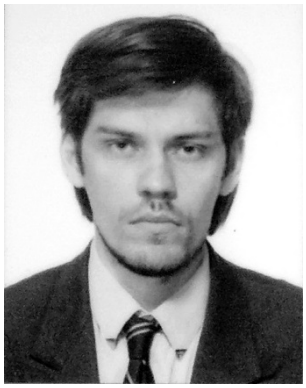
Барельеф арки Адмиралтейства, С.-Петербург. По моделям И. Теребенева. 1823.

УДК 94(359)(470)Балтийский парусный флот



Лебедев А.А.

Корабельные штаты Балтийского парусного флота, или Цена погони за миражом…

Лебедев Алексей Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и управления персоналом Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации

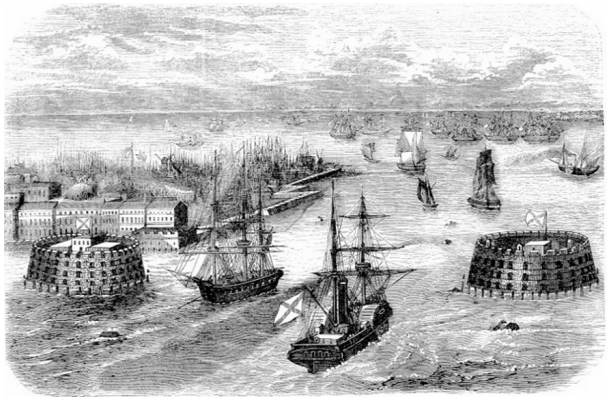
ORCID ID https://orcid.org/0000-0002-4759-7583
E-mail: alexey-a-lebedev@j-spacetime.com; aalebedew@yandex.ru

Статья посвящена анализу адекватности корабельных штатов Балтийского парусного флота XVIII – первой половины XIX вв. За основу взято изучение возможностей и потребностей России на Балтийском море, степень использования этих данных при планировании развития флота и наличие альтернативных вариантов совершенствования линейных сил.

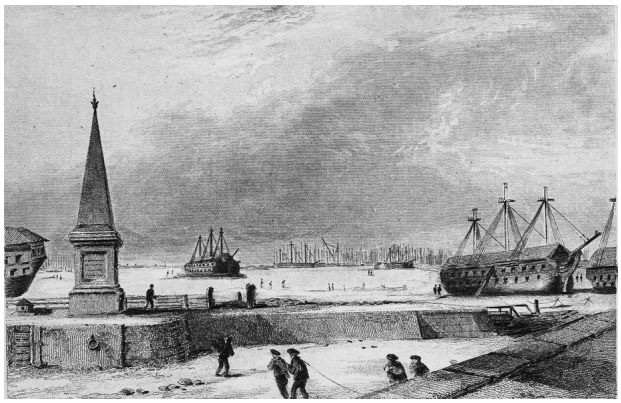
Ключевые слова: Балтийский парусный флот; корабельные штаты; параметры кораблей; проблемы развития.

Удивительно, но вот уже много лет при обсуждении проблем корабельного состава русского парусного флота практически обходится едва ли не главный вопрос. А именно: насколько адекватными были программы развития флота. Ведь если желаемое превышает необходимое, не говоря уже о реально возможном, то вряд ли можно надеяться на достойные результаты…

Обобщив накопленный в историографии материал, попробуем наверстать упущенное. Начнем с «возможностей», т.е. с того, на что вообще мог рассчитывать на Балтике русский корабельный парусный флот.

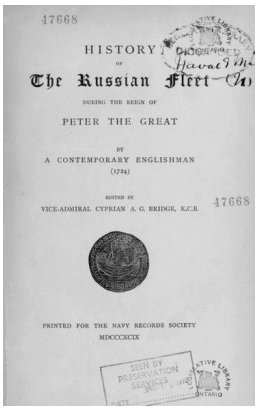


Кронштадт.
Фрагмент гравюры конца XVIII в.

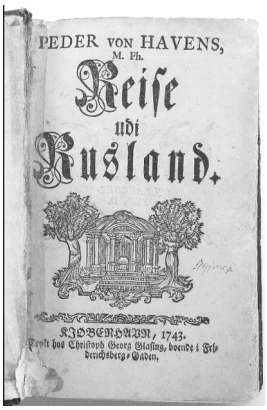


Кронштадт. Гравюра Гоберта
по рисунку начала XIX в. К.И. Кольмана

В качестве первого серьезного ограничителя здесь выступали **специфические природно-климатические условия Балтики вообще и Финского залива в частности**. Сильная опресненность морской воды в районе главной базы Балтийского флота – Кронштадта – способствовала быстрому гниению подводной части корпусов кораблей. А ограниченные размеры Балтийского театра – изобиловавшего к тому же мелями и камнями – делали излишними корабли крупных рангов. Судя по наблюдениям Д. Дена[1], П. Хавена[2], Ф. Альгаротти[3], Б.-Х. Миниха[4], Т. Сандерса[5], все это было понятно еще в первой половине XVIII столетия.



Титульный лист анонимно изданной «Истории российского флота в царствование Петра Великого» Дж. Дена (Лондон, 1899)



Титульный лист первого издания «Путешествия в Россию» П. ван Хавена (Копенгаген, 1743)

Франческо Альгаротти (Francesco Algarotti, 1712–1764), доверенное лицо короля Пруссии Фридриха Великого, автор книги о путешествии в Россию. Портрет кисти Ж.Э. Лиотара. 1745

Генерал-фельдмаршал граф Христофор Антонович Миних (Бурхард Кристоф фон Мюнних, Burkhard Christoph von Münnich, 1683–1767). Гравюра по портрету кисти Г. Бухгольца. 1760-е гг.

---

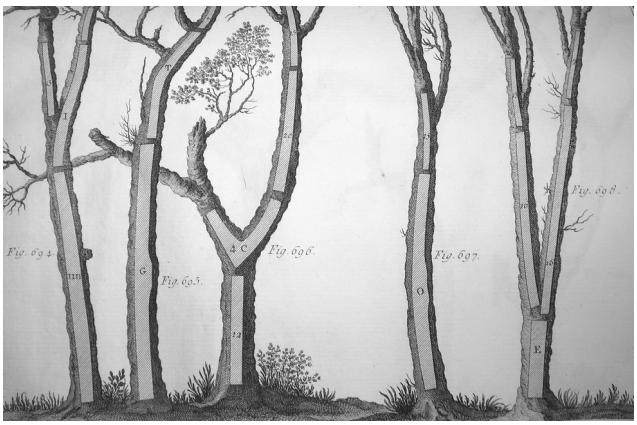
[1] Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого / Пер. с англ. СПб.: «Историческая иллюстрация», 1999. С. 90.
Джон Ден (John Dean или Deane; 1679–1761) – в 1711–1722 офицер военно-морского флота Российской империи. В 1719 осуждён военно-морским судом, в 1722 уволен со службы. С 1723 служил Великобритании, предоставляя различные сведения о флоте Российской империи, начав (в том же 1723) с преподнесения королю рукописи «История российского флота в царствование Петра Великого».

