

ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГА

№ 1 (47). 2009

Содержание

ПЕТЕРБУРЖЦЫ И ПЕТЕРБУРЖЕНКИ <i>С. Н. Полторак</i> Не умею поздравлять Д. А. Гранина (к 90-летию со дня рождения писателя)	3	ИСТОРИЯ УЧРЕЖДЕНИЙ <i>С. В. Морозова</i> Календари и месяцесловы Петербургской академии наук как просветительский проект	44
ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ГОРОДУ <i>Н. П. Столбова</i> Земледельческая колония на Ржевке (глава из книги «Охта: традиции и современность»)	4	<i>А. А. Курепин</i> Подготовка научных кадров в Ленинграде в 1933–1937 годы	54
<i>М. М. Фокин</i> Какой могла бы стать Петровская набережная	8	<i>М. И. Кукуите</i> «Две маски» Красного Креста	60
ИСЧЕЗНУВШИЙ ГОРОД <i>Л. Ю. Сапрыкина</i> Исчезающий Петербург	13	ГОРОД В XX ВЕКЕ <i>А. В. Зотова</i> Кризис по-петроградски	64
БУДНИ И ПРАЗДНИКИ <i>А. В. Конивец</i> Первое мая 1920 года. Как снесли решетку у Зимнего дворца	22	БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА <i>И. Ю. Милова</i> Моя блокада...	66
НЕИЗВЕСТНОЕ ОБ ИЗВЕСТНОМ <i>Ю. А. Молин, Г. М. Седова, И. А. Гарманов, А. Н. Горшков, Е. А. Мазурова</i> А. С. Пушкин и современные методы судебной медицины	25	<i>М. Я. Тарасов</i> Полное освобождение Ленинграда от вражеской блокады, ее военно-политическое и международное значение	78
<i>В. В. Зернов</i> Герб города Ниена, предтечи Санкт-Петербурга	29	СЛУЖИЛЫЙ ПЕТЕРБУРГ <i>А. А. Бочаров</i> Балтийский флот и петербургское наводнение 1824 года	85
СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА <i>Л. М. Волков</i> Дело о памятнике Александру III	30	РЕЦЕНЗИИ КНИГ О ПЕТЕРБУРГЕ <i>С. А. Мезин</i> О первых историках Петра Великого (заметки на полях современных изданий)	89
<i>В. Н. Панченко</i> Открытие памятника императору Александру III в Петербурге 23 мая 1909 года	35	<i>Ю. М. Лебедев</i> Солдаты тоже люди. Даниил Гранин о немецком романе «Маленький Кваст»	95
МУЗЕИ ПЕТЕРБУРГА <i>Ю. Г. Шарф</i> Столетний юбилей. Город как пространство искусства	39	<i>В. Е. Павлов</i> Памяти В. К. Шуйского	99
		Сведения об авторах	100



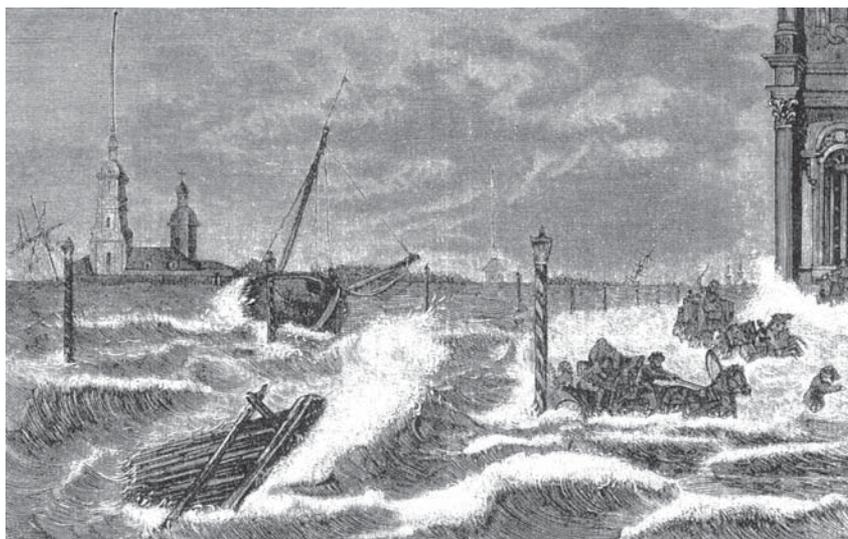
Балтийский флот и петербургское наводнение 1824 года

