится под арестом на кораблях и рассажены по разным кораблям» [137, л. 5, 5 об.]⁸. И далее: «Я же ее

⁸ На протяжении ста лет эта тема служит богатым материалом для художников, писателей и драматургов, обыгрывающих морально-этическую сторону поступка А. Орлова. Однако историки не должны забывать, что политические похи-

привез сам на корабле на своей шлюбке и с ее кавалерами и препоручил над нею смотрение контр-адмиралу Грейгу с тем повелением, чтоб он все возможное попечение имел о ее здоровье и приставлен один лекарь, берегся бы, чтоб она при стоянии в Портах не ушла бы... Контр-адмиралу же Грейгу приказано от меня и при приезде его в Кронштадт никому оной женщины не вручать без особенного Имянного Указа Вашего Императорского Величества» [137, л. 6, 6 об.].

С. К. Грейг в точности исполнил приказание: на корабле «Исидор» княжна Тараканова была доставлена в Кронштадт, а оттуда перевезена в Петропавловскую крепость. Сохранились записи в шканечном (вахтенном) журнале корабля, где с точностью до минут и с предельным морским лаконизмом изложен факт ареста неизвестных дам и мужчин и факт сдачи дамы в Кронштадте 26 мая 1775 г. [66, с. 311—312].

Конечно, этот арест имел большое значение для политической жизни России, поэтому Екатерина не замедлила отблагодарить и Орлова, и Грейга. Вот полный текст собственноручного рескрипта императрицы от 16 мая 1775 г. из с. Коломенского: «Господин контр-адмирал Грейг! С благополучным вашим прибытием с эскадрою в наши порты, о чем я сего числа уведомила, вас поздравляю и весьма вестию сею обрадовалась. Что же касается до известной женщины и до ее свиты, то об них повеление от меня послано г-ну фельдмаршалу кн. Голицыну в С.П.бург., и он сих вояжиров у вас с рук снимет. О прочем будьте уверены, что службы ваши во всегдашней моей памяти и не оставлю вам дать знаки моего к вам доброжелательства. Екатерина» [137, л. 9].

Мы намеренно остановились довольно подробно на этих двух важнейших событиях в жизни Самуила Грейга, ибо в ущерб исторической правде в некоторый период наша литература чрезмерно принижала роль Грейга в Чесменском сражении и слишком подчеркивала его значение в похищении княжны Таракановой⁹, что невольно изменяло акценты в оценке его

щения, оправданные государственными интересами, осуществлялись всегда.

⁹ В ноябре 1775 г. в Алексеевском равелине Петропавловской крепости княжна Тараканова родила от графа А. Орлова сына и умерла 4 декабря 1775 г. от чахотки. Сын под фамилией Чесменского служил в русской армии [15, 67]. Умер

дальнейших дел на благо русского флота и личных служебных успехов.

Награды, конечно, последовали: уже менее чем через месяц после получения императорского рескрипта Самуил Грейг был произведен в вице-адмиралы и назначен на должность главного командира Кронштадтского порта. Екатерина II подарила Грейгу свою личную дачу «Санзанюи» в Ораниенбауме, полностью меблированную и обставленную [88].

В год возвращения Самуила Грейга в Кронштадт из последнего Архипелагского похода его супруга Сарра Александровна ожидала рождения первого ребенка. Екатерина II еще до рождения повелела: если родится сын, произвести его в мичманы, а ежели дочь — то будет фрейлиной [38]. 6 сентября 1775 г. родился первый сын, названный Алексеем. При крещении приняли его от купели императрица Екатерина II и боевой соратник Грейга по Архипелагской экспедиции граф А. Орлов-Чесменский. Через месяц последовал царский рескрипт о пожаловании младенцу Алексею Грейгу первого офицерского чина: «Ея И. В. всемилостивейше пожаловать изволила новорожденного сына вице-адмирала Грейга во флот мичманом. О сем благоволит Адмиралтейская коллегия объявить его отцу» [66, с. 298].

После торжественного приема в Москве, на который Екатерина II специально пригласила С. К. Грейга, началась его многолетняя служба в должности главного командира Кронштадтского порта, связанная с судостроительной и инженерной деятельностью.

По случаю возвращения последней эскадры из Архипелагского похода в июле 1776 г. Екатерина II устроила у Красной Горки смотр Балтийскому флоту, которым командовал Самуил Грейг. Императрица щедро наградила русских моряков призовыми деньгами и орденами. Самуил Грейг получил орден Св. Александра Невского «за его труды и усердную службу» [66, с. 345—347].

В следующем году состоялся триумфальный визит С. К. Грейга в Шотландию. В награду за заслуги перед Россией он получил четырехмесячный отпуск,

в чине полковника в молодом возрасте от унаследованной от матери болезни. Однако в работе [63] сделана попытка опровергнуть отцовство А. Орлова.

и ему указом Екатерины II был предоставлен фрегат, замененный, однако, бомбардирским кораблем «Страшный» [66, с. 430]. Самуил Грейг посетил родные места и побывал с визитом в Англии. 16 октября 1777 г. «Страшный» бросил якорь в Кронштадте.

Самуил Грейг и в Англии стремился подчеркнуть свою верность новой родине — России и желание трудиться для ее блага. В сочетании с незаурядными личными качествами это было верной гарантией его успеха. В то же время другие иностранцы, начинавшие службу в России вместе с Грейгом, не оправдали надежд и были скоро уволены. Еще во время Архипелагских кампаний в 1771 г. А. Г. Орлов добился увольнения контр-адмирала Д. Эльфинстона (решением военного суда) и контр-адмирала Арфа [42, с. 120, 125, неоф. отд.].

Глава 3

Совершенствование кораблей русского флота

Значителен вклад С. К. Грейга в развитие русского кораблестроения, которое к этому моменту испытывало кризисное состояние [5, 6, 17, 18, 41, 50, 59, 61].

Придя в русский флот, Грейг нашел, что русские корабли по архитектуре и парусному вооружению значительно отстали от соответствующих кораблей английского и других западноевропейских флотов. И это не удивительно: все еще продолжалась постройка линейных судов (кораблей и фрегатов) по пропорциям петровских «штатов» (стандартов) 1726 г., основанных на конструкции образцового корабля «Ингерманланд», спущенного в 1715 г. Известно, что при создании образцов техники на основе стандартов то, что было современным при введении стандарта, со временем значительно устаревает. Но консерватизм Адмиралтейств-коллегии был настолько сильным и вера в святость всех петровских дел столь велика, что престарелые адмиралы не торопились менять штаты [114].

С аналогичным положением столкнулся и С. К. Грейг, когда обратился в Адмиралтейств-коллегию с предложением об усовершенствовании русских кораблей. Вот

как об этом рассказано в журнале Адмиралтейств-коллегии в записи от 15 марта 1765 г.: «Впущен был в Адмиралтейств-коллегию флота капитан Грейг и подал описание, какие он заблаго изобрел в корабле и в оснастке, на котором будет иметь команду, сделать поправления, изображая при этом немалые быть полезности, но понеже в нынешней кампании корабли не будут, и для того приказали: его, Грейга, определить на фрегат „Св. Сергей“, который для предписанной кампании исправить и вооружить, как он заблагорассудит, и в том ему ни малейшего препятствия не делать, но по его требованию материалами, припасами и работными людьми без всякого медления снабдевать, и что он в чем сделает какую отмену, о том капитану над портом рапортовать» [66, с. 207].

Через несколько месяцев С. К. Грейг отрапортовал в Адмиралтейств-коллегию о сделанных им усовершенствованиях на фрегате «Св. Сергей» и о результатах испытаний этого опытного судна: «Точное повеление я имел вчерашнего числа честь получить от В[ашего] П[ревосходительства] и на оное я при сем предлагаю на рассмотрение о начальных переменах, мною сделанных в корпусе и оснастке на фрегате „Св. Сергей“; и так последуя ордеров, данных мне в прошедшем марте месяце, мои рассуждения о помянутых переменах всенижайше подвергая во всем в высшее рассмотрение Вашим Превосходительством и имею честь препоручить себя с должноглубочайшим почтением.

1) Шканцы сделаны длиннее от бизань-мачты к грот-мачте для лучшего распределения людей во время работы на судне, и веревки распределены так, чтобы одна от другой лежали свободно, дабы избежать замешательства, ежели случится, что все матросы сбегутся на один палуб, и снасти ходячия не лежали бы одна чрез другую и во время баталии для лучшего употребления мелкаго ружья.

2) Шпиль сделан двойной, то есть на нижнем и верхнем палубу, чтоб, когда случится ветер или погода, можно было всегда нам вынять якорь, и сила вынимания таковая будет вдвое, а иногда и больше против того, сколько народу на одинаком действовать может, и на верхней палубе матросы были бы в готовности для управления парусами, как скоро якорь поднят будет» [66, с. 189].

По его словам, С. К. Грейг переделал весь рангоут,

сделав мачты короче, а реи тоньше, уменьшил площадь нижних парусов (фока, грота и бизани), увеличил количество парусов, добавив бомбрамсели на двух передних мачтах и драйвер, увеличил размеры стакселей и марселей, изменил покрой верхней кромки прямых парусов.

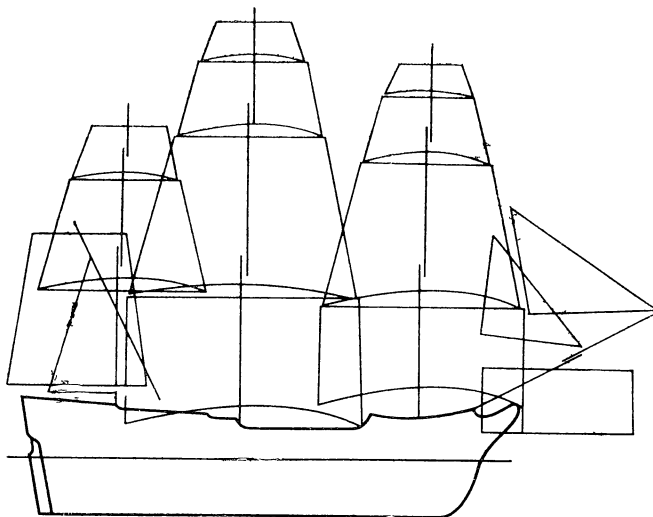
Рассмотрев предложенные изменения, Адмиралтейств-коллегия нашла их полезными и предложила С. К. Грейгу сделать свои усовершенствования на 66-пушечном линейном корабле, который должен был спускаться на воду мастером Ульфовым и на который Грейг был назначен командиром. В записке от 3 апреля 1766 г. сказано, что «Адмиралтейств-коллегия, имея рассуждения, приказали: ...да на строящиеся здесь при адмиралтействе на стапеле корабли ж на первый Грейга, на второй Ивана Барша» [66, с. 217]. При спуске кораблей присутствовала Екатерина II, назвавшая корабль Грейга «Трех иерархов», а корабль Барша — «Трех святителей» [66, с. 247].

В документе, направленном в Адмиралтейств-коллегию, С. К. Грейг дает полный перечень изменений в рангоуте, парусах и такелаже, сделанных на корабле «Три иерарха» [66, с. 319—321].

Грейг снизил высоту мачт, однако увеличил число парусов за счет введения кливеров, стакселей и четвертого ряда парусов на фок- и грот-мачтах, что способствовало повышению остойчивости и улучшению хода; одновременно он увеличил площадь стакселей и брамселей, чтобы повысить их тягу, изменил покрой всех парусов для сохранения лучшей формы на ходу. Увеличение ширины марсов позволило лучше укрепить мачты и стеньги, дало больший простор при работе на марсах. Сделал тоньше и легче все реи, упростил проводку бегучего такелажа, снял много лишних блоков — все это снизило нагрузки на мачты и облегчило обслуживание парусов.

В январе 1768 г., закончив испытания обновленного корабля «Три иерарха», Самуил Грейг направил вице-адмиралу Спиридову, в эскадре которого он плавал, подробный рапорт с «рописью о сделанных переменах», в котором, между прочим, писал: «Искусство состоит в опыте или применении морской практики, отчего всякий может лучше иметь ход, понеже в Англии всякий капитан власть имеет на своем корабле к лучшему ходу во всем перемену делать, и для того

де с самого лучшего в ходу на английском флоте 66-пуш[ечного] корабля, по великости оногo, взял он ту пропорцию, чему приложил роспись, как у нас по штату положено и какую он сделал отмену и прибавку» [66, с. 319].



**Парусность корабля «Три иерарха»,
разработанная С. К. Грейгом**

Вице-адмирал, державший до этого почти постоянно флаг на корабле «Св. Евстафий» под командой капитана 1-го ранга Круза, с половины летней кампании 1767 г. перенес свой флаг на «Трех иерархов», чтобы лично проверить пользу усовершенствований Грейга. Отмечая, что корабль «Три иерарха» по сравнению с другими однотипными ходил несколько скорее, что изменения в его оснастке оказались полезными, а «г. капитан Грейг... по своему трудолюбию в сыскании лучшего хода корабля заслуживает похвалу», вице-адмирал напомнил, однако, что в Англии адмиралтейство оплачивает только переделки, которые делают корабль более быстроходным, а если это не удалось, то взыскивают убыток с капитана. Окончательное решение должна была принять Адмиралтейств-коллегия.

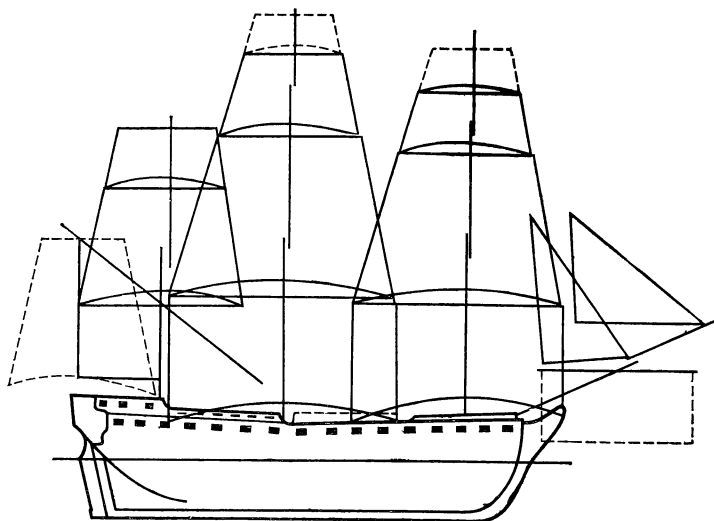
Прошло несколько месяцев, но Адмиралтейств-коллегия не дала никакого заключения. Екатерина II, которая живо интересовалась всем, относящимся к флоту, 27 ноября 1768 г. вынуждена была послать главам русского флота специальный указ: «У адмиралтейской коллегии спрашивается, какие она корабельные снасти за способнее к действию находит: те ли, кои поныне у нас употреблялись, или по тому образу, как флота капитан Грейг свой корабль оснастил; и о сем, имев суждение с флагманами, представить нам» [66, с. 330]. Тут уж адмиралам некуда было деваться, пришлось срочно рассмотреть предложение Грейга и дать ответ. 22 декабря 1768 г. коллегия записала в своем журнале следующее: «Баршу порученный корабль был вооружен по здешнему положению, а Грейгов по его разсуждению и испробованы на море все время кампании прошлаго 1767 года под командою вице-адмирала Спиридова, который представлял, что ... пред прочими бывшими в эскадре кораблями имея одинакие паруса, ходили несколько скорее; между собою в ходу, начиная от брамселей, когда можно было нести, под равными парусами были почти одинаковы. А когда ветер и время дозволяло на оном корабле „Трех иерархов“ кроме настоящих, какие и на других, излишние у него паруса еще поставить, тогда ходил скорее корабля „Трех святителей“; егда же случались ветры легкие брамсельные, что на оном корабле „Трех иерархов“ можно было нести не точию три брамселя, но и бовепт-брамсели, стаксели и все верхние и нижние паруса от бейдевинда и ниже, доколе во все паруса ветр дул, то по излишеству парусов не точию против прочих, но и перед кораблем „Трех святителей“ ход имел по силе ветра многи скорее. Почему коллегия определила: позволяя перемену в парусах, в блоках и в оснастке, находя из Грейгова представления способными несколько прибавочных парусов, ибо не можно на сие сделать всеобщаго положения, как то зависит от состояния корабля по его образу построения, а по оному и отдать то должно искусству капитанов».