[2] Хавен П., фон. Путешествие в Россию / Пер. Ю.Н. Беспятых // Беспятых Ю.Н. Петербург Анны Иоанновны в иностранных описаниях. Введение. Тексты. Комментарии. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1997. С. 305.
Педер фон Хавен (Peder von Haven, 1715–1757) – датский дипломат, философ и теолог. В 1736–1739 был секретарем адмирала Петера Бредаля, состоявшего на службе в России. Вторую поездку в Россию совершил в 1743–1746 в качестве пастора датской дипломатической миссии, по возвращении в Данию опубликовал путевые заметки «Путешествие по России», включающие сведения по истории, географии и этнографии России.

[3] Альгаротти Ф. Из книги «Путешествие в Россию» // Звезда. 2003. № 5. С. 79–80.

[4] История отечественного военного судоремонта. Кн. 1. От доковых адмиралтейств к морским заводам. СПб.: ИПК «Гангут», 2004. С. 25.

[5] Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутриполитического курса и судьбы армии и флота 1730–1735 гг. СПб.: Алетейя, 2001. С. 233.
Томас Сандерс (Thomas Sanders, ?–1733) – русский вице-адмирал английского происхождения (с 1718); командовал кораблями и эскадрами Балтийского флота, главный командир Ревельского (1726–1729) и Кронштадтского (1730–1732) портов.



Части деревьев используемые для постройки кораблей. Лист из альбома из фондов Национального морского музея (Гринвич, Лондон). С сайта http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/566692.html

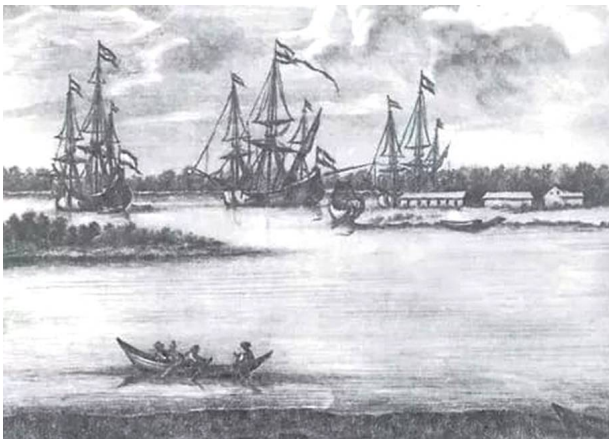
Далее, серьезные трудности для строительства парусного флота на Балтике создавало **неудовлетворительное качество леса.**

«Самый важный недостаток кораблестроения у нас состоит в том, – отмечал в 1856 г. в своей записке контр-адмирал К.И. Истомин, – что мы употребляем сосну главным строительным материалом! [Подчеркнуто в первоисточнике – *А.Л.*] Флот из сосновых кораблей, как бы многочислен ни был, не составит никогда грозного морского ополчения, потому что сосновый корабль не в состоянии бороться с бурями и волнением, в особенности теперь, когда громоздкая современная артиллерия, паровая машина и винт требуют от корпуса корабля такого скрепления и прочности, которых сосна никогда доставить не в состоянии. Притом, Правительство не может и приблизительно рассчитать какою именно силою оно располагает, ибо с такою же скоростью как корабли строятся вновь, другие гниют и приходят в негодность! Тщетно мы обманываем себя, воображая, что сосновые корабли наши без капитальных исправлений могут прослужить 10 лет; они не служат, а существуют 10 лет, проведя большую часть этого времени в гавани, или летом на благополучных рейдах. По моему мнению, и самый новый сосновый винтовой корабль не выдержит одного зимнего крейсерства в открытом море и вообще не в состоянии исполнять назначение всякого военного судна, т.е. по востребованию, несмотря ни на какое время года отправляться во все четыре стороны света!

Кроме сосны, в лесах России имеется весьма значительное количество дуба; но дуб этот, произрастая большею частию на болотах или сыром рыхлом грунте, имеет все возможные пороки и недостатки, и хотя он гораздо крепче сосны, но наши дубовые суда служат такой же короткий срок, как и сосновые. До какой степени дуб наш не хорош, доказывается в особенности тем, что имеемые в магазинах запасы, вместо того, чтобы от времени улучшаться, через небольшое число лет начинают приходить в самих магазинах уже в гниение»[1].

Недолговечность русского леса отмечали и иностранцы.

«Опыт показывает, – писал тот же Д. Ден, – что самые лучшие корабли, выстроенные из елового дерева, не могут служить долее 7 лет и что даже некоторые из дубового по прошествии 8 лет требуют переделки...»[2].



Соломбальская верфь в Архангельске. Гравюра конца XVIII в.

В «Переписке досточтимого Джона Синклера» (1831 г.) приводятся такие данные о сроках службы дубовой древесины, заготовленных в разных странах: русский казанский дуб – 10 лет, французский, польский и немецкий – 15, датский и шведский – 20, английский – 25, а самый лучший английский – 40–50 лет[3].

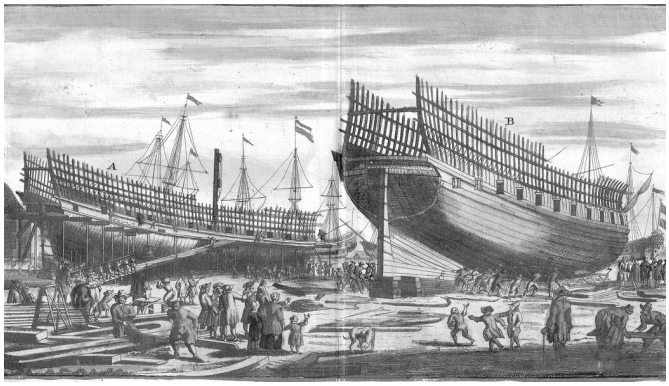
Однако Петербург это обстоятельство никогда особо не смущало. Более того, в погоне за дешевизной постройки, начиная с 1735 г. основная часть Балтийского линейного флота строилась в Архангельске из местной лиственницы – еще менее долговечной, чем казанский дуб. Но вот доставка ее обходилась гораздо дешевле…

Проблемы качества доставленных на верфи лесоматериалов отягощались явно не оптимальным