А. А. Бочаров

Наводнение 7 ноября 1824 года осталось в истории Петербурга самым грандиозным и разрушительным из всех подобных бедствий, пережитых городом. Официальные документы и мемуарные свидетельства рисуют многочисленные трагические эпизоды событий того дня. О наводнении и его последствиях написано немало. Исследователя военно-морской истории в первую очередь привлекают два сюжета, связанных с наводнением 7 ноября 1824 года. Это судьба Кронштадта – базы Балтийского флота и участие военных моряков в помощи пострадавшим в Петербурге.

Наводнение застало Кронштадт совершенно к нему неподготовленным. «Хотя оно было уже не первое, и рассказы, а может быть и официальные сведения о прежних наводнениях, конечно, не могли не быть на памяти у многих, но, тем не менее, Кронштадт как будто находился в каком-то особенном положении, и опыты прежнего времени, заставившие в Петербурге более серьезно отнестись к делу, на Кронштадт не оказали никакого влияния»¹.

До 1824 года подъемы воды мало беспокоили командование Кронштадтского порта. Напротив, документы XVIII века полны жалоб на частые спады воды. Пеньковые якорные канаты получали слаbinу, и суда начинали перемещаться, «купаясь в иле и вылезая на мели». В 1718 году был случай посадки корабля днищем на лапу собственного якоря. Иногда при продолжительных спадах воды суда выводили на внешний рейд для приема грузов. Исключением были события октября 1726 года. В. Н. Берх, один из первых исследователей истории петербургских наводнений, ссылаясь на записки адмирала С. И. Мордвинова, писал: «В октябре 1726 года была большая вода, от шторма с моря, от чего весь Кронштадт потоплен был, кроме высокого места, где ныне церковь



Наводнение в Петербурге в 1824 году на Дворцовой площади

Богоявления, и Екатерининской улицы»². Подобная участь ожидала Кронштадт и в ноябре 1824 года.

В ночь на 7 ноября начался сильный юго-западный ветер, превратившийся утром в бурю. Утром 7 ноября вода в Кронштадте поднялась так, что покрыла все улицы, кроме нагорной части, и достигла 11,5 фута выше ординара (3,7 метра). «Море кипело белою пеной, огромные волны стремительно катились вдоль фарватера и разбивались о бастионы крепостей»³. Волны перехлестывали через крепостные стены, заливали укрепления, срывали ворота, разворачивали днища доков. Мосты у Цитадельских и Кронштадтских ворот были унесены в море, у всех кордегардий снесены платформы. На западной стороне крепости в 6-м и 7-м бастионах, реданах и двух флешах, так же как и по всей северной стороне, брустверы были полностью смыты. В укреплении Александр-шанец у двух бастионов фасы были смыты во всю ширину, четыре орудия скатились на берег. На нескольких батареях были смыты в море караульные дома, пороховые погреба и пирамиды для снарядов. На месте

старой северной батареи № 1, снесенной волнами, после наводнения были видны только сваи⁴.

Пострадала не только крепость, но и город, преимущественно его северная часть. Было полностью разрушено 29 частных домов. Еще 196 домов пострадали настолько, что позже пришлось их разобрать⁵.

