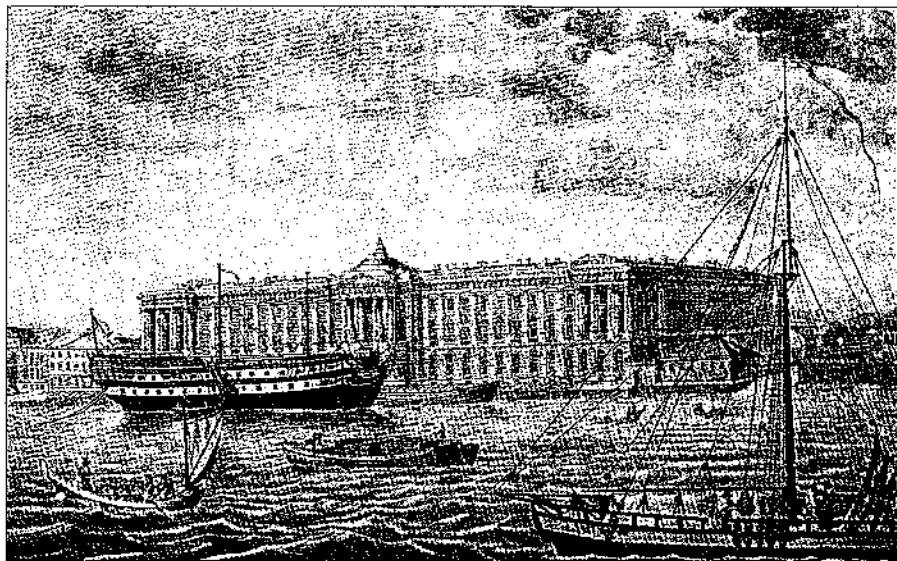


Продажа русской эскадры Испании в 1817–1818 годах

В.Г. Андриенко



74-пушечный корабль на Неве после спуска со стапеля Главного адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Первая четверть XIX века

Предлагаемая вниманию читателей статья завершает ряд публикаций в нашем сборнике (см. «Гангут» вып.: 31, 33 и 35) об уникальной в истории царской России случае продажи другой стране — Испании — целой эскадры из 11 кораблей Балтийского флота (пяти 74-пушечных кораблей, четырех 44- и двух 36-пушечных фрегатов). Более подробно рассказывается о судьбе единственного из них «долгожителя» — фрегата «Патрикий». Такое внимание к данному эпизоду в истории отечественного флота оказано по той причине, что ранее наши флотские историки, в том числе и дореволюционные, об этом случае явно старались не распространяться.

Историки и политологи оценивали факт продажи российских военных судов исключительно с точки зрения реакции Александра I на борьбу Испании за свои американские колонии, причем в контексте взаимоотношений России с ведущими европейскими державами. Оценки эти примерно одинаковы, несмотря на различие в подходах к общей истории борьбы за независимость испанских и португальских колоний в Америке с их метрополисами.

Зарубежные специалисты оценивали продажу российских кораблей испанскому монарху как торговую сделку, не имевшую политических последствий, добавляя в качестве анекдота, характеризующего «чу-

кораблей испанскому монарху как торговую сделку, не имевшую политических последствий, добавляя в качестве анекдота, характеризующего «чу-

дчества» короля Фердинанда VII, что большая часть прибывших русских судов оказалась никуда не годной.

Факт негодности русских кораблей (или некоторых из них) и отечественными, и иностранными историками считался бесспорным.

Историк А.Ю. Слезкин, описывая прибытие русской эскадры контр-адмирала А.В. Моллера в Кадис 21 февраля 1818 г., отмечал, что по данным испанской прессы купленные корабли должны были использоваться «для защиты испанской торговли, освобождения наших (т. е. испанских. — Авт.) морей от пиратов, для защиты верноподданных, которые являются за морями жертвами анархии и мтежа, и восстановления выгод, которых лишена Европа в результате беспорядков в Америке».

В общем, по мнению А.Ю. Слезкина, «Новая эскадра должна была выполнить поистине огромную задачу, непосильную и для более многочисленных военно-морских сил». Однако, «когда начала свою работу комиссия по приему кораблей, Д.П. Татищев (российский посланник при испанском дворе. — Авт.)... вынужден был... сгоречью написать Александру I: «Весьма печально, Государь, что я не могу принести к стопам Вашего Императорского Величества столь же удовлетворительный отчет о состоянии кораблей...»

