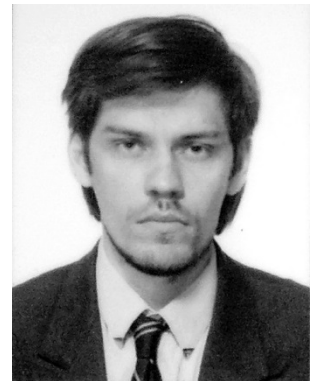




*Минерва с военной атрибутикой. Барельеф фасада Летнего дворца Петра I. Автор проекта архитектор Доменико Трезини. 1710–1714.*

УДК 94(359)(470)"1700–1750"



Лебедев А.А.

### О некоторых наблюдениях иностранцев о русском флоте периода становления (1-я половина XVIII в.)

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>

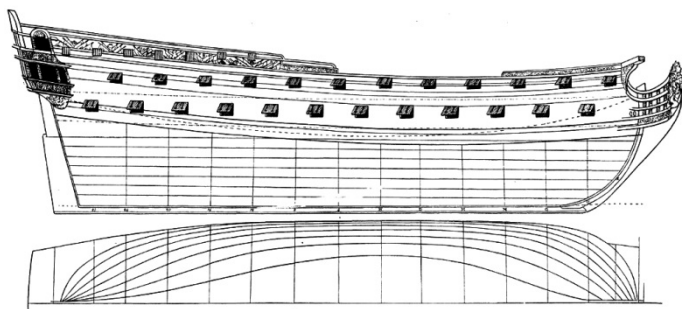
E-mail: alexey-a-lebedev@j-spacetime.com; aalebedew@yandex.ru

Становление русского флота в первой половине XVIII в., превратившее Россию в крупную морскую державу, вызвало огромный интерес в западных странах, особенно имевших свои флоты. Как следствие, многие иностранцы – как служившие в России, так и приезжавшие в нее с разными миссиями – старались осветить состояние военно-морских сил новой Балтийской державы. Материалы получались разного качества, но в сумме их авторы сумели составить вполне добротную картину сильных и слабых сторон Российского флота. Ее обобщению, а также некоторым вытекающим урокам и посвящена данная статья.

**Ключевые слова:** Балтийский флот; Петр Великий; корабли; моряки; иностранные наблюдатели; достоинства и недостатки; боеспособность.

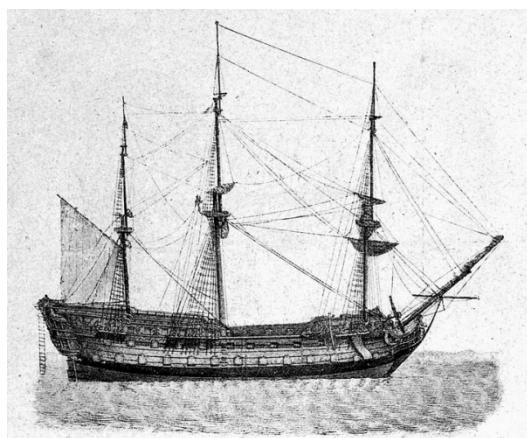
Подавляющее большинство оценок и наблюдений иностранцев, касающихся русского флота периода становления давно известны, но некоторые из них стоит рассмотреть заново. При всех оговорках, они, как представляется, ставят «диагноз» отечественным военно-морским силам, «диагноз», непони-

ЧЕРТЕЖЪ 64- КОРАБЕЪ ИНГЕРМАНЛАНДЪ.



64-пушечный линейный корабль «Ингерманланд», 1715 г.:  
чертеж (слева) и обций вид (справа; фрагмент марки СССР 1971 г.)

64-пушечный линейный корабль «Москва», 1715.  
Гравюра XVIII в.



90-пушечный линейный корабль «Лесное», 1718.  
Рисунок Н.Н. Апостоли из альбома «Русский военный флот» (С.-Петербург, 1904)



Джон Норрис (1660–1749), английский адмирал, полномочный представитель Англии в России (в 1717), морской лорд Адмиралтейства. Фрагмент портрета кисти Г. Неллера, 1711



Граф Геннинг-Фридрих Бассевич (или Бассевич, Henning Friedrich von Bassewitz, 1680–1749), президент тайного совета герцога Шлезвиг-Голштинского Карла-Фридриха. С гравюры середины XVIII в.

мание которого многими современниками и исследователями приводило к отнюдь не безобидным последствиям.

Начнем с анализа состояния материальной части. Вот, например, письмо английского адмирала Дж. Норриса лорду Адмиралтейства М. Эйлеру о встрече с русским флотом в 1715 г.:

«У них было 19 хороших военных кораблей под командованием адмирала графа Апраксина. Царь находился на одном из кораблей <...> У него три новых шестидесятипушечных корабля [64-пушечные “Шлиссельбург”, “Ингерманланд” и “Москва” – А.Л.], которые построены в Петербурге и ничем не уступают лучшим кораблям такого же класса в нашей стране, да к тому же красивее отделаны»<sup>1</sup>.

В донесении ганноверского дипломата Ф.Х. Вебера читаем:

«Богатейший военный корабль о 90 пушках [“Лесное” – А.Л.], построенный самим Его Величеством и одними русскими мастерами без пособия иноземцев, спущен <...> на воду, и все дивились отличной работе этого корабля. Корабль шел по воде так хорошо и благополучно, что Его Величество сам махал шляпою и восклицал обычное “Ура”!»<sup>2</sup>.