В день наводнения в гаванях Кронштадта находилось 28 линейных кораблей, 19 фрегатов, 6 бригов и до 40 транспортов и мелких судов. Из них корабли «Князь Владимир», «Святой Андрей», «Мироносец», «Память Евстафия», «Чесма» и фрегат «Константин» были введены в канал Петра I для последующей разломки. Остальные суда были ошвартованы в Военной и Средней гаванях, кроме фрегата «Быстрый», занимавшего брандвахтенный пост у Купеческих ворот. Во время бури из всех судов, стоявших в Военной и Средней гаванях, устояли на своих местах только 12, а именно: в Военной гавани корабли «Ростислав», «Петр», «Берлин», фрегаты «Автроил», «Патрикий» и «Легкий» и гемам № 11; в Средней гавани корабли «Ретвизан», «Фершампенуаз», «Сысой Великий» и бриг

«Коммерстракс» и в Купеческой гавани фрегат «Быстрый». Остальные были отнесены со своих мест. Суда плясали на разбушевавшихся волнах и бились друг об друга. В числе находившихся на стоянке судов были шлюпы «Восток» и «Благонамеренный», участвовавшие в плаваниях в высоких широтах. Корабли «Святослав» и «Не тронь меня» нанесли этим шлюпам больше повреждений, чем полярные льды. «Вся северная часть военной гавани представляла беспорядочную массу судов всех величин и типов, сбитых в тесную кучу в самом страшном положении»⁶.

Главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал Ф. В. фон Моллер 8 ноября 1824 года сообщил управляющему Морским министерством: «С прискорбием доношу В.[ашему] П.[ревосходительству] о горестных последствиях бывшей 7 числа сего ноября от SW бури, каковой по летописям Кронштадта никогда не бывало. Вода возвысилась выше ординарной на 11 $\frac{1}{2}$ футов, а ветром и волнами истреблены все деревянные гаванные крепости и снесены с пушками и якорями, на них бывшими. Остались только полуразрушенные два деревянных бастиона и в таком же виде половина бастиона. Каменные же брустверы сброшены, и некоторые пушки опрокинуты. Корабли, фрегаты и прочие суда в гаванях брошены на мели, и многие из них нет надежды спасти»⁷.

Известный мореплаватель и военно-морской деятель В. М. Головнин считал гибель почти всех деревянных строений Кронштадтской гавани и крепости следствием их плохой постройки, вызванной злоупотреблениями кронштадтского начальства. «Сила океанского волнения не смогла сорвать кронштадтские укрепления, — писал он, — если бы они были сделаны так, как должно...»⁸. Повреждения и убытки, причиненные наводнением строениям в Кронштадте и Петербурге, были столь велики, что пришлось учредить специальную комиссию для их уточнения и оценки⁹.

Как ни парадоксально, большие разрушения в Кронштадте имели и положительные последствия. Вскоре началась работа по воссозданию крепостных и портовых сооружений уже не из дерева, а из камня. «Наводнение 1824 года дало толчок, а

энергия императора Николая Павловича явилась причиной возрождения крепости на новых началах, т. е. превращения ее из деревянной в каменную»¹⁰.

8 ноября 1824 года Ф. В. фон Моллер отдал приказ всем начальникам отдельных частей подробно донести о числе погибших. Сведения доставлялись медленно, были крайне неполны. Согласно первоначальному данным, число погибших во время наводнения в Кронштадте достигало 120 человек¹¹. Эта цифра подтверждается и сообщением В. Миросовского, одного из свидетелей наводнения. «Сколько погибло — неизвестно, — писал он, — но полагают, что гораздо больше ста человек»¹².

Однако официальные итоговые сведения о численности погибших, представленные 10 декабря 1824 года главному командиру порта, содержали почти вдвое меньшие данные. Согласно им, всего погибло в Кронштадте 76 человек, из них 46 мужчин и 30 женщин и детей¹³. Большую часть погибших мужчин составляли солдаты и матросы, находившиеся в караулах и часовыми на укреплениях. Известны некоторые фамилии погибших моряков. Так, в их числе упоминаются матросы Черняев (на Толбухином маяке) и Клементьев (из караула в Купеческой гавани), штурманский помощник Иванов и его брат, корабельный ученик¹⁴.