«Корабли оказались негодным старьем», — констатирует историк, добавляя, что об этом факте было известно уже тогда, когда потрепанная штормами эскадра А.В. Моллера зашла в Англию: «Посланник США в Мадриде Джордж Ирвинг заподозрил это еще до прибытия кораблей в Испанию. Он писал 10 февраля 1818 г.: «Русский флот еще задерживается в Англии, устраняя повреждения, полученные во время сильных штормов при переходе к ее берегам. Вероятно, он был не в лучшем состоянии, когда покинул Балтику»». А за эту эскадру общей стоимостью 13,6 млн рублей ассигнациями был уже выплачен аванс — 8,8 млн руб.

«Чтобы уладить конфуз, — продолжал А.Ю. Слезкин, — царь уступил Испании еще три фрегата (постройки 1816 г.) за 3 200 000 рублей. Но это не исправило поло-

жения, Испания истратила столь не хватавшие ей деньги без должного эффекта. И если раньше относительно небольшая сила купленной эскадры компенсировалась морально-политическим фактором, то после обнаружения недоброкачества кораблей престиж Испании упал еще больше. Было очевидно, что, продавая корабли, Россия преследовала действительно коммерческие цели, сбывая за хорошую цену лежащий товар, производя его замену по не менее красной цене».

Представляется, что именно полицейские сведения о состоянии российских военных судов, а соответственно, и отечественного судостроения, выяснившиеся в чужой для нас стране и разнесенные дипломатами по миру, привели к замалчиванию этой весьма оригинальной страницы в истории нашего флота.

Действительно, царские историки российского флота предпочитали не распространяться об этой сделке (не говоря уже о состоянии проданных кораблей) и сообщали лишь факт перехода российских судов с Балтики в испанский Кадис.

Так, Ф.Ф. Веселаго в своей «Краткой истории русского флота», можно сказать, мимоходом, упомянул о доставлении в Кадис в 1817 и 1818 годах проданных испанскому правительству русских судов, воздержавшись от какой-либо его оценки. Н.Д. Каллистов, в пространной статье, помещенной в «Истории русской армии и флота», рассказывая о мирных плаваньях российских кораблей в период 1815 — 1825 годов, приводит чуть более подробные сведения и как-то их характеризует: «Два других исключительных плаванья, когда русский флот вели на продажу, вряд ли можно назвать счастливыми. Это были 1817 и 1818 годы, когда эскадра контр-адмирала фон-Моллера — 5 кораблей и 3 фрегата — и, в следующем году, отряд из 3 фрегатов, шли в Кадис, куда их отправляли для продажи, будто бы, за ненадобностью, Испании. Из Кадиса, по свершению торговой сделки экипажи этих судов на испанских транспортах отправлялись в Россию...». Фактом продажи историк отмечает отношение императора Александра I к отечественному флоту: «История русского флота, —

* Выделения по тексту здесь и далее принадлежат автору статьи.

писал Н.Д. Каллистов, — знает и до этого несколько луских страниц... Все исходило от Государя: всему давало тон его личное отношение... сомнение в значении флота и его необходимости для России, принижение морской идеи, подчеркнутое пренебрежение к флоту...».

Любопытно, что Г.И. Белавенец, выпустивший на три года ранее Н.Д. Каллистова свой памфлет с обзором истории российского флота, в котором отметил «приниженное положение флота» при Александре I, ни словом не обмолвился о факте продажи кораблей испанцам.

Моряки-историки, скептически оценивавшие деяния Александра I «во военно-морской части», забывали ту историческую реальность, в которой жила Россия — победительница Наполеона. А страна пребывала в нищете; казна была расстроена, курс рубля оставался очень низким. При этом империя не собиралась в ближайшие годы воевать с кем бы то ни было. Как известно, Александр I экономил не только на флоте, но даже на армии, переводя часть ее на военные поселения.

Постройка «зпрок» крайне недолговечных кораблей исключительно для трениров-

ки личного состава и загруженности верфей — разве не тяжкое бремя для обнищавшего в длительных войнах государства? Вот император и воспользовался представившейся возможностью: избавился от лишних (в данный момент) судов и поддержал казну.

Испанские историки, сгоречью отмечавшие покушку русских кораблей, оказавшуюся бесполезной, как ни парадоксально, менее, чем наши отечественные «политологи», категоричны в оценке их состояния.