Вот записки голштинского государственного деятеля Г.-Ф. Бассевича:

«Капитан Деляп уверял нас, что подобного корабля, как *Екатерина* [66-пушечная “Св. Екатерина”, спущенная на воду в 1721 г. – А.Л.], нет ни в Англии, ниже в прочих государствах, ибо при постройке оного употреблено всевозможное искусство относительно к прочности и красоте...»<sup>3</sup>.

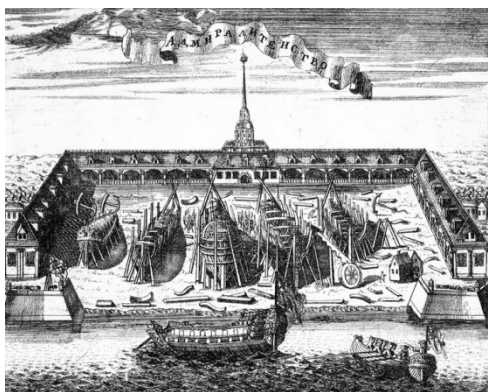
Приведем общие оценки линейных сил Балтийского флота времен Петра I.

«Сами по себе корабли были достоинства превосходного и снабжены всем необходимым», –

<sup>1</sup> «Государство то всегда богато, котораго жители богаты»: «Просил нас аглинский купец...». Документы из архивов России и Англии. 1714–1715 гг. // Исторический архив. 1994. № 3. С. 187.

<sup>2</sup> История отечественного судостроения. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994. С. 139.

<sup>3</sup> Зейдель. Очерк истории судов русского флота // Морской сборник. 1857. № 9. С. 95.



Вид Адмиралтейской верфи  
в Санкт-Петербурге  
Гравюра А.И. Ростовцева. 1710-е–1730-е гг.



Корабли времен Петра I.  
Художник Е.Е. Лансере. 1909



Граф Мауриц Поссе (Mauritz Posse, 1712–1787),  
шведский посланник в Рос-  
сии в 1752–1763. Фра-  
гмент портрета 1766 г.

охарактеризовал Балтийский парусный флот в 1718 г. уже упомянутый Вебер. Спустя год его оценку подтвердил британский резидент в России Д. Джефферис:

«...Корабли строятся здесь не хуже, чем где бы то ни было в Европе»<sup>1</sup>.

По мнению другого англичанина, корабельный мастер Р. Броун «продемонстрировал миру свой гений, построив царю несколько кораблей – от 90- до 16-пушечных, которые могут соперничать с лучшими в Европе, по крайней мере, по конструкции»<sup>2</sup>. А служивший в русском флоте в 1711 – 1722 гг. англичанин Д. Ден<sup>3</sup> и вовсе заявил в 1723-м:

«Если какие-нибудь корабли в мире могут нанести нам вред, то особенно стоят в таких условиях российские, выстроенные в Петербурге, которые, без сомнения <...> обладают отличными качествами как парусные суда и несравненно лучше наших снабжены мачтами, якорями, кабелями и прочею снастью»<sup>4</sup>.

Как видим, подавляющее большинство иностранцев весьма высоко оценивали качество петровских кораблей. В то же время, они довольно быстро установили, что значительная часть этих кораблей весьма недолговечна, а поэтому реальные возможности русского флота заметно ниже, чем представляется на первый взгляд. Причины такой ситуации им тоже быстро стали ясны. Главной было низкое качество лесоматериалов – обусловленное как нехваткой пригодных для кораблестроения деревьев, так и неграмотной заготовкой древесины.

«Опыт показывает, – писал Д. Ден, – что самые лучшие корабли, выстроенные из елового дерева, не могут служить более 7 лет и что даже некоторые из дубового по прошествии 8 лет требуют переделки. Срок этот, пожалуй, мог быть немного удлинен, если бы при рубке обращалось надлежащее внимание на время года и на возраст сваливаемых деревьев...»<sup>5</sup>.

Корабли на Балтике, указывал Г. Грунд<sup>6</sup>, «в скверном состоянии, ибо все они, начиная с адмиралского, построены исключительно из одного соснового леса, и железо на них плохое»<sup>7</sup>.

Шведский посланник в Петербурге Поссе отметил в 1762 г., что «казанский дубовый и архангельский сосновый лес, употребляемые для кораблестроения, мягки и неплотны»<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Сборник Императорского Русского исторического общества (далее Сборник РИО). Т. 61. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1888. С. 537.

<sup>2</sup> Кросс Э. Британцы в Петербурге: XVIII в. СПб.: Дмитрий Буланин, 2005. С. 182.

<sup>3</sup> Джон Ден (John Dean или Deane; 1679–1761) – в 1711–1722 офицер военно-морского флота Российской империи. В 1719 осужден военно-морским судом, в 1722 уволен со службы. С 1723 служил Великобританию, предоставляя различные сведения о флоте Российской империи, начав (в том же 1723) с преподнесения королю рукописи «История российского флота в царствование Петра Великого».

<sup>4</sup> Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого. СПб.: Историческая иллюстрация, 1999. С. 128.; История отечественного судостроения. Т. 1. С. 144–145.