Трагические события заставили руководство Кронштадтского порта задуматься о мерах по уменьшению последствий возможных будущих бедствий. 21 декабря 1824 года главный командир порта сообщил начальнику Морского штаба: «чтобы жители низменных частей города могли быть предварены, особливо ночью, о предстоящей им опасности, равномерно, чтобы команды, назначенные к снятию судов с мели, немедленно из казарм могли идти, — велел я у главной гауптвахты поставить пушку, и выстрелами давать сигналы, как то в Петербурге делается»¹⁵.

Ущерб, нанесенный грандиозным бедствием корабельному составу Балтийского флота, характеризует ведомость, представленная спустя 4 месяца после наводнения управляющему Морским министерством А. В. фон Моллеру. Она показывала, «какие именно корабли, фрегаты и суда после бывшего

7-го числа прошедшего месяца ноября наводнения признаются благонадежными к кампании сего (1825 г.) лета». В этом документе перечислялись суда, оставшиеся от разгромленного стихией флота: 5 линейных кораблей, 9 фрегатов, 1 корвет, 1 шлюп, 3 брига и 1 шхуна. Из них «благонадежными» для дальнего плавания (в «дальнее море») были признаны 3 линейных корабля («Святой Андрей», «Сысой Великий» и «Князь Владимир»). Четвертый («Ретвизан») требовал осмотра, а пятый («Фершампенуаз») можно было послать «с починками в здешнее море». Из фрегатов в «дальнее море» годились лишь шесть. Из числа мелких судов только бомбардирский корвет «Гремящий» был признан благонадежным для дальнего плавания, а остальные годились лишь для плаваний в Балтийском море¹⁶. Большинство судов надо было ставить на ремонт, некоторые пришлось вообще разбирать.

Участие военных моряков в спасении пострадавших от наводнения в Петербурге отражают некоторые мемуарные свидетельства. Одно из самых подробных принадлежит декабристу А. П. Беляеву, в 1824 году — офицеру Гвардейского флотского экипажа. «Наводнение 1824 года 7 ноября началось в ночь с 6-го на 7-е. 6-го числа был сильный западный ветер, который затем превратился в страшную бурю, так что течение Невы остановилось, и вода стала заливать берега. В вечернем приказе я был назначен дежурным по батальону, а брат мой дежурным на императорский катер, стоявший против дворца у дворцовой набережной. Когда я шел от Калинкина моста, где мы жили, в казармы, по набережной Мойки, то едва не был сбит с ног силою урагана, так что, державшись только за перила изо всей силы, мог подвигаться. Вода уже била фонтанами из всех водосточных труб, заливая улицы, и захватывала всех пешеходов, которые по воде должны были спешить к своим домам или должностям»¹⁷.

Беляев рассказывал драматическую историю спасения моряками Гвардейского экипажа во главе с его братом, мичманом П. П. Беляевым, людей, находившихся на сенной барке, оказавшейся перед Зимним дворцом. Император, увидев из окна бедствующих, послал генерал-

адъютанта А. Х. Бенкендорфа, который в тот день был дежурным, приказать катеру снять людей с барки. Бенкендорф передал приказание П. П. Беляеву, командиру катера. Беляев, сев на лошадь, собирался подъехать к катеру, так как у дворца вода была выше пояса; но когда увидел, что Бенкендорф тоже хочет направиться к катеру, то соскочил в воду, и они оба по пояс в холодной воде достигли катера и вошли в него.

«Если они спаслись от смертельной простуды, то обязаны были этим, конечно, сильному нервному возбуждению и физическим усилиям при удержании катера, когда он должен был останавливаться для снятия погибавших в разных местах. Так им посчастливилось спасти несколько человек в Сальном буяне, на Петербургской стороне. Не видя уже более утопавших или бывших в опасности, они решились дать отдохнуть от чрезмерных усилий матросам и дать обсушиться как себе, так и им, потому что одежда их была так мокра, что как будто они сейчас только вытащены были из глубины. Брызги валов, беспрестанно вершинами своими поддававших в катер и обливавших людей с головы до ног, не давали возможности даже бурному ветру хоть сколько-нибудь просушить их»¹⁸.