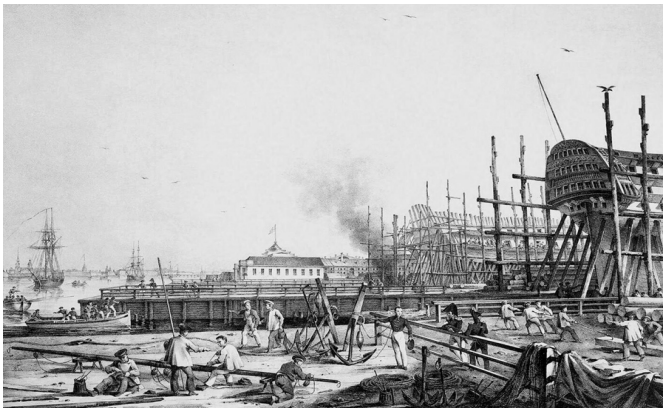
[1] РГА ВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 299. Л. 52–59 об.
[2] Ден Д. Указ. соч. С. 125–126.
[3] Приводится по: Махов С.П. «Royal Navy, LTD». Королевский Флот в эпоху паруса. Самара, 2016. С. 79. Имеется в виду работа: Sir John Sinclair. *The Correspondence of the Right Honourable Sir John Sinclair, Bart. With Reminiscences of the Most Distinguished Characters Who Have Appeared in Great Britain, and in Foreign Countries, During the Last Fifty Years*. London: H. Colburn & R. Bentley, 1831. Джон Синклер (Sir John Sinclair of Ulbster, 1st Baronet, 1754–1835) – шотландский политик, автор сочинений по вопросам финансов, статистики и сельского хозяйства. (*Прим. ред.*).

состоянием подготовки мастеровых, равно как и качеством используемых ими инструментов и организацией работ на верфях. Так, в 1804 г. корабельный мастер А.М. Курочкин писал из Архангельска:

> «В тамошнем адмиралтействе особенно приучены и с навыками люди все вещи делать как-нибудь, то весьма тяжело отучать от такой манеры дела и приучать, как время и искусство мастерства требуют»[1].



Верфь в России начала XVIII в. Гравюра неизвестного художника



Адмиралтейская верфь. Художник К. Беггров. 1826

Используемые же архангелогородскими мастеровыми инструменты «на опыте в работах доказали неисправность», «гнутся или ломаются и не держат острия»[2].

Известный историк Д. Федоров-Уайт, обобщив материалы Комитета преобразования флота начала XIX в. расширил эту картину: «не наблюдается “дальнейшей точности” в распределении людей на работу»; «в силу климатических условий, постройка зимой на открытых эллингах несет «немалое изнурение в здоровье и силах» рабочих, «от чего естественно теряют они охоту к трудам и рвению»»; «плотничные инструменты неудовлетворительного качества», «не составляя собственности рабочих, эти инструменты содержатся в неисправном состоянии». К этому добавляются «недостаточная механизация верфей», «отсутствие даже применения лошадей (где это возможно и выгодно) для замены человеческой рабочей силы», «низкие оклады жалования рабочих и недостаточность выдаваемой им одежды».

> «Хотя комитет и не говорит ничего о низком культурном уровне рабочих, как отрицательном факторе при кораблестроении, очевидно, что это было ясно членам его, так как в числе принятых мер имеется предположение в каждую «компанию» [три десятка] плотников определять «по нескольку», и, по крайней мере, по одному знающих грамоте юнгов»[3].

Далее надо учесть хронический **недостаток финансирования** Морского ведомства, обусловленный во многом объективными причинами – величиной военно-экономического потенциала и необходимостью финансировать в первую очередь сухопутную армию.

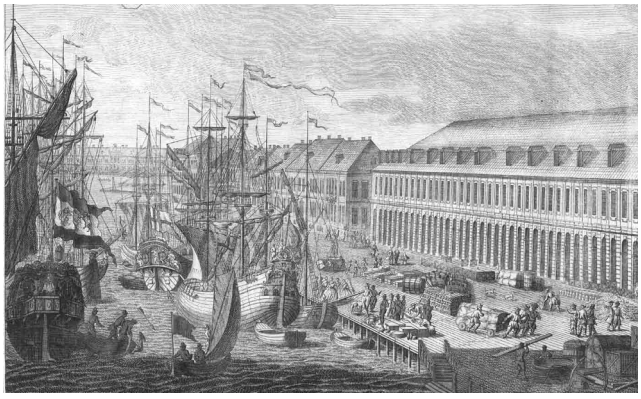
> «Флотский оклад, увеличенный <...> после смерти Петра I до 1 млн. 400 тыс. рублей <...> выбирался с громадной недоимкой. Она составила: в 1725 г. – 305 837 р. (21,8% оклада); 1726 – 280 110 р. (20%); 1727 – 348 567 (24,9%); 1728 – 326 089 (23,29%); 1729 – 344 073 (24,58%); 1730 – 420 301 (30,02%). Таким образом, средний размер недоимки за 1725–1730 гг. был равен 337 496 р. или 24,11%»[4].

Эта тенденция сохранилась и при Анне Иоанновне: даже после сокращения бюджета морского ведомства до 1 млн. 200 тыс. рублей реальная недоимка за 1732–1738 гг. составила 1 296 160 р. или 15,43% оклада[5].

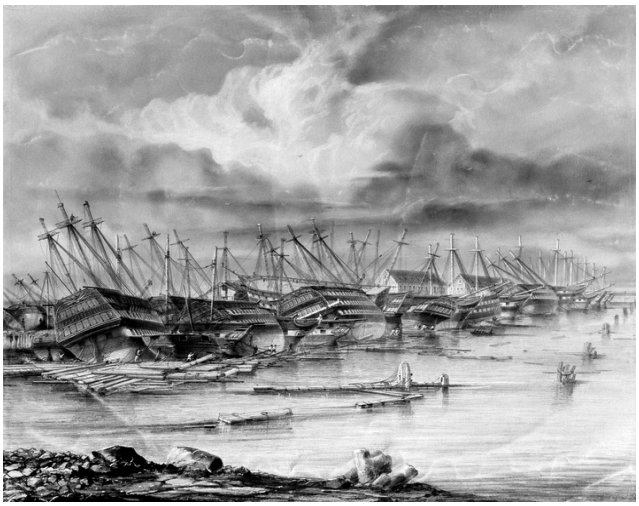
В той или иной степени нехватка средств фиксируется и в последующие годы. В частности, можно вспомнить требование генерал-интенданта флота М.Н. Васильева (1847 г.) увеличить средства, выделяемые на ремонт кораблей Балтийского флота, минимум на 500 тыс. рублей серебром в год, ибо выделяемая сумма «с самого начала (как это доказывается бывшими экстренными к ней займами и добавлением из других капиталов) была совершенно несоразмерна потребностям флота ограничена»[6].