<sup>5</sup> Там же. С. 125.

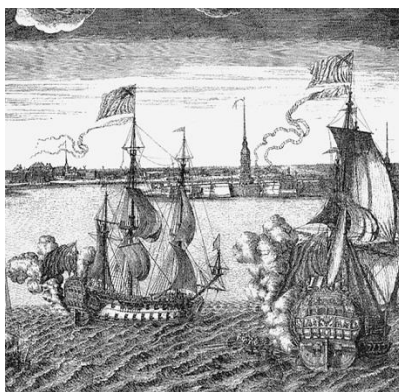
<sup>6</sup> Георг Грунд – датский дипломат, посланник короля Фредерика IV в Москве в 1705–1710 гг.

<sup>7</sup> Беспятовых 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. С. 206.

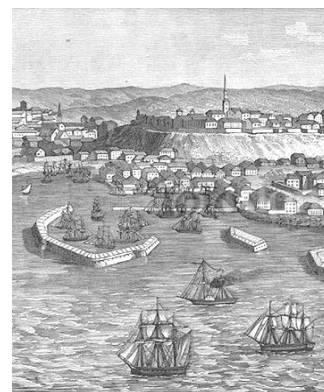
<sup>8</sup> Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Т. 25–26. // Соловьев С.М. Сочинения: В 18 кн. Кн. XIII. М.: Мысль, 1994. С. 158–159.



Кронштадт.  
Фрагмент гравюры конца XVIII в.



Панорама Петербурга. Гравюра  
А.Ф. Зубова. Фрагмент. 1716



Ревель. Фрагмент гравюры конца  
XVIII – начала XIX вв. из изда-  
ния А. Рамбо (A Popular History  
Of Russia: From The Earliest Times  
To 1880, Бостон, 1882)

Другой причиной недолговечности русских кораблей были физико-географические условия района их базирования – Финского залива. Петровские «Екатерина, Москва и Ингерманланд, – читаем мы в воспоминаниях того же Д. Дена, – хотя и выстроенные из дубового леса, оказались значительно погнившими, что было приписано отчасти стоянке их в пресной воде у Кроншлота, отчасти вызывающей гниение влажности, являющейся также следствием крайней суровости зимних морозов, что очень портит как деревянные детали корабельного набора корпуса, так и его дощаную обшивку, особенно на бортах, где действуют и ветер, и вода»<sup>1</sup>.



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

«Русский военный флот у Кронштадта состоял, вероятно, приблизительно из сорока больших линейных кораблей, – писал посетивший Россию при Анне Иоанновне П. Хавен<sup>2</sup>, – однако большинство их не было исправно и не в состоянии выйти в море. Можно было насчитать не больше 14 кораблей, которые в случае опасности были бы пригодны для плавания. Это тем более удивительно, что ежегодно в Петербурге и Архангельске строили 2–4 военных корабля для усиления кронштадтского флота. Но, несмотря на это, он по-прежнему оставался настолько же слабым, как и прежде. Ибо сколько строилось новых кораблей, столько же из старых каждый год приходило в негодность. Главной причиной тому считали особенность воды в этой гавани [курсив наш – А.Л.]...»<sup>3</sup>.

«...Арсенал куда лучше было бы разместить в Ревеле, а вовсе не в Петербурге и не в Кронштадте, где они теперь помещаются, – вторил ему побывавший в те же годы в России Ф. Альгаротти. – Действительно, здесь, в Ревеле, вода соленая – хотя и по меркам Балтики – и жизнь кораблей была бы дольше»<sup>4</sup>.

«Кронштадтская гавань не имеет соленой воды, – подчеркивал и упомянутый выше швед Поссе, – семимесячное в году окружение корабля снегом и льдом очень много вредит им»<sup>5</sup>.

Иностранцы постоянно высказывали сомнения и в оправданности начатой Петром I погони за строительством кораблей крупных рангов.

«А самых больших кораблей нам строить трудно, – отмечал, в частности, в 1732 г. служивший в русском флоте адмирал Сандерс<sup>6</sup>, – понеже лесу для строения больших кораблей в здешнем государстве не

<sup>1</sup> Ден Д. Указ. соч. С. 90.

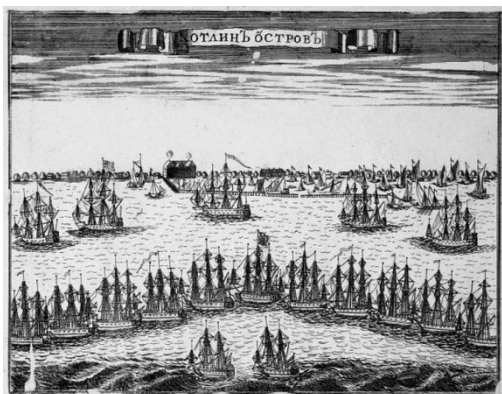
<sup>2</sup> Педер фон Хавен (Peder von Haven, 1715–1757) – датский дипломат, философ и теолог. В 1736–1739 был секретарем адмирала Петра Бредала, состоявшего на службе в России. Вторую поездку в Россию совершил в 1743–1746 в качестве пастора датской дипломатической миссии, по возвращении в Данию опубликовал путевые заметки «Путешествие по России», включающие сведения по истории, географии и этнографии России.