Опираясь на свои осторожные выводы, коллегия, таким образом, заявила, что «остается на прежних штатах». Это заключение было окончательно утверждено 10 февраля 1769 г. Так полезным усовершенствованиям, предложенным Самуилом Грейгом, на русском флоте был поставлен барьер.

Но С. К. Грейг продолжал настойчиво внедрять разработанное им парусное вооружение. Он добился от Екатерины II разрешения установить на вновь строящихся кораблях «Исидор» и «Ингерманланд» парусное вооружение по своим пропорциям. 5 августа 1776 г. в журнале Адмиралтейств-коллегии появилась следующая запись: «Понеже возвратившейся эскадре должно сделать депутатский смотр, то коллегия рассуждает при сем случае сделать свидетельство и вышеописанным двум кораблям в их вооружении, почему как для учинения депутатского смотра, так и для свидетельства вооружения тех двух кораблей, которым бы то им опробовать или испровергнуть и по первому можно бы было сделать штат. Ехать в Кронштадт сего месяца 5 числа всей коллегии и быть всем флагманам» [66, с. 378].

В этот же день Адмиралтейств-коллегия сделала депутатский смотр кораблям, стоящим в Кронштадте, и провела опрос капитанов. На заседании 8 августа коллегия рассмотрела рапорт С. К. Грейга, а также результаты депутатского смотра и «нашла в оном вооружении против прежнего немалое в удобствах преимущество, а сверх того паруса так в своей пропорции расположены, что не токмо один от другого паруса не отнимает ветра, но и от ударения в оные ветра нисколько препятствия задний переднему не делает; пропорция мачт и стеньги не более прежних, следовательно, и опасности никакой нет. А потому коллегия сие и утверждает; что же принадлежит до прочих частей вооружения, то оное не инако узнать можно, как на самой практике, но понеже флагманы все уже по оной испытали и генерально удобность и пользу нынешнего вооружения предпочитают прежнему, на чем коллегия и основывается. А по всем сим обстоятельствам приказали: впредь корабли вооружать так, как вышеописанные корабли „Исидор“ и „Ингерманланд“ вооружены были...» [66, с. 379—380]. С. К. Грейгу предписывалось создать особую комиссию, снять точные размеры парусов, рангоута и такелажа и «оное расписать со штатным положением». 1 марта 1777 г. Адмиралтейств-коллегия, заслушав рапорт С. К. Грейга, постановила «впредь корабли вооружать так, как оные „Исидор“ и „Ингерманланд“ по представленной от него, Грейга, пропорции вооружены были» [66, с. 401]. Коллегия велела положение о «такелаже и прочих принадлежав-

ших тому вещах» отпечатать в количестве 600 экземпляров и «куда следует к неперемому исполнению разослать при указах» [66, с. 402—403].



Парусность русских линейных судов по штатам 1777 г.

6 марта 1777 г. были утверждены штаты парусов, рангоута и такелажа для судов линейного флота (кораблей и фрегатов) [92, с. 196—228; 70, с. 249]. Автору данной книги удалось установить, что штаты 1777 г. почти полностью повторяют количество и пропорции парусов, рангоута и такелажа, разработанных С. К. Грейгом; их различие незначительно [61]. Так завершилась длительная (более 10 лет) работа С. К. Грейга по усовершенствованию русских линейных судов. Отныне все русские корабли оснащались парусами только по типу «Исидора» и «Ингерманланда» [66, с. 404—405, 462], а решением Адмиралтейств-коллегии от 25 июня 1778 г. эти штаты были в виде опыта распространены и на другие суда (фрегат, бомбардирский корабль, прам и полупрам) [66, с. 467].

Таким образом, С. К. Грейгу принадлежит заслуга в усовершенствовании русских судов, разработке штатов вооружения 1777 г. и внедрения их, что было спра-

ведливо отмечено в работах [5, 6, 17, 18, 41, 50, 61, 121, 126]. Штаты 1777 г. применялись почти 20 лет, пока, в свою очередь, не были заменены, как устаревшие, новыми (в 1799 и 1806 гг.) [61, 70].

Немало усовершенствований Самуил Грейг внес и в конструкцию корпуса судов. Он предложил для более удобного размещения людей во время сражения и управления парусами на кораблях и фрегатах продолжить шканцы фальшивой палубой до грот-мачты, а ют выдвинуть на 2—3 фута за бизань-мачту; понизить на 4—5 футов резные украшения кормы, которые мешают ходу корабля, уклоняя его под ветер; делать ростры не выше 6 футов над палубой (их большая высота мешает управляться с гротом и замедляет ход в бейдевинд); убрать излишние переборки, загромождающие палубы, и т. д. [18, с. 172].

Самуил Грейг не только совершенствовал конструкцию кораблей, парусного вооружения и судовых устройств. Под его контролем разрабатывались чертежи новых кораблей, часть которых он проектировал сам. На заседании 22 декабря 1781 г. Адмиралтейств-коллегия утвердила решение о строительстве в Архангельске 66-пушечных кораблей по проекту С. К. Грейга. В Архангельске по его чертежам были построены 66-пушечные корабли «Изяслав» (впоследствии перевооружен в 74-пушечный), «Никанор», «Пармен», «Пимен», «Иона», «Филипп», «Граф Орлов», «Европа» и «Победа» [108]. Большинство этих судов было спущено на воду уже после смерти Грейга; они прослужили долго (12—15 лет) и являлись своеобразными плавающими памятниками адмиралу.

Адмиралтейств-коллегия обращалась к С. К. Грейгу, как специалисту, и при выборе новых типов судов для постройки. Например, в споре о том, что строить в качестве посыльных судов — шхуны или шебеки, — Грейг поддержал мнение командиров-архипелагцев, видевших шебеки на Средиземном море. В результате было решено строить в Кронштадте новые, легкие на ходу суда — шебеки, поручив наблюдение за работами С. К. Грейгу [66, с. 385—387, 406—407].

По совету С. К. Грейга в Англии были куплены легкие суда — катера и бриги [27, с. 72, 110], которые впоследствии получили распространение в русском флоте в качестве разведывательных, посыльных и крейсерских судов. Среди них был и знаменитый катер

«Меркурий»¹, приобретенный в 1788 г., который под командой Кроуна взял в плен шведский фрегат «Венус». По свидетельству В. Головачева, «„Меркурий“ оказался лучшим ходяком из всех наших судов... ходил с депешами из эскадры... в Ревель, ко флоту и обратно» [27, с. 110].

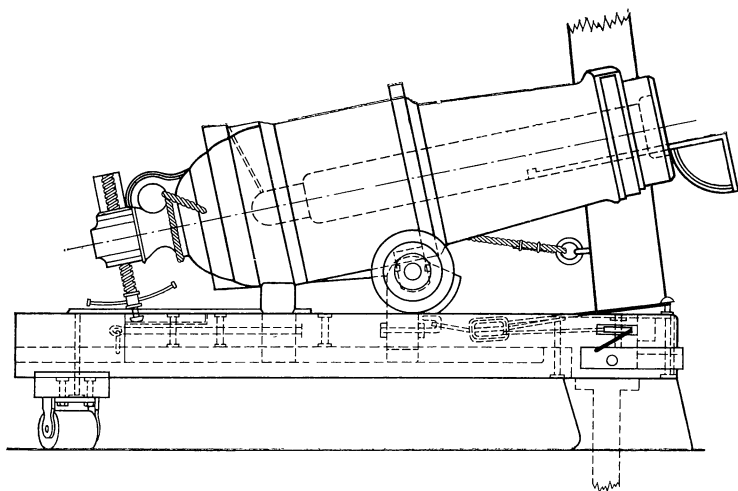
Значителен вклад С. К. Грейга в развитие русской корабельной артиллерии. В 1779 г. в Англии президент Карронской компании Ч. Гаскойн изобрел морское орудие нового типа, получившее название гасконада, а затем (после доработки) — карронада по имени г. Каррон в Шотландии. Англичане начали медленно, с присущей им осторожностью, вводить карронады в своем флоте [40].

Это орудие отличалось небольшими размерами и весом при большом калибре. Будучи по весу такой же, как легкая пушка, карронада обладала существенно большей разрушительной силой в ближнем бою. Легкий вес позволял устанавливать карронады на верхних палубах кораблей, фрегатов и малых судов. Это было орудие для боя на близкой дистанции, т. е. рассчитанное на решительных и смелых моряков. При выстреле с близкого расстояния карронада разрушала корпус корабля сильнее, чем пушка.

Узнав о новом орудии, С. К. Грейг списался с Ч. Гаскойном, с которым был знаком с 1777 г., чтобы выяснить возможности установки карронад на русских судах. В письме из Каррона от 19 мая 1780 г. Гаскойн подробно изложил особенности карронады, привел таблицу типоразмеров выпускаемых орудий и чертеж установки 18-фунтовых карронад на палубах корабля [141, л. 9—10].

С этого момента С. К. Грейг упорно выступает за вооружение русских линейных судов карронадами. Он ведет переписку с Гаскойном, заказывает Карронской компании карронады для русского флота, добивается их поставки в Кронштадт [141, л. 1—68; 66, с. 152]. Именно благодаря усилиям С. К. Грейга карронады были введены в русском флоте в одно время с английским и ранее, чем в других флотах. По его инициативе в России с 1785 г. налаживается производство кар-

¹ Катерами (от англ. cutter, голл. cotter, коттер) в то время называли любые малые суда, у которых было менее трех мачт. Катером (коттером) называли «Меркурий», хотя по парусному вооружению и размерам это был бриг [27, с. 177].



Русская карронада начала XIX в.

ронад [66, с. 113, 151]. В 1786 г. С. К. Грейг предложил установить на всех фрегатах вместо 16-фунтовых пушек 18-фунтовые карронады, привезенные из Каррона. Однако Адмиралтейств-коллегия отклонила предложение «по слабости конструкции» фрегатов [66, с. 178—180].

Надо сказать, что первые карронады не имели колесных станков для отката орудий. Поэтому на станки, а значит, и на конструкцию корабля при выстреле передавались большие усилия, что приводило иногда к разрушению станков. Опасения, что прослужившие уже много лет суда не выдержат ударов при залпе, мешали внедрению карронад на плавающих судах. Однако на вновь строящихся судах карронады получили применение [66, с. 195]. В рапорте от 5 апреля 1788 г. Грейг предложил ставить: на 100-пушечные корабли карронады 68-фунтового калибра, на 74-пушечные — 42-фунтового калибра, на 66-пушечные — 32-фунтового калибра, а на фрегаты — по две 24-фунтового калибра [66, с. 435].

Как известно, русские чугунные пушки не отличались высоким качеством, о чем в 1768—1769 гг. Екатерина II неоднократно писала И. Г. Чернышеву и другим лицам, прося подыскать хорошего литейного мастера [66, с. 480, 498, 724]. Плохое качество литья

приводило к частым разрывам пушек и при испытательной пробе, и в бою [66, с. 174, 252, 326, 487, 671, 699, 751; 27, с. 26]. С. К. Грейг, несмотря на противодействия английского правительства, договорился с Карронской компанией об изготовлении орудий для российского флота [126, 141], и она поставляла русским морякам пушки и карронады в течение 10 лет (вплоть до переезда Ч. Гаскойна в Россию).

В свое время С. К. Грейг распорядился заменить на судах Балтийского флота фитильный запал пушечными замками [41, с. 174]. В результате стрелять из корабельных пушек стало проще, быстрее и надежнее. Уже будучи управляющим Александровским пушечным заводом (по совместительству), С. К. Грейг разработал новый тип картечи для морских 4-фунтовых пушек, состоящей из железной цилиндрической коробки, наполненной плоскими или полусферическими дробинками. Указом от 12 февраля 1789 г. эту картечь стали выпускать на Александровском заводе, но, к сожалению, уже после смерти С. К. Грейга [66, с. 650].

Адмирал С. К. Грейг уделял внимание и улучшению бытовых условий на судах. Так, в 1783 г. он ввел взамен огнеопасных кирпичных камбузов чугунные [66, с. 2]; в 1786 г. им была выписана из Англии и установлена на корабле «Чесма» чугунная опреснительная установка для получения питьевой воды из морской [66, с. 166].

Для лучшей сохранности обшивки кораблей С. К. Грейг предложил покрывать ее специальным составом из смеси смолы и серы [66, с. 308]. После проверки в 1767 г. состав был принят в русском кораблестроении.

7 октября 1783 г. под наблюдением С. К. Грейга подводная часть русского корабля впервые была обшита медными листами [7, с. 409]. К 1787 г. по настоянию Грейга все корабли и фрегаты Балтийской эскадры, готовившейся к новому Архипелагскому походу, в подводной части были обшиты листовой медью, что «в то время даже вообще в Европе почиталось еще нововведением» [27, с. 24].

Ряд других усовершенствований, введенных С. К. Грейгом, облегчал обслуживание судов и повышал их безопасность. Грейг предложил на линейных судах делать двойной шпиль для увеличения силы при подъеме якоря, поскольку можно было «ходить на нем»

на двух палубах (1765 г.); устроил особые краны для затопления крыйт-камеры в случае пожара; ввел вентиляторы «для освежения воздуха на палубах» и сделал еще много других полезных улучшений.

Прекрасно зная технику парусных судов английского флота, считавшегося тогда лучшим в мире, С. К. Грейг делал все, чтобы русские суда не только сравнялись с английскими, но и превзошли их. Однако не всегда и не все предложения Грейга осуществлялись легко и быстро. Двенадцать лет прошло от постройки первого опытного корабля «Св. Сергий» до утверждения штатов парусного вооружения 1777 г. Двойной шпиль, предлагавшийся Грейгом и Ноульсом, также долго пробивал себе дорогу. 28 ноября 1771 г. Грейг вновь напомнил Адмиралтейств-коллегии о пользе двойных шпилей [66, с. 755], но только с 1772 г. по повелению Коллегии на всех строящихся линейных кораблях «...такие двойные шпили, как от контр-адмирала Грейга, было представлено делать — точного узаконения». На кораблях, бывших в строю, по желанию командиров одинарные шпили подлежали замене на двойные [66, с. 77—78]. Этим же документом предписывалось «делать двойные шпили по расположению адмирала Кновлеса [Ноульса]».

За свою неутомимую преобразовательскую, флотоводческую и инженерную деятельность С. К. Грейг 28 июня 1782 г. был произведен в адмиралы и награжден орденом Св. Владимира 1-й степени.

Глава 4

Развитие судостроительной базы

В своих работах по истории техники Ф. Энгельс неоднократно доказывал: «Только создание новых, более мощных средств делает возможным достижение новых, более грандиозных результатов» [64, с. 40]. Россия конца XVIII в. не смогла бы достичь столь многочисленных побед на море, если бы ее передовые деятели не стремились развивать судостроительную базу как основу создания мощного флота.

Осенью 1773 г. адмирал Ч. Ноульс, осматривая Кронштадт, Ревель и Ригу, обратил внимание на то, что вода из кронштадтских доков откачивается с помощью энергии старых ветряков или силой лошадей. Он представил Екатерине II предложение о замене старых петровских ветряков и лошадей «огненными» (паровыми) машинами. Заказ был дан Карронской компании, президент которой Ч. Гаскойн совместно с Дж. Смитом разработал «Проект осушения Кронштадтских доков паровыми машинами». В конце 1774 г. первая машина была отправлена в Россию; для ее монтажа и пуска компания направила в Петербург 14 высококвалифицированных рабочих. С лета 1775 г. эти работы выполнялись уже под общим наблюдением С. Грейга, назначенного главным командиром Кронштадтского порта [126, с. 256—257]. Испытание машины, проведенное в июне 1777 г., показало ее высокую эффективность, и Грейг заказал Карронской компании вторую паровую машину, которая, однако, поступила в Россию после его смерти и не была пущена в ход.

Начиная с 1781 г. С. К. Грейгу поручают надзор за выполнением ряда строительных работ и реконструкцией Кронштадта. 20 октября 1781 г. он получил от императрицы благодарственный рескрипт за экономное строительство: «Господин вице-адмирал Грейг. Скорое и хозяйственное окончание строения в Кронштадте плавучей загороды [батопорта?] и каменной кухни для купеческой гавани я отношу к довольно известной мне вашей прилежности и точности во всем, что до службы принадлежит. Оставшиеся от сего строения деньги 1810 руб. с копейками я назначила на устройство здесь солдатской школы, для чего и отошлите их в Приказ общественного призрения» [66, с. 620]. Как видим, сэкономленные Грейгом деньги пошли на строительство солдатской школы в Петербурге.

