

DOI 10.35775/PSI.2024.110.10.003

УДК 32

Е.В. МОЧАЛОВ

доктор философских наук, профессор,
заведующий кафедрой философии, федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования

«Национальный исследовательский Мордовский государственный университет
им. Н.П. Огарева», Россия, г. Саранск

E-mail: mochalov_ev@mail.ru

М.А. ШЕГУЛОВА

студентка магистратуры направления подготовки «Политология»
федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования «Национальный исследовательский Мордовский
государственный университет им. Н.П. Огарева»,

Россия, г. Саранск

E-mail: margaritashegulova@yandex.ru

ДЕЛО «ВИКСЕНА»: НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП БОЛЬШОЙ ИГРЫ РОССИЙСКОЙ И БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИЙ

В представленной статье авторами проводится глубокий анализ геополитического события, более известного в историографии как дело «Виксена». В ходе исследования были выявлены предпосылки данного события и рассмотрены ключевые моменты противостояния Британской и Российской империй на начальном этапе Большой игры. Особое внимание в исследовании уделяется личностям, сыгравшим решающую роль в инциденте. На конкретных примерах показаны методы, которые Российская империя использовала для противодействия провокациям британцев на Черном море. Авторы приходят к обоснованному выводу о том, что, несмотря на угрозу перерастания британской провокации в полномасштабную войну, Российская империя смогла сохранить status quo в русско-английских взаимоотношениях на Черном море, а также закрепить под своей юрисдикцией Черкесию.

Ключевые слова: Дело «Виксена», Большая игра, торговля, русско-турецкие войны, К.Н. Нессельроде, Черноморский флот, А.С. Меншиков, контрабанда, Д. Уркварт, Кавказ, шхуна «Виксен», Дж. Белл.

В конце русско-турецкой войны 1828-1829 годов между Российской и Османской империями был заключен Андрианопольский мир, согласно которому, российские торговые суда получали право свободного плавания через черноморские проливы (Босфор и Дарданеллы), а также вести свободную торговлю на территории Турции.

Особое значение, в связи с этим придавалось торговле хлебом, Порта брала на себя обязательство обеспечить ее свободу и безопасность. Также Россия

добилась гарантии свободного прохода через проливы иностранных судов, которые впоследствии прибывали в российские гавани Черного моря. Вследствие чего, перед русской администрацией встала задача по контролю Черноморских гаваней, в частности Кавказа и Анапы.

Отношения России с Турцией и Кавказом осложнялись особенным распространением рабской торговли на этих территориях, в большинстве своем русскими пленниками. Попытки урегулирования этих проблем были предприняты и до русско-турецкой войны 1828-1829 годов. В 1821 году Александр I подписал именной указ управляющему Грузией, по которому давались торговые и таможенные льготы, а также вводился ряд ограничений, исключающих возможность перепродажи и контрабанды на территории империи: «дабы не вкрались туда люди подозрительных правил и худого поведения...» [11. С. 871-872].

К началу Кавказской войны (1817 год) вся торговая деятельность на Кавказе должна была вестись под российским контролем, вводился запрет на продажу некоторых товаров (порох, свинец, огнестрельное и холодное оружие и прочее) в соответствии с «Правилами для торговых сношений с черкесами и абазинами» октября 1821 года [11. С. 878-881].

Однако после открытия водного пространства Черного моря обеспечить ведение международной торговли на этих условиях становилось все более и более сложно. В течение русско-турецкой войны французы вместе с англичанами, пользуясь турецкой контрабандой, спокойно снабжали горцев всем необходимым, а так как все три удобные таманские гавани были под русским контролем (Суджук-Кале (Новороссийск), Сухум, Геленджик), то Батум, принадлежавший туркам стал центром контрабанды.

Абхазия же, без учета Сухум-Кале, была неподконтрольна российским войскам. Горцы же не вполне представляли, на каком основании турецкий султан передал их земли российскому императору, и признавали лишь право силы [5. С. 3].