<sup>3</sup> Беспятых Ю.Н. Петербург Анны Иоанновны в иностранных описаниях. Введение. Тексты. Комментарии. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1997. С. 305.

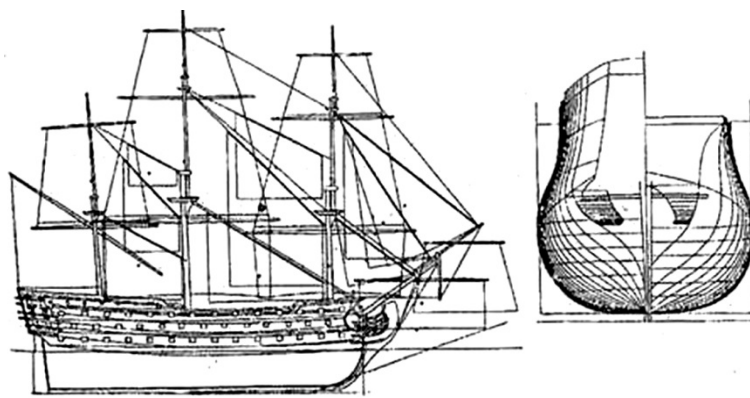
<sup>4</sup> Альгаротти Ф. Из книги «Путешествие в Россию» // Звезда. 2003. № 5. С. 79.

<sup>5</sup> Соловьев С.М. Указ. соч. С. 158–159.

<sup>6</sup> 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.



Вид острова Котлин.  
Гравюра А.И. Ростовцева. 1710-е–1730-е гг.



Проекция «корпус» теоретического чертежа и боковой вид 100-пушечного корабля «Петр I и II» с рангоутом. Чертеж утвержден Петром I, выполнен по его эскизам корабельным учеником Качаловым в 1723 г.

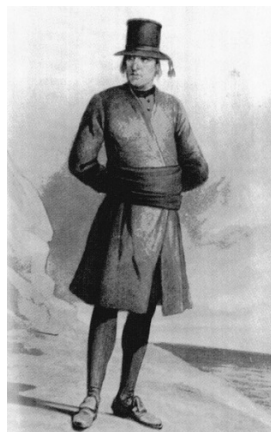
очень довольно, и гавань наша не очень глубока, также и море, и фарватер не без страху кораблям, который глубоко ходит, того ради покорно и при сем прилагаю, чтобы не строить кораблей выше осмидесяти пушек... »<sup>1</sup>.

К таким же выводам пришел и Ф. Альгаротти, увидевший тогда же в Кронштадте корабль «величины необычайной, может быть, самый огромный, какой только спускался до сих пор на воду. На нем предусмотрено сто четырнадцать пушек, и все они будут из бронзы... Мы бросили якорь рядом с ним, и должен Вам сказать, что ощущали мы себя довольно маленькими. Подобный корабль вполне заслуживает океана, а не какой-то бухты в Финском заливе... Но какое применение могут найти огромные военные корабли в этом столь тесном море, в котором и навигация-то возможна только в самой его середине, на отрезке в несколько миль? Такова была самая главная страсть царя Петра – иметь корабли, иметь огромные корабли, иметь их и строить их у себя под боком, там, где это меньше всего имело смысл... Как ни говори, а приходится только повторить: весьма мало подходят эти моря для крупных кораблей, нисколько не более, чем мелководье для китов. Тут гораздо более к месту будут галеры... »<sup>2</sup>.

Однако гораздо больше проблем русскому флоту создавал, по мнению иностранцев, его личный состав.

«Прошло около двадцати лет с тех пор, как царь начал строить и вооружать свои корабли, – писал о петровском флоте Д. Ден, – он теперь имеет достаточное количество людей довольно опытных в деле оснащения кораблей и в исполнении вообще всех обязанностей моряка на суше и во время стоянки в гавани, но они все-таки не слишком хороши в открытом море, и огромная нужда в опытных матросах перевешивает все другие трудности, с которыми царю приходится бороться [курсив мой – А.Л.], причем долгие зимы служат существенною помехою в усовершенствовании его подданных в этом искусстве, так как в течение столь продолжительного времени они легко забывают то, с чем недостаточно успели освоиться в предшествующее лето... »<sup>3</sup>.

«...Офицеры, – продолжает Ден, – из-за сознания неопытности своих людей опасаются открывать орудийные порты или ослаблять привязи у пушек, боясь, как бы, вследствие дурного управления рулем или чем-нибудь другим, вода не хлынула в орудийные порты или сами пушки не сорвались и не создали бы тем угрозы затопления корабля, особенно ввиду того, что россияне известны своим свойством уклоняться от опасности даже тогда, когда для предотвращения неизбежной иначе гибели требуется немедленное проявление присутствия духа. Люди же истолковывают предосторожности офи-



Матрос. Акварель начала XVIII в. Из фондов Центрального военно-морского музея



Гардемарин. 1724 г. С литографии Прохорова, 1852 г.

<sup>1</sup> Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьбы армии и флота 1730–1735 гг. СПб.: Алетейя, 2001. С. 233.