«Прибыли ли корабли в хорошем состоянии или нет, мы так никогда достоверно и не узнаем...», писал А. Алка Аламильо в своей статье «Корабли, купленные Испанией в России», анализируя различные свидетельства приема купленного флота. Далее испанский автор отметил, в чем же, собственно говоря, состояла абсурдность приобретения: русские суда «... были сделаны из сосны, а не из дуба, что и предопределяло их очень короткий срок службы...». Именно поэтому испанцы и не смогли их эффективно использовать.

Но приходится сомневаться, что испанцы своих претензий были правы. Покупка судов производилась без каких-либо кон-

сультаций с испанскими моряками, качества и сроки службы кораблей и фрегатов ни в каких документах не оговаривались, а цены были, мягко говоря, завышены.

Парадоксальность этой истории в том, что созерцены двух государств, можно сказать, лично, заключили сделку, преследуя свои цели, совершенно не интересуясь мнением специалистов по этому поводу.

Своеобразие нашего отечественного деревянного судостроения состояла в постройке кораблей парусного флота из непрочного, да к тому же сырого леса.

Формально Балтийский корабельный флот представлял собой большую силу по численности кораблей. Тем более, что по своим размерам, конструкции артиллерийскому вооружению большая часть этих судов не уступала современным кораблям таких морских держав, как Англия или Франция.

Главным конструктивным недостатком являлся материал, применяемый для постройки корпусов: в Петербурге — сосна, в Архангельске — лиственница. Использование таких материалов удешевляло и ускоряло постройку судов, но и делало их недолговечными: срок службы корабля или фрегата русского флота редко превышал 15 лет, и то при условии обязательной тимберовки (капитального ремонта). С учетом обычной для всех верфей морского ведомства практики постройки судов из сырого леса, реальный срок службы кораблей без ремонта составлял 6–7 лет. Ремонт в те годы занимали спуска рукава, а в практические плавания назначались только новые суда. Числящиеся «годными к плаванию» остальные суда годами без присмотра гнили в кронштадтских гаванях.

Так было в самом начале века и царствования Александра I, так осталось и в конце его царствования. Председатель «Комитета образования флота» граф А.Р. Воронцов писал: «О худом состоянии флота и кораблей и дурном их снаряжении не надобно другого доказательства, как то, что в нынешнее лето (1801 г.) флот припущены были держать в гаванях; не только в море, но и на рейду его не вывели, когда англичане в водах наших разъезжали. Лучше соразмернее число кораблей иметь, но чтобы они всем нужным снабжены были, и запасы лесов для строения кораблей в магазинах имелись, дабы из сырого леса не строить, как то до ныне чи-

нится, чему и причиною, что не более 6 или 7 лет корабли служить могут, а в Швеции из такого желеса строенные, но не из сырого, лет по 20-ти держатся».

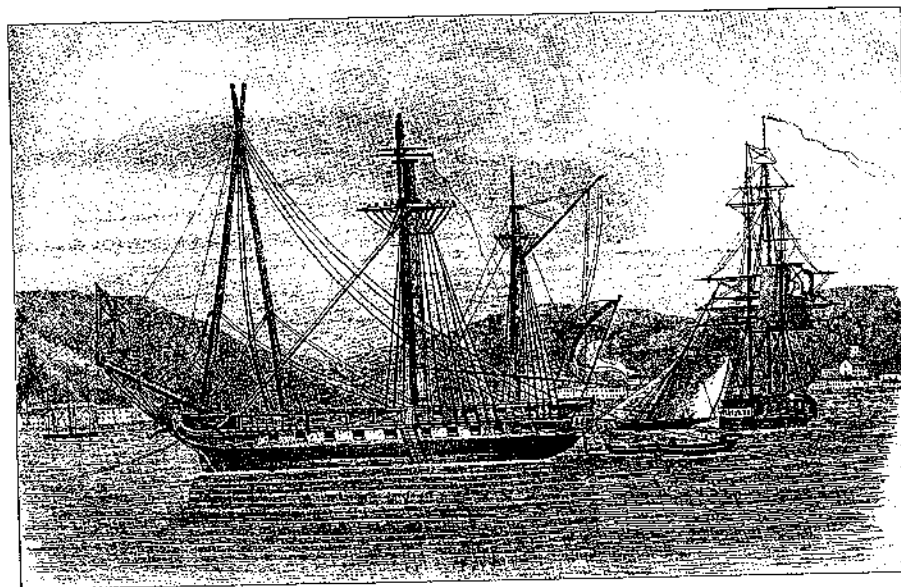
Спустя четверть века знаменитый мореплаватель генерал-интендант В.М. Головнин, в своем сочинении «О состоянии русского флота в 1824 г.» констатирует «жалкое положение флота нашего». «Они <иностранные> смеются и удивляются, не понимая, на какой конец, мы бросаем (конечно, не от избытка государственных доходов) по 20-ти миллионов каждый год, чтобы истреблять леса и превращать их в корабли, <и> тотчас гнить в Кронштадте без всякой жалости...».