После окончания русско-турецкой войны 1828-1829 годов фельдмаршал И.Ф. Паскевич решает быстро подчинить горцев, в том числе и абхазцев. План Паскевича одобряется Николаем I в октябре 1829 года, экспедиция назначается на июль следующего года, к тому же Российская империя приступает к блокаде побережья Кавказа. Стоит отметить, что через год министр иностранных дел К.В. Нессельроде сообщал русскому послу в Османской империи о том, что русская крейсерская блокада имеет целью прекращение перевозки горцами контрабанды (пороха, оружия и прочего) на судах, выходящих из турецких портов.

Абхазская кампания лета 1830 года, предпринятая русскими войсками принесла неплохие результаты, в частности, русским войскам удалось закрепиться и обеспечить контроль над побережьем на следующий год. В итоге к ноябрю 1831 года российские власти начинают конфискацию товаров с задержанных судов. А.С. Меншиков даже запрашивает у К.В. Нессельроде разъяснения для Порты в связи с действиями русских и признанием их законности. Как результат весной 1832 года российский император подписывает инструкцию для русских

военных крейсеров в Черном море. В ней указывалось следующее: «для сохранения российских владений от внесения заразы и воспрепятствования подвоза военных припасов горским народам военные крейсера будут допускать по черноморскому восточному берегу иностранные коммерческие суда только к двум пунктам - Анапе и Редут-Кале, в коих есть карантин и таможни, к прочим же местам сего берега приближение оным запрещается» [6. С. 209-210]. Таким образом, Османская империя понимала, что любое иностранное судно с контрабандным грузом, обнаруженное русскими у берегов Западного Кавказа, будет конфисковано.

Следует отметить то, что в масштабах Российской империи даже полное исчезновение торговли в Анапе или Сухуме осталось бы неощутимым, однако необходимость ее развития была очевидна, из-за чего нужно было уничтожить контрабанду на данной территории.

Также для эффективного проведения российской политики на кавказском побережье необходимо было решить проблему усиления российского флота на Черном море. Главная проблема здесь состояла в довольно плохом финансировании Морского министерства в 1820-х годах. В самом начале своего царствования Николай I пытается решить этот вопрос и учреждает Комитет по образованию флота в январе 1826 года с целью решения вопроса по усилению русского Черноморского флота. Таким образом, учреждается штаб Черноморского флота, состоящий из 21 линейного корабля, 8 фрегатов и малых кораблей [9. С. 14].

Программа начала свое развитие быстрыми темпами, к 1830 году на Черноморском флоте имелись уже 4 парохода. Однако быстро и полностью реализовать программу было невозможно в связи с финансовыми трудностями из-за русско-турецкой войны 1828-1829 годов и Польского восстания 1830 года.

В итоге к 1834 году Черноморский флот составляли, исходя из сборника материалов и документов Лазарева М.П., «один 120-пушечный, один 110-пушечный, восемь 84-пушечных, два 74-пушечных линейных корабля, а также шесть 60-пушечных и три 44-пушечных фрегата» [7. С. 149-153]. Однако качество кораблей было низким, большинство было построено до 1830 года и требовало ремонта или списания. В связи с чем, необходимость изменений в военно-морской политике стала очевидной. Особенные опасения вызывал рост турецкого флота, который становился вполне сопоставимым с российским флотом на Черном море.

Отметить стоит и то, что к 1834 году становится очевидной угроза русскому черноморскому побережью со стороны Великобритании. Летом 1834 года российские крейсера столкнулись у Суджук-Кале с британской военной яхтой «Туркуаз», которая, как предполагалось, должна была находиться в Средиземноморье. Яхта проводила исследование побережья Кавказа и Анатолии, уделяя особое внимание российским прибрежным укреплениям. Кроме того, российская разведка начала получать информацию о контактах англичан с черкесами [14. С. 136-139]. В итоге Николай I распорядился об усилении контроля на Черном море.

В правление Николая I состояние российского флота начинает меняться, повышается качество управления и судостроения, приводится к единому виду

корабельная артиллерия. В мае 1835 года утверждаются новые штаты русского флота на Черном море в количестве 69 судов. Так реализация программы образовала бы мощный российский Черноморский флот, однако же, для этого требовались значительные финансовые средства, что существенно осложняло задачу.