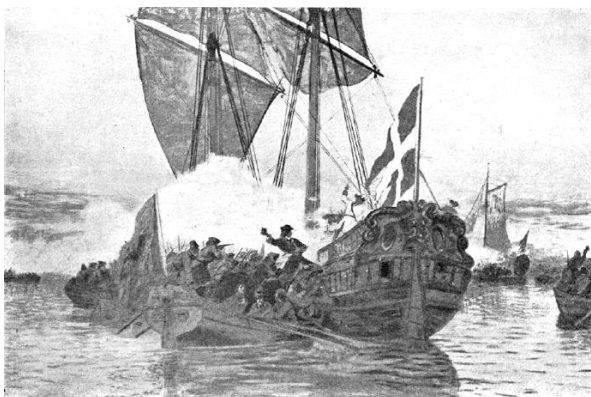
<sup>2</sup> Альгаротти. Указ. соч. С. 79–80.

<sup>3</sup> Ден Д. Указ. соч. С. 118.

церов самым извращенным образом, теряют остающуюся бодрость духа, так что при встрече с неприятелем от замешательства и сомнения в успехе выказывают низкую исполнительность, стреляют не так быстро и не столь уверенно, как могли бы. Даже в относительно тихую погоду, когда люди в состоянии проявить себя лучше, неприятель все же будет иметь перед ними большое преимущество, благодаря плохому качеству их пороха. Командиры же, хорошо зная риск, которому они подвергаются, более всего опасаются взрыва на своих кораблях, что может произойти от трусости, невежества и смятения плохо дисциплинированной толпы»<sup>1</sup>.

Впрочем, достается от Дена и самим офицерам:

«...Есть также и между русскими способные лица, но что касается большинства из них, состоящих в чине поручиков, то иностранцы всегда предпочитают оставлять их на берегу, так как при благоприятной погоде самолюбие их нестерпимо, причем они высокомерно требуют большого внимания и ухода за собой, в дурную же погоду или в каком-либо другом крайнем случае они сказываются больными, хотя на самом деле вполне годны к службе»<sup>2</sup>.



Наверху – «Первое морское сражение Петра I в устьях Невы, 1703 г.»; внизу – «Взятие Нарвы». Рисунки Н.Н. Апостоли из альбома «Русский военный флот» (С.-Петербург, 1904)

В общем, подытоживал Ден, хорошие характеристики русских кораблей, доставляют Петру I «меньшую, чем можно было бы ожидать, пользу по причине чрезмерной предрасположенности его к своим природным офицерам и нижним чинам, проистекающей из целого ряда одержанных им побед, побуждающей его ежегодно отправлять в плавание большее число кораблей, чем он в состоянии снабдить сколько-нибудь опытными матросами. Ввиду этого в случае преследования неприятеля или, наоборот, погони со стороны такового, они окажутся неспособными ни управлять должным образом парусами, ни маневрировать кораблями так быстро, как это требуется в таких обстоятельствах. Еще менее подготовлены они к действиям во время свежих ветров и непогоды...»<sup>3</sup>.

Нехватку у русского флота первой половины XVIII в. подготовленного личного состава подчеркивали и другие иностранцы.

«Ревельский флот, состоящий из 18 линейных кораблей и 4 фрегатов <...> отправился в море неделю тому назад, – писал 21 июня 1717 г. в Париж французский посланник Лави<sup>4</sup>, – но стоит на якоре близ острова Наргена... Я продолжаю сомневаться в успехе их предприятия на том основании, что экипаж составлен из всякого сброда лиц, не имеющих почти никакого понятия о морском деле и к тому же худо содержанных; из этого следует ис-

ключить офицеров первого и второго разряда, которые, впрочем, не многочисленны. Так как они не имеют и половины матросов, потребных для корабельной службы, то недостающее число людей пополнено солдатами. Один мой приятель, англичанин, весьма искусный капитан корабля, передавал мне, что каждый корабль морской державы может одолеть 3 или 4 равных ему русских кораблей»<sup>5</sup>.

«Я сейчас слышал, – свидетельствовал 18 марта 1727 г. другой французский посланник в Петербурге, Ла Маньян (Le Magnan), – что в Кронштадт уже послан приказ: велено немедленно вооружать 25 или 30 линейных кораблей и несколько фрегатов. Однако люди, коротко знающие состояние русского флота, считают все эти здешние проявления силы призраком, пустым бахвальством русских, желающих только напугать соседей. Действия их флота не могут быть в нынешнем году страшнее прошлогодних,

<sup>1</sup> Там же. С. 129–130.

<sup>2</sup> Там же. С. 128.

<sup>3</sup> Там же. С. 128–129.

<sup>4</sup> Анри Лави (Henry La Vie, 1678–1730-е гг.) – консул Франции в Санкт-Петербурге в 1710-х–1720-х гг., уполномоченный по морским делам.

<sup>5</sup> Сборник РИО. Т. 34. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1881. С. 227–228.

потому что корабли в плохом состоянии, да и матросов не хватает: их не более 12 тысяч, а этого слишком недостаточно для флота в 35–40 кораблей... Помочь этому русские не в состоянии...»<sup>1</sup>.

«Людей ему [командующему Кронштадтской эскадрой адмиралу Т.Гордону – А.Л.], конечно, дадут, сколько он пожелает, – сообщал 11 мая 1734 г. в Лондон К. Рондо<sup>2</sup>, – но они не из лучших моряков, офицеры же крайне равнодушны к пользам службы»<sup>3</sup>.