Обратимся к свидетельствам другого морского офицера, Д. И. Завалишина, который принял деятельное участие в оказании помощи жителям города. Завалишин вечером 6 ноября приехал в Петербург и остановился в доме морского министра на Английской набережной. Утром в день наводнения он находился вместе со своим другом Ф. Лутковским в комнате нижнего этажа. Был сильный ветер, но ничто не предвещало чего-либо исключительного. Около 11 часов дня Лутковский воскликнул: «Что это такое?». «Я обратился к окну, — пишет Завалишин, — и увидел, что из нижней части окна брызжет струйка воды, как будто из шприцовки. Мы подбежали к окну и увидели, что вода подступила под окна и от напора на раму, найдя где-то мелкую скважину, образовала род фонтана. Мигом захватя главное — бумаги, мы бросились в переднюю, чтобы подняться на второй этаж, но вода, войдя в сени, так нажала запертую на крючок дверь, что не было уже возможности отворить ее»¹⁹.

В тот момент у окна появился верховой, посланный за Лутковским. Он посоветовал невольным узникам выбить одну из рам и по простыням из второго этажа подняться наверх, что те и сделали. Лодок нигде еще не было. Завалишин привел любопытный эпизод, в достоверности которого, впрочем, не ручается. Начальник Морского штаба и управляющий Морским министерством А. В. фон Моллер был вызван во дворец к Александру I. Император, видя отсутствие распоряжений об оказании помощи жителям города, с возмущением обратился к Моллеру с вопросом: «Что бы сделал с вами Петр Великий, если бы это случилось в его время?» Растерявшийся адмирал будто бы ответил: «Повесил бы», на что получил уже более милостивое: «Хорошо, что вы сознаете свою вину». Комментируя этот реальный или вымышленный кем-то диалог, автор мемуаров снисходительно отмечает, что «в сущности Моллер несколько не был виноват или был настолько же, как и все», так как «вода пришла решительно валом, а возвещавшие о возвышении воды выстрелы с Галерной гавани за сильным ветром не были нигде слышны»²⁰.

«Получив приказание организовать борьбу со стихией, Моллер, — писал Завалишин, — был в отчаянии и, когда я пришел к нему, он тем более обрадовался моему приходу, что никто из обязанных быть при нем к нему не являлся. Я взял на себя внешнюю деятельность спасения людей на улицах, послал сейчас же верхового за людьми и за лодками в Гвардейский экипаж и взял несколько лодок у перевозчиков, да две лодки (одна из них министерский большой катер), бывшие в доме министра и которые насילו выручили из сарая.

Первый явился ко мне М. К. Кюхельбекер, пришедший уже по пояс в воде, который, хотя и старше меня, отдал себя в мое распоряжение»²¹.

Еще одним сотрудником Завалишина стал адъютант Моллера К. П. Торсон. Ему было поручено организовать прием, размещение и питание спасенных в помещениях морских артиллерийских казарм на Галерной улице. В распоряжение Завалишина стали поступать морские артиллеристы, моряки и солдаты конной гвардии, то есть частей, рас-

положенных поблизости. Завалишин быстро наладил организацию дела и вместе с прибывшими к нему товарищами в течение дня на лодках спас свыше 700 человек. «Мы разъезжали по улицам, — пишет он, — и каждый раз, что в лодке набиралось достаточное число людей, принятых из вторых этажей, снятых с крыш или заборов и пр., отвозили их в приемные палаты, куда многие из богатых людей, в том числе особенно жена адмирала Головина, поспешили прислать и провизию, и разную одежду. Всех набралось к ночи около 700 человек, особенно много детей, не знавших даже, что сделалось к ночи с родителями»²².