В том же 1781 г. Екатерина II поручила генерал-инженеру Боуру постройку Кронштадтской каменной гавани. В связи с этим С. К. Грейгу был направлен высочайший указ от 17 декабря 1781 г., в котором, в частности, говорится: «Знав усердие ваше к службе нашей, удостоверены мы, что вы ему, Боуру, к успешному производству сей полезной работы не оставите подавать всякую зависящую от вас помощь» [66, с. 622—623]. В итоге доки, каналы и молы Кронштадта были облицованы гранитом, что придало всем этим

гидротехническим сооружениям вековую прочность, благодаря которой они существуют и сейчас. Реконструированный Кронштадт часто посещался иностранцами и приводил их в восторг своим основательным и неприступным видом [126].

Генеральный план реконструкции Кронштадта предусматривал перестройку доков, гаваней и молвов, строительство госпиталей, морской тюрьмы, морского кадетского корпуса и других зданий и сооружений. Известный английский гуманист Дж. Говард¹ в 1781 г. был у С. К. Грейга в Кронштадте и весьма лестно отозвался о построенном госпитале [126]. Восторженный отзыв о госпиталях, сооруженных под руководством Грейга, дан в дневниках генерала Фр. Миранды², который в 1787 г. посетил Кронштадт. Однако не все в разработанном проекте реконструкции было удачным. Например, старший доктор Кронштадтского морского госпиталя в рапорте Адмиралтейств-коллегии отметил ряд недостатков проекта, которые были устранены (сохранилось донесение С. К. Грейга о переносе госпитальной кухни в более безопасное место [139]).

В 1785 г. С. К. Грейг был назначен руководителем работ «по перенесению Адмиралтейства из С. Петербурга в Кронштадт на основании высочайшего повеления 1783 г. мая 28» [33, с. 439]. Строительство основных типов кораблей было перебазировано в новые сухие доки Кронштадта.

Олонецкая губерния с влажным и холодным климатом, который не способствовал развитию сельского хозяйства, издавна была богата лесами, озерами, речками и прудами. Эти природные факторы сыграли

¹ Джон Говард — английский врач и общественный деятель — приехал в Россию для изучения госпиталей и тюрем. В 1789 г. поехал в Херсон для оказания помощи в борьбе с заразными болезнями, в частности чумой на юге. Умер в 1789 г. на хуторе Гунаропуло недалеко от Херсона, где и похоронен [10, с. 341—346].

² Франсиско Миранда (1750—1816) — венесуэльский патриот, адъютант испанского губернатора, впоследствии генерал повстанческих войск, борец за национальную независимость Латинской Америки. Во время политической эмиграции посетил Россию и несколько дней был гостем С. Грейга. После одной из неудачных битв был предательски выдан испанцам своими помощниками и умер в тюрьме. См.: *Маркс К., Энгельс Ф.* Соч. 2-е изд. Т. 11, ч. 2; *Прието А.* Герои борьбы за освобождение Латинской Америки. Гавана: Хосе Марти, 1985.

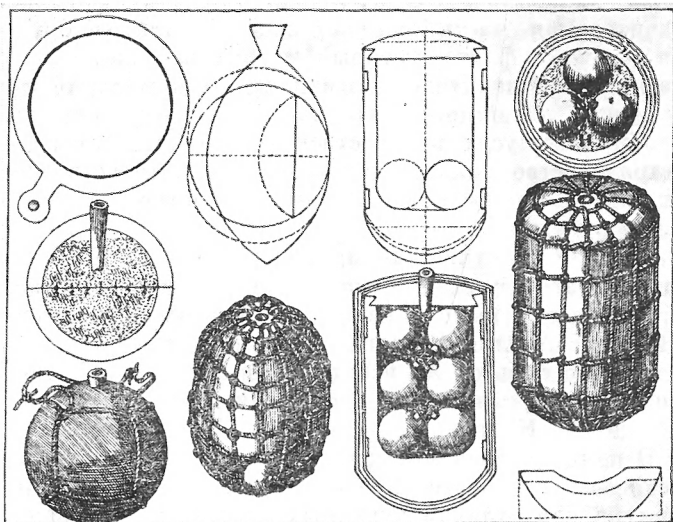
большую роль в развитии здесь выплавки чугуна и меди. Однако к середине XVIII в. литейное производство на Олонецких заводах стало чахнуть, поскольку значительная часть металла шла на отливку орудий для русского флота, который к тому времени уже не развивался. Значительно снизился уровень мастерства олонечких литейщиков, что, как уже говорилось, приводило к выпуску некачественных орудий. Последнее обстоятельство сильно беспокоило правительство России, которое подыскивало хороших мастеров-литейщиков за рубежом.

В связи с активными предложениями С. К. Грейга довооружать русские суда орудиями нового типа — карронадами — было решено наладить их производство в России; Англия продавала эти орудия дорого, да и качество их было не всегда на высоте. С. К. Грейг предложил пригласить в Россию инженера-металлурга, президента Карронской компании Ч. Гаскойна.

В конце 1785 г. императрица подписала рескрипт о постройке на месте Петровского завода нового предприятия для отливки чугунных карронад, отвечавшего самой современной технике и технологии тех времен. С. К. Грейг назначался (по совместительству) руководителем постройки, инженер-полковник Матвей Леман — строителем завода. К этому времени продолжительная и весьма обстоятельная переписка С. Грейга с президентом Карронской компании Чарлзом Гаскойном возымела действие: Ч. Гаскойн согласился приехать в Россию. 12 мая 1786 г. Грейг получил высочайший указ о назначении Гаскойна «для смотра» за производством на заводе [154].

В середине 1786 г. Гаскойн и 12 английских специалистов (гидротехников, механиков, металлургов и пр.) прибыли в Россию. Гаскойн перестроил плотину Петровского завода, сооруженную на р. Лосинке бывшим начальником А. С. Ярцевым по «карронской методе», но, как считают современные исследователи гидротехники, не очень удачно [78, с. 248—250].

Александровский пушечный завод выпускал не только карронады, но и другие виды орудий для армии и флота, боеприпасы к ним, чугунное литье для строительства мостов, разные железные изделия и т. п. [120]. Таким образом, С. К. Грейг был не только инициатором, но и активным организатором в деле вооружения русского флота. И в первую очередь это



Боеприпасы русской морской артиллерии



Пушка Александровского завода с клеймом Ч. Гаскойна (Аландские острова). Фото О. А. Шебаршина

касалось орудий нового типа (карронад) и их производства в России. Благодаря ему русский флот, как уже говорилось, одним из первых получил на вооружение карронады, которые со временем стали широко применяться на всех типах судов — от самых крупных до самых малых. Нет сомнения, что введение на флоте карронад являлось одним из поворотных пунктов в развитии военного кораблестроения, дававших новый толчок к обновлению тактики морских сражений и приносивших успех в бою [64, с. 115—116; 96, с. 40].

В 1780—1781 гг. С. К. Грейг пережил неприятные события, из которых он вышел, однако, с честью и с незапятнанной репутацией.

В эти годы Англия вела войну с Францией, Испанией и Североамериканскими соединенными штатами, которые вырвались из-под колониального гнета. Декларацией от 28 февраля 1780 г. Екатерина II объявила всем воюющим державам, что для защиты морской торговли Россия вводит «правила, которым будет следовать, и для поддержания которых и покровительства чести российского флага и безопасности торговли ее подданных противу кого бы то ни было она повелит выступить в море со значительной частью своих сил» [18, с. 112].

Однако Англия, считавшая себя «владычицей морей» и действовавшая на море на основе своего «навигационного акта», вышедшего еще в 1651 г., официально не признала «вооруженный нейтралитет» и почитала себя ущемленной «русским вмешательством» на море (что не помешало России осуществить его). Между Россией и Англией наметилось дипломатическое похолодание, грозившее перерасти в более открытый конфликт. Британский посол в России Дж. Харрис довел до сведения всех служивших там англичан «отрицательную реакцию своего правительства» на введение «вооруженного нейтралитета».

В это сложное время и произошел первый неприятный случай, давший повод говорить в русских кругах о «попытке английских моряков сжечь русский флот» [126]. «Вечером в понедельник, около 7 часов, — вспоминал впоследствии Дж. Харрис, — весь флот стоял поперек Кронштадтского фарватера, когда был замечен дым, выходящий из самой середины одного из судов». Происшествие бросало тень на главного командира Кронштадтского порта С. К. Грейга. Вскоре слухи о

пожаре дошли до великого князя Павла Петровича, формально числившегося генерал-адмиралом русского флота, и тот обвинил Грейга в измене.

Однако на самом деле произошло следующее: «11-го мая 1780 года в 6 часов пополудни загорелся стоящий в Кронштадтской гавани корабль „Благополучие“. Огонь немедленно потушили, и по исследовании оказалось, что возгорание случилось в проходе за крыйт-камору, где были навалены разные вещи, и где найден тлевший кулек с пенькою и небольшим количеством густой смолы и угольев. Подозревали, что поджог сделан с умыслом, тем более, что ветер был свежий, западный, и флот готовился к выходу на рейд, но виновного не могли найти. Подозрение падало только на канонира, который поутру еще ходил в крыйт-камору и съехал с корабля (впрочем, вместе с некоторыми другими, по окончании работ) на берег за 2,5 часа до возгорания» [98, с. 450].

Дело так бы и осталось нераскрытым, но спустя почти год, 20 апреля 1781 г., в 11 ч вечера загорелся фрегат «Мария», стоящий в той же Кронштадтской гавани. Огонь снова быстро потушили, обнаружив, что возгорание произошло в шкиперской каюте: загорелась парусиновая койка, в которую была завернута приготовленная для краски сажа, пропитанная маслом. Вновь пошли толки о поджогах, разные предположения и наветы. С. К. Грейг, видимо искренне поверивший в поджог, решил на этот раз найти виновного и, по-видимому, даже посадил подозреваемых в тюрьму.

Допросы и разбирательства ни к чему не привели, и Екатерина II, изучив следственный журнал по делу о загорании фрегата «Мария», предложила провести, как сейчас говорят, следственный опыт. В указе, poslanном вице-адмиралу И. Л. Голенищеву-Кутузову, возглавлявшему следствие, она писала: «Я вспомнила, что при бывшем прошлого года в пеньковых амбарах пожаре между другими причинами полагаемо было, что оный мог произойти, если пенька лежала оберченная или вместе с масляными рогожами: примечание сие вы не оставите учинить в крайней точности...» [66, с. 641].

Комиссия, в которую вошли вице-адмиралы Голенищев-Кутузов и Грейг, а также контр-адмирал Пуцин, произвела восемь опытов над смесью сажи с маслом. Оказалось, что при определенном сочетании сажи с

маслом «происходит их самовозгорание, причем смесь, составленная в пропорции, примерно отвечавшей показаниям подследственных лиц», загоралась примерно через 13 ч. «Господин вице-адмирал Грейг,— подчеркивалось в царском рескрипте от 28 апреля 1781 г.— Поздравляю вас с открытием причины происшествия на фрегате „Мария“, желаем, чтоб люди, невинные из экипажа того судна, содержащиеся под стражею по сему делу, освобождены были. Впрочем, уверены мы, что вы не оставите принять всякие осторожности впредь от подобных случаев» [66, с. 608].

Кронштадтские эксперименты стали, по-видимому, первой попыткой разгадать причины неоднократных пожаров на судах и береговых складах. И. Л. Голенищев-Кутузов был недалек от истины, когда писал вице-президенту Адмиралтейств-коллегии графу И. Г. Чернышеву: «Может быть, не только для нас, но и всей Европе оказали мы услугу! Сколько невинных людей, может быть, пострадало! Признаюсь вам, что я теперь такой причине пожар на корабле „Благополучие“ приписываю» [98, с. 451].

Результаты опытов пресекли ходившие по Петербургу и порочащие Грейга слухи об измене английских моряков [126]. Репутация его как честного человека, преданного России, окрепла. В практике же всех флотов мира были записаны правила, исключавшие совместное хранение сажи и масла. 14 марта 1782 г. С. К. Грейг за заслуги в области кораблестроения, инженерной практики и военно-морского дела был избран членом Лондонского Королевского общества. 18 августа 1783 г. на заседании Конференции Петербургской Академии наук княгиня Е. Р. Дашкова внесла предложение об избрании С. Грейга почетным академиком. Он был избран единогласно [86, с. 667—688].

Совершенствование организации флота

С. К. Грейгу, как авторитетному знатоку морского дела, доверялось решение различных вопросов военно-морской организации и деятельности флота. Как известно, С. К. Грейг был автором диспозиций Хиосского и Чесменского сражений. Его и впоследствии привлекали для разработки диспозиций русского флота.

В 1776 г. С. К. Грейгу поручили создать общие правила для расчета команды на суда всех рангов, а также разработать штаты личного состава для конкретных судов. Свои рекомендации он изложил в рапорте от 17 февраля 1776 г., где привел подробные расчеты числа офицеров, канониров и артиллерийских унтер-офицеров и дал полный комплект команд для судов линейного флота. Такие расчеты нужны были не только для определения «необходимого и достаточного числа людей на каждом судне», но и для получения полного «штата» флота с целью правильного снабжения провиантом, обмундированием и другими видами довольствия [66, с. 333—334].

В 1788 г., когда началась война со Швецией, возник вопрос о высадке десанта на вражескую территорию с кораблей и транспортных судов. Перед С. К. Грейгом как командующим эскадрой была поставлена задача определения числа десантников, которых смогут взять на борт суда. Он произвел расчет и дал точные выкладки, справедливо полагая, что при десанте на короткое расстояние корабли могут перебросить большое количество людей: «...с провизией и пресной водой на 2—2,5 месяца можно посадить на транспорты двойное число солдат, а на корабли и фрегаты из расчета по одному солдату на тонну грузоподъемности судна» [66, с. 341].

Еще в 1782 г. С. К. Грейг дал четкий ответ на запрос Адмиралтейств-коллегии о судовых лазаретах. При этом будущий академик высказал следующие соображения: «На трехдечном корабле место для одного лазарета весьма удобно иметь в средней палубе, а на двухдечном негде одного отвести кроме пижней палубы; для того, что под шкапцами шпиль и грота-шкот ме-

шают, а под баком кухня и фюка-галс, когда под парусами.

Когда число больных умножается на двухдечном корабле, мы обыкновенно отводим для них место на нижней палубе по середине корабля, по обе стороны грота-люка, обтянутое парусиною, как самое наилучнейшее для них место, а для возобновления воздуха завсегда имеем спущенный через грота-люк виндвейль.

В мирное время можно поставить род кроватей, как у господина доктора Бахерахта¹ в 4-м пункте означено; в военное же время необходимо надобно употреблять койки, которые б в скорости могли быть сняты и убраны» [66, с. 680].

С. К. Грейг вообще всегда уделял большое внимание здоровью моряков. Возвращаясь в 1775 г. из Архипелага в Кронштадт, он зашел с эскадрой в Дувр за водой и провизией. «Чистоплотность на борту кораблей,— писали в те дни английские газеты,— является ясным доказательством того, как много жизней моряков она сохраняет, так как адмирал заявил, что в течение восьми месяцев ни один человек не умер из 3000 человек экипажа эскадры» [126, с. 255].

С. К. Грейг ввел на кораблях и фрегатах походную корабельную аптеку, предложенную доктором Бахерахтом, в которой находился шестимесячный запас лекарства и медикаменты для 150 человек [66, с. 678]. С. К. Грейг заботился о том, чтобы на флоте служили хорошие, грамотные морские врачи. В одном из писем графу Чернышеву он писал: «...В[ашей] с[ветлости] довольно известно, сколь мы недостаточны в искусных лекарях для пользования больных; и правду сказать, на наше жалование весьма будет трудно таковых найти» [66, с. 681]. Понимая, что здоровье матросов зависит в значительной степени и от личной гигиены, он не пренебрегал даже такими мелочами, как головной гребень: «...весьма нужно, чтоб каждый матрос имел у себя гребень для очищения головы» [66, с. 681].

С. К. Грейг разработал свой вариант свода морских сигналов, красочное изображение которых выполнено

¹ Андрей Бахерахт — кадровый судовой врач, предположительно один из немногих друзей С. К. Грейга [6, с. 1, 2], автор руководства «Способ по сохранению здравия морских служителей», прослужил более 25 лет в русском флоте.

им в виде книги, хранящейся в бывшем Эрмитажном собрании [131].