«Нация, не имеющая весьма, весьма многочисленного торгового флота, – вскрывал корни проблемы Ф. Альгаротти, – не может иметь и военных кораблей – и это все из-за недостатка рук, способных ими управлять. Каким образом набрать моряков в стране, где торговые суда можно пересчитать по пальцам, в стране, имеющей всего три пакетбота с экипажами в полсотни человек – два из них ходят из Кронштадта в Любек, а третий – в Данциг? Как наложить *эмбарго*, если дело до того дойдет? Монарх, располагающий большим количеством людей, может тут же превратить их в солдат. Землепашца, крестьянина нетрудно обучить ходить в строю, терпеть жару и холод, приучить к ратному труду и дисциплине. Но совсем не то с моряками, которые, чтобы таковыми стать, с малого возраста должны приучаться к неудобствам совершенно необычным, к морскому воздуху, к чуждой им стихии. И было же ведь сказано одним умнейшим человеком, что великий властитель одной-единственной вещи сделать не в состоянии – создать морскую армию. Стало быть, и русские, не являясь великой морской державой, и не будучи поддержаны таким документом, как Хартия о мореходстве, изданная Кромвелем, должны будут удовольствоваться тем, что разделяют с турками, своими соседями, владычество над сушей...»<sup>4</sup>.



Томас Гордон (Thomas Gordon; ок. 1658–1741), адмирал русской службы, командующий Кронштадтской эскадрой. Портрет кисти неизвестного художника шотландской школы. XVIII в.

Русский флот, подчеркивал (в 1762 г.) и швед Поссе, «будет всегда в посредственном состоянии по недостатку искусных матросов; этот недостаток будет существовать до тех пор, пока Россия не будет употреблять для своей торговли собственных морских судов»<sup>5</sup>.

Видели иностранцы и сильные стороны русских моряков.

«Если российский флот будет атакован во время его стоянки на якоре на его собственном рейде при выгодном положении и спокойном состоянии моря, – писал, например, Д. Ден, – и если люди хорошо укрыты от картечи, и если при этом командирами их состоят люди решительные, не дорожающие своею жизнью и пренебрегающие опасностью, тогда простые россияне, глядя на беззаветное поведение своих офицеров, забывают опасность и, находясь на своих местах, разворачивают для прицельной стрельбы орудия и *защищаются прекрасно, как одни только россияне умеют*. Храбрость они выказывают тем большую, если рассчитывают на поддержку от многочисленных галер, стоящих наготове и беспокоящих неприятеля, когда для этого имеется возможность»<sup>6</sup>.

Созданный Петром I галерный флот иностранцы вообще оценивали очень высоко – подчеркивая при этом большее соответствие его навыкам и привычкам русского человека. При создании галерного флота, указывал неплохо знавший Россию начала XVIII в. И.-Г. Фоккеродт<sup>7</sup>, Петр «далеко не встретил тех неудобств, какие должен был одолевать при заведении корабельного флота. В лесе ему нечего было затрудняться, потому что для галер нужен сосновый, а Финляндия да окрестности Петербурга доставляли его сколько угодно. Постройка галер далеко не требовала такого искусства, как кораблестроение: в Або большую часть их срубили русские солдаты своими плохими ручными топорами под наблюдением двух или трех строительных мастеров. Передвижения галер так легки и требуют так мало опытности, что в конце шведской войны в войске, стоявшем в Финляндии, не было ни одного пехотного капитана, который не умел бы начальствовать галерой так же хорошо, как лучший греческий пилот, а так как галеры большею частью ходят на парусах и почти каждую ночь пристают к берегу, русский солдат нашел это путешествие до того удобным и так привык к нему в короткое время, что с удовольствием садился на галеру; когда даже и ветер был противный, он лучше охотился грести веслами, чем маршировать с поклажею за спиною. Эти галеры оказали Петру I самые великие и важные услуги в последнюю

<sup>1</sup> Сборник РИО. Т. 64. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1888. С. 523.

<sup>2</sup> Клавдий Рондо (Claudius Rondeau, 1695–1739) – английский резидент в России в 1728–1739 г.

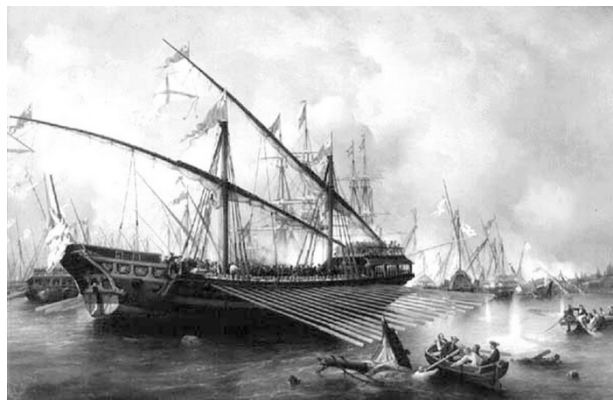
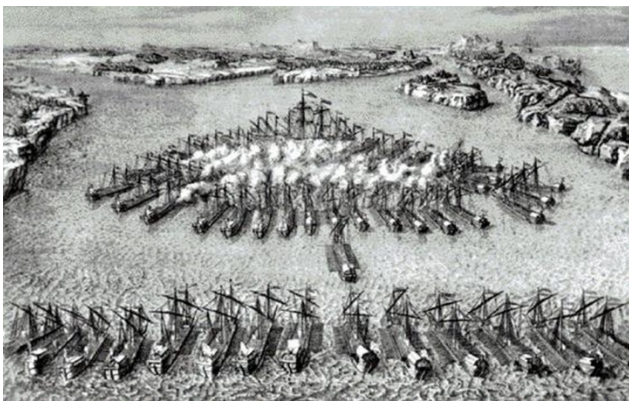
<sup>3</sup> Сборник РИО. Т. 76. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1891. С. 227–228.