---

[1] Федоров-Уайт Д. Русское военное судостроение в конце XVIII и начале XIX вв. // Морские записки. 1947. Т. V. № 3. С. 5–6.
[2] Там же.
[3] Там же. С. 7.
[4] Петрухинцев Н.Н. Указ. соч. С. 214.
[5] Там же. С. 219.
[6] РГА ВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 697. Л. 16 об.



Суда на разгрузке возле причала старой биржи на Малой Неве (Проспект Биржи и Гостиного двора в С.-Петербурге). Фрагмент гравюры середины XVIII в.



Кронштадтская военная гавань после наводнения. Художник А.П. Боголюбов. 1850

Высокой боеспособности корабельных сил Балтийского парусного флота не способствовала и **организация портовых служб, а точнее, господствовавшее в них отношение к сохранению судов**.

«Гавани во всех портах от времени до времени приходят в ветхость и засорены, – отмечал в феврале 1799 г. Г.Г. Кушелев, – равно корабли и прочие военные суда <...> находятся в крайнем небрежении, ибо во все дурные погоды стоя без покрышки, а притом и палубы оных не быв надлежащим образом законопачены, отчего во внутренность свою принимая всякую сырость, безвременно согнивают и делаются неспособными к службе»[1].

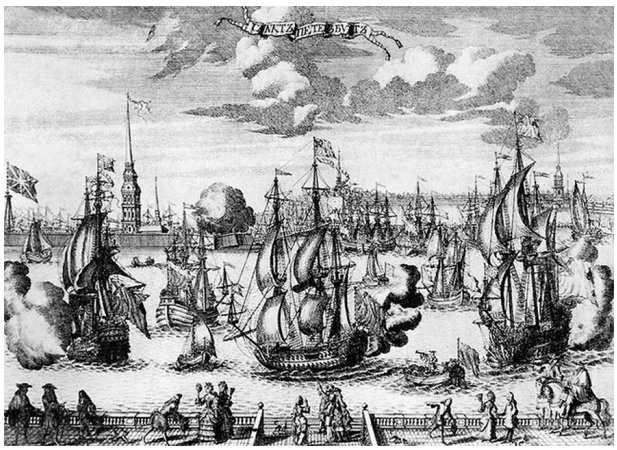
«Если б в Кронштадт явился император подобный Петру Первому, – задавал в 1820-х гг. вопрос В.М. Головнин, – что увидел бы он там? Сначала представились бы взорам его корабли, подобные распутным девкам: сравнение необыкновенное и странное, но справедливое: как сии последние набелены, нарумянены, наряжены и украшены снаружи, но, согнивая внутри от греха и болезни, испускают зловонное дыхание, так и корабли наши, поставленные в строй и обманчиво снаружи выкрашенные, внутри повсюду вмещают лужи дождевой воды, груды грязи, толстые слои плесени и заразительный воздух, весь трюм их наполняющий. Новые и старые корабли стоят в гавани по году, по два без конопачения, отчего пазы их во время дождей наполняются водой, которая зимою замерзая, раздирает их более, а весной тает и сообщает прелость и гнилость всем членам корабля. Когда же нужно приготовлять их к походу, то конопачение по необходимости начинается весной, когда мокрота в пазах не только не просохла, но даже и не оттаяла; от сего замерзшая вода, заключенная в пазах новою конопатью почти герметически, сообщает дереву скорую гнилость. Это такое упущение или злосодеяние кронштадтского морского начальства, которое всяк, при первом взгляде на корабли, войдя в них, усмотреть может; а если кто заглянул бы в отчетные портовые ведомости о работах, тот открыл бы тотчас, что корабль, построенный прочно и из доброго лесу, простоявший два или три года в Кронштадте, не двигаясь из гавани, при снаряжении его в поход требует таких починок, каких в других государствах не потребовал бы корабль, прослуживший лет пять на море. Сие происходит как от злоупотреблений, так и от дурного образования флотских команд; первое заключается в том, что портовые чиновники и корабельные мастера, пользуясь множеством купеческих судов, в течение лета беспрестанно Кронштадтскую гавань наполняющих, употребляют большое число мастеровых на исправление и починки их казенными материалами за сходную цену…

Нынешнее образование наших морских войск составлено как бы нарочно с тем, чтобы способствовать скорейшему разрушению кораблей, стоящих государству многих миллионов, я говорю о разделении служителей на экипажи и о занятиях их на берегу. Морские офицеры и нижние чины только тогда знают корабли, когда бывают на них в море; впрочем им до них дела нет. В портах надзор и попечение о кораблях вверяется таким людям, которые, оставив флотскую службу, никогда уже не будут посланы в поход, следовательно, и нет им причины заботиться о целости кораблей, на коих их жизнь не будет подвергаться опасности; притом же и число их слишком мало, чтоб могли они успевать делать все нужное для содержания судов в должном порядке. И потому-то весьма редко сметают с них дождевую воду и снег, поднимают порты для проветривания; а внутри деков обтирать пробившийся от морозов иней нет даже и заведения. Сие небрежение более губит корабли, чем всякое другое… »[2].

[1] Федоров-Уайт Д. Русское военное судостроение в конце XVIII и начале XIX вв. // Морские записки. 1947. Т. V. № 4. С. 7.
[2] [Головнин В.М.] О состоянии российского флота в 1824 г. СПб.: Тип. Морского министерства, 1861. С. 36–38.

Если учесть еще и отношение к текущим ремонтам, хроническое невыполнение (или лишь формальное выполнение) требований командиров об устранении дефектов материальной части[1], то стоит ли удивляться весьма непродолжительным срокам службы кораблей отечественного парусного флота?

И, наконец, для содержания сколько-нибудь большого линейного парусного флота Россия просто **не имела необходимого числа моряков**.



Вид Санкт-Петербурга. Гравюра А.Ф. Зубова. 1727

> «Просто невозможно, чтобы русские когда-нибудь были в состоянии образовать такие морские силы, которые могли бы соперничать с флотами морских держав, – писал неплохо знавший российские реалии начала XVIII в. И.-Г. Фоккеродт. – С одной стороны, *их государственные доходы далеко недостаточны для того и будут совсем поглощены подобным предприятием* [здесь и далее курсив мой – *А.Л.*]. С другой, у них *недостаток в способных моряках*: если уж Петр I, со всеми своими уловками, не мог одолеть отвращения русских к мореплаванию, то мало надежды, чтобы когда бы то ни было успел в том кто-нибудь из его преемников»[2].