Только в семь часов вечера, когда вода несколько убyla, и нельзя уже было плавать на лодках, Завалишин и Кюхельбекер зашли на квартиру Торсона выпить чаю, и сейчас же снова отправились по улицам. Завалишин рисует колоритные картины происходившего на улицах Петербурга. «...Вода, забравшись во время прилива в подвальные этажи, при отливе вытекала еще на улицу, вынося разные вещи, а из мелочных лавок и из зеленых рядов, где были перебиты поднятые с полок банки, текла поверху как бы подливка из прованского масла, каперцов и пр. Не только проезд был невозможен, но и ходить было трудно». Как часто бывает во время стихийных бедствий, дополнительные трудности создавал легкий доступ к спиртным напиткам: «... народ и солдаты бросились сверлить бочки с вином и пить, а когда поставили караул из первых попавшихся под руку людей, то те, зная, что нельзя будет доискаться, кто стоял в карауле, начали торговать вином вместо охранения его и продавали по гривеннику ведро»²³.

Тем не менее и в ночь на 8 ноября морякам удалось спасти много людей, особенно женщин и детей, нередко терпевших сознание из-за страха, голода и холода.

Об участии моряков в спасении пострадавших пишет в мемуарах и литератор Н. И. Греч. Его брат прапорщик Финляндского егерского полка П. И. Греч стоял 7 ноября 1824 года в карауле в Галерной гавани, в ветхой караульне, построенной на берегу Финского залива на сваях. Вода поднялась доверху. И караульные, и арестанты взобрались на крышу; здание раскачивалось. Вечером вода

начала убывать. Из морских казарм заметили бедствие караульни и отправили на помощь катер. П. И. Греч посадил на катер несколько солдат с арестантами и унтер-офицером и дождался их возвращения. Последовало еще несколько рейсов. Отправив всех находившихся на крыше караульни (60 нижних чинов и 22 арестанта), он вместе со старшим унтер-офицером поехал последним. Вскоре после этого здание караульни рухнуло в воду. «Ночевали они в морской казарме, поужинав черствым хлебом, которым поделились с ними добрые моряки»²⁴.

В катастрофических условиях наводнения нашлись и те, кто, сохраняя хладнокровие, вел наблюдение за уровнем подъема воды и фиксировал полученные результаты. Так, в личном фонде В. М. Головнина сохранились записи уровней подъема воды, произведенные в Главном Адмиралтействе 7 ноября 1824 года²⁵. Позднее Головнин составил проект правил безопасности для жителей Петербурга во время наводнения²⁶.

Интерес представляют свидетельства иностранцев о событиях

7 ноября 1824 года. Осенью 1824 года Россию посетил офицер французского флота Жюль де Траверсе, племянник русского морского министра маркиза И. И. де Траверсе. Вот что написал он своему отцу Огюсту де Траверсе:

«Ужасная катастрофа погрузила столицу в траур. В ночь на 7-е Петербург едва не погрузился в морскую пучину. Чудовищное наводнение сносило целые дома, все первые этажи зданий были затоплены. Два селения исчезли с лица земли. Из писем, которые получает дядя, ясно, что бедствие так или иначе коснулось всех. Вода не спадала в течение целого дня. Наводнение было вызвано сильнейшим ветром (вест-зюйд-вест), уровень воды на пять футов превысил уровень наводнения 1777 г., о котором до сих пор вспоминают с ужасом. Продлись оно чуть дольше, от Петербурга, стоящего на сваях, возможно, вообще бы ничего не осталось...»²⁷.

Атмосферу опасения новых разрушительных бедствий, сохраняющуюся в Петербурге и Кронштадте в течение нескольких дней

после наводнения, передает письмо Г. С. Батенькова от 14 ноября 1824 года. «По сие время, – писал он, – мы не можем опомниться и успокоиться, взирая на каждом шагу на ужасные следы опустошительного потопа. Нас пугает всякое едва приметное возвышение воды, пугает туман, слабый ветер, а более всего пугает, как детей, ежедневная смена дня ночью». Автор письма упомянул и последствия наводнения для флота: «...суда разбиты и рассеяны; ...Кронштадт лишился многих укреплений и вооружения»²⁸.

Спустя год после наводнения, при воцарении Николая I в составе Балтийского флота насчитывалось только 5 годных к службе линейных кораблей вместо двадцати семи, которые надлежало иметь согласно штату, утвержденному Александром I²⁹. Одной из причин такого положения были последствия наводнения. Восстановление флота потребовало нескольких лет напряженной работы. Только в 1833 году корабельный состав Балтийского флота достиг своей штатной численности.