Во время действия «вооруженного нейтралитета» (1781 г.) С. К. Грейг получил на рассмотрение датский морской кодекс. По-видимому, правительство России предполагало положить датское морское право в основу разрабатываемого русского кодекса торгового мореплавания, насущная потребность которого возникла в связи с претенциозными притязаниями Англии на монопольное «владение» морем. Как считают русские историки, С. К. Грейг был также «сведущим гидрографом». Планы и карты, выполненные Грейгом, обнаружены А. Соколовым в ряде московских архивов [85].

Документы характеризуют С. К. Грейга как человеколюбивого военачальника. Адмирал проявлял заботу не только по отношению к личному составу русских кораблей, но и к побежденному противнику и особенно населению неприятельских городов. В этом духе он стремился воспитать и русских моряков. «Матросы наши в 1788 году, по стараниям Грейга же, — отмечалось в одном из документов тех лет, — вступали в весьма дружеские отношения с низшими классами финляндского населения около Гангуда, тогда как в нашей армии происходило совсем другое» [27, с. 102].

Вопросы воспитания и образования моряков всегда были в центре внимания С. К. Грейга. Свои взгляды на руководство людьми и воспитание моряков С. К. Грейг изложил в одном из рапортов генерал-адмиралу русского флота (1776 г.). «Во всяком воинском предприятии, — писал Грейг, — ничто столь не нужно к получению желаемого успеха, как общее согласие и преданность между офицерами и людьми, находящимися под командой их; также чтоб и командующим иметь довольное сведение о разных качествах и искусствах всех своих офицеров и матросов... ведаю я, что обыкновенно, весьма несправедливо защищая себя, кладут порок на негодность служителей во всем, что неисправно в чистоте, порядке или правлении корабля найдется, которую отговорку я генерально почитаю за знак худых командиров, а всякого офицера без побуждения и честолюбия считаю недостойным и неспособным к службе быть» [66, с. 333 прим.]. Как видим, эти принципы С. К. Грейга созвучны аналогичным высказываниям передовых русских офицеров, таких, как А. В. Суворов и П. С. Нахимов. Хорошо согласуются

они и с взглядами наших современных армейских педагогов.

Во времена Грейга большим пороком в русском, да и не только в русском, флоте было пьянство. Призывая правительство к борьбе с этим явлением в армии и на флоте, С. К. Грейг писал: «...если водка зло, они, моряки, не должны пить ее ...пьянство всегда было вредным... для хорошего порядка и военной дисциплины, так же как и для здоровья» [126, с. 259]. При этом он сам активно и решительно пресекал любое увлечение алкоголем [7, с. 502—506]. Чтобы отвлечь офицеров от разгульной жизни на берегу, особенно в зимнее время, когда флот стоял в гавани, С. К. Грейг организовал в 1786 г. Морское собрание [33]. Это был первый в России морской офицерский клуб, который закрылся в 1788 г. в связи с началом войны со Швецией.

Грейг стремился поддерживать в эскадрах, которыми командовал, хорошую дисциплину и требовал от моряков высокой профессиональной выучки. Например, во время русско-шведской войны 1788 г. он использовал дни, когда на море стоял штиль, «для учения служителей разным эволюциям, также пушечным и ружейным экзерцициям» [135, л. 8]. Еще в 1782 г. вице-президент Адмиралтейств-коллегии предложил С. К. Грейгу выработать основные положения по организации вновь учреждаемых в Кронштадте, Херсоне, Таганроге и Астрахани штурманских училищ, И. Г. Чернышов просил его также определить основные принципы подготовки высококвалифицированных штурманов [66, с. 707].

Отмечая большое нравственное влияние С. К. Грейга на подчиненных, нельзя не сказать об отношении к нему его современников. Но вначале — несколько слов о внешнем облике С. К. Грейга.

История сохранила несколько портретов Самуила Грейга². С портретов на нас смотрит худощавый муж-

² Хранившийся у Л. Неезе, прапраправнучки С. К. Грейга, его большой портрет в массивной резной золоченой раме (без подписи), по нашему мнению, представляет копию известного портрета кисти Левицкого, который находится в семье потомков внука адмирала — С. А. Грейга [94] и с которого сделаны многочисленные гравюры. Левицкий, вероятно, написал портрет С. К. Грейга уже после его смерти, используя более ранний, прижизненный портрет, а общую композицию фигуры заимствовал из портрета вице-канцлера

чина в адмиральской форме с орденами и лентами. Лицо продолговатое, подбородок массивный, нос крупный с горбинкой, губы пухлые, сложного рисунка, с поднятыми вверх уголками, глаза большие, глубоко посаженные, с нависающими верхними веками. Лоб высокий, обрамленный не очень густыми волосами, ниспадающими на уши и завитыми на концах буклями. Взгляд, направленный на собеседника, ясный, несколько мечтательный, по со скрытой решительностью и целеустремленностью.

Современники характеризуют С. К. Грейга как уравновешенного, спокойного человека, но энергичного и быстрого в решительную минуту, смелого и отважного, однако без показной храбрости. Известны его честность и верность долгу, присяге. По сведениям современников, адмирал отличался сдержанностью и скромностью, он не был карьеристом, не выпячивал своих заслуг, не требовал себе наград, как это тогда водилось за некоторыми знаменитыми людьми. Как справедливо пишет английский историк, «Грейг утверждал себя не только как храбрый и способный человек, но и как верный и умеющий молчать» [126, с. 255]. Не будучи ни английским, ни русским аристократом, он не вступал с ними в соревнование за награды. Даже русское дворянство он добыл себе в Чесменском бою.

Служивший в последние годы под началом С. К. Грейга английский моряк Тревенин дал образное описание его внешности, ставшее важным дополнением к парадному портрету Левицкого: «Его фигура была несколько крупной и чрезмерно неуклюжей. Ноги были очень длинными, грудь и живот слегка впалыми, плечи покатыми, а голова наклонена вперед. В его зимней одежде в Кронштадте никто не мог выглядеть более похожим на старую шотландскую женщину, хорошо укутавшуюся в холодную погоду. Его одежда, когда он был не в форме, была простой. Он отличался почти показной любовью к простоте, хотя я полагаю ... в этом не было ни малейшего притворства. Черты его лица были крупные и заметные, но что касается характера, то в нем не было ничего броского, но много серьезности, мысли и глубины. Когда он не говорил, то выглядел унылым, почти скучным, под-

А. М. Голицына, написанного им ранее (это ясно видно из сравнения портретов и атрибутики С. К. Грейга).

черкнуто замкнутым, но выражение его лица очень оживлялось в беседе.

Он был вообще очень молчаливым, но иногда в частных компаниях он умел стать интересным, рассказывая с большим добродушием и притягательностью кое-что из неисчерпаемого запаса знаний и новостей, которые он приобрел постоянными занятиями в более поздние годы его жизни, потому что в более ранние периоды его образование было в запущенном состоянии.

Его замечания всегда были благоразумными, так как он был способен замечать и рассуждать так же хорошо, как исполнять идеи, поданные другими. Учтывая все это, он был, конечно, медлительным и „тяжеловесным“ от природы... Тем не менее в активных делах флота он отбрасывал это свойство его характера и был деятельным, энергичным и решительным» [126, с. 263].

И наконец, еще одна образная характеристика личности Грейга, но данная ему уже русским автором: «Команды не питали к нему особой любви, так как он, плохо зная русский язык, не имел возможности затрагивать жизненные стороны той среды, с которой он не был знаком, хотя и уважал прирожденные русскому человеку удаль и сметливость. Но этого важного по осанке, высокого, седого старика³ со светлым взором и приветливою улыбкою, в свою очередь, все уважали; знали, что он сжег турецкий флот в Чесменской бухте; знали, что его советы слушал Орлов, видели, с кою заботливостью он неутомимо обучал команды действовать орудиями и, словно на исповеди, держал по часам капитанов кораблей, внушая им правила одоления врагов. Его подчиненные знали, что адмирал мало говорит, по много делает, и были уверены, что где адмирал Грейг, там и победа» [19, с. 10—11].

В завершение краткого рассказа об организационно-технической деятельности С. К. Грейга скажем несколько слов об огромной текущей работе, проводившейся адмиралом (более десяти лет) на посту главного командира Кронштадтского порта и начальника флотской дивизии.

Из Кронштадта уходили и в него возвращались корабли и эскадры. На плечах С. К. Грейга лежала забо-

³ В год смерти С. К. Грейгу исполнилось только 53 года. Видимо, по понятиям того времени это был уже «старик».

та о их ремонте, снабжении провиантом, боеприпасами и другими судовыми запасами. Он отвечал не только за постройку судов в Кронштадтских доках, но и за их полную комплектацию; досуг моряков в зимнее время, когда флот стоял в гаванях разоруженный, здоровье команд в плаваниях и на берегу, и их обучение, поддержание дисциплины — вот далеко не полный перечень многочисленных и многотрудных забот С. К. Грейга. К этому надо добавить обязанность разрабатывать различные документы, регламентирующие жизнь флота, увязку и утряску с Адмиралтейств-коллегией разных вопросов, требующих решения. И при этом надо было не забывать о том, что адмирал должен командовать эскадрами — надо было выходить во главе своей дивизии в море.

Конечно, было бы неправильно думать, что только один С. К. Грейг вершил судьбами Балтийского флота. Он не смог бы выполнить и части сделанного, если бы у него не было деятельных и талантливых соратников. В одно время с ним на Балтийском флоте служили такие адмиралы, как Г. А. Спиридов, А. И. Круз — герои Хиосского и Чесменского сражений, М. Г. Коныев — победитель турок в Патрасском сражении (1772 г.), адмирал В. Я. Чичагов — полярный исследователь, совершивший два высокоширотных плавания (1764 и 1765 гг.), и многие другие. В это же время Адмиралтейств-коллегию, которая руководила флотом и кораблестроением, фактически возглавлял Г. Кушелев — способный и инициативный организатор. В Кронштадтских судостроительных доках работал талантливый кораблестроитель А. С. Катасанов и др. Командирами кораблей и небольших соединений были способные боевые офицеры, такие, как А. Клокачев и Т. Г. Козлянинов, закаленные в походах и сражениях. С. К. Грейгу было на кого опереться, и он мог быть уверенным в исполнении своего долга всеми русскими моряками.

Благодаря общему энтузиазму русских моряков и судостроителей в России к этому моменту был построен и организован могучий флот, который мог отстаивать интересы страны в любых пограничных морях и за их пределами.

Апофеоз

Вершиной жизни и деятельности С. К. Грейга была победа над шведским флотом в Гогландском сражении.

Как известно, с 1787 г. Россия вела войну с Турцией, и, чтобы решительней покончить с этим вечным врагом, Екатерина II задумала повторить Чесму. Для этого в Кронштадте под руководством С. К. Грейга, как главного командира, готовился флот для новой Архипелагской экспедиции. Один отряд судов под командованием контр-адмирала В. П. Фондезина уже ушел в Копенгаген, а в Петербурге решался вопрос о том, кого назначить командующим всей экспедицией. Выбор пал на С. К. Грейга. Однако, по-видимому, военный совет был недоволен этим назначением. «Они в Совете,— писала Екатерина 9 мая 1788 г.,— все останавливают: сбили было Поля-Джонеса, насилу поправила. Теперь набивают голову Грейгу...» [27, с. 17].

Новые события на севере страны заставили изменить все планы. Шведский король Густав III, не примирившийся с итогами предыдущих военных конфликтов и рассчитывавший на то, что Россия «увязла» в войне с Турцией, решил одним ударом покончить с могучим соседом: послать к Петербургу большую армию через Финляндию и одновременно сильным флотом захватить Кронштадт; затем взять беззащитную столицу русской империи и продиктовать условия мира [5, 6, 13, 17—19, 27, 44, 50].

Следует отметить, что проект укрепления Кронштадта не был доведен до конца. Как отмечает историк русского флота В. Головачев, «все представления главного командира Кронштадтского порта адмирала Грейга о необходимости возвести укрепления на Северном Котлинском фарватере давно уже откладывались до более свободного времени, тогда как с южной стороны столицы не имелось и вовсе никакой крепостной защиты. И потому-то при самом начале войны в Петербурге спешили укладывать драгоценности и архивы, а двор готовился уезжать в Москву» [27, с. 23].

Опасаясь захвата Кронштадта и Петербурга десантом со шведского флота, Екатерина II отменила Архипелагский поход и назначила С. К. Грейга командовать

Балтийским флотом, поставив ему цель: соединиться с отрядом В. П. Фондезина и разгромить шведскую эскадру. Таким назначением С. К. Грейг обходил сразу двух старших по службе адмиралов: В. Я. Чичагова и А. И. Круза.

С. К. Грейг двинулся навстречу шведскому флоту, которым командовал герцог Зюдерманландский, родственник короля. 6 июля у о-ва Гогланд произошло сражение между русским и шведским флотами. Гогландское сражение достаточно подробно описано и проанализировано в русской и зарубежной литературе [5, 6, 14, 17—19, 25—27, 41, 50, 51, 58, 59, 66, 101, 103, 126], поэтому мы остановимся только на основных моментах, необходимых для характеристики личности С. К. Грейга.

Грейг с адмиралом Козляниновым, командовавшим авангардом, атаковали авангард шведского флота. Флагманский корабль Грейга «Ростислав» подошел на картечный выстрел к неприятельскому флагману, который через полтора часа, весь избитый огнем с русского корабля, вышел из боя на буксире. Затем Грейг обрушил огонь «Ростислава» на вице-адмиральский корабль «Принц Густав», который сдался русскому адмиралу. В плен попали вице-адмирал граф Вахтмейстер и 539 человек команды. Но и русские потеряли корабль «Владислав», который, попав в гущу шведского флота, не был поддержан, несмотря на приказ Грейга, другими русскими судами. Шведы, не выдержав жестокого огня русского флота и боясь новых потерь, бежали в Свеаборг под прикрытие крепостных орудий.

В этой битве оба флота сражались в течение шести часов с удивительным упорством, применив зажигательные и разрывные снаряды, приведшие к огромным потерям. Это было, по признанию всех русских морских историков, самое кровопролитное сражение за всю историю нашего парусного флота: с русской стороны было убито 326 и ранено 782 человека¹, у шведов только на плененном корабле «Принц Густав» было убито 150 человек, что само по себе говорит о жестокости сражения [101, с. 332].

¹ Эти сведения, по-видимому, преуменьшены. В более поздней работе [27], основанной на архивных делах Адмиралтейств-коллегии, указаны более тяжелые потери: убитых 580, раненых 720.

Однако С. К. Грейг не был удовлетворен результатами сражения. Огорченный пленением «Владислава», он велел отдать под суд командиров кораблей, бывших педалеко от терпящего бедствие судна и не оказавших ему помощи². Затем русский флот под командованием Грейга поспешил к Свеаборгу и заблокировал шведские корабли в гавани, где вскоре шведы потеряли еще один корабль.

Так был разрушен шведский план молниеносной войны. Напуганный активными действиями русского флота у берегов Швеции, Густав III приостановил продвижение в Финляндии 50-тысячной шведской армии, лишенной теперь поддержки своего флота.

Учитывая, что этой армии противостояло только 10 тыс. русских войск, следует признать стратегическое значение Гогландской победы огромным. Однако, следуя традиции тех времен, военный совет считал трофеи и потери. По мнению членов совета, они были равноценные: пленение одного шведского и одного русского кораблей, а значит, Грейг воевал плохо. Но Екатерина II высоко оценила Гогландское сражение и заслуги русских моряков и С. К. Грейга. Она написала ему письмо, в котором поблагодарила за службу и пожаловала ему высший орден России — Св. Андрея Первозванного. С. К. Грейг отказался его надеть до тех пор, пока не уничтожит полностью шведский флот. Адмиралтейств-коллегия прислала С. К. Грейгу похвальную грамоту, в которой, наконец, отдала долг его заслугам.

Блокировав Свеаборг, С. К. Грейг разработал план немедленного штурма и полного уничтожения шведского флота и его базы. Однако военный совет выступил против предложений С. К. Грейга. Тогда он вновь представил совету свой план, выразив при этом желание лично претворить его в дело. Теперь уже совет согласен, но поздно: адмирал тяжело заболел, простудившись на корабле от постоянных бурных осенних непогод. По высочайшему повелению «Ростислав» был переведен из Свеаборга в Ревель «для лучшего спокойствия больного» [33, с. 440]. Туда же был послан личный врач императрицы Дж. Рочерсон. Ничего не по-

² Командиры этих кораблей Коковцев, Вальронд и Баранов были разжалованы в матросы, а командующего арьергардом Фондезина отстранили от командования эскадрами и перевели в береговую службу.

