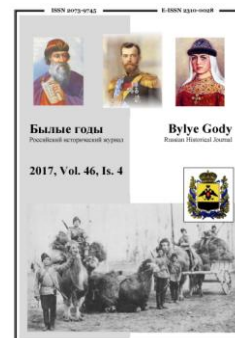


Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.  
Copyright © 2017 by Sochi State University



Published in the Slovak Republic  
Co-published in the Russian Federation  
Bylye Gody  
Has been issued since 2006.  
ISSN: 2073-9745  
E-ISSN: 2310-0028  
Vol. 46, Is. 4, pp. 1395-1400, 2017  
DOI: 10.13187/bg.2017.4.1395  
Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 93/94

## The Cruising Service of the Black Sea Fleet in the 1860s: Regulations and Practical Application

Nikolai A. Okatiev<sup>a</sup>, Anna A. Ostrovskaya<sup>b,\*</sup>, Yurii N. Makarov<sup>c</sup>

<sup>a</sup> JSC «IVTS «METATEK», Russian Federation

<sup>b</sup> Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University), Russian Federation

<sup>c</sup> Sochi State University, Russian Federation

### Abstract

The article deals with the regulations and the practical implementation of the cruising service of the Black sea fleet in the 1860s. The attention is also paid to the issues of armament of ships and their participation in the suppression of smuggling.

There are used as materials the documents of the Central state archive of the Navy (St. Petersburg, Russian Federation), introduced into scientific circulation for the first time, and scientific publications on the research topic.

The methodological basis of the study was the principles of objectivity and historicism, suggesting an unbiased approach to the analysis of the studied problems, a critical attitude to the sources, the judgments in the analysis of the totality of the facts and the screening phenomena in the development and the context of the historical situation. This is important when studying the extent of smuggling and countering it. The comparative method was applied during the work, which allowed to correlate the regulations and the practical implementation of cruising service.

In conclusion the authors stated that military courts continued the cruising service in 1860s, which was aimed at curbing the turkish smuggling. In order to avoid the complications in diplomatic relations with the foreign states there was spelled out in detail the terms under which the smuggling ship could be considered as lawful prize. The significant scale of smuggling in the 1860s is evidenced by the fact that only in 1863, the courts of the Black sea fleet intercepted 16 smuggling vessels.

**Keywords:** cruising service, Black sea fleet, Black sea highlanders, regulations, contraband, 1860s.

### 1. Введение

После установления русского военного присутствия на Восточном берегу Черного моря, для русской администрации встал вопрос об осуществлении крейсерской службы. В задачи крейсерской службы входило недопущение поставок оружия, с территории Турции на территорию Черноморья, которая находилась в составе Российской империи. Такие мероприятия сопровождались дипломатическими конфликтами, которые едва не заканчивались военными конфликтами. Наиболее показательным примером здесь может служить случай с английской шхуной «Виксен». Напомним, что 14 ноября 1836 года русский бриг «Аякс» задержал в Суджукской (ныне Цемесская) бухте английскую шхуну «Виксен» (Vixen), занимавшуюся разгрузкой контрабандных товаров прибрежным горским племенам.

\* Corresponding author

E-mail addresses: [ostrovskaya\\_aa@pfur.ru](mailto:ostrovskaya_aa@pfur.ru) (A.A. Ostrovskaya)

## 2. Материалы и методы

В качестве материалов использованы впервые вводимые в научный оборот документы Центрального государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация), а также научные публикации по теме исследования.

Методологическую основу исследования составили принципы объективности и историзма, предполагающие непредвзятый подход к анализу изучаемых проблем, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки. На наш взгляд, это важно при изучении масштабов контрабанды и противодействия ей. В ходе работы применял сравнительный метод, который позволил соотнести регламент и практическое воплощение крейсерской службы.