¹ Головизнин К. Наводнение 7 ноября 1824 года в Кронштадте // Морской сборник. 1881. № 7. Неоф. отдел. С. 65.

² Берх В. Н. Подробное историческое известие о всех наводнениях, бывших в Санктпетербурге. СПб.: Морская типография, 1826. С. 23.

³ Аллер С. Описание наводнения, бывшего в Санктпетербурге 7 числа ноября 1824 года. СПб.: Типография народного просвещения, 1826. С. 17.

⁴ Шелов А. В. Исторический очерк крепости Кронштадт. Кронштадт: Типография газеты «Котлин», 1904. С. 171–172.

⁵ Головизнин К. Указ. соч. С. 89.

⁶ Головизнин К. Указ. соч. // Морской сборник. 1881. № 8. Неоф. отдел. С. 48.

⁷ Цит. по: История отечественного судостроения: В 5 т. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994. С. 294–295.

⁸ РГАВМФ. Ф. 7. Оп. 1. Д. 25. Л. 67 об. Вероятно, в этих словах Головнина была значительная доля истины. В 1826 г. внезапная ревизия, проведенная в Кронштадтском порту М. П. Лазаревым, вскрыла большие злоупотребления. Главный командир порта Ф. В. фон Моллер был уволен в отставку «за непростительные беспорядки, явное нерадение к службе и противозаконные действия»: Коргуев Н. Русский флот в царствование императора Николая I. СПб.: Типография Морского министерства, 1896. С. 12.

⁹ См.: РГАВМФ. Ф. 131. Оп. 1. Д. 3483. Л. 1–15: «Об учреждении комиссии для уточнения повреждений и убытков по строениям после наводнения 7 ноября 1824 г.».

¹⁰ Тимофеевский Ф. А. Краткий исторический очерк двухсотлетия Кронштадта. Кронштадт, 1913. С. 50.

¹¹ Головизнин К. Указ. соч. // Морской сборник. 1881. № 7. Неоф. отдел. С. 81.

¹² Цит. по: Померанец К. С. Три века петербургских наводнений. СПб.: Искусство-СПб, 2005. С. 39.

¹³ Головизнин К. Указ. соч. // Морской сборник. 1881. № 7. С. 89.

¹⁴ Там же. С. 83.

¹⁵ Цит. по: Головизнин К. Указ. соч. // Морской сборник. 1881. № 7. С. 66.

¹⁶ Андриенко В. Г. До и после Наварина. М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2002. С. 32–33.

¹⁷ Беляев А. Воспоминания декабриста о пережитом и пережитом. 1805–1850. СПб.: А. С. Суворин, 1882. С. 136–137.

¹⁸ Там же. С. 138.

¹⁹ Завалишин Д. Воспоминания. М.: Захаров, 2003. С. 104.

²⁰ Там же. С. 104–105.

²¹ Там же. С. 105.

²² Там же. С. 105–106.

²³ Там же. С. 106.

²⁴ Греч Н. И. Записки о моей жизни. М.: Книга, 1990. С. 236.

²⁵ См.: РГАВМФ. Ф. 7. Оп. 1. Д. 19. Л. 52–53: «Наблюдения над возвышением воды в Главном Адмиралтействе, произведенные при наводнении в Петербурге 7 ноября 1824 года».

²⁶ См.: Там же. Д. 21.

²⁷ Цит. по: Шатне М. дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского / Авториз. пер. с фр. М. Л. Андреева. М.: Наука, 2003. С. 333.

²⁸ Батеньков Г. С. Сочинения и письма: [В 2 т.]. Т. 1: Письма (1813–1856). Иркутск: Восточно-Сибирское книжное изд-во, 1989. С. 184, 185.

²⁹ Коргуев Н. Русский флот в царствование императора Николая I. СПб.: Типография Морского министерства, 1896. С. 10.