Иными словами, даже при устранении части названных выше проблем, обладание большим линейным флотом на Балтике превращалось для Российской империи в почти непосильную задачу. Это в полной мере подтверждала практика. Несмотря на регулярное привлечение немалых средств (до 14% бюджета страны при Петре I, до 8,8% – при Екатерине II и до 12% – при Александре I), число по-настоящему боеспособных кораблей и фрегатов[3] в подавляющем большинстве конфликтных ситуаций оказывалось минимальным. В 1734 г. таких кораблей набралось 14, в 1741-м – 14, в 1748-м – 21[4], в 1757-м – 18, в 1768-м – 11, в 1783-м – 17, в 1788-м – 19, в 1808-м – 9, в 1827-м – 9[5], в 1839-м – 13, в 1845-м – 15, в 1854-м – 11[6].

Но в том-то и дело, что большой (да еще и наполненный кораблями крупных рангов) линейный парусный флот на Балтике был России не особо и нужен. Во-первых, ввиду постепенной деградации флотов ее основных балтийских конкурентов (Швеции и Дании) – особенно ярко проявившейся в первой половине XIX в.[7]. А во-вторых, ввиду изначальной ставки на вспомогательно-оборонительную роль линейного парусного флота[8]. Особенно в борьбе с такими странами, как Англия или Франция, – наступательные действия на море против которых практически никогда не планировались[9].

Учитывались ли все эти обстоятельства при разработке штатов Балтийского флота?

Увы, в минимальной степени. Только в трех штатах (1707, 1732 и 1764 гг.) видна попытка приблизить развитие флота к текущим реалиям. В первом случае Петр I, только начиная создавать линейный флот на Балтике, вполне справедливо ограничил его состав кораблями средних рангов (из двадцати семи линейных кораблей двенадцать должны были быть 70-пушечными, а еще двенадцать –

---

[1] Подробнее см.: Лебедев А.А. О корабельном составе русского парусного флота в Русско-шведской войне 1788 – 1790 годов // Гангут. 2015. № 87. С. 21–51, № 88. С. 23–53; Он же. Гангутская кампания Балтийского парусного флота 1743 г. // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы Шестнадцатой ежегодной научной конференции (2–3 апреля 2014 г.). СПб.: Изд-во РХГА, 2015. С. 92–104.

[2] Фоккеродт И.-Г. Россия при Петре Великом // Неистовый реформатор. М.: Фонд Сергея Дубова, 2000. С. 53–54.
Иоганн-Готхильф Фоккеродт (Johann Gotthilf Vockerodt, 1693–1756) – прусский дипломат, бургомистр Кенигсберга, цензор, автор записок о России.

[3] Таковые определялись с помощью следующих критериев: «Если корабли, флот составляющие и снабженные по военному положению, могут выдержать как бури во все время года, так равно пальбу и собственной артиллерии батальным огнем боевыми зарядами, не получая значительной течи, такой флот может назваться в боевой готовности» (РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 277 об.–278.).

[4] Правда, в море было направлено все-таки 16 единиц, причем две из них практически сразу вынуждены были вернуться в порты для починки.

[5] Ради увеличения числа линейных кораблей фрегат «Эммануил» перечислили в ранг кораблей.

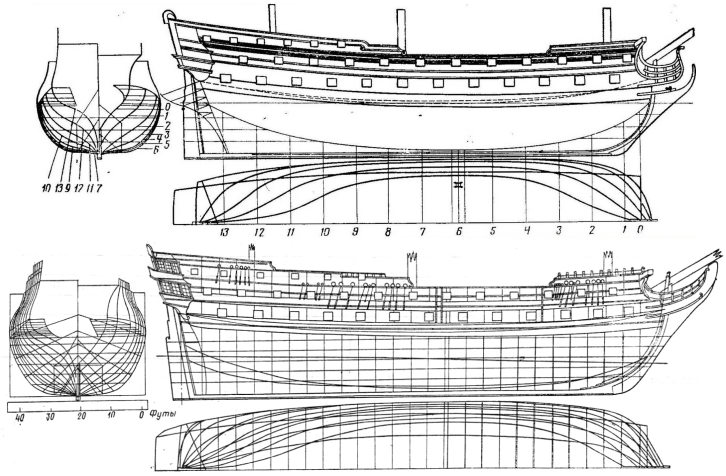
[6] Указаны только те корабли, которые удовлетворяли требованиям, перечисленным в примечании 3, и находились на Балтике.

[7] Уже в 1719–1721 гг. шведы не могли выставить более 10–11 кораблей; в 1741–1743 гг. число выведенных ими в море кораблей колебалось от 12 до 18, в 1788–1790 гг. – от 15 до 23; в 1808 г. оно снизилось до 10, а к 1840 г. – и вовсе до 3!

[8] Лебедев А.А. Тактическая парадигма русского парусного флота XVIII – середины XIX вв. // Гангут. 2014. № 82. С. 55–88, № 83. С. 29–59; Он же. Архипелагские столкновения особой значимости // Гангут. 2015. № 86. С. 27–47.

[9] Лебедев А.А. Поражение без купюр // Гангут. 2014. № 84. С. 24–47, 2015. № 85. С. 23–50; Он же. К походу и бою готовы? СПб.: ИПК «Гангут», 2015.

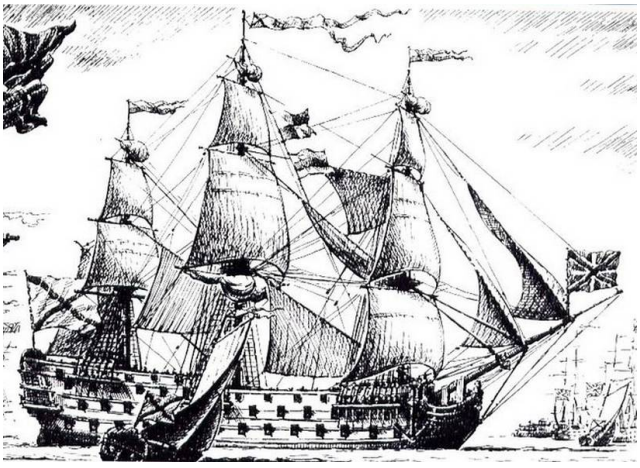
50-пушечный линейный корабль «Полтава», первый линейный корабль Балтийского флота. Гравюра П. Пикарта. 1717



Чертежи корпусов 66-пушечных линейных кораблей «Св. Евстафий Плакида» (наверху) и «Победоносец» (внизу).