## 3. Обсуждение

Тема крейсерской службы не получила значительного освещения в историографии. Частично эти вопросы затрагивались в дореволюционных и современных работах по истории азовского казачьего войска, которое в течение нескольких десятилетий несло службу по охране приморской границы. Здесь необходимо назвать труды Ф.А. Щербины «История Кубанского казачьего войска» (Щербина, 1913), А.П. Гаденко «Азовское казачье войско» (Гаденко, 1912), Л. Маленко «Азовское казачье войско» (Маленко, 2000), А.А. Смирнова «Морская история казачества» (Смирнов, 2006), А.Ю. Соклакова (Соклаков), В.П. Пономорева (Пономорев, 2011), Ю.Ю. Клычникова ««Чтобы они согласились жить с нами в мире и дружбе...»: усилия российской власти по умиротворению Северо-западного Кавказа в 30-60-х годах XIX века» (Клычников, 2015), К.А. Павлова, О.Б. Клочкова «Азовские казаки на охране черноморского побережья Кавказа 1853–1865 гг.» (Павлов, Клочков, 2017), В.Б. Каратаева, И.А. Гордеева, Л.Г. Зимовец «Азовское казачье войско на территории Черноморского побережья» (Karataev et al., 2016) и др.

## 4. Результаты

### 4.1. Регламент применения крейсерской службы

Главным документом, регламентирующим применение крейсерской службы Черноморского флота в 1860-е гг. была «Инструкция крейсерам у Восточных берегов Черного моря». Документ состоял из 10 частей, в которых подробно излагались правила поведения капитанов во время крейсерской службы у восточных берегов Черного моря. Инструкция была подписана генерал-адмиралом Константином и свиты Его Величества контр-адмиралом Н. Крабе. Инструкция была подписана в ноябре 1867 года. Однако практическое применение крейсеров свидетельствует о том, что аналог данных инструкций действовал в Черноморском флоте и до 1867 г.

Так, основной задачей крейсерской службы было содействие совместно с таможенными и карантинными организациями в допущение иностранных коммерческих судов только к тем пунктам российского Черноморского побережья, в которых существуют карантинные пункты и таможни, а именно: к Анапе, Сухуму, Редуту и Потти. При этом крейсерам вменялась задача не допускать иностранные суда во все другие места и принимать меры к задержанию контрабандистов.

Что касается русских торговых судов, то они имели право входить и в военные укрепления, например, для осуществления снабжения войск, но при этом на судне должны были находиться документы, в котором обозначалось место следования судна.

В инструкции принималось во внимание и то, что бури и другие обстоятельства могли принудить купеческие суда невольно изменить курс своего пути. Крейсера, которые встретили бы такие суда по направлению к запрещенным пунктам, должны были ограничиваться остановкой их и предупреждая об опасности, которым они могли подвергнуться идя тем же курсом. При этом необходимо было ставить соответствующую отметку в корабельных документах.

В инструкции определялась и дистанция, в которой крейсера не могли оказывать противодействие иностранным судам. Таким расстоянием были установлены 5 итальянских миль.

Располагая вескими подозрениями, крейсера могли останавливать иностранные суда в русских водах и ограничиваться осмотром судов. В случае если на судне не окажется запрещенных товаров, крейсера имели право только требовать, чтобы судно удалилось от берега на расстояние, дозволенное для беспрепятственного плавания. Крейсера не имели права ни отстранять насильно шкипера от командования своим судном, ни заставлять его явиться к какому-либо начальству на берег для допроса. Еще меньше дозволялось крейсерам изменять направление пути иностранного судна, если он вне пределов дозволенных для осмотра, или же шкипер сам предложит, что бы его осмотрели в море, для удостоверения крейсерам отсутствия всякого с его стороны подлога против законных намерений, и это ходе осмотра оказалось оправданным.