В январе 1836 года морским министром А.С. Меншиковым перед командованием российского Черноморского флота был поставлен насущный вопрос о действиях в случае столкновения с другими державами на Черном море или же при проявлении ими враждебности. В ответ выдающийся мореплаватель и первооткрыватель Антарктиды М.П. Лазарев предложил несколько вариантов решения проблемы. Во-первых, в случае дружественного отношения со стороны Турции предполагалось отправить десант на Босфор. Во-вторых, если бы Турция проявила враждебность, М.П. Лазарев предлагал действовать в зависимости от обстоятельств и силы противника. Особо следует отметить, что независимо от ситуации главной задачей командования было укрепление и усиление Севастополя – центра русского Черноморского флота. Опасения же и выработка плана действий на разные случаи были продиктованы, прежде всего, именно нарастающим усилением британской Средиземноморской эскадры. Она после 1833 года была увеличена до 15 кораблей.

В целях противодействия укреплению позиций англичан в регионе, правительство Российской империи в сентябре 1836 года выделяет из средств, полученных в результате выплаты контрибуции от Турции, сумму в размере 6 млн. рублей, с конкретным указанием – «на приведение Черноморского флота в комплект» [З. С. 13-14]. Действия российского правительства и командования Черноморского флота становились все более понятными в связи с тем, что правительство Великобритании не признало право Российской империи на блокаду Кавказского побережья, а в связи с этим и на ограничение торговли в этом регионе. Черноморского флота в Лондоне особенно не опасались. Главным аргументом было то, что в 1829 и 1841 годах британские офицеры были в Севастополе и Николаеве и сделали вывод, что наше судостроение на низком уровне и бояться нечего.

В 1835 году российское командование начало подготавливать высадку десанта на Босфор под руководством Н.Н. Муравьева-Амурского. Однако все планы в реальность претворены не были, ведь в обществе сложилось мнение о стабильности взаимоотношений Российской и Османской империй. Аргументировать это мнение можно и тем, что контрибуция Турции за 1836 год была сокращена и выплачена за 5 месяцев, также после уплаты из Силистрии был выведен российский гарнизон, а крепость передана туркам. Все это происходило на фоне тяжелого финансового положения Блистательной Порты. Однако на этом более чем благоприятном фоне все же разразился кризис в русско-турецких отношениях.

Блокада Черного моря русским флотом становилась все более эффективна, что вызывало опасения со стороны Британской империи. Британский консул в Одессе передавал британскому кабинету: «лишь на 1835 год русские

захватили или уничтожили контрабандистские суда в количестве более 40 штук». Российское крейсерство в районе Черного моря на 1836 год приобрело постоянный характер.

В мае 1836 года российский бриг «Кастор» у берегов Абхазии близ Геленджика задержал британскую шхуну «Лорд Чарльз Спенсер», что вызвало протесты со стороны Великобритании. Однако эти события были лишь репетицией гораздо более масштабной провокации, которую в Санкт-Петербурге не ожидали. Подтверждением этому может быть сообщение А.С. Меншикова М.П. Лазареву в марте 1836 года: «у нас все мирно, и готовимся не на войну, а к смотру» [10. С. 366]. К осени же обстановка резко меняется.

Вскоре после этого события первый секретарь британского посольства в Константинополе, Д. Уркварт, заручившись поддержкой посла лорда Дж. Понсонби, организует новую контрабандную отправку товаров. Примечательно, что в 1834 году на Родине Д. Уркварт издает книгу под названием «Англия, Франция, Россия и Турция». В ней он без каких-либо оснований утверждает, что Российская империя планирует захватить Константинополь и присоединить Персию. Более того, Д. Уркварт полагает, что подобные планы лишь «прелюдия» к русскому завоеванию Индии и что единственным препятствием на пути «русской угрозы» является Черкесия.

В 1834 году Д. Уркварт осуществил высадку на Черноморском побережье Кавказа, где проживали шапсуги - субэтнос адыгов. Он выступил с прокламацией, в которой призвал их объединиться в борьбе против русских и прекратить торговые отношения с ними [14. С. 155]. Уркварт обещал оказать им внешнюю поддержку, шапсуги откликнулись на его призыв. Кроме англичан, в этой провокации приняли участие А.А. Чарторыйский и другие польские эмигранты.