могло. 15 октября 1788 г. С. К. Грейг умер на борту флагманского корабля «Ростислав».

Смерть С. К. Грейга резко изменила ход войны. Блокады Свеаборга ослабли, и шведский флот 10 ноября прорвался в Карлскруну. Посланный для усиления блокады отряд кораблей, не выдержав осенних штормов, поспешно укрылся в Копенгагене. Война затянулась до 1790 г.

С. К. Грейг был похоронен в Домской церкви на Вышгороде Ревеля. Екатерина II лично выделила на его погребение 8,5 тыс. рублей [33, с. 440]. По ее распоряжению над могилой С. К. Грейга был воздвигнут строгий памятник из белого каррарского мрамора работы Дж. Кваренги и И. П. Мартоса [80, с. 192]. Надпись к надгробию сочинила сама Екатерина, любившая создавать торжественные тексты к портретам и памятникам своих сподвижников.

Русский историк-археограф П. И. Бартенев писал: «В истории русского флота (который, как известно, нам приходилось заводить вновь в царствование Екатерины II) имя старшего Грейга запечатлено неизгладимо, и государыня оплакивала в нем не только искусного вождя в тогдашней войне со шведами, но вместе и надежного руководителя всего морского дела в России» [7, с. 338]. В 1790 г. по распоряжению правительства была выбита бронзовая памятная медаль, на лицевой стороне которой отчеканен портрет С. К. Грейга, а на оборотной изображены все его военные и технические заслуги. Медаль выполнил известный в то время мастер К. А. Леберехт [56, с. 44—45], и она предназначалась к массовому выпуску.

С. К. Грейг оставил жену и пятерых детей. Сарра Грейг лишь на несколько лет пережила мужа. Сохранился портрет и словесное описание этой женщины: «Небольшого роста, тонкая и стройная, Сарра Грейг отличалась замечательной скромностью, тихим характером и, несмотря на высокое положение мужа и расположение к нему императрицы Екатерины II, всегда держалась вдали от света, который не любила и где показывалась лишь по необходимости. Принадлежала к англиканскому вероисповеданию, особенно строгому в Шотландии; очень набожная и верующая женщина, она вся ушла в семейную жизнь и после смерти мужа... посвятила себя исключительно воспитанию детей» [94, с. 87]. Сохранившийся гравированный пор-

Медаль, выбитая в память о С. К. Грейге мастером К. Леберехтом, 1790 г.

трет Сарры Грейг, сделанный с прижизненного портрета маслом, несмотря на его парадность, передает отмеченные выше черты [94, № 87]. Сарра Грейг умерла в Петербурге и похоронена на Смоленском кладбище 13 августа 1793 г.

Еще при жизни С. К. Грейга Екатерина II проявляла личную заботу о его детях [125]. Все они были зачислены в русский флот и плавали волонтерами на английских кораблях с 10—12 лет.

Старший сын Алексей (1775—1845 гг.) — русский адмирал, кавалер ордена Св. Андрея Первозванного, соратник адмирала Д. Н. Сенявина, второй флагман в Афонском и Дарданелльском сражениях, был покорителем Варны и Анапы. Почетный член Петербургской Академии наук, он много сделал для совершенствования и развития флота как главный командир Черноморского флота и портов, военный губернатор Николаева и Севастополя. Известный кораблестроитель и астроном, А. Грейг являлся основателем Николаевской морской астрономической обсерватории и председателем комитета по строительству Пулковской обсерватории³.

Самуил Карлович Грейг был родоначальником трех поколений русских академиков; почетными членами



³ Его жизни и деятельности посвящена книга [60].

Петербургской Академии наук были он сам и его старший сын адмирал А. С. Грейг; его внук — С. А. Грейг — генерал русской армии, генерал-адъютант, участник Крымской войны, впоследствии министр финансов России, также был почетным членом Петербургской Академии наук, которая после его смерти присуждала «премии имени С. А. Грейга» за лучшие работы в области экономики и финансов [75, с. 32—35].

В память о больших военных и государственных заслугах Самуила Карловича Грейга броненосному трехбашенному фрегату, построенному в 1868 г., было дано название «Адмирал Грейг» [133, с. 305]. Впоследствии это имя перешло к новому крейсеру, заложенному в 1913 г., но достроенному уже в советское время как танкер «Азнефть». Отдавая дань уважения С. К. Грейгу, русские мореплаватели увековечили его имя на морских картах мира [65].

С. К. Грейг оставил нам небольшое литературное наследство в виде мемуаров, повествующих в строгом, но изящном стиле о знаменитых событиях жизни флота — Архипелагском походе, Хиосском, Чесменском и Гогландском сражениях [22, 39, 97]. Эти мемуары — прекрасный образец объективного освещения событий.

Род С. К. Грейга дал довольно разветвленное потомство в России и Англии [93, 129], однако в настоящее время этот некогда богатый потомками род почти полностью пресекся. Последняя прямая ветвь С. К. Грейга, его прапраправнучка Лидия Неезе, жила в ГДР⁴. Она завещала в дар советским музеям портреты ее знаменитых предков-адмиралов.

Глава 7

С. К. Грейг в зеркале истории

В. И. Ленин писал: «...чтобы действительно знать предмет, надо охватить все его стороны, все его связи и „опосредствования“». Мы никогда не достигнем этого полностью, но требование всесторонности предостережет нас от ошибок и от омертвления»⁴. Поэтому для

⁴ Умерла в Лейпциге в августе 1985 г.

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 32. С. 72.

объективной оценки С. К. Грейга как деятеля и личности необходимо привлечь по возможности больше высказываний, сделанных о нем отечественными и зарубежными исследователями, тем более что отношение к С. К. Грейгу как при его жизни, так и после смерти было противоречивым.

«Это был, прежде всего, сведущий и дельный флотский офицер,— считал В. Головачев.— Еще в 1766 году под его руководством строился и вооружался корабль „Трех иерархов“, который долго потом во всех отношениях почитался образцовым в нашем флоте, а также почитался образцовым и способ распределения и обучения на нем команды, введенный Грейгом. Затем он был очень сведущий гидрограф, потому что мы находим множество самых точных его указаний на входы в порты и плавание по разным морям, прилежащим Европе. Грейг был отважный военачальник, умевший разработать план военной кампании с точным соразмерением сил и средств для его выполнения. Мы знаем, что в Архипелаге граф Орлов распорядился флотом по советам и указаниям Грейга. Мы ему обязаны были Чесменским боем и лично ему же обязаны истреблением турецкого флота в день 26 июня» [27, с. 26—27].

«Главный командир Кронштадтского порта, адмирал Самуил Карлович Грейг... родом хотя и англичанин...— подчеркивал В. Войт,— сжился со своею второю родиною, пользовался особым вниманием императрицы и обладал глубокими и всесторонними знаниями морского дела и стратегии и с предусмотрительностью способен был взвесить силы и средства предстоящего предприятия» [19, с. 10].

Известный морской историк А. Соколов дал ему хоть и сдержанную, но все же высокую оценку: «Грейг был моряк весьма сведущий, осторожный, но решительный...» [101, с. 326]. Выше, в гл. 1, мы уже приводили характеристику Грейга, данную другим известным историком флота — Ф. Веселаго [17, 18]. Положительные оценки деятельности С. К. Грейга высказаны в трудах многих русских военных историков, таких, как Е. И. Аренс [5, 6], П. И. Белавенец [11], В. А. Бильбасов [13], А. Я. Глотов [24], В. К. Дитерихс [41], Н. Л. Кладо [51], А. Кротков [59], А. И. Петров [79], Н. Беклемишев [73, 125] и др. Так же высоко оценена деятельность С. К. Грейга и маститыми советскими учеными, например академиком

Е. В. Тарле [113]; положительная оценка деятельности С. К. Грейга имеется и в других советских исторических работах [4, 32, 35, 36, 43].

Высоким авторитетом С. К. Грейг пользовался у многих современников, о чем, в частности, свидетельствует дневник А. В. Храповицкого [117]; если же обратиться к языку цифр, то в именных указателях сборников исторических материалов имя героя Чесмы упоминается наиболее часто.

Отметим, что А. Г. Орлов никогда не принижал роли С. К. Грейга в победах русского флота. Это утверждали многие офицеры, служившие под его командой. Например, по словам одного из них, Орлов признавался Екатерине II, что «ничего не знает о морских делах; что даже при Чесме он сам ничего не сделал, что все сделал Грейг...» [126, с. 255].

Но известны и другие, негативные, оценки деятельности С. К. Грейга. Так, уже в середине XIX в. историк русского флота А. Соколов в одном из политических обзоров, помещенном в «Морском сборнике», имеющем влияние на моряков и общественность, говоря о Хиосском сражении, писал: «Но ежели атака и действительно предпринята по плану Грейга, то победу уж вовсе не ему обязаны,— потому что этот план был составлен весьма нерасчетливо...» [103, с. 202—208]. Здесь он вступил в явное противоречие с приведенным выше своим «программным» заявлением [112].

Ряд советских морских историков, наоборот, считает Хиосский бой новаторским вкладом в теорию военной науки. Так, приписывая фактическое командование эскадрой Спиридову, авторы ряда статей в БСЭ трактуют Хиосское сражение как «новый тактический прием» [106, 115]. По их мнению, Хиосское сражение — новое слово в военно-морском искусстве, но тогда, поскольку С. К. Грейг, вероятно, являлся автором его диспозиции, он вправе получить лавры тактического новатора — разработчика плана боя, а А. Г. Орлов — его практического претворителя — ведь юридически и фактически именно он командовал русским флотом в этом сражении.

К подобной «дискордии» оценок нас приводят стремления разных историков «подогнать» действия Грейга под ту или иную концепцию, которую они исповедуют на данном этапе истории. Очевидно, такой подход в корне порочен. И нам кажется, что на

истинность оценки прежде всего влияет результат. И независимо от того, как мы будем трактовать диспозицию (как консервативную или новаторскую) в Хиосском бою, мы должны помнить, что русский флот начал сражение по диспозиции С. К. Грейга и добился победы. А победителей, как говорится, не судят.

Что же касается Чесменского сражения, то в последнем издании БСЭ этот вопрос «обкатывается» в разных томах, причем весьма «деликатно»: «В ночь на 26 июня (7 июля) *Спиридов выдвинул* к входу в бухту авангард под командой контр-адмирала С. К. Грейга...» [119]. «В ночь на 26 июня (7 июля) в Чесменском бою русская эскадра *под фактическим командованием Спиридова и С. К. Грейга* уничтожила турецкий флот...» [117]. «*Фактически Грейг С. К. руководил флотом в Чесменском бою 1770 г.*» [32].

На этой фразе можно и поставить точку. Все вернулось «на круги своя». Но «искривлений в истории» не было бы, если бы некоторые авторы (начиная с 1947 г.) не «забывали», что С. К. Грейг с 1764 г. и до конца жизни был русским офицером, служил России, трудился на ее благо, командовал русскими эскадрами, сражаясь вместе с русскими людьми против их врагов, т. е. жил и действовал как *русский гражданин* в высоком смысле этого слова. Поэтому тысячу раз правы те историки, которые считали Грейгов «совершенно русскими и много сделавшими для русского флота» [17, с. 237].

В этой связи нельзя не вспомнить справедливых высказываний П. И. Белавенца и Ф. Ф. Веселаго по поводу иностранцев, поступивших на русскую службу. Среди них «были, конечно, и искатели приключений и легкой наживы, но их, к счастью, довольно скоро оценили и уволили прочь, как, например, Ноульса, Эльфинстона, Арфа и пр. Последние своими ошибками вызывали в русских офицерах здоровое критическое отношение к себе и ослабляли чрезмерное безотчетное поклонение всему иноземному — порок, которым в те времена сильно страдали во множестве русские люди» [11, с. 76]. Иное дело С. К. Грейг. «Мы видели его в Архипелаге искусным вождем, обладавшим экстренными, великими ресурсами военных комбинаций, мы видели его хорошим знатоком морского дела в порте и повсюду, где он плавал и водил эскадры» [27, с. 54].

Деятельность С. К. Грейга также положительно оценивается и современными зарубежными историками. Известно, что в Англии вышли две книги Р. К. Андерсона (1947, 1956 гг.), посвященные службе английских офицеров в русском флоте, книга У. К. Чапмана (1966 г.) о Чесме, а также два биографических словаря, в которых рассказано о жизни С. К. Грейга [126]. Эти книги существенно дополняет посвященная С. К. Грейгу большая статья Кросса [126]. Английские ученые положительно характеризуют деятельность С. К. Грейга на благо России, отмечают его выдающиеся военные успехи и называют «предтечей Нельсона» [126, с. 251].

Как любой человек и государственный деятель, С. К. Грейг не был «соткан из одних только достоинств», имелись у него и недостатки. Возможно, не все решения смелого адмирала были безупречными и безошибочными, но ошибки его не были порочными, наносящими вред русскому флоту или государству.

Так, С. К. Грейг был приверженцем старой (классической) линейной тактики морского сражения, в чем довольно резко и на первый взгляд обоснованно обвиняет его Н. Кладо [51, 52]. И все же в Гогландском сражении С. К. Грейг, используя классическую линейную тактику, оказался победителем: несмотря на «ее ложные принципы», он заставил шведов бежать с места сражения и укрыться в Свеаборге. Как видим, знание и хорошее использование классических методов ведения боя привели С. К. Грейга к успеху. Можно ли считать это недостатком?! К тому же другой (неклассической) тактики тогда еще разработано не было.

С бóльшим основанием можно подвергнуть критику проект овладения Дарданеллами и прорыва к Константинополю, разработанный С. К. Грейгом в 1788 г., когда русский флот готовился к новому Архипелагскому походу. Но ситуация изменилась, и вместо похода в Средиземное море флот, ведомый С. К. Грейгом, отправился воевать со шведами. Ну, а чем же закончилась бы попытка С. К. Грейга овладеть Дарданеллами, если бы флот пошел в Архипелаг? Скорее всего, русский флот потерпел бы поражение, как это случилось спустя много лет с английской эскадрой, попытавшейся осуществить идею С. К. Грейга и оказавшейся разгромленной турецкими береговыми батареями. Поэтому «турецкое предложение» С. К. Грейга, очень заман-

чивое по своей дерзости, можно считать бесперспективным.

Конечно, служба С. К. Грейга в русском флоте не была безоблачной и триумфальной. Из приведенного в книге материала, касающегося основных этапов его деятельности, ясно, что во многих случаях С. К. Грейгу, как и любому другому прогрессивному деятелю той эпохи, приходилось «пробивать» многие свои предложения, которые, в конце концов, все же находили место в русском флоте. Безусловно, С. К. Грейга не всегда правильно понимали и не всегда сразу открывали дорогу его идеям и замыслам. Но, помимо субъективных причин, здесь были (главным образом) и объективные: каждое новшество требовало средств и ресурсов, которых у России тогда было немного, и нужно было «семь раз отмерить и один раз отрезать», чтобы принять окончательное решение. Неудивительно, что и Адмиралтейств-коллегия не спешила с окончательными выводами и подолгу оценивала то или иное предложение. Этим, по-видимому, и объясняется несколько осторожное отношение Адмиралтейств-коллегии к С. К. Грейгу² — отношение, к которому, конечно, примешивалась и известная доля консерватизма, чиновничества и субординации.

Конечно, были у С. К. Грейга и личные столкновения с сослуживцами (особенно англичанами) — ведь адмирал отстаивал интересы России; были и неправильные решения, которые потом он, поняв их ошибочность, исправлял. Но всегда и во всем С. К. Грейг не жалел себя для блага России.

Петр Великий, создав русский флот, стремился сделать его могучим и непобедимым, способным вместе с русской техникой и промышленностью, русским народом и его умельцами, моряками и воинами придать России, как кораблю, «державный бег». «Спиридовы, Грейги, Ушаковы, Сенявины этот „державный бег“ не остановили, и каждое новое поколение с тех пор увеличивает славу русского народа вообще и славу русских моряков в частности» [113, с. 106].

Русский адмирал С. К. Грейг был золотым звеном в этой длинной цепи поколений, и мы не должны его забывать.

² Эту точку зрения высказал и А. Комаров в рецензии на рукопись данной книги.