50-пушечными). Далее правительство Анны Иоанновны, видя результаты погони за большим и «тяжелым» флотом 1715–1725 гг. (когда было построено большое число 80–100-пушечных кораблей), а также испытывая экономические проблемы, несколько ограничило «аппетиты», заложенные штатом 1720 г. (девять 90-, 80- и 76-пушечных и восемнадцать 66- и 50-пушечных кораблей). По штату 1732 г., из тех же 27 единиц всего четыре должны были быть 80-пушечными, шестнадцать – 66-пушечными и шесть – 54-пушечными. А правительство Екатерины II в 1764 г. приняло и вовсе революционный вариант – разделив штат на «мирный» и «военный» и сократив состав линейных сил Балтийского флота в мирное время до 21 корабля (три 80- и восемнадцать 66-пушечных)[1].

Все остальные случаи – это открытые решения о содержании большого или насыщенного тяжелыми кораблями флота, причем практически без сколько-нибудь серьезной аргументации. И самое печальное, что начался этот процесс при все том же Петре I – резко увеличившем в штатах 1715–1720 гг. число 76–90-пушечных кораблей с трех до девяти единиц, да еще без каких-либо объяснений.



100-пушечный линейный корабль «Петр Первый и Второй» (1727), первый в истории российского флота 100-пушечный линейный корабль 1 ранга, построенный на верфи Санкт-Петербургского Адмиралтейства

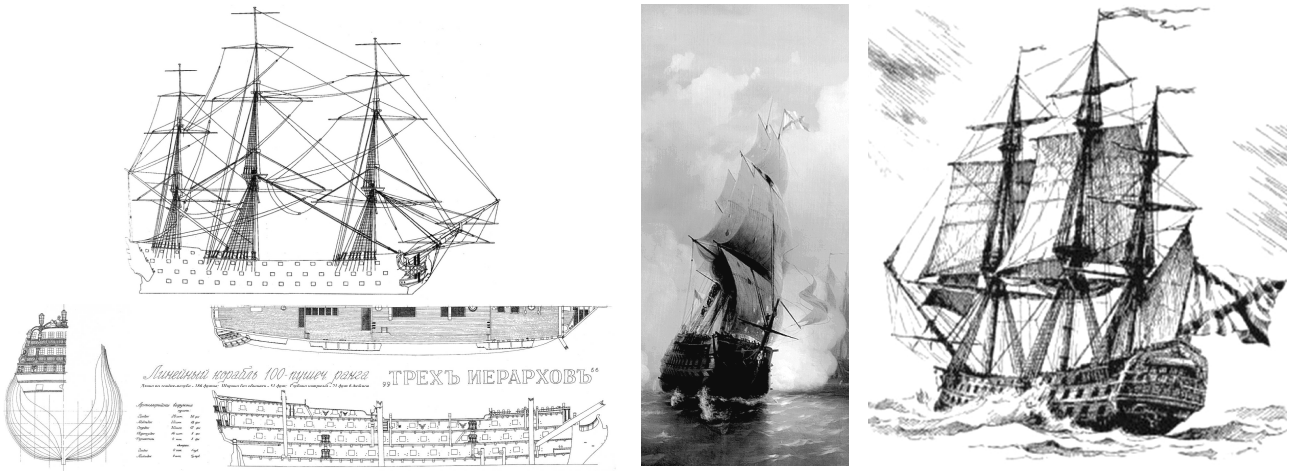
Следующий штат с девятью кораблями крупных рангов (один 100- и восемь 80-пушечных) был принят в 1757 г. На этот раз с аргументацией:

> «Всего будет линейных то же число, что и в 1720 г. было положено и по новому в 1723 г. соглашению не отменено, 27 кораблей, из которых и в эскадры разделяться имеют от каждого ранга по равному числу, то есть первого ранга [100- и 80-пушечные – *А.Л.*] по 3, второго ранга [66-пушечные – *А.Л.*] по 5, третьего [54-пушечные – *А.Л.*] по 1, итого по 9 кораблей, да и пушек на всех тех линейных кораблях имеет быть число с показанным 1723 г. согласием почти равное: ибо только вышепомянутое 1723 г. согласие превосходит четырьмя пушками <...> Фрегатов пропорциею по тому ж 1723 г. согласию 32-пушечных содержать прежнее положенное число 6»[2].

Однако апелляцию к наследию Петра I и к удобству разделения кораблей по эскадрам вряд ли можно счесть серьезными аргументами…

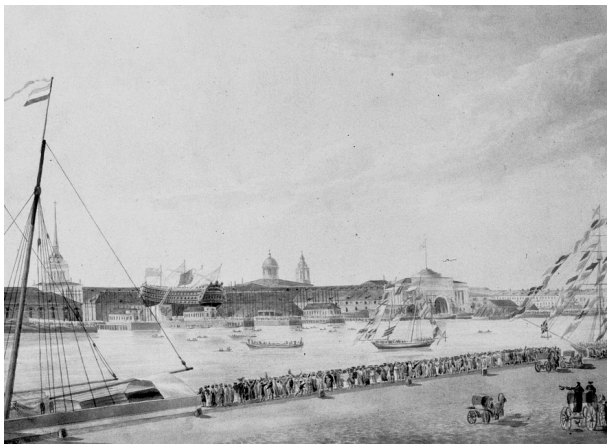
Еще более значительный рывок был сделан при Екатерине II, особенно когда в 1782 г. военный штат Балтийского флота вырос до 48 линейных кораблей, причем за счет включения в него восьми

[1] Подробнее см.: Лебедев А.А. У истоков Черноморского флота России. СПб.: ИПК «Гангут», 2011.
[2] Полное собрание законов Российской империи. Т. XLIV. Ч. 1. Книга штатов. СПб.: Тип. II отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1830. С. 65.



100-пушечные линейные корабли, заложенные по указу Екатерины II в 1782–1783 гг.: слева – «Трех иерархов» (спущен в 1783), в центре – «Иоанн Креститель» («Чесма»; спущен в 1783; фрагмент картины А.П. Боголюбова «Сражение при Красной Горке 23 мая 1790 г.», 1860-е гг.); справа – «Ростислав» (спущен в 1784)

100-пушечных. Правда, на сей раз решение об увеличении флота выглядело более обоснованным, чем в предшествующие разы (взять хотя бы намечавшуюся новую схватку с Турцией, из-за Крыма[1]). Но способ увеличения – постройка сразу восьми 100-пушечников, поглощающая более половины флотского бюджета России, – вновь не может вызвать ничего, кроме недоумения. Особенно если учесть просматривающееся в нем желание подогнать число запланированных 100-пушечников под число имевшихся в Балтийском флоте эскадр (дабы иметь в каждой из них по столь представительному флагману)[2]!