<sup>4</sup> Альгаротти Ф. Указ. соч. С. 78.

<sup>5</sup> Соловьев С.М. Указ. соч. С. 158–159.

<sup>6</sup> Там же. С. 128.

<sup>7</sup> Иоганн-Готхильф Фоккеродт (Johann Gotthilf Vockerodt, 1693–1756) – прусский дипломат, бургомистр Кенигсберга, цензор, автор записок о России.



Галерный флот Петра I: слева – на фрагменте гравюры М. Бакуа «Гангутское сражение» (1724–1727); справа – на полотне Ф. Перро Сражение при Гренгаме 27 июля 1720 года (1840)

шведскую войну, им одним обязан он благодарностью за столь же славный, как и выгодный Ништадтский мир...»<sup>1</sup>.

Но все-таки в завидную будущность русского флота иностранцы не верили. Петр I, указывая в своем «Докладе о России» Г. Грунд, «прилагает <...> большие усилия к тому, чтобы флот, созданный им самим, сохранить в России и после его смерти. – <...> Но вообще-то русский народ вовсе не имеет к этому склонности, а скорее считает все это бесполезными расходами, так как с кораблей нельзя совершить высадки, разве только в самой гавани, где ее достаточно могут защитить больверки. Стало быть, флот считают скорее прихотью царя, чем необходимой для России военной силой»<sup>2</sup>.

«Не могу не отметить замечательного разговора, – писал в 1719 г. английский посланник в России Д. Джефферис, – происходившего... между Царем и некоторыми старыми сановниками, недолюбливавшими его нововведений: знаю, говорил он, что вы чувствуете отвращение к Петербургу, что готовы поджечь и его, и флот, как только я помру, и возвратиться в вашу возлюбленную Москву, но пока живу – не отпущу вас отсюда и не дам забыть, что я Царь Петр Алексеевич»<sup>3</sup>.

При Екатерине I, констатировал И.-Г. Фоккеродт, «морское дело в России велось гораздо ленивее, а потом им вовсе пренебрегали в те три года, когда Петр II носил имя русского императора и получили правление старинные русаки. Нынешняя императрица [Анна Иоанновна – А.И.] хотя и пожелала восстановить флот и тотчас же по своем возвращении из Москвы в Петербург нарядила для того особую комиссию, однако ж до сих пор он не приведен опять в то состояние, в каком оставил его Петр I, и когда надобно было обложить с моря Гданьск в 1734 году, самое высшее, что могло доставить петербургское Адмиралтейство, было 15 кораблей, да и те еще так плохо снабжены войском, что если бы французы имели только 9 или 10 военных кораблей на море, русский флот очень бы призадумался завязать с ними дело»<sup>4</sup>.

\* \* \*

Подведем итоги. Иностранным наблюдателям первой половины XVIII в. удалось не только составить весьма подробную характеристику русского флота периода его становления, но и довольно точно указать его основные болевые точки. В объективности иностранцев сомневаться особо не приходится: их сведения убедительно подтверждаются и русскими источниками<sup>5</sup>. Достаточно вспомнить о том, как сам Петр I, при всей любви к своему детищу, не желал использовать корабельный флот иначе как с минимумом риска и издал специальный указ, разрешавший вступать в бой только при условии, что «мы сильнее будем неприятеля третьей долей кораблей»<sup>6</sup>.

Тем обиднее, что серьезного влияния на большинство как современников, так и исследователей эта информация так и не оказала. Ее либо воспринимали как хулу и очернительство, либо, на худой

<sup>1</sup> Фоккеродт И.-Г. Россия при Петре Великом // Неистовый реформатор. М.: Фонд Сергея Дубова, 2000. С. 54–56.

<sup>2</sup> Беспятовых Ю.Н. Иностранцы источники по истории России первой четверти XVIII в. С. 207–208.

<sup>3</sup> Сборник РИО. Т. 61. С. 546.

<sup>4</sup> Фоккеродт И.-Г. Указ. соч. С. 52–53.

<sup>5</sup> См., напр.: Мышлаевский А.З. Петр Великий. Война в Финляндии в 1712–1714 годах. Совместная операция сухопутной армии, галерного и корабельного флотов. СПб.: Военная тип., 1896.; Лебедев А.А. К походу и бою готовы? СПб.: ИПК «Гангут», 2015.; Муравьев М.А. «Владычествует четверья». Эпизоды из истории русского флота первой половины XVIII в. Львов: МКИФ, 2001.; Муравьев М.А. Русский флот в войне со Швецией 1741–1743 годов. Львов: МКИФ, 2000.