Шхуна «Виксен» была отправлена к побережью Кавказа с целью получения доказательств того, что Россия не имеет фактического контроля над этой территорией. В случае успешного плавания у британцев появилось бы основание для предъявления претензий к России. В противном случае, это могло бы привести к обострению отношений между Российской и Британской империями. Дж. Белл, владелец шхуны «Виксен», получил указание следовать в Суджук-Кале, где судно неизбежно столкнулось бы с русским крейсером. Более того, Уркварт заверил Белла, что в случае задержки шхуны англичане объявят войну России [4. С. 24].

Дж. Понсонби стремился внушить Махмуду II мысль о том, что англичане будут оказывать ему поддержку, «если он будет действовать как султан, а не как вассал царя» [15. Р. 597]. Следует подчеркнуть, что влияние британского посла в Османской империи было весьма существенным.

Российская эскадра в ноябре 1836 года при мониторинге акватории Черного моря наткнулась на неизвестное судно. На его перехват отправился военный бриг «Аякс» во главе с Н.П. Вульфом. Бригу был дан приказ при необходимости применить силу и сопроводить судно в бухту Геленджика. Задержавшись из-за шторма на несколько дней, «Аякс» задержал шхуну «Виксен» в бухте

Суджук-Кале. На борту британского судна было обнаружено 100 тонн контрабандной соли, а также порох и оружие.

До ареста шхуна успела передать некоторую часть контрабанды горцам (порох, артиллерия, огнестрельное и холодное оружие и т.д.). Информация подтверждалась бежавшим из плена русским солдатом, некоторыми членами команды «Виксена» и его капитаном после допроса. Также английская пресса вскоре подтвердила перевозку пороха «Виксеном» (декабрь 1836 года). Таким образом, российские власти осуществили конфискацию шхуны «Виксен», после чего вместе с русским экипажем направили ее в Севастополь. Однако из-за неблагоприятных погодных условий шхуна была вынуждена укрыться в порту Феодосии. В связи с этим, как только представилась возможность, Дж. Белл обратился к британскому консулу в Одессе с протестом и просьбой о защите.

Газета *Morning Chronicle* в конце декабря 1836 года публикует заметку своего журналиста Д. Лонгворта, которого арестовали вместе с экипажем «Виксена»: «Шхуна «Виксен»... отплыла из Константинополя с инструкцией прорвать блокаду, установленную Россией у берегов Черкесии... Груз судна состоит главным образом из пороха - статьи, запрещенной русским тарифом, но именно поэтому и тем более высоко оценивается с точки зрения решительного характера экспедиции, так как это дает возможность испытать законность блокады... Прошло лишь 2 года с тех пор, как мистер Д. Уркварт проник внутрь интересующей его страны... С тех пор он убежден, что эффективное сопротивление России нужно оказывать именно здесь» [6. С. 259].

Другими словами, Д. Уркварт спровоцировал такое событие, которое быстро распространилось в прессе и создало резонанс, а также было использовано английским кабинетом для развязывания конфликта. В Великобритании же пресса начала публиковать информацию о большом количестве русских войск на Кавказе, потерях среди них и других фактах, которые не имели под собой никакой доказательной базы. Тем не менее, английская пресса смогла мобилизовать общественность для поддержки создания независимой Черкесии

А.П. Бутенев (чрезвычайный посланник России в Турции) посылал в турецкое правительство извещения о нелепости подобных выходов и непоколебимости Российской империи [2. С. 193]. К.О. Поццо-ди-Борго, являвшийся русским послом в Великобритании, извещался о конфискации «Виксена» вместе с грузом, а также о том, что протесты Лондона встретят формальный отказ со стороны Москвы: «Россия не допустит, чтобы ее территориальные права, основанные на трактатах, заключенных с Турцией, были бы обсуждаемы третьей державой, которая в них не участвовала» [8. С. 62-63]. Похожее извещение имело место и во всех российских посольствах и миссиях в январе-феврале 1837 года.