В случае если бы крейсера обнаружили в открытом море, т.е. на расстоянии более 5 итальянских миль, иностранное судно, которое показалось бы им подозрительным, то они должны были только наблюдать и следовать за ним, к осмотру же его приступать в таком только случае, если судно это следуя по направлению к одной из запрещенных местностей берега, приблизится на расстояние менее 5 миль и при осмотре такового судна, крейсера обязаны между прочим удостовериться, были ли представлены в Русское Консульство, и оным засвидетельствованы

корабельные документы. Отсутствие консульских документов могло послужить к усилению подозрения (ЦГА ВМФ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 6752. Л. 1-4).

Задерживаемые суда согласно инструкции направлялись в Анапу или в Сухум для судебного разбирательства в специальной комиссии. Причинами к задержанию могло служить:

- суда, которые, вопреки, сделанному им предостережению, продолжали свой путь к местам запрещенным;
- суда, которые оказывали противодействие осмотру на расстоянии дозволенном правилами;
- суда, которые окажутся на якоре у запрещенного места берега, если они не были вынуждены к стоянке необходимостью (например, аварийной ситуацией, как то потеря мачт или руля);
- суда, на которых окажутся военные снаряды и оружие. Однако же, если на судне будет не более четырех зарядов, то оно не могло быть задержано;
- суда по требованию таможни, задержанные за контрабандный торг, подвергались суду таможенного ведомства, которые поступают с ним на основании законов.

Как при простом опросе судна, так и при оказавшемся необходимым осмотре, крейсера должны были соблюдать всевозможную осмотрительность и вежливость относительно иностранного судна, чтобы убедить его, что, принимая меры предосторожности, вынужденная необходимостью, правительство Российской империи старается избегать всего, что могло бы стеснить движение законами разрешенной торговли.

Во избежание недоразумений, на каждом крейсере полагалось иметь хотя бы одно лицо, знающее европейские языки, которые могли, в случае нужды, объясниться с иностранными шкиперами, исполнять должность переводчика при допросах, прочесть корабельные документы, и так далее.

Помимо этого в случае крушения, крейсера должны были оказывать иностранным судам, даже если они принадлежали контрабандистам, самую разнообразную помощь, которые «требует долг человеколюбия» (ЦГА ВМФ. Ф. 243. Оп. 1. Д. 6752. Л. 4-7).

#### 4.2. Практическое применение крейсеров в борьбе с контрабандой

Необходимо отметить, что к крейсерской службе привлекались быстроходные суда Черноморского флота, такие как парусные и винтовые шхуны, винтовые транспорты, а также корветы. На вооружении судов была не только малокалиберная артиллерия, но и ракетное оружие. Ракетное оружие стояло на вооружении части легких кораблей и русского боевого флота. Так, во время русско-турецкой войны 1823—1829 гг. русские моряки применяли ракеты против кораблей противника на Дунае, при форсировании этой реки в районе Силистрии, а также при осаде ряда городов. О том, что ракетной технике в те времена уделялось очень большое внимание, говорит и такой факт: в 1830-х годах русский военный инженер А. А. Шильдер сконструировал подводную лодку, вооруженную ракетами, которые можно было запускать из-под воды.

В 1850—1860-х годах в русской армии и флоте имелись 2-, 2,5- и 4-дюймовые пороховые ракеты (зажигательные, осколочные и фугасные). Применялось ракетное оружие и русскими моряками при обороне Севастополя, и англо-французским флотом, его осаждавшим.



**Рис. 1.** Азовские казаки атакуют турецких пиратов. Картина Григория Гагарина 1847 года (Karataev et al., 2016: 394)

Только в 1863 г. крейсера Черноморской флотилии перехватили или уничтожили 16 торговых кораблей контрабандистов. О количестве не перехваченных судов остается только догадываться.

Приведем в качестве примеров несколько случаев фактической реализации крейсерской службы судами Черноморского флота за 1863 год. Так, 23 января корветом «Ястреб» находящемся в крейсерстве между Адлером к Сочи, была обнаружена турецкая кочерма<sup>1</sup>, которая двигалась к берегу. Судно было перехвачено при осмотре оказалось, что судно было загружено солью и мануфактурными товарами. Так как у шкипера судна никаких документов не оказалось, то судно было взято в качестве приза и доставлено в Сухум (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 1).