Основные даты жизни и деятельности С. К. Грейга

- 1735, ноябрь 30** — Родился в г. Инверкейтинге, Шотландия, в семье моряка и судостроителя Ч. Грейга.
- 1750—1754** — Плавал волонтером на английском пакетботе «Надежда» по морям Северного, Балтийского и Средиземноморского бассейнов.
- 1754—1756** — Назначен шкипером пакетбота «Надежда» и плавал по тем же морям.
- 1756** — В связи с началом войны поступил в чине мичмана на английский военный фрегат.
- 1756—1763** — Находясь на разных военных судах, участвовал в Семилетней войне (крейсерские операции, штурм крепостей на о-ве Гори и о-ве Св. Елены, штурм Гаваны, сражение в заливе Киберон, блокада Бреста и т. д.).
- 1762** — Произведен в лейтенанты и назначен командиром трофейного испанского корабля «Конкистадор».
- 1764** — Вернулся в Англию и назначен помощником командира корабля.
- 1764, июнь 18** — Принят из английского флота в русский с чином капитана 1-го ранга.
- 1764—1769** — Плавал в Балтийском море; командовал фрегатом «Св. Сергий» и кораблями «Екатерина», «Три иерарха».
- 1765** — Предложил усовершенствованное парусное вооружение и более совершенную архитектуру для линейных судов. На основе этих предложений переделал фрегат «Св. Сергий».
- 1766** — На корабле «Три иерарха» установил парусную оснастку по своей системе.
- 1767** — Предложил при постройке судов покрывать их обшивку смесью смолы и серы.
- 1768** — Женитьба на Сарре Кук в Петербурге.
- 1769, июль 18** — Произведен в капитаны бригадирского ранга и, командуя кораблем «Три иерарха», отправился в составе эскадры Спиридова в Средиземное море. Командуя отдельным отрядом судов, привел его из порта Гульль в Порт-Магон.
- 1770, март 1** — Произведен в контр-адмиралы. В Архипелаге участвовал в осаде городов и крепостей Модон, Лемнос и Парос.
- 1770, июнь 24** — Командуя флагманским кораблем «Три иерарха», активно сражался с турецкой эскадрой в Хиосском сражении.
- 1770, июнь 26** — Командовал отрядом судов, уничтоживших турецкий флот при Чесме. Награжден орденом Св. Георгия 2-го класса и возведен в потомственное русское дворянство.
- 1771** — Участвовал в бомбардировании Негропонта и блокаде

- Дарданелл. При осаде Метелино сжег стоящие на стапеле два турецких корабля и галеру. Уничтожил военные склады в Орифанто.
- 1772 – Послан берегом в Петербург. Предложил устанавливать на кораблях и фрегатах двойные шпили. Возвратился на Средиземное море. Командуя отрядом судов, взял с моря Чесму и уничтожил военные склады.
- 1773 – Командовал в Архипелаге. Послан в Петербург и привел из Кронштадта в Ливорно эскадру.
- 1774 – Награжден орденом Св. Анны 1-й степени. Плавал в Средиземное море.
- 1775 – Возвратился с эскадрой из Средиземного моря в Кронштадт. По приказу А. Г. Орлова доставил на корабле «Исидор» самозванку – «княжну Тараканову». Произведен в вице-адмиралы (10 июня) и назначен на должность главного командира Кронштадтского порта. Родился сын Алексей, впоследствии известный русский адмирал.
- 1776 – Вооружил по своей системе корабли «Исидор» и «Ингерманланд», разработал новые штаты парусного вооружения линейных судов. Командовал эскадрой у Красной Горки. Награжден орденом Св. Александра Невского. Составил правила расчета команд для судов всех классов и рангов.
- 1776–1788 – Предложил различные усовершенствования на кораблях (пушечные замки, картечь нового типа, вентиляторы, корабельную аптеку, свод сигналов и т. п.).
- 1777 – Утверждены новые штаты парусного вооружения, основанные на предложениях Грейга. Пущена первая паровая машина в Кронштадтском доке (для откачки воды). Награжден призовыми деньгами за Чесменское сражение. Предоставлен отпуск на 4 месяца для поездки в Шотландию, для чего Грейгу было дано военное судно.
- 1777–1788 – Командовал флотской дивизией и был главным командиром Кронштадта.
- 1780–1788 – Вооружил карронадами суда русского флота.
- 1781 – Разработал проект 66-пушечного корабля, по которому впоследствии было построено 9 кораблей. Назначен вести надзор за всеми строительными работами в Кронштадте. В составе комиссии провел опыты по самовозгоранию смеси сажи и масла.
- 1782, июнь 28 – Произведен в адмиралы. Награжден орденом Св. Владимира 1-й степени. Разработал положение о штурманских училищах. Назначен руководить штурманским училищем в Кронштадте. Составил записку о размещении и организации судовых лазаретов. Избран членом Лондонского Королевского общества.
- 1783, август 18 – Избран почетным членом Петербургской Академии наук. Ввел в русском флоте чугунные камбузы.
- 1785 – Поручен «главный надзор» по перенесению Адмиралтейства из Петербурга в Кронштадт. Назначен руководителем постройки Александровского пушечного завода, на котором было налажено производство карронад.
- 1786 – Руководил работами на Александровском пушечном заводе. Основал в Кронштадте Морское собрание. На корабле «Чесма» применил чугунную опреснительную установку.

- 1786–1788 – Ввел в русском флоте катера и небольшие бриги.
- 1787 – Завершена обшивка медью подводной части линейных судов эскадры Балтийского флота.
- 1788 – Назначен командовать эскадрой, отправлявшейся в Средиземное море для действий против Турции. В связи с начавшейся войной со Швецией назначен командовать флотом для обороны Кронштадта и Петербурга.
- 1788, **июль 6** – Командуя русским флотом, одержал победу над шведским флотом в Гогландском сражении. Взял в плен корабль. За государственные заслуги награжден орденом Св. Андрея Первозванного. Блокировал шведский флот в Свеаборге, где был взят и сожжен корабль. По случаю тяжелой болезни перешел на корабле «Ростислав» в Ревель.
- 1788, **октябрь 15** – Умер на борту корабля «Ростислав». Похоронен в Ревеле (Таллин).

Библиография

Литература и источники

1. *Адарюков В. Я., Обольянинов Н. А.* Словарь русских литографированных портретов. М.: Тип. А. И. Мамонтова, 1916. Т. 1. 319 с.
2. *Алексеев М. П.* Русско-английские литературные связи: (XVIII в.— первая половина XIX в.) // Литературное наследство. М.: Наука, 1982. Т. 91. С. 128—129.
3. *Англо-французские войны* // Воен. энцикл. 1911. Т. 2. С. 499—500.
4. *Антонов В. Ф.* Книга для чтения по истории СССР с древнейших времен до конца XVIII в. М.: Просвещение, 1984. 297 с.
5. *Аренс Е. И.* История русского флота: Екатеринин. период. СПб.: Николаев. мор. акад., 1897. 460 с. Литогр.
6. *Аренс Е. И.* Конспект по русской военно-морской истории. СПб.: Николаев. мор. акад., 1910. 280 с. Литогр.
7. *Архив князя Воронцова.* М.: Унив. тип., 1881. Кн. 19. 523 с.
8. *Архипелагские экспедиции* // БСЭ. 2-е изд. 1950. Т. 3. С. 188—189.
9. *Архипелагские экспедиции русского флота* // БСЭ. 3-е изд. 1970. Т. 2. С. 294—295.
10. *Афанасьев-Чужбинский А.* Поездка в Южную Россию. СПб.: Мор. м-во, 1861. Ч. 1: Очерки Днепра. 468 с.
11. *Белавенец П. И.* Материалы по истории русского флота. М.; Л.: Военмориздат, 1940. 151 с.
12. *Берх В.* Жизнеописание адмирала Семена Ивановича Мордвинова. СПб.: Тип. Н. Греча, 1831. 47 с.
13. *Бильбасов В. А.* История Екатерины Второй. Берлин: Stuhr'sche Buchhandlung, б. г. Т. 12, ч. 1. 564 с.
14. *Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий воен. истории рус. флота с IX в. по 1917 г.* М.: Военмориздат, 1948. 492 с.
15. *Брикнер А.* Записки графа Ланжерона о русском войске (1796—1824 гг.) // Рус. мысль. 1896. Кн. 11. С. 1—16.
16. *Бумаги князя Григория Александровича Потемкина-Таврического, 1788—1789 гг.* СПб.: Воен.-учен. ком. Гл. штаба, 1894. 250 с. (Сб. воен.-ист. материалов; Вып. 7).
17. *Веселаго Ф.* Краткая история русского флота. СПб.: Мор. м-во. Вып. 1. 1893. 302 с.; Вып. 2. 1895. 160 с.
18. *Веселаго Ф.* Краткая история русского флота. М.; Л.: Военмориздат, 1939. 304 с.
19. *Войт В.* Воспоминания и впечатления: Очерк деятельности наших моряков. СПб.: Тип. тов-ва «Общ. польза», 1887. 135 с.
20. *Воспоминания Михаила Афанасьевича Гунаропуло* // Рус. старина. 1917. Март. С. 360—401.

21. В память Чесменской победы, 24—26 июня 1770 г.: Сб. документов. Одесса: Тип. П. Францова, 1886. 63 с.
22. *Геннади Г.* Справочный словарь о русских писателях и ученых, умерших в XVIII и XIX столетиях. Берлин, 1876. Т. 1. 351 с.
23. *Гернет М. Н.* История царской тюрьмы. М.: Госюриздат, 1960. Т. 1. 384 с.
24. *Глогов А. Я.* Чесменский бой // Отеч. зап. 1820. Ч. 3, № 5. С. 33—71, 184—216.
25. Гогландское сражение // БСЭ. 2-е изд. 1952. Т. 2. С. 567—568.
26. Гогландское сражение, 1788 // БСЭ. 3-е изд. 1971. Т. 6. С. 623.
27. *Головачев В.* Действия русского флота в войне со шведами в 1788—90 гг. СПб.: Мор. м-во, 1871. 268 с.
28. *Грейг Иван Самойлович* // Общий морской список. СПб.: Тип. В. Демакова, 1890. Ч. 3. С. 437.
29. *Грейг Карл Самойлович* // Там же. С. 437.
30. *Грейг Самуил Карлович* // *Бангыш-Каменский Д. Н.* Словарь достопамятных людей русской земли. М.: Тип. Авгу-ста Селена, 1836. Ч. 2. С. 157—163.
31. *Грейг Самуил Карлович* // БСЭ. 2-е изд. 1952. Т. 12. С. 490.
32. *Грейг Самуил Карлович* // БСЭ. 3-е изд. 1972. Т. 7. С. 275.
33. *Грейг Самуил Карлович* // Большая энцикл. 1903. Т. 7. С. 501—502.
34. *Грейг Самуил Карлович* // Общий морской список. СПб.: Тип. В. Демакова, 1890. Ч. 3. С. 437—441.
35. *Грейг Самуил Карлович* // Сов. воен. энцикл. 1977. Т. 3. С. 33.
36. *Грейг Самуил Карлович* // Сов. ист. энцикл. 1963. Т. 14. С. 707.
37. *Грейг Самуил Карлович* // Энцикл. слов. / Брокгауз и Ефрон. 1898. Т. 18. С. 606.
38. *Грейг Самуил Карлович* // Энцикл. воен. и мор. наук / Под ред. Леера. 1885. Т. 2. С. 475.
39. *Грейг С. К.* Журнал о подвигах русского флота против шведов, 1788 г. // Сев. арх. 1823. Т. 8, № 23, 24.
40. *Джемс Д.* История великобританского флота от времен французской революции до Наваринского сражения. Николаев: Тип. Черномор. гидрогр. депо, 1845. Т. 1. 358 с.
41. *Дитерихс В. К.* Записки по военно-морской истории. СПб.: Литогр. К. Баркенфельда, 1899. Т. 2. 388 с.
42. *Дм... Эр...* История русских призов // Мор. сб. 1855. № 6. С. 318—355; № 7. С. 118—157.
43. *Дмитриев С. С.* Чесменская победа. М.: Госполитиздат, 1945. 44 с.
44. Документы о Чесменской битве // Мор. сб. 1853. № 6. С. 474—483.
45. Донесения гр. А. Г. Орлова // Там же. 1849. № 12. С. 818—823.
46. Донесения и письма адмирала Н. С. Мордвинова князю Потемкину и секретарю его, 1787—88 гг. // Зап. гидрогр. деп. Мор. м-ва. 1852. Ч. 10. С. 360—390.
47. Записки князя Ю. В. Долгорукова // Мор. сб. 1849. Т. 2. С. 823—827.
48. Иностранцы, служившие в русском флоте. СПб.: Мор. м-во, 1863. 119 с. (Прил. к Мор. сб., № 10).

49. Инструкция генерал-поручику Ивану Александровичу Заборовскому // Рус. арх. 1866. С. 1373—1394.
50. История русской армии и флота. М.: Образование, 1912. Т. 8. 153 с.
51. *Кладо Н. Л.* Введение в курс истории военно-морского искусства. СПб., 1910. 603 с.
52. *Кладо Н. Л.* Морская тактика. СПб.: Николаев. мор. акад., 1897. Вып. 2. 200 с. Литогр.
53. Классики марксизма-ленинизма и военная история. М.: Воениздат, 1983. 343 с.
54. *Ключевский В.* Императрица Екатерина // Рус. мысль. 1896. Ноябрь. С. 130—177.
55. *Ключевский В. О.* Курс русской истории. М.: Соцэкгиз, 1958. Т. 5. 503 с.
56. *Косарева А. В.* Искусство медали. М.: Просвещение, 1977. 127 с.
57. *Кротков А.* Бомбардирский корабль «Гром» // Мор. сб. 1905. № 9. С. 1—37; № 10. С. 1—40; № 11. С. 1—32; № 12. С. 1—20.
58. *Кротков А.* Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. СПб.: Воен-мор. уч. отд. ГМШ, 1894. 529 с.
59. *Кротков А.* Русский флот в царствование императрицы Екатерины II с 1772 по 1783. СПб.: Мор. тип., 1889. 340 с.
60. *Крючков Ю. С.* Алексей Самуилович Грейг. М.: Наука, 1984. 104 с.
61. *Крючков Ю. С.* Развитие в России линейного парусного флота // Судостроение. 1984. № 10. С. 54—56.
62. *Лазарев М. П.* Документы. М.: Воениздат, 1961. Т. 3. 578 с.
63. *Лурье С. С.* Княжна Тараканова // Вопр. истории. 1966. № 10. С. 207—240.
64. *Маркс К., Энгельс Ф., Ленин В. И.* О войне и армии: Сб. произведений. М.: Воениздат, 1982. 512 с.
65. *Масленников Б.* Морская карта рассказывает. М.: Воениздат, 1973. 366 с.
66. Материалы для истории русского флота. СПб.: Мор. м-во. Ч. 11. 1886. 840 с.; Ч. 12. 1888. 778 с.; Ч. 13. 1890. 737 с.; 1902. Ч. 14. 668 с.
67. *Мельников П. И.* Княжна Тараканова и принцесса Владимирская // Собр. соч.: В 8 т. М.: Правда, 1976. Т. 8. С. 243—427.
68. *Мельницкий В. П.* Три главы из очерка действий русского флота при освобождении Греции // Мор. сб. 1861. № 2. С. 341—380.
69. *Милюков П.* Материалы для истории русского флота: Адмирал Александр Иванович фон Круз // Там же. 1855. № 6. С. 227—271.
70. Мнение комиссии о некоторых нужных в оснастке корабельной переменах // *Шишков А.* Морские записки. СПб.: Имп. тип., 1800. С. 249—262.
71. Морское сражение русского флота под начальством гр. А. Орлова с турецким в Хиосском проливе в 1770 г. 24 июня // Мор. сб. 1855. № 6. С. 325—329.
72. *Мюнстер А.* Портретная галерея русских деятелей. СПб., 1862. Т. 1. 320 с.
73. *Н. Б.* Значение франкмасонства для флота // Море. 1907. № 11/12. С. 312—327.