<sup>6</sup> Материалы для истории русского флота. Ч. I. СПб.: Тип. Морского министерства, 1865. С. 297, 499; Ч. II. СПб.: Тип. Морского министерства, 1865. С. 196; Невежин А.В. Русский флот на Балтийском море: 1712 и 1713 гг. // Морской сборник. 1872. № 2. С. 48; Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. СПб.: Морская тип., 1830. Ч. 3. С. 274.



конец, видели в ней лишь «отдельные недостатки». Ни к чему хорошему такой подход не привел<sup>1</sup>, и в заключение приходится напомнить, в общем-то, банальную вещь: не всякое мнение иностранцев – навет и не всякая критика – неоправданное очернительство.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Альгаротти Ф. Из книги «Путешествие в Россию» // Звезда. 2003. № 5. С. 75–87.
2. Беспятых Ю.Н. Иностранцы в Петербурге: XVIII в. СПб.: Дмитрий Буланин, 2005.
3. Беспятых Ю.Н. Петербург Анны Иоанновны в иностранных описаниях. Введение. Тексты. Комментарии. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1997.
4. Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого СПб.: Историческая иллюстрация, 1999.
5. История отечественного судостроения / Под ред. И.Д. Спасского. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994.
6. Кросс Э. Британцы в Петербурге: XVIII в. СПб.: Дмитрий Буланин, 2005.
7. Кротов П.А. 300 лет первой победе Российского флота. М.: Яуза: ЭКСМО, 2014.
8. Кротов П.А. Гангут: сражение и корабли. СПб.: Галера-Принт, 2013.
9. Лебедев А.А. К походу и бою готовы? СПб.: Гангут, 2015.
10. Лебедев А.А. Проблема технического состояния корабельных сил 2-й Архипелагской экспедиции (1805–1807 гг.). Малоизученный аспект блистательной экспедиции // Пространство и Время. 2015. № 3 (21). С. 157–162.
11. 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.
12. 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.
13. Лебедев А.А. Балтийский корабельный флот начала XIX в. в свете нового архивного источника // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы семнадцатой ежегодной научной конференции (7–8 апреля 2015 г.). СПб.: Изд-во РХГА, 2016. С. 150–159.
14. Материалы для истории русского флота. Ч. I. СПб.: Тип. Морского министерства, 1865.
15. Материалы для истории русского флота. Ч. II. СПб.: Тип. Морского министерства, 1865.
16. Мышлаевский А.З. Петр Великий. Война в Финляндии в 1712–1714 годах. Совместная операция сухопутной армии, галерного и корабельного флотов. СПб.: Военная тип., 1896.
17. Муравьев М.А. «Владычествует четырьмя». Эпизоды из истории русского флота первой половины XVIII в. Львов: МКИФ, 2001.
18. Муравьев М.А. Русский флот в войне со Швецией 1741–1743 годов. Львов: МКИФ, 2000.
19. Невежин А.В. Русский флот на Балтийском море: 1712 и 1713 гг. // Морской сборник. 1872. № 2. Неофиц. отд. С. 1–73.
20. Петрухинцев Н.Н. Царствование Анны Иоанновны: формирование внутривластного курса и судьбы армии и флота 1730–1735 гг. СПб.: Алетей, 2001.
21. Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 34. Дипломатическая переписка французских послов и посланников при русском дворе. Ч. 1. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1881.
22. Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 40. Дипломатическая переписка французских послов и посланников при русском дворе. Ч. 2. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1884.
23. Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 61. Дипломатическая переписка английских послов и посланников при русском дворе. Ч. 5. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1888.
24. Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 64. Дипломатическая переписка французских послов и посланников при русском дворе. Ч. 6. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1888.
25. Сборник Императорского Русского исторического общества. Т. 76. Дипломатическая переписка английских послов и посланников при русском дворе. Ч. 7. СПб.: Тип. Императорской Академии наук, 1891.
26. Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. Ч. 3. СПб.: Морская тип., 1830.
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. Фоккеродт И.-Г. Россия при Петре Великом // Неистовый реформатор / Ред. В. Наумов; сост. А. Либерман. М.: Фонд Сергея Дубова, 2000. С. 9–104.
29. Anderson R.C. *Naval Wars in the Baltic during the Sailing-Ship Epoch 1522–1850*. London: C. Gilbert-Wood, 1910.
30. 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. О некоторых наблюдениях иностранцев о русском флоте периода становления (1-я половина XVIII в.) / А.А. Лебедев // Пространство и Время. — 2016. — № 3—4(25—26). — С. 127—135. Стационарный сетевой адрес: 2226-7271prov\_st3\_4-25\_26.2016.51.

<sup>1</sup> Подробнее об этом см.: Лебедев А.А. К походу и бою готовы? Он же. Проблема технического состояния корабельных сил 2-й Архипелагской экспедиции (1805–1807 гг.). Малоизученный аспект блистательной экспедиции // Пространство и Время. 2015. № 3 (21). С. 157–162; Он же. О смотре Балтийского флота Екатериной II в 1765 г. и его последствиях // Пространство и Время. 2016. № 1–2 (23–24). С. 135–142; Он же. 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; Он же. Балтийский корабельный флот начала XIX в. в свете нового архивного источника // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы семнадцатой ежегодной научной конференции (7–8 апреля 2015 г.). СПб.: Изд-во РХГА, 2016. С. 150–159.