25 февраля тот же корвет обнаружил кочерму идущую к Сочи, несмотря на то, что немедленно был взят курс, чтобы отрезать судно от берега, но кочерма выставив весла и пристала к берегу в 2-х милях южнее мыса Сочи. Набежавшие горцы стали перетаскивать тюки с кочермы на берег. Корвет подойдя к берегу на 2 кабельтова и став на глубине 30 фунтов открыл огонь по кочерме. Первое же ядро попало в кочерму, выбросило несколько тюков и сундуков, убило двух горцев, а третьему оторвало ногу. Вскоре от гранаты кочерма загорелась. Затем чтобы не допустить горцев тушить кочерму корвет открыл штуцерный огонь и изредка продолжал стрелять картечью; спустя некоторое время на судне прогремели два небольших взрыва, после чего кочерма накренилась на правую сторону и окончательно затонула (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 1-2).

25 марта корвет «Зубр» находясь в крейсерстве близ устья реки Пшады захватил кочерму стоящую у берега на якорю без команды; при чем горцы хотя и собирались в большом числе на берегу увидев кочерму буксируемую катером открыли огонь, но по дальности расстояния вреда никакого корвету не сделали (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 5).

11 апреля шхуной «Саук-су» не далеко от Сочи была задержана турецкая кочерма направлявшаяся от берега, у шкипера данного судна не оказалось других бумаг кроме билета, в котором было показано, что он следует в Анапу с грузом, но означенного в билете груза на кочерме не оказалось, а находилось 56 пассажиров убыхов и абадзехов с багажом и груз пшена и кукурузы. Кочерма приведена шхуной в Сухум и передана в распоряжение местного начальства (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 3).

11 мая винтовой транспорт «Воин» следуя из Новороссийска в Сухум, при совершенном штиле встретил у Адлера в 3-х милях от берега кочерму нагруженную солью. Экипаж состоял из 5 турецкоподданных. По неимению свидетельства кочерма задержана и приведена в Сухум где и сдана в карантинное правление (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 7).

25 апреля в крейсерство вышел корвет «Кречет». Корвет разбил ядрами одну кочерму вытасченную на берег у р. Псахэ; одну большую кочерму стоящую на якорю у Вардане, главного притона контрабандистов, грузившуюся кукурузою, на обратном пути разбил две кочермы в Субашахе и одну в кочерму у Адлера (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 10).

30 мая тот же корабль выйдя из Сухума вместе с шхуной «Саук-су», разбил ядрами 4 кочермы бывшие на берегу у Туапсе (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 10-11).

В ночь с 18 на 19 июня винтовая шхуна в районе Сочи в 3-х милях от берега, арестовала турецкую кочерму с командою из 10 человек, в числе которых были 4-е турка и 6-ть горцев. Кочерма приведена в Сухум и сдана была по принадлежности (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 12).

6 июля корвет «Кречет» настиг в 5-ти милях на траверзе Шубаши, турецкую кочерму нагруженную солью. Кочерма имела карантинное свидетельство из Требизонда, для следования с грузом соли на Дунай, но при **so** ветре она шла на N, прямо в кавказский берег и там завидев гнавшихся за нею корвет немедленно поворотила на другой галс, почему и успела удалиться от берега на 5 миль, а также, принимая во внимание тот же **so** ветер во все продемонстрировавшие время благоприятный для плавания по назначению, явно было намерение шкипера выгрузиться в одном из пунктов кавказского берега, что и случается постоянно. А потому командир корвета счел долгом арестовать и представить кочерму эту для обследования в Сухум (ЦГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 3. Д. 1893. Л. 13).