Как уже говорилось, срок службы наших кораблей и фрегатов был небольшим, причем, место постройки (в Петербурге или в Архангельске) и соответственно материал большого значения не имели. Для подтверждения такого вывода достаточно просмотреть данные сроков службы судов, подобных отправленным в Испанию.

Указом Александра I от 23 января 1819 года все проданные корабли исключались из списков русского флота. А летом того же года, при посещении императором Архангельска, в его присутствии были спущены на воду новый 74-пушечный «Трех Святителей» и 44-пушечный «Пагрийский», одновременно заложили 44-пушечный фрегат «Меркуриус» («Меркурий»).... Все они долговечностью не отличились. Возьмем, к примеру, корабли, строившиеся последовательно один за другим в Архангельске:

74-пушечный «Трех Святителей» (2-й) участвовал в единственной для него кампании 1824 года. В том же году осенью во время наводнения брошен на мель и в 1828 году разобран. Однотипный предыдущему «Святой Андрей» плавал 4 кампании 1824, 1826, 1827 и 1828 годов. «Сысой Великий», участник кампаний 1825–1829 годов, одновременно с предыдущим кораблем («Святой Андрей») стал блокшивом.

Построенные в Архангельске вместе с «Любеком» корабли «Гамбург» и «Берлин» прослужили до 1827 года! Парадокс ли это? Переход на Балтику они совершили в составе эскадры все того же А.В. Моллера в 1813 году (вместе с «Любеком»). А в кампаниях, то есть в плавании, были до 1820 года (включительно) и никогда более не вооружались. Во время наводнения 1824 года сели



Фрегат во время установки рангоута

Сравнительные данные сроков службы кораблей, построенных на российских верфях в первой четверти XIX века

Наименование корабля	Заложен	Спущен на воду	Переведен в Кронштадт	Сведения об окончании службы
74-пушечные корабли				
«Гамбург»	10.03.1810	19.07.1813	1813	Переоборудованы в магазины в 1827 г.
«Берлин»				
«Трех Святителей»	8.02.1818	31.07.1819	1820	Разобран в 1828 г.
«Святой Андрей»	1820	18.05.1821	1821	Переоборудованы в блокшивы в 1829 г.
«Сысой Великий»		22.05.1822	1822	
«Князь Владимир»	1822	27.05.1824	1824	Переоборудован в блокшив в 1831 г.
44-пушечные фрегаты				
«Патрикий»	18.02.1818	31.07.1919	1820	Разобран в 1827 г.
«Меркурий»	31.7.1919	31.05.1820	1820	Разобран в 1829 г.
36-пушечные фрегаты				
«Кастор»*	24.02.1822	22.05.1823	—	Разобран в 1830 г.
«Елена»	5.07.1824	21.05.1825	1825	Переоборудован в транспорт в 1831, а в 1835 г. — в блокшив

Примечание: * Построен в Петербурге на Охтенской верфи

на мель, но их спасли, а в 1827 году переоборудовали в магазины.

История «младшего брата» 44-пушечного «Патрикия» довольно бледна и интересна только в смысле сроков эксплуатации однотипного фрегата в холодных водах северных морей. Построенный в Архангельске все тем же А.М. Курочкиным «Патрикий» (2-й) пришел на Балтику в 1820 году и участвовал в трех кампаниях (1823, 1825 и 1826 гг.). Семь лет от спуска до разборки — стандартная судьба!

Следующий, «Меркуриус», ходил в море в кампании 1823 и 1824 годов. При наводнении 1824 года был отнесен на отмель и снят с нее в 1825 году. Затем плавал в практической эскадре Сенявина в 1827 и 1828 годах, «пережив» «Патрикия» на два года.