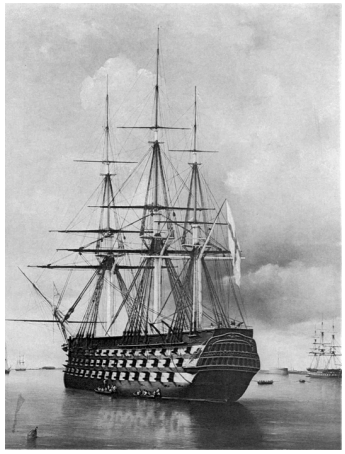


Спуск корабля на Неве. Акварель Ф.Ф. Шенрока. 1819

Пришедший к власти Павел I потребовал пересмотреть штаты с точки зрения экономии средств, что и было сделано… посредством сокращения штата до 45 кораблей при увеличении 100-пушечников до 9 единиц! Вновь, видимо, исходя из новой структуры деления Балтийского флота.

Штаты 1803 г. (27 кораблей плюс 4 запасных, включая девять 100-пушечных) оправдали стремлением соответствовать флотам Швеции и Дании и важностью создания компактной линии баталии. Однако реальная боеспособность шведского и датского флотов давно уже была намного ниже. А после событий 1807–1809 гг. (когда, после Копенгагенской акции англичан, датский флот практически перестал существовать, а шведский смог выставить лишь 10 кораблей) – и номинальная тоже. К тому же русский Балтийский флот открыто нацеливали на оборонительную стратегию – при которой девять 100-пушечников (да еще на мелководном театре) выглядели, мягко говоря, странновато.

Аргументация штатов 1826 г. – сохранивших все те же 27 кораблей (три 110- и двадцать четыре 74-пушечных), да еще подкрепивших их 19 фрегатами (четыре 64- и пятнадцать 44-пушечными), – на фоне 10–14 датско-шведских кораблей и вовсе выглядит отпиской.



110-пушечный линейный корабль «Император Александр I» (1827)

«В назначении числа судов Балтийского корабельного флота <...> Комитет основывал свои суждения на прежнем штате, применяясь притом к нынешнему состоянию флотов сопутственных Держав и при достаточном обозрении сего предмета и всех обстоятельств до оного относящихся, как *в рассуждении морской силы Держав сосед-*

[1] Подробнее см.: Лебедев А.А. У истоков Черноморского флота России. С. 602.
[2] Новиков Н.В. Исторический очерк развития штатов Российского флота // Морской сборник. 1911. № 4. Неофиц. отдел. С. 5.

ственных [курсив мой – *А.Л.*], так способов их и собственных в содержании флотов и, наконец, самих рангов кораблей и фрегатов, какие признаются удобнейшими в различных отношениях иметь в нашем флоте. Комитет нашел, что означенное во всеподданнейшем представляемом положении число судов будет, с одной стороны, без отягощения государству в рассуждении содержания, а с другой, весьма достаточно не токмо к обороне наших портов и границ, но и для нападательных военных действий в случае надобности в оном»[1].

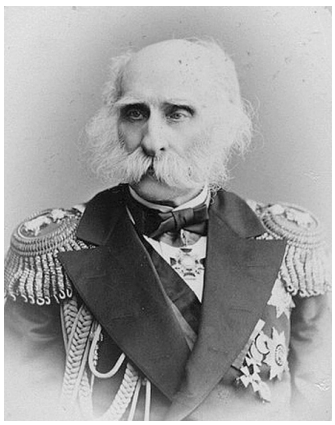
В общем, получается, что, как правило, Балтийский флот строился не под конкретные потребности и не с учетом конкретных возможностей, а исходя из сложной комбинации принципов «обеспечения России внешнего авторитета», «уважения наследия Петра Великого», «подражания Западу» и «удобности разделения личного состава по корабельным силам». Даже после поражения в Крымской войне 1853–1856 гг., в условиях финансового кризиса, отечественные адмиралы продолжали в большинстве своем строить планы воссоздания большого флота на Балтике (18–30 кораблей, включая девять трехдечных), только уже парусно-винтового[2]. И хотя, в конечном счете, штат 1857 г. утвердил несколько меньшие показатели (18 кораблей и 12 фрегатов), нельзя не согласиться с оценкой, данной И.Ф. Лихачевым и ему, и всему предшествующему планированию: цифра

«была принята, кажется, столь же произвольно, как и прежние. Почему, в самом деле, мы хотим иметь теперь 18 кораблей вместо прежних 27? Почему не 15 или не 25? На это, вероятно, никто и теперь, как и тогда, не в состоянии дать удовлетворительного ответа[3].

При огромном развитии средств и производительности в Англии и во Франции, нам было невозможно тянуться за этими двумя первоклассными морскими державами, да и для этого потребовалось бы не 18 кораблей, которые было предположено иметь.

Затем нам могла представляться другая цель, возможная и практически доступная: иметь достаточную морскую силу, чтобы быть сильнее прочих второстепенных держав Европы, то есть быть первою из второстепенных морских держав. Для этого 18 кораблей было слишком много…»[4].

Великий князь Константин Николаевич (1827–1892), младший брат императора Александра II, генерал-адмирал



Граф Федор Петрович Литке (1797–1882), генерал-адъютант, адмирал (1855), мореплаватель, географ, исследователь Арктики, президент Академии Наук (1864–1882)

Нам могут возразить, что других вариантов развития и не было. Но это не так. Промучившись все 1830-е и 1840-е гг. с наполнением Балтийского флота 27-ю кораблями, генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич в конце концов признал то, что можно и должно было признать гораздо раньше:

«*Уменьшение числа кораблей Балтийского флота было бы весьма полезно, ибо, при меньшем числе их, мы могли иметь корабли лучшего качества* [курсив мой – *А.Л.*]»[5].

Чуть позднее к этому пришел и адмирал Ф.П. Литке.

«Что Россия не может иметь флот, который бы был в состоянии состязаться с Английским в открытой войне – есть факт очевидный, не требующий доказательства, – писал он в начале 1856 г. – Не стремясь к этой, по многим причинам недосягаемой цели, мы должны, однако ж, быть довольно сильны на море, чтобы обезопасить берега наши от внезапных набегов, которые Англичане [могут – *А.Л.*] сделать без всякого объявления войны. Флот сильный собрать нелегко, потребует приготовлений значительных, которые не могут совершится под спудом, втихомолку и не воз-

[1] РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 14. Л. 2–4.
[2] Лебедев А.А. «Какое значение и какой состав должен иметь Балтийский флот… » // Гангут. 2014. № 79. С. 95–119.
[3] «Прежний счет, – добавлял И.Ф. Лихачев, – по-видимому, основывался на каком-то мистическом значении, приданном цифре ТРИ. Три корабля составляли одну бригаду, три бригады одну дивизию, три дивизии должны были составить флот…» (РГА ВМФ. Ф. 16. Оп. 1. Д. 196. Л. 5).
[4] РГА ВМФ. Ф. 16. Оп. 1. Д. 196. Л. 5–9.
[5] Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 гг. СПб.: Тип. Морского министерства, 1855. С. 4. При грамотном перераспределении средств – даже с паровыми машинами (см.: Мельников Р.М. К истории возникновения класса винтовых фрегатов // Судостроение. 1996. № 1. С. 67–68) или, по крайней мере, при значительном числе пароходов и пароходофрегатов (см.: Кондратенко Р.В. О модернизации Российского флота в середине XIX // Гангут. 2009. № 55. С. 68).