## 5. Заключение

В заключении мы можем отметить, что в 1860-е гг. военными судами продолжала осуществляться крейсерская служба, которая была направлена на пресечение турецкой контрабанды. При этом во избежание осложнения дипломатических отношений с иностранными государствами были подробно прописаны условия, при которых контрабандное судно могло считаться законным призом. О значительных масштабах контрабанды в 1860-е годы свидетельствует тот факт, что только за 1863 год судами Черноморского флота было перехвачено 16 контрабандных судов.

## 6. Благодарности

Исследование выполнено при финансовой поддержке Минобрнауки РФ в рамках проекта No.26.1146.2017/4.6 «Разработка математических методов прогнозирования эффективности применения космических услуг в народном хозяйстве».

<sup>1</sup> Кочерма – торговое судно.



**Литература**

**Бойко, Маленко, 1995** – Бойко А.В., Маленко Л.М. Матеріали до історії Азовського козачого війська. Запоріжжя, 1995.

**Гаденко, 1912** – Гаденко А.П. Азовское казачье войско. Кашира, 1912

**Клычников, 2015** – Клычников Ю.Ю. «Чтобы они согласились жить с нами в мире и дружбе...»: усилия российской власти по умиротворению Северо-западного Кавказа в 30-60-х годах XIX века // *Гуманитарные и социально-экономические науки*. 2015. № 5 (84). С. 21-25.

**Маленко, 2000** – Маленко Л. Азовское казачье войско (1828–1866). Запорожье, 2000. 514 с.

**Павлов, Клочков, 2017** – Павлов К.А., Клочков О.Б. Азовские казаки на охране черноморского побережья Кавказа 1853–1865 гг. // *Историческая и социально-образовательная мысль*. 2017. Т. 9. № 1-1. С. 75-78.

**Пономорев, 2011** – Пономорев В.П. Заселение территории современного Абинского района Краснодарского края азовскими казаками в 1863 году // *Кубань-Украина: вопросы историко-культурного взаимодействия*. Вып. 5. Краснодар – Киев, 2011. 352 с

**Смирнов, 2006** – Смирнов А.А. Морская история казачества. М., 2006.

**Соклаков** – Соклаков А.Ю. Казачий флот в контексте рассмотрения развития системы комплектования казачьих войск (электронный вариант). <http://www.cossackdom.com/articles/s/soklakovflot.htm> Дата доступа: 1.06.2017 г.

**Щербина, 1913** – Щербина Ф.А. История Кубанского казачьего войска. В 2 т. Т. 2. Екатеринодар, 1913.

**ЦГА ВМФ** – Центральный государственный архив военно-морского флота.

**Karataev et al., 2016** – Karataev V.B., Gordeev I.A., Zimovets L.G. Azov Cossack Host on the Territory of the Black Sea Coastline // *Bylye Gody*, 2016, Vol. 40, Is. 2, pp. 392-397.

**References**

**Boiko, Malenko, 1995** – Boiko A.V., Malenko L.M. (1995). Materiali do istorii Azovskogo kozachogo viis'ka [Materials for the history of the Azov Cossack troops]. Zaporizhzhya.

**Gadenko, 1912** – Gadenko A.P. (1912). Azovskoe kazach'e voisko [Azov Cossack host]. Kashira.

**Klychnikov, 2015** – Klychnikov Yu.Yu. (2015). «Chtoby oni soglasilis' zhit' s nami v mire i druzhbe...»: usiliya rossiiskoi vlasti po umirotvorenii Severo-zapadnogo Kavkaza v 30-60-kh godakh XIX veka [“That they agreed to live with us in peace and friendship...”: the efforts of the Russian authorities to pacify the North-western Caucasus in the 30s-60s of the XIX century]. *Gumanitarnye i sotsial'no-ekonomicheskie nauki*. № 5 (84). pp. 21-25.

**Malenko, 2000** – Malenko L. (2000). Azovskoe kazach'e voisko (1828–1866) [Azov Cossack Host (1828–1866)]. Zaporozh'e. 514 p.