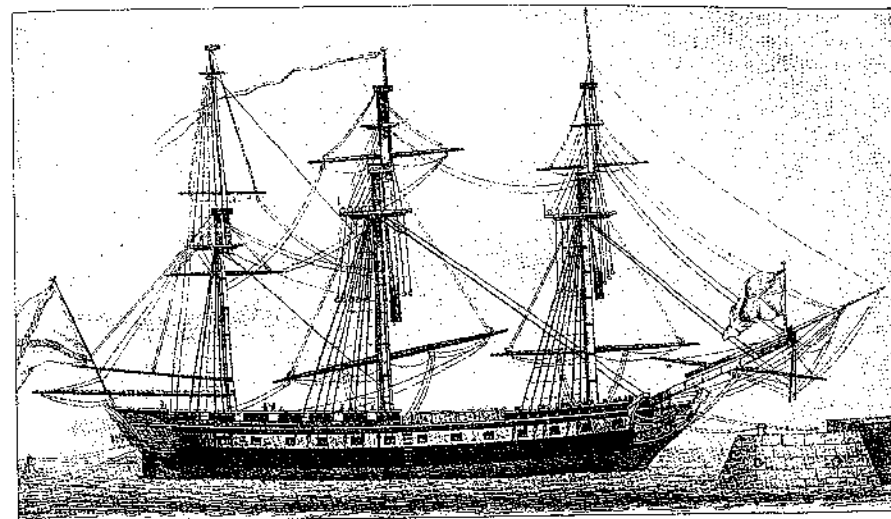
Что касается результатов наводнения осенью 1824 года, то с конца этого года в порту заработали специальные комиссии по освидетельствованию спасенных судов, причем большинство из них исключили из состава флота. Единственной причиной списания всех боевых единиц являлась *значительная гниль корпусов*, а не повреждения, полученные при наводнении. Благодаря признанию только новых кораблей, построенные не ранее 1821 года, и фрегаты, построенные после 1817 года. Капитальный ремонт судов в первой четвер-

ти XIX века в нашем флоте практически не занимались.

С другой стороны, даже не новые и посредственной постройки российские суда не были уж столь плохи. Один из знаменитых отечественных кораблестроителей — С.О. Бурачек — в своей статье о судоремонте как раз приводит в качестве примера переход эскадры А.В. Моллера в Испанию, прогвариваясь, *как бы случайно*, об их состоянии:

«В истории мореплавания... есть множество случаев, что корабли, по-видимому очень ветхие, которые были признаны от комиссии не стоящими ни починки, ни тимберовки, такие корабли, с некоторым подкреплением и даже без него, по особым пундительным обстоятельствам, ходили в море; выдерживали всякие трудности плавания... и хотя иные из них, по временам, имели значительную течь, но при твердой решимости экипажа, благополучно отправляли свою службу, даже не один год...»

... Еще более очевидно тому, как Русская эскадра из 10 кораблей, *вообще старых, между которыми фрегат «Австроил»* *взят был с поста Ревельской брандвахты*, (стало быть, признан негодным для плавания в Балтийском море) сделала благополучно, при жестоких осенних бурях, переход из Ревеля чрез Атлантический океан в Ис-



Типовой фрегат русского флота начала XIX века

панию, в октябре и ноябре 1817 года. Правда, некоторые из них показывали течь значительную, но не превышавшую корабельные средства отливки; а некоторые, по словам офицеров, бывших на той эскадре, по приходе в Испанию были, за совершенного негодности, тотчас же сломаны...»

Даже по официальной (государственной) оценке — служить на таких судах было подвигом! Вот почему российские офицеры, проплававшие 18–25 кампаний, удостоивались боевого ордена Святого Георгия 4-й степени! И это при том, что кампании считались в бмесьцев нахождения на вооруженных судах (под парусами и на якоре)...

Можно, конечно, подойти к рассмотрению этой истории и с другой стороны. Для чего собственно Испания приобретала эти корабли? А нужны они были ей для организации широкомасштабной экспедиции в Южную Америку с целью наведения порядка в своих колониях, то есть для переброски одним разом большого количества войск. А раз так, то для этого могли подойти любые корабли, лишь бы они были способны благополучно пересечь океан.