Шхуна «Виксен» была конфискована и передана Черноморскому флоту, где стала 10-орудийной шхуной «Суджук-Кале». Экипаж «Виксена» из Одессы был отконвоирован в Константинополь. Вследствие всех событий последовало резкое охлаждение отношений Российской и Британской империй. В парламенте начались жесточайшие прения по поводу дела «Виксена», независимого статуса

Черкесии и действий русских властей. Консерваторы требовали обеспечить свободную черноморскую торговлю путем присутствия британского военного флота, то есть сохранить мир угрозой войны.

Николай I дал довольно резкую оценку происходящему в Лондоне: «Это война! Страшная война!», однако, от своей политики не отказался [8. С. 65]. Вскоре Черноморский флот был приведен в боевую готовность, а также в феврале 1837 года началось рассмотрение плана 1835 года по высадке десанта на Босфор.

Английские провокации у кавказского побережья Черного моря продолжались. Дж. Белл в апреле 1837 года отправляется из столицы Турции в Трапезунд, нанимает турецкую фелюгу и покупает порох. Русские власти дают кавказской администрации инструкцию по перехвату Дж. Белла, однако терпят *fiasco*. В мае 1837 года Дж. Белл прибывает к черкесам, где выступает за развязывание войны с Россией и обещает предоставить им порох и свинец. Он преподносит горцам знамя, якобы переданное им британским монархом, а сопровождающий его Д. Лонгворт представляется посланником короля и английского парламента. Вдвоем они активно распространяли слухи и воззвания, из-за чего за них российскими властями была объявлена награда в 10 тыс. рублей. Дж. Белл и Д. Лонгворт уверяли черкесов в том, что при отправке посольства в Константинополь турки обязательно им помогут, ведь султан уже подготовил флот из 300 кораблей. Таким образом, Российской империи угрожали применением силы, в связи с чем, и велась подготовка союзников на кавказском побережье Черного моря.

В 1837 году над Россией нависла серьезная военная угроза, в связи, с чем срочно начали укреплять приморские крепости, которые не были готовы к обороне, что, в частности коснулось Кронштадта и Севастополя. Особенно плохо дела обстояли в Севастополе, так как укрепления времен русско-турецкой войны 1808-1812 годов были практически заброшены, а строительство новых не закончено. Лишь к 1844 году Севастополь в полной мере станет неприступной для морских атак крепостью.

Однако военная угроза сошла на нет к апрелю 1837 года, когда Великобритания не смогла найти союзника в борьбе с Россией. Выступать в одиночку не позволяла численность английского военного контингента в регионе (114 тыс. человек – британской армии, 145 тыс. человек – Ост-Индской армии). Николай I уже не ждал дальнейшего развития кризиса, так как Англия осталась в изоляции.

К апрелю 1837 года К.В. Нессельроде извещал А.П. Бутенева: «Переговоры, вызванные случаем с «Виксеном», должны прийти к вполне удовлетворительному для России окончанию» [2. С. 223]. Положение английского кабинета было крайне затруднительно, так как передача суверенитета султана на кавказские земли была вполне законной, а также черкесы не находились под фактической властью османов.

Однако англичанам было необходимо сохранить лицо, и Г. Пальмерстон – глава Форин-офиса заявлял, что Великобритания отрицает принадлежность Черкесии России *de facto*, однако не оспаривает принадлежность Анапы, Поти и Суджук-Кале русским. Д. Уркварта отозвали из Турции, и вскоре организатор

провокации начал борьбу с главой британского МИДа. Д. Уркварт пытался обвинить его в подкупе русскими, но успеха не добился.

В итоге английская провокация была напрасной. В 1837 году Николай I окончательно утвердил план действий по покорению горских народов, а горцы же укрепились в намерении отстоять независимость. Российское крейсерство у кавказских берегов усилилось, в район Адлера был отправлен десант, где впоследствии основали укрепление.