**Pavlov, Klochkov, 2017** – Pavlov K.A., Klochkov O.B. (2017). Azovskie kazaki na okhrane chernomorskogo poberezh'ya Kavkaza 1853–1865 gg. [Azov cossacks on the protection of the Black sea coast of the Caucasus in 1853-1865]. *Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl'*. Т. 9. № 1-1. pp. 75-78.

**Ponomorev, 2011** – Ponomorev V.P. (2011). Zaselenie territorii sovremennogo Abinskogo raiona Krasnodarskogo kraia azovskimi kazakami v 1863 godu [The settling of territory of modern Abinsk district of the Krasnodar territory of the Azov Cossacks in 1863] // *Kuban'-Ukraina: voprosy istoriko-kul'turnogo vzaimodeistviya*. Vyp. 5. Krasnodar – Kiev. 352 p.

**Smirnov, 2006** – Smirnov A.A. (2006). Morskaya istoriya kazachestva [The naval history of the Cossacks]. M.

**Soklakov** – Soklakov A.Yu. Kazachii flot v kontekste rassmotreniya razvitiya sistemy komplektovaniya kazach'ikh voisk [The Cossack fleet in the context of the development of the recruitment system of Cossack troops] (elektronnyi variant). <http://www.cossackdom.com/articles/s/soklakovflot.htm> Data dostupa: 1.06.2017 g.

**Shcherbina, 1913** – Shcherbina F.A. (1913). Istoriya Kubanskogo kazach'ego voiska [The history of the Kuban Cossack Army]. V 2 t. Т. 2. Ekaterinodar.

**TsGA VMF** – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv voenno-morskogo flota [The central state archive of the navy].

**Karataev et al., 2016** – Karataev V.B., Gordeev I.A., Zimovets L.G. (2016). Azov Cossack Host on the Territory of the Black Sea Coastline. *Bylye Gody*, Vol. 40, Is. 2, pp. 392-397.

УДК 93/94

**Крейсерская служба Черноморского флота в 1860-е гг.:  
регламент и практическое применение**Николай Аркадьевич Окатьев<sup>a</sup>, Анна Александровна Островская<sup>b,\*</sup>, Юрий Николаевич Макаров<sup>c</sup><sup>a</sup> Инновационно-внедренческий центр «МЕТАТЕК», Российская Федерация<sup>b</sup> Российский университет дружбы народов, Российская Федерация<sup>c</sup> Сочинский государственный университет, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье рассматривается регламент и практическое воплощение крейсерской службы Черноморского флота в 1860-е гг. Уделено также внимание вопросам вооружения кораблей и участия их в пресечении контрабанды.

В качестве материалов использованы впервые вводимые в научный оборот документы Центрального государственного архива военно-морского флота (Санкт-Петербург, Российская Федерация), а также научные публикации по теме исследования.

Методологическую основу исследования составили принципы объективности и историзма, предполагающие непредвзятый подход к анализу изучаемых проблем, критическое отношение к источникам, вынесение суждений в результате анализа совокупности фактов, а также показ явлений в развитии и контексте исторической обстановки. Это важно при изучении масштабов контрабанды и противодействия ей. В ходе работы применялся сравнительный метод, который позволил соотнести регламент и практическое воплощение крейсерской службы.

В заключении авторы отмечают, что в 1860-е гг. военными судами продолжала осуществляться крейсерская служба, которая была направлена на пресечение турецкой контрабанды. При этом во избежание осложнения дипломатических отношений с иностранными государствами были подробно прописаны условия, при которых контрабандное судно могло считаться законным призом. О значительных масштабах контрабанды в 1860-е годы свидетельствует тот факт, что только за 1863 год судами Черноморского флота было перехвачено 16 контрабандных судов.

**Ключевые слова:** крейсерская служба, Черноморский флот, горцы черноморья, регламент, контрабанда, 1860-е гг.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [ostrovskaya\\_aa@pfur.ru](mailto:ostrovskaya_aa@pfur.ru) (A.A. Ostrovskaya)