Поэтому их в какой-то степени, в данном контексте, допустимо сравнить с транспортными типа «Либерти», строившимися в годы Второй мировой войны, которые, совершив всего один рейс, уже окупали затраты на свою постройку. Ведь недаром испанский король Фердинанд VII в обращении к Александру I писал, что он «был бы доволен, даже если бы эти корабли уже находились в строю в течение многих лет...».

Правда, оценка состояния приобретенных Испанией кораблей была разной. Так, испанцы, по своим меркам, считали, что они находились в строю на много лет дольше, чем это было на самом деле. По мнению же русских моряков, самые худшие из них могли бы еще прослужить «по крайней мере, три года». А этого было вполне достаточно (если их рассматривать как корабли на один рейс) для участия в планируемой экспедиции. И если бы она за это время состоялась, то приобретенные Испанией корабли выполняли бы возлагаемые на них задачи. Но этого не произошло. Зато создавшейся ситуацией не замедлила воспользоваться испанская оппозиция к королевской власти,

* См. Галгут. — Вып. 31. — С. 86.

** Там же. — С. 92.

распространившая по всей стране слухи о приобретении Фердинандом VII негодных кораблей, в результате чего к ним и сложились явно негативные отношения. Недаром же А.П. Татищев констатировал, что шум, поднятый под предлогом плохого состояния купленных Испанией кораблей, не что иное, как «результат интриги, сопровождавшей приобретение русской эскадры».

Теперь о стоимости наших кораблей. А.Ю. Слезкин писал, что «Моллер, командир приведенной в Испанию русской эскадры, перед ее уходом из Ревеля предупредил министерство иностранных дел, что оно запрашивает цену, превышающую почти вдвое ту, которая требуется на постройку и вооружение того числа и типа кораблей, которые продает Россия. Моллер опасался, как бы в Испании не подумали, "будто из прибиты уступлена эскадра"».

Действительно, весной 1817 года во время проработки вопроса о продаже Испании судов руководству морского министерства было поручено рассмотреть вопрос об их стоимости. Согласно сохранившимся в военно-морском архиве документам, Адмиралтейств-коллегии оценила постройку, вооружение и оснащение 74-пушечного корабля в 887 866 руб., а 44-пушечного фрегата — в 201 220 руб. Моллер считал, что цена судов больше: стоимость сооружения линейного корабля (без артиллерии и снабжения) он определил в 1 млн, а фрегата — в 0,7 млн руб. Таким образом, суммарная стоимость судов (5 кораблей и 3 фрегата) составляла бы 5,0–7,0 млн руб. ассигнациями. Тем не менее Александр I «уступил» корабли своему широчайшему собрату с гарантией оплаты 12 млн руб. ассигнациями. А русский посланник Татищев сумел выторговать у испанского короля сумму даже большую, чем предполагалось, — 13,6 млн руб.

Так российский император, оказывая помощь Испании, пополнял сильно оскудевшую в ходе длительных войн государственную казну. В инструкциях от 13 (25) июля 1818 года А.П. Татищеву сообщали о производимой замене и обогорчении Александра I из-за случившегося конфуза, о его желании учитывать финансовые возможности Испании. Но одновременно предписывалось до-

биться, чтобы окончательный расчет по старой договоренности был произведен Испанией не позже конца 1818 года (исключая сумму за два негодных заменяемых корабля), а за новые корабли — не позже следующего года, как говорилось в инструкциях, в сроки, которые будут установлены по обоюдной договоренности, но с тем, чтобы условие соблюдалось точно и министерство финансов могло рассчитывать на поступление остающихся сумм и использовать их своевременно в своих нуждах.

«Боясь дальнейшей затяжки с выплатой денег, — отмечает Слезкин в примечании к истории с продажей кораблей, — в том же году <1819 г.> настояло на заключении дополнительной конвенции. В ней предусматривалась обязательная выплата оставшихся 5 300 000 рублей с тем, чтобы к 30 декабря 1820 года расчеты были окончательно закончены... Утверждая текст дополнительной конвенции, Александр I распорядился как приносить казне "реальные выгоды"».

О том, в какую же сумму в действительности обходилась постройка каждого отечественного корабля или фрегата, можно только гадать.