Подводя итоги, можно сказать, что исход дела «Виксена» привел к тому, что Российская и Британская империи сохранили свои позиции в отношении морской торговли у берегов Кавказа. Однако также смогли и избежать развития конфликта до полного разрыва. Тем не менее, стоит отметить, что провокация с «Виксеном» показала возможность конфликта двух империй в Черном море.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Айрапетов О.Р.** История внешней политики Российской империи 1801–1914. В 4-х т. Внешняя политика императора Николая I 1825–1855. Москва: Кучково поле, 2017. Т. 2. ISBN 978-5-9950-0849-1.
2. Англо-русский инцидент со шхуной «Виксен» (1836–1837 гг.) // Красный архив. Москва, 1940. Т. 5.
3. **Гребенщикова Г.А.** Черноморский флот перед Крымской войной 1853–1856 годов. Геополитика и стратегия. Санкт-Петербург: М.А. Леонов, 2003. ISBN 5-902236-6.
4. **Дегоев В.В.** Кавказский вопрос в международных отношениях 30–60-х гг. XIX в. Владикавказ: Издательство СОГУ им. К.Л. Хетагурова, 1992. ISBN 5-230-15409-8.
5. **Кривенко В.С.** Очерки Кавказа. Поездка на Кавказ осенью 1888 г. Санкт-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1893.
6. **Лазарев М.П.** Сборник документов и материалов. В 3-х т. Москва: Военно-морское издательство, 1955. Т. 2.
7. **Лазарев М.П.** Сборник документов и материалов. В 3-х т. Москва: Военно-морское издательство, 1961. Т. 3.
8. **Мартенс Ф.Ф.** Собрание Трактатов и Конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. В 15 т. Санкт-Петербург: Типография А. Бенке, 1898. Т. 12.
9. **Новиков Н.В.** Исторический очерк развития штатов русского флота // Морской сборник. 1911. № 4.
10. Переписка М.П. Лазарева с князем А.С. Меншиковым. Москва: Университетская типография, 1881. Вып. 3.
11. Россия. Законы и постановления. Полное собрание законов Российской империи: Собрание 1. С 1649 по 12 декабря 1825 г.: [Т. 37: 1820–1821: № 28771]. Санкт-Петербург: Типография 2-го Отделения СЕИВК, 1830.

12. Сборник сведений о Кавказе. В 9 т. Тифлис: Типография главного управления наместника Кавказского, 1875. Т. 3.
13. **Торнау Ф.Ф.** Воспоминания кавказского офицера. В 2 ч. Москва: Университетская типография, 1864. Ч. 1.
14. **Юров А.** Три года на Кавказе 1837-1839 // Кавказский сборник. Тифлис, 1884. Т. 8.
15. **Curtiss J.S.** Russia's Crimean war 1853-1856 // Durham, New-York: Duke University Press, 1979. ISBN 0-8223-0374-4.

E.V. MOCHALOV

Doctor of Philosophy, Professor, Head of the Department of Philosophy,
Federal State Budgetary Educational Institution of Higher
Education «National Research Ogarev Mordovia
State University», Saransk, Russia

М.А. SHEGULOVA

Student, master's degree in the field of «Political Science»
Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education
«National Research Ogarev Mordovia State
University», Saransk, Russia

THE VIXEN CASE: THE BEGINNING OF THE GREAT GAME OF THE RUSSIAN AND BRITISH EMPIRES

In the presented article, the authors conduct an in-depth analysis of the geopolitical event, better known in historiography as «the Mission of the Vixen». In the course of the study, the prerequisites for this event were identified and the key points of the confrontation between the British and Russian Empires at the initial stage of the Great Game were considered. Special attention in the study is paid to the personalities who played a decisive role in the incident. Specific examples show the methods that the Russian Empire used to counter the provocations of the British on the Black Sea. The authors come to the reasonable conclusion that, despite the threat of the British provocation escalating into a full-scale war, the Russian Empire was able to maintain the status quo in Russian-British relations on the Black Sea, as well as consolidate Circassia under its jurisdiction.

Key words: Mission of the Vixen, Great Game, trade, Russian-Turkish wars, K.N. Nesselrode, Black Sea Fleet, A.S. Menshikov, smuggling, D. Urquhart, Caucasus, schooner «Vixen», J. Bell.