74. Овладение Дарданеллами в 1783 г. // Рус. старина. 1878. Т. 22. С. 449—454.
75. О премии имени генерал-адъютанта С. А. Грейга // Зап. Имп. акад. наук. 1889. Т. 59.
76. Орлов Алексей Григорьевич // БСЭ. 2-е изд. 1955. Т. 31. С. 201.
77. Орлов Алексей Григорьевич // БСЭ. 3-е изд. 1974. Т. 18. С. 518.
78. Очерки истории техники в России: Горное дело, металлургия, энергетика, машиностроение. М.: Наука, 1978. 395 с.
79. Петров А. И. Вторая турецкая война в царствование императрицы Екатерины II, 1787—1791 гг. СПб.: Тип. Гл. штаба, 1880. 237 с. Т. 1.
80. Пыляевский В. И. Джакомо Кваренги. Л.: Стройиздат, 1981. 212 с.
81. План морского сражения между Российским флотом под предводительством его сиятельства графа Алексея Григорьевича Орлова и оттоманским июня 24 / июля 3 1770: С подлинника, опубл. е. с. графом Орловым // ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. Отд. эстампов.
82. Победа при Чесме и истребление турецкого флота // Зап. учен. ком. Мор. штаба. 1828. Ч. 2. С. 174—198.
83. Подлинное донесение о совершенном истреблении турецкого флота при берегах Асийских, полученное сентября 13 дня 1770 года ко двору ее императорского величества от генерала графа Алексея Григорьевича Орлова с курьером из Италии // Мор. сб. 1849. Т. 2. С. 818—823.
84. Прието А. Герои борьбы за освобождение Латинской Америки. Гавана: Хосе Марти, 1950. 94 с.
85. Продолжение отчета о занятиях в архивах капитан-лейтенанта Соколова в Москве // Мор. сб. 1853. № 12. С. 612—659.
86. Протоколы заседаний Конференции Императорской Академии наук с 1725 по 1803 гг. СПб., 1900. Т. 3: С 1771 по 1785 гг. С. 687—688.— То же // ИО ААН. Ф. 1. Оп. 1а. Д. 3.
87. Путянин Ф. С. // Общий морской список. СПб.: Тип. В. Демакова, 1858. Ч. 4. С. 634.
88. Пыляев М. И. Забытое прошлое окрестностей Петербурга. СПб., 1889. С. 389—390.
89. Ресми-эфенди. Рассказ Ресми-эфендия, оттоманского министра иностранных дел, о семилетней войне Турции с Россией. СПб., 1854. 240 с.
90. Ровинский Д. А. Подробный словарь русских гравированных портретов. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1886. Т. 1. 630 с.
91. Ровинский Д. А. Словарь русских гравированных портретов. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1872. 236 с.
92. Ромм. Морское искусство. СПб.: Мор. шляхет. кадет. корпус, 1795. Т. 2. 355 с.
93. Руммель В. В., Голубцов В. В. Родословный сборник русских дворянских фамилий. СПб.: Изд. А. В. Суворина. Т. 1. 1886. 608 с.; Т. 2. 1887. 904 с.
94. Русские портреты XVIII и XIX столетий. СПб.: Изд. великого князя Николая Михайловича, 1909.
95. Русский военный флот: Альбом. СПб.: Тип. Е. Тима, 1904. 319 л.
96. Рябов Ф. Г. Ф. Энгельс и флот. М.: Воениздат, 1984. 125 с.

97. Собственноручный журнал капитан-командора С. К. Грейга (в Чесменском походе) // Мор. сб. 1849. Т. 2. С. 645—660.
98. *Ск. Ал.* Самовозгорание сажи, напитанной маслом // Мор. сб. 1848. Т. 1. С. 450—452.
99. Сожжение турецкого флота // Тр. и летописи Об-ва истории и древностей рос. 1837. Ч. 7. С. 114—120.
100. *Соколов А.* Архипелагские кампании // Зап. гидрогр. деп. Мор. м-ва. 1849. Ч. 7. С. 230—401.
101. *Соколов А.* Голландская морская битва, 1788 г. // Мор. сб. 1849. Т. 2. С. 323—337.
102. *Соколов А.* История русского флота // Там же. 1854. № 3. С. 287—296.
103. *Соколов А.* Русские моряки и поэты // Там же. 1848. Т. 1. С. 195—216.
104. *Соколовская Т.* Тайна корабля: Ист. рассказ // Светлый мир. 1911. № 8. С. 145—166.
105. *Соловьев С. М.* История России с древнейших времен. М.: Наука, 1966. Т. 27. 840 с.; Т. 28. 780 с.
106. *Спиридов Григорий Андреевич* // БСЭ. 2-е изд. 1957. Т. 40. С. 304.
107. *Спиридов Григорий Андреевич* // БСЭ. 3-е изд. 1976. Т. 24, ч. 1. С. 325.
108. Список русских военных судов с 1668 по 1860 г. СПб.: Мор. м-во, 1872. 798 с.
109. Список с подлинных приказов графа Алексея Григорьевича Орлова-Чесменского по флоту, действовавшему в Архипелаге в 1770 г. и истребившему турецкий флот при Хиосе и Чесме // Мор. сб. № 4. С. 263—289.
110. *Тараканова Елизавета* // БСЭ. 3-е изд. 1976. Т. 25. С. 272—273.
111. *Тараканова, княжна* // БСЭ. 2-е изд. 1956. Т. 41. С. 613.
112. *Тараканова (княжна)* // Энцикл. слов. / Брокгауз и Ефрон. 1901. Т. 32. С. 620—621.
113. *Тарле Е. В.* Чесменский бой и первая русская экспедиция в Архипелаг. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1945. 110 с.
114. *Толстой Д.* О первоначальном учреждении и последовавших изменениях в устройстве Адмиралтейств-коллегии // Мор. сб. 1855. № 6. С. 203—227.
115. Хиосский бой // БСЭ. 2-е изд. 1957. Т. 46. С. 191.
116. *Хметевский С. П.* Журнал Степана Петрова сына Хметевского о военных действиях русского флота в Архипелаге и у берегов М. Азии в 1770—1774 гг. // Современник. 1855. Т. 49. С. 37—82.
117. *Храповицкий А. В.* Дневник, 1782—1798. СПб.: Изд. А. Ф. Базунова, 1874. 610 с.
118. Чесменский бой, 1770 // БСЭ. 2-е изд. 1957. Т. 47. С. 228.
119. Чесменский бой, 1770 // БСЭ. 3-е изд. 1978. Т. 29. С. 117.
120. *Швабе.* Описание Александровского пушечно-литейного завода в Петрозаводске // Мор. сб. 1855. № 7. С. 1—53.
121. *Шершов А. П.* К истории военного кораблестроения. М.: Военмориздат. 1952. 364 с.
122. *Шукина Е. С.* Наградные медали Архипелагской экспедиции 1769—1770 гг. // Тр. Гос. Эрмитажа. 1977. Т. 12. С. 178—185.
123. *Энгельс Ф.* Избранные военные произведения. М.: Воениздат, 1958. 843 с.
124. *Эттингер Ф. фон.* Генерал-адмиралы и адмиралы, служив-

- шие в царствование Екатерины II // Сын отечества. 1849. Май. С. 1—22.
125. *Beklemisheff N.* Samuel Greig, Grand Admiral in the Imperial Russian Navy // J. RUI. 1911. Vol. 55, N 396. P. 143—148.
126. *Gross A. G.* Samuel Greig, Catherine the Great's Scottish Admiral // *Mariner's Mirror*. 1974. Vol. 60, N 3. P. 252—266.
127. *Glaserapp P. von.* Baltisches Wappenbuch. 1980.
128. *Revalische Wöchentliche Nachrichten*. 1788. 23. Okt. 43. St.; 30. Okt. 44. St.
129. *Stryk L. von.* Beiträge zur Geschichte Rittergütter Livlands. Dorpat, 1877. Th. 1.
130. *Winkelmann E.* Bibliotheca Livonae historica. В., 1878. S. 441.

Архивные документы

131. *Грейг С. К.* Морские сигналы // ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. Отд. рукописей. Эрмитаж. собр. № 158/1. 36 с. Автограф.
132. Достопамятная морская экспедиция 1769 г. // ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. F XVII. 106/II. Бумаги А. В. Вилюватого. Т. 2. Л. 45—111.
133. Ордер баталий флота в Архипелаге: (Диспозиция судов) // ЦГА ВМФ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 68.
134. Письма С. Грейга В. С. Попову // ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. Отд. рукописей. Ф. № 609. Д. 151. Л. 1—2.
135. Сборник рефератов и донесений // ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. Ф. 216. Грейг. F 14 № 175. Л. 1—60.
136. Послужной список вице-адмирала и кавалера Грейк С. 1776 г. // ЦГА ВМФ СССР. Ф. 406. Оп. 7. Д. 8. Л. 1об.—5об.
137. Судьба принцессы Таракановой // ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. Ф. 73. Д. 245. Л. 1—19об.
138. ЦГА ВМФ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 44. Л. 1—9.
139. ЦГА ВМФ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 46. Л. 1—2.
140. ЦГА ВМФ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 48. Л. 1—13.
141. ЦГА ВМФ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 49. Л. 1—68.
142. ЦГА ВМФ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 50. Л. 1—168.
143. ЦГИА ЭССР. Ф. 29. Оп. 1. Д. 918. Л. 1—8.

Именной указатель

- Алексиано — военный моряк 17
Андерсон Р. К. — историк 74
Аренс Е. И. — генерал, профессор истории 5, 71
Арф — контр-адмирал 39, 73
- Баранов — командир корабля 67
Барж (Барш) И. — военный моряк 21, 41, 43
Бартенов П. И. — историк 68
Бахерехт А. — морской врач 59
Беклемишев Н. — генерал 71
Белавенец П. И. — военный моряк, историк 71, 73
Белли Г. Г. — контр-адмирал 16
Бильбасов В. А. — профессор, историк 71
Боур — генерал-инженер 51
- Вальронд — командир корабля 67
Вахтмейстер — вице-адмирал 66
Веселаго Ф. Ф. — военный моряк, историк 17, 71, 73
Войнович М. И. — контр-адмирал 17
Войт В. — историк флота 71
Воронцов С. Р. — посол в Англии 14
- Гагарин — мичман 33
Гакт (Хауке) — адмирал 12
Ганнибал И. А. — генерал-цехмейстер 32
Гаскойн Ч. — инженер 47, 49, 51, 53
Георг III — король 15
Гильгельмо — военный моряк 17
Глотов А. Я. — военный моряк, историк 71
Говард Дж. — врач 52
Голенищев-Кутузов И. Л. — вице-адмирал 56
Голицин А. М. — вице-канцлер 32, 62
- Головачев В. — историк флота 47, 65, 71
Гордон — военный моряк 16
Грейг А. С. — адмирал, сын С. К. Грейга 38, 69, 70, 77
Грейг Джейн — мать С. К. Грейга 8
Грейг С. А. — генерал 61, 70
Грейг Чарлз — моряк, отец С. К. Грейга 8, 76
Густав III — король 65, 67
- Дашкова Е. Р. — президент Петербургской Академии наук 57
Дерибас (Рибас) И. М. — адмирал 17
Джонс П. — контр-адмирал 16, 65
Дитерихс В. К. — генерал, историк 71
Долгоруков Ю. В. — генерал-майор 22, 23, 30, 31, 32
Дугдаль — мичман 33
Дуглас — военный моряк 16
- Екатерина II — императрица 5, 14—16, 18, 20, 21, 23, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 43, 44, 48, 51, 55, 56, 65, 67—69, 72
Елизавета — императрица 36
Елизавета — княжна (самозванка) 36
- Зюдерманландский — герцог 65
- Ильин Д. — мичман 33
- Катасонов А. С. — кораблестроитель 64
Качони Ламбро — военный моряк 17
Кваренги Дж. — архитектор 68
Кинсберген — контр-адмирал 17
Кладо Н. Л. — профессор, историк 71, 74
Клиланд — военный моряк 16

- Клокачев А.— военный моряк 27, 33
 Козлянинов Т. Г.— контр-адмирал 64, 66
 Коковцев — военный моряк 67
 Комаров А. А.— историк флота 75
 Коняев М. Г.— контр-адмирал 64
 Кросс А. Г.— историк 74
 Кротков А.— историк флота 71
 Кроун — военный моряк 47
 Круз А. И.— адмирал 17, 27, 30, 32, 42, 64, 66
 Кук А.— заводчик 18
 Кук Дж.— мореплаватель 18
 Кук Сейра (Грейг Сара) — жена С. К. Грейга 18, 19, 36, 38, 68, 69, 76
 Кушелев Г. Г.— вице-адмирал 64
- Леберехт К. А.— медальер 68, 69
 Левицкий Д. Г.— художник 61, 62
 Лейгл — адмирал 13
 Леман — инженер-полковник 53
 Лойон — адмирал 13
 Ломбард Л.— мичман 17
- Мадерс — адмирал 13
 Мартос И. П.— скульптор 68
 Мекензи Ф. Ф.— адмирал 17
 Мекензи — мичман 33
 Миранда Ф.— генерал 52
 Мордвинов С. М.— адмирал 21
- Нассау-Зиген К.— контр-адмирал 17
 Нахимов П. С.— адмирал 60
 Неезе Л.— прапраправнучка С. К. Грейга 61, 70
 Николай Михайлович — великий князь, историк 8
 Ноульс Ч.— кораблестроитель 50, 51, 73
- Орлов А. Г.— граф, генерал 20—26, 30—38, 72
 Орлов Г. Г.— граф, государствен-
 венный деятель 20
 Орлов Ф. Г.— граф 20, 27, 30
- Павел Петрович — великий князь, генерал-адмирал 56
 Петр I — император 5, 14, 15, 20, 75
 Петров А. И.— историк 71
 Пугачев Е.— предводитель вос-
 стания в России 36
 Пущин — контр-адмирал 56, 57
- Разумовский А. Г.— граф 36
 Роксбург В.— военный моряк 16
 Рочерсон Дж.— врач 67
- Сенявин Д. Н.— адмирал 69
 Смитон Дж.— инженер 51
 Соколов А.— военный моряк, историк флота 25, 60, 71, 72
 Спиридов Г. А.— адмирал 21—23, 25—27, 30—33, 41, 43, 64, 72, 73
 Стефан С.— военный моряк 16
 Суворов А. В.— генералиссимус 17, 60
- Тараканова — княжна (самозванка) 36, 37, 77
 Тарле Е. В.— историк 72
 Тревинин — военный моряк, 17 62
- Ульфов — корабельный мастер 41
- Фондезин В. П.— вице-адмирал 65—67
- Харрис Дж.— посол в России 55
 Хметевский С. П.— военный моряк 31
 Храповицкий А. В.— секретарь Екатерины II 72
- Чапман У. К.— историк 74
 Чесменский А.— полковник 37
 Чичагов В. Я.— адмирал 64, 66
 Чернышев И. Г.— председатель Адмиралтейств-коллегии 21
- Эльфинстон Дж.— контр-адмирал 17, 22, 25, 26, 30, 32, 39, 73
- Ярцев А. С.— инженер 53

Указатель географических названий ¹

- Австрия 11, 20
Азенцилий — город 10
Азовское море 20
Америка 11
Анапа — крепость 69
Англия 6, 7, 9—13, 22, 39, 41, 42, 55, 46
Анкана 10
Арзия — местечко 10
Арзу — местечко 10
Архангельск 46
Архипелаг 20, 26, 34, 35, 36, 59, 71, 74, 77
Астрахань 61
Атлантика 11
- Балканы — горы 20
Балтийское море, Балтика 15, 20
Бен-Исланд — город 8
Берген 9, 10
Бискайский залив 12
Брест 12, 14, 76
- Варна — крепость 69
Великобритания 11
Венецианский залив 9, 10
Виллен — река 12
- Гавана — крепость 13, 76
Гангут — мыс 60
Генуя 9
Гибралтар — крепость 9, 10
Гогланд 66
Гори — остров 12, 76
Грузия 20
Гулль 22, 76
- Дарданельский пролив 34, 74, 76
Днестр 20
Дувр 59
- Европа 10, 11, 20, 23, 57, 71
- Измаил — крепость 17
Иларачь — местечко 10
Инверкейтинг — город
Италия 20
Испания 11, 13
- Кадикс (Адеес) — порт 9, 10
Канарские острова 9
Карлсруна — крепость 68
Каррон — город 47, 48
Киберон — бухта 14, 76
Коломенское — село 37
Константинополь 74
Копенгаген 65, 68
Корон — крепость 23
Красная горка 38
Кронштадт 6, 21—23, 36—39, 44, 46, 47, 51, 52, 59, 61—63, 65
Круацій — город 10
Крым 20
Куба — остров 13
Кубань — река 20
- Лейпциг 70
Лемнос 24, 34, 76
Ливорно 21, 34—36, 77
Лиссабон 9, 10
Лондон 21
Лосинка — река 53
- Мазарина — местечко 10
Месина — город 10
Метелино — город 24, 34, 76
Мизитра — город 23
Модон — крепость 23, 24
Морея — полуостров 22, 23
Москва 34, 38, 65
- Наварин — крепость 23, 24
Наполи-ди-Романьи — город 25
Неаполь 9
Негропонт — город 24, 34, 76
Николаев 32, 69
Норвегия 9, 10

¹ Пояснения даны к названию в случае необходимости уточнения его применения.