будя внимания, требование объяснений, и не поведет, наконец, к объявлению войны, но эскадра из 10-ти или 12-ти кораблей и стольких же фрегатов может быть легко и незаметно собрана, будто бы для эволюций и явится вдруг перед гаванями в подкрепление каких-нибудь требований á la Pacifico. Чтобы обеспечить берега наши от покушений этого рода, достаточно, кажется, 15 линейных кораблей, 10 фрегатов с потребным числом корветов, пароходов и других мелких судов»[1].

Увы, это было слишком поздно…

ЛИТЕРАТУРА

1. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 16. Оп. 1. Д. 196; Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140; Ф. 224. Оп. 1. Д. 299; Ф. 315. Оп. 1. Д. 697.
2. Полное собрание законов Российской империи. Т. XLIV. Ч. 1. Книга штатов. СПб.: Тип. II отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1830.
3. Министерство Финансов. 1802–1902. Ч. 1. СПб.: Экспедиция заготовления государственных бумаг, 1902.
4. Альгаротти Ф. Из книги «Путешествие в Россию» // Звезда. 2003. № 5. С. 75–87.
5. Беспятых Ю.Н. Иностранные источники по истории России первой четверти XVIII в. (Ч. Уитворт, Г. Грунд, Л.Ю. Эренмальм). СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1998.
6. Беспятых Ю.Н. Петербург Анны Иоанновны в иностранных описаниях. Введение. Тексты. Комментарии. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1997.
7. [Головнин В.М.] О состоянии российского флота в 1824 г. СПб.: Тип. Морского министерства, 1861.
8. Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого СПб.: Историческая иллюстрация, 1999.
9. История отечественного военного судоремонта. Кн. 1: От доковых адмиралтейств к морским заводам / Под ред. ред. Г.Н. Муру. СПб.: ИПК «Гангут», 2004.
10. История отечественного судостроения / Под ред. И.Д. Спасского. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994.
11. Кондратенко Р.В. О модернизации Российского флота в середине XIX // Гангут. 2009. № 55. С. 59–78.
12. Кондратенко Р.В. О модернизации Российского флота в середине XIX // Гангут. 2010. № 56. С. 41–80.
13. Лебедев А.А. Гангутская кампания Балтийского парусного флота 1743 г. в свете новых материалов // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы шестнадцатой ежегодной научной конференции (2–3 апреля 2014 г.). СПб.: Изд-во РХГА, 2015. С. 92–104.
14. Лебедев А.А. К походу и бою готовы? СПб.: Гангут, 2015.
15. Лебедев А.А. «Какое значение и какой состав должен иметь Балтийский флот… » // Гангут. 2014. № 79. С. 95–119.
16. Лебедев А.А. О корабельном составе русского парусного флота в Русско-шведской войне 1788–1790 годов // Гангут. 2015. № 87. С. 21–51.
17. Лебедев А.А. О корабельном составе русского парусного флота в Русско-шведской войне 1788–1790 годов // Гангут. 2015. № 88. С. 23–53.
18. Лебедев А.А. О смотре Балтийского флота Екатериной II в 1765 г. и его последствиях // Пространство и Время. 2016. № 1–2 (23–24). С. 135–142.
19. Лебедев А.А. Об одном непонятном уроке из истории Балтийского флота // Гангут. 2016. № 94. С. 107–129.
20. Лебедев А.А. Тактическая парадигма русского парусного флота XVIII – середины XIX вв. // Гангут. 2014. № 82. С. 55–88.
21. Лебедев А.А. Тактическая парадигма русского парусного флота XVIII – середины XIX вв. // Гангут. 2014. № 83. С. 29–59.
22. Лебедев А.А. У истоков Черноморского флота России. СПб.: ИПК «Гангут», 2011.
23. Махов С.П. «Royal Navy, LTD». Королевский Флот в эпоху паруса. Самара, 2016.
24. Мельников Р.М. К истории возникновения класса винтовых фрегатов // Судостроение. 1996. № 1. С. 67–69.
25. Новиков Н.В. Исторический очерк развития штатов Российского флота // Морской сборник. 1911. № 4. Неофиц. отдел. С. 1–24.
26. Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутриполитического курса и судьбы армии и флота 1730–1735 гг. СПб.: Алетейя, 2001.
27. Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Т. 25–26 // Соловьев С.М. Сочинения: В 18 кн. Кн. XIII. М.: Мысль, 1994.
28. Федоров-Уайт Д. Русское военное судостроение в конце XVIII и начале XIX вв. // Морские записки. 1947. Т. V. № 3. С. 5–19.
29. Федоров-Уайт Д. Русское военное судостроение в конце XVIII и начале XIX вв. // Морские записки. 1947. Т. V. № 4. С. 5–16.
30. Фоккеродт И.-Г. Россия при Петре Великом // Неистовый реформатор / Ред. В. Наумов; сост. А. Либерман.. М.: Фонд Сергея Дубова, 2000. С. 9–104.
31. Хавен П., фон. Путешествие в Россию / Пер. Ю.Н. Беспятых // Беспятых Ю.Н. Петербург Анны Иоанновны в иностранных описаниях. Введение. Тексты. Комментарии. СПб.: БЛИЦ, 1997. С. 303–364.
32. Чечулин Н.Д. Очерки по истории русских финансов в царствование Екатерины II. СПб.: Сенатская типография, 1906.
33. Anderson R.C. *Naval Wars in the Baltic during the Sailing-Ship Epoch 1522–1850*. London: C. Gilbert-Wood, 1910.
34. Glete J. "Den svenska linjeflottan, 1721–1860: En översikt av dess struktur och storlek samt några synpunkter på behovet av ytterligare forskning." *Forum navale* 45 (1990): 9–68.
35. Glete J. *Swedish Naval Administration, 1521–1721. Resource Flows and Organizational Capabilities*. Leiden: Brill, 2010.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11—2011:
Лебедев, А. А. Корабельные штаты Балтийского парусного флота, или Цена погони за миражом… / А.А. Лебедев // Пространство и Время. — 2017. — № 1(27). — С. 126—135. Стационарный сетевой адрес: 2226-7271provr_st1-27.2017.51.

[1] РГА ВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 299. Л. 25–32 об.