- Одесса 17
Олопецкая губерния 52
Ораниенбаум — город 38
Орифанто — город 24, 34
Очаков — крепость 17
- Парос — город 24, 34, 76
Пелопонесс 23
Петербург 6, 18, 19, 32, 34, 36,
37, 51, 52, 65
Петропавловская крепость 37
Польша 36
Порт-Магон — город 22, 76
Портсмут 22
Португалия 11
Пруссия 11
- Рагуза 36
Ревель 47, 51, 67, 68, 78
Рига 51
Рошаль 12
- Саксония 11
Санзаяи — дача 38
Санкт-Петро — город 9
Санта-Крус 9
Сардиния — остров 9
Свеабург — крепость 66—68, 74,
78
Св. Елены остров 13, 76
Севастополь 17, 69
Северная Африка 10
Северное Причерноморье 20
Сенегал — остров 12
- Сенегамбия — река 12
Сицилия 10
Средиземное море 13, 16, 20, 22,
23, 46, 74
- Таганрог 61
Тассо — остров 34
Тенериф — остров 9
Триполица — селение 24
Тулон 13, 14
Турция 20, 36, 65
- Украина 20
- Финляндия 65, 67
Фиуме (Фьема) — город 10
Франция 11, 13, 20
Фуген — остров 9
- Херсон 32, 52, 61
Хиос — остров 32
Хиосский пролив 25
- Черное море 17, 20
Чесма — местечко 30, 34, 76, 77
Чесменская бухта 27, 30, 32, 63
Чивитавеккья (Еветовен) — го-
род 9
- Швеция 58, 61, 67
Шотландия 5, 8, 38, 47, 68, 76,
77
- Эдинбург 8

Указатель названий судов

- Абделмарл, фрегат 13
Адмирал Грейг, броненосный фрегат 70
Адмирал Грейг, крейсер 70
Азнефть, танкер 70
- Благополучие, корабль 56, 57
- Венус, фрегат 47
Владислав, корабль 66, 67
- Граф Орлов, корабль 46
Гром, бомбардирский корабль 32
- Европа, корабль 27, 31, 33, 46
Екатерина, корабль 18, 76
- Изяслав, корабль 46
Ингерманланд, корабль 39, 44, 45, 77
Иона, корабль 46
Исидор, корабль 19, 36, 37, 44, 45, 77
- Конквестадор, корабль 13, 76
- Мария, фрегат 56, 57
Меркурий, катер 47
- Надежда, корабль 32
Надежда, пакетбот 9, 76
Никанор, корабль 46
- Орлов, фрегат 32
- Параплаттен, корабль 13
Пармен, корабль 46
Пимен, корабль 46
Победа, корабль 34, 46
Почтальон, пакетбот 30
Принц Густав, корабль 66
- Ростислав, корабль 33, 66, 68, 78
Руаль Джордж, корабль 12
- Св. Дмитрий Ростовский, корабль 17
Св. Евстафий, корабль 26, 27, 30—32, 42
Св. Сергей, фрегат 18, 40, 50, 76
Святослав, корабль 26
- Тандер, корабль 13
Три иерарха, корабль 18, 21, 23, 26, 27—30, 31, 41, 42, 76
Три святителя, корабль 18, 21, 27, 30, 31, 41
- Фанрурен, бомбардирское судно, 12
Филипп, корабль 46
- Чесма, корабль 49, 77

Словарь кораблестроительных и морских терминов

- Авангард** — часть корабля эскадры, идущая впереди при походном строе или атаке.
- Арьергард** — замыкающая часть эскадры кораблей при походном строе или атаке.
- Адмирал** — высший военно-морской чин, командовавший эскадрой (флотской дивизией) или флотом.
- Адмиралтейств-коллегия** — высший коллегиальный орган для управления военно-морскими флотами в России (XVIII в.).
- Адмиралтейство** — военно-морское управление, а также его службы (кораблестроительная, хозяйственная, административная и т. п.)
- Баталия** — сражение.
- Батопорт** — затвор сухого дока в форме плавучего водонепроницаемого ящика («ворота»).
- Бейдевинд** — курс парусного судна под острым углом к ветру.
- Бизань** — нижний косой парус на бизань-мачте.
- Бизань-мачта** — самая задняя мачта.
- Блок** — простейший грузоподъемный механизм в виде деревянного корпуса с одним или несколькими колесами (шкивами), которые снабжены желобками по окружности для каната. Применялся в бегучем и стоячем такелаже.
- Бовент-брамсель** — то же, что и бом-брамсель.
- Бомба** — разрывной артиллерийский снаряд.
- Бомбардирское судно (корабль)** — судно, вооруженное мортирами для обстрела приморских крепостей.
- Бом-брамсель** — четвертый ярус парусов у судов с прямым вооружением.
- Брамсель** — третий ярус парусов у судов с прямым вооружением.
- Брандер** — судно, снабженное горючими и взрывчатыми веществами. Служило для поджога скопления неприятельских судов.
- Бриг** — двухмачтовое судно с прямым парусным вооружением. Применялся для разведки, посылок и т. п.
- Буксир** — толстый канат, которым одно судно тянет другое.
- Виндзейль** — парусиновая труба, служащая для вентиляции помещений судна.
- Вооружение (парусное)** — совокупность рангоута, такелажа и парусов определенной формы (бывает прямое и косое с различными разновидностями). Иначе — парусная оснастка.
- Галера** — военное гребное судно со вспомогательными косыми парусами. Применялась в прибрежных водах.
- Генерал-адмирал** — русский высший военно-морской чин (XVIII—XIX в.). Командовал всеми флотами страны.

- Грот** — нижний парус на грот-мачте.
- Грот-люк** — самый большой прямоугольный вырез в палубе судна в районе грот-мачты, служащий для погрузки. Закрывался специальным решетчатым перекрытием.
- Грот-мачта** — самая высокая мачта. Обычно располагалась между фок- и бизань-мачтами.
- Грот-шкот** — снасть для крепления нижней кромки паруса (грота).
- Двухдечный корабль** — линейное судно с двумя закрытыми батареями палубами.
- Диспозиция** — план расположения эскадры судов при походе или атаке.
- Док** — портовое сооружение для ремонта, окраски, стоянки или постройки судов. Сухой док — бассейн, вырытый в земле и сообщаемый одной стороной с гаванью. Закрывался батопортом, после чего из дока откачивалась вода.
- Драйвер** — нижний прямой парус на бизань-мачте.
- Кабельтов** — пеньковый трос (капат) особой свивки.
- Камбуз** — судовая плита для приготовления пищи, а также кухни.
- Канонир** — артиллерист на судне.
- Каркас** — особый зажигательный снаряд.
- Карронада** — короткая пушка большого калибра, стреляющая ядрами и бомбами на короткое расстояние.
- Картеч** — снаряд, снаряженный крупной дробью (шарами или обломками металла), служащий для массового поражения на близких расстояниях.
- Катер** — небольшое одномачтовое (реже — двухмачтовое) судно с косым парусным вооружением, служащее для посылок.
- Кливер** — самый передний косой парус на судне.
- Корабль** — самое крупное трехмачтовое парусное судно с прямым парусным вооружением.
- Кордебаталия** — средняя часть эскадры кораблей при походном строе или атаке.
- Корма** — задняя оконечность судна.
- Крюйт-камера** — пороховой погреб на судне.
- Лицейные суда** — самые крупные суда (корабли и фрегаты), предназначенные для сражения в линии баталии.
- Линия баталии** — строй (ордер) кораблей, при котором суда идут по прямой линии друг за другом параллельно аналогичному строю судов противника и ведут с ним артиллерийскую перестрелку.
- Лоцман** — специалист по проводке судов в сложных условиях определенного участка морского пути.
- Марсель** — второй ярус прямых парусов на судне.
- Марс** — площадка на вершине мачты или стеньги, служащая для раскрепления верхних участков составной мачты.
- Мичман** — старший специалист палубной команды в английском флоте; первый офицерский чин в русском флоте.
- Мол** — стенка, отражающая часть моря для образования гавани.
- Мортира** — короткоствольное орудие большого калибра для навесной стрельбы

Оверштаг — поворот парусного судна носом против ветра.
Ордер — предписание, приказ; также — строй судов при совместном плавании.

Пакетбот — небольшое посыльное парусное судно.
Палуба — горизонтальное перекрытие корпуса судна (пол).
Переборка — поперечная или продольная вертикальная стенка внутри корпуса судна.
Полупрам — то же, что и прам, но меньшего размера.
Прам — плавучая артиллерийская батарея с парусной оснасткой.

Рангоут — совокупность круглых деревянных брусьев для постановки парусов (мачты, реи, стеньги, бушприт и т. п.).
Рей — горизонтальный рангоут, служащий для постановки прямых парусов.
Ростры — площадка из запасного рангоута, на которой устанавливались шлюпки.
Рупор — кошаческий раструб для усиления голоса.
Рым — кольцо, установленное в шпарпире.

Снасть — канат на парусном судне.
Стаксель — косой парус, поднимаемый впереди мачты.
Стеньга — верхняя часть составной мачты.

Такелаж — тросы (канаты), входящие в парусную оснастку. Стоячий такелаж служит для раскрепления рангоута, а бегучий — для постановки и управления парусами.
Трехдечный корабль — корабль с тремя закрытыми батарейными палубами.

Унтер-офицер — старший специалист среди матросов, являющийся одновременно их младшим командиром.

Флагман — командующий отрядом, эскадрой судов или флотом.
Флагманский корабль — судно, на котором находится флагман.
Фок — нижний парус на передней мачте.
Фок-мачта — передняя мачта судна.
Фрегат — второе по величине после корабля судно с тремя мачтами и прямым парусным вооружением. Использовался для крейсерства и поддержки кораблей в бою. Мог применяться и в линии баталии.
Фока-галс — снасть для крепления фока.

Шебека — небольшое средиземноморское парусно-гребное судно. Применялось для разведки, посылок и т. п.
Шканцы — кормовая надстройка на судне, простирающаяся от кормы до грот-мачты.
Шканечный журнал — вахтенный журнал на судне.
Шлюпка — небольшая гребная лодка, перевозимая на палубе крупных судов. Служит для связи с берегом и для обслуживания судна, которому принадлежит.

Шкипер — командир грузового (торгового) судна.

Шпиль — устройство с вертикальным барабаном для подъема якоря.

Шпринг — метод постановки на якорь, позволяющий разворачивать судно.

Шхуна — двух- или трехмачтовое судно с преимущественно косым парусным вооружением. Предназначалось для разведки, крейсерства, конвоирования и т. д.

Экипаж — совокупность личного состава судна.

Эскадра — крупное соединение судов.

Ют — самая верхняя кормовая падстройка судна, идущая от кормы до бизань-мачты.

Оглавление

От автора	5
Глава 1. Боевая молодость. Начало службы в русском флоте	8
Глава 2. Архипелагские походы. Хиос и Чесма	22
Глава 3. Совершенствование кораблей русского флота	39
Глава 4. Развитие судостроительной базы	50
Глава 5. Совершенствование организации флота	58
Глава 6. Апофеоз	65
Глава 7. С. К. Грейг в зеркале истории	70
Основные даты жизни и деятельности С. К. Грейга	76
Библиография	79
Именной указатель	85
Указатель географических названий	87
Указатель названий судов	89
Словарь кораблестроительных и морских терминов	90

Научное издание
Юрий Семенович Крючков
Самуил Карлович Грейг
1735—1788

Утверждено к печати
редколлегией
научно-биографической серии
Академии наук СССР

Редактор издательства **В. П. Большаков**
Художественный редактор **В. В. Алексеев**
Технический редактор **М. В. Давтян**
Корректор **Е. Н. Белоусова**

ИБ № 37555

Сдано в набор 24.02.88
Подписано к печати 20.07.88
Т-12765. Формат 84×108¹/₃₂
Бумага книжно-журнальная
Гарнитура обыкновенная новая
Печать высокая
Усл. печ. л. 5,04. Усл. кр. отт. 5,25. Уч.-изд. л. 5,3
Тираж 6400 экз. Тип. зак. 1362
Цена 20 коп.

Ордена Трудового Красного Знамени
издательство «Наука»
117864, ГСП-7, Москва, В-485,
Профсоюзная ул., 90
2-я типография издательства «Наука»
121099, Москва, Г-99, Пубинский пер., 6

Издательство «Наука»
Готовится к изданию:

Черняк А. Я.

НИКОЛАЙ ВЕНИАМИНОВИЧ
КАЛАКУЦКИЙ
(1831—1889)

Книга посвящена жизни и деятельности известного русского ученого-металловеда, генерал-майора артиллерии Н. В. Калакуцкого. Проведенные им на сталелитейных заводах Златоуста и на Обуховском заводе в Петербурге эксперименты позволили создать научную базу сталелитейного производства. Высокую оценку в России и за рубежом получил его труд «Исследование внутренних напряжений в чугунах и сталях».

Для читателей, интересующихся историей отечественной науки и техники.

Для получения книг почтой заказы просим направлять по одному из адресов: 117192 Москва, Мичуринский проспект, 12, магазин «Книга — почтой» Центральной конторы «Академкнига»; 197345 Ленинград, Петрозаводская ул., 7, магазин «Книга — почтой» Северо-Западной конторы «Академкнига» или в ближайший магазин «Академкнига», имеющий отдел «Книга — почтой».

- 480091 **Алма-Ата**, 91, ул. Фурманова, 91/97;
- 370005 **Баку**, 5, Коммунистическая ул., 51;
- 690088 **Владивосток**, Океанский проспект, 140;
- 320093 **Днепропетровск**, проспект Ю Гагарина, 24;
- 734001 **Душанбе**, проспект Ленина, 95;
- 664033 **Иркутск**, ул. Лермонтова, 289;
- 252030 **Киев**, ул. Шyroгова, 4;
- 277012 **Кишинев**, проспект Ленина, 148;
- 343900 **Краматорск**, Донецкой области, ул. Марата, 1;
- 443002 **Куйбышев**, проспект Ленина, 2;
- 220012 **Минск**, Ленинский проспект, 72;
- 630090 **Новосибирск**, Академгородок, Морской проспект, 22;
- 620151 **Свердловск**, ул. Мамина-Сибиряка, 137;
- 700185 **Ташкент**, ул. Дружбы народов, 6;
- 450059 **Уфа**, 59, ул. Р. Зорге, 10;
- 720000 **Фрунзе**, бульвар Дзержинского, 42;
- 310078 **Харьков**, ул. Чернышевского, 87.



Ю.С.Крючков

Самуил Карлович

ГРЕЙГ



ГОТОВИТСЯ К ПЕЧАТИ КНИГА:

А. П. Коваленко

ИВАН ПЕТРОВИЧ БЕЛАВЕНЕЦ

(1829—1878)

Книга является первой научной биографией русского ученого-моряка Ивана Петровича Белавенца, родоначальника отечественной научной школы компасного дела, заложившего основы учения о судовом магнетизме и основавшего в России первую компасную обсерваторию.

Для читателей, интересующихся историей отечественной науки и техники.

Заказы просим направлять по одному из перечисленных адресов магазинов «Книга — почтой» «Академкнига»:

480091 Алма-Ата, 91, ул. Фурманова, 91/97; 370005 Баку, 5, ул. Джапаридзе, 13; 320093 Днепропетровск, проспект Ю. Гагарина, 24; 734001 Душанбе, проспект Ленина, 95; 252030 Киев, ул. Пирогова, 4; 277012 Кишинев, проспект Ленина, 148; 443002 Куйбышев, проспект Ленина, 2; 197345 Ленинград, Петрозаводская ул. 7; 220012 Минск, Ленинский проспект, 72; 117192 Москва, В-192, Мичуринский проспект, 12; 630090 Новосибирск, Академгородок, Морской проспект, 22; 620151 Свердловск, ул. Мамина-Сибиряка, 137; 700187 Ташкент, ул. Дружбы народов, 6; 450059 Уфа, 59, ул. Р. Зорге, 10; 720001 Фрунзе, бульвар Дзержинского, 42; 310078 Харьков, ул. Чернышевского, 87.

20 коп.