Материал для постройки доставлялся с государственных лесов и государственными же крестьянами, соответственно, стоимость и леса, и рабочих рук могла быть самая произвольная... Постройка осуществлялась на государственных верфях и, опять-таки, руками государевых людей, так как рабочие на них фактически являлись теми же крестьянами, переодетыми в военную форму. Аналогичным образом производилась достройка корабля и его вооружение, т. е. установка мачт, рангоута, а также погрузка артиллерии и боезапаса (вооружение осуществлялось командой корабля перед началом кампании.) В результате финансовые средства расходовались главным образом на жалование офицеров, судостроителей и чиновников, а также на содержание соответствующих рабочих подразделений (экипажей). Некоторые суммы шли на производство артиллерийских орудий, боезапаса, а также на покупку металла (железа и меди) для креплений и дельных вещей.

В начале 50-х годов XIX в., уж Бог весть как, в нашем морском ведомстве подсчитали, во что обходится «построение» судов разных рангов. Если произвести расчет стоимости всей проданной «эскадры» по этим данным, не учитывая вздорожания всех материалов и изделий за почти половину столетия и считая 36-пушечные фрегаты за 44-пушечные, получим довольно скромную сумму 2 835 779 руб. (5 кораблей 1 752 695, 6 фрегатов — 1 083 084 руб.). Сравнивая этот итог с полученным от испанцев «авансом», нетрудно понять, почему русское правительство ни при Александре I, ни при Николае I, не настояло на получении долга за проданные суда.

Данные о стоимости постройки военных судов впервые появились в печати несколькими годами ранее опубликования в «Памятной книжке» — в уже упоминавшейся статье инженера Бурачка. Кораблестроитель привел еще одну таблицу, данные для которой ему передал адмирал П.Ф. Анжу. Это примерные сметы (руб. серебром) на постройку кораблей разного ранга в 1793 году.

А сколько же стоили английские корабли? Построенный в 1814 году корабль «Нельсон» (2617 т) обошелся, если округлить сумму, в 107 тыс. фунтов стерлингов. Соглас-

но Акту о продаже русских кораблей испанцам: 1 фунт, принятый для расчета, считался в 19,23 — 19,80 руб. ассигнациями. По такому расчету постройка «Нельсона», обошлась в 2,06 — 2,12 млн руб. ассигнациями. Выходит, что русский дипломат, рассчитывая стоимость русских судов, воспользовался английскими ценами?!

Стоимость постройки парусных кораблей в 30 — 40-х годах XIX века была ниже, чем в конце XVIII начале XIX веков. Французские обозреватели, сравнивавшие бюджеты Англии и Франции, подсчитали, что в среднем 1 тонна английского корабля в период 1814 — 1840 годов обходилась в 208 руб. сер. (1 фунт стерлингов примерно 6,33 руб. сер.). Причем речь идет только о стоимости постройки корпуса корабля.

Корабли во Франции в тот же период стоили значительно дешевле, чем английские! Примерно такими же, как и во Франции, были затраты на постройку российского 74-пушечного корабля (1620 т.): 152 808 руб. сер. вооружение 55 185, артиллерия и припасы еще 13 074, а общая стоимость — 171 371 руб. сер., или 105,8 руб. за тонну), правда, это данные по сведениям на 1793 г.

Представлялось, что оставшееся от русской эскадры имущество должно было бы

Стоимость постройки парусных кораблей Российского флота

	Корабли		Фрегаты	
	84-пуш.*	74-пуш.	44-пуш.**	24-пуш.***
По корпусу судна всего,	298 869	239 822	125 985	38 200
в том числе:				
леса, материалы и работа	174 350	163 213	84 266	24 421
медная обшивка	9820	9253	6660	3197
Достройка в Кронштадте	40 846	34 274	15 723	—
Итого за один корпус	339 715	273 496	141 709	38 200
Вооружение с рангоутом, грёбные суда, запас	66 201	77 044	38 805	19 096
Всего	405 916	350 539	180 514	57 296

Примечания:

* Стоимость постройки более тяжелых 74-пушечных кораблей типа «Трех Святителей», к которым относился «Нептунус» можно, вероятно, сравнивать со стоимостью постройки 84-пушечного корабля.

** Постройка корпуса 44-пушечного фрегата «Палкан» водоизмещением 2316 т. обошлась в 113,9 тыс., а 45-пушечного «Аскольда» (2834 т) — в 145 тыс. руб. Стоились они с применением различных усовершенствований по части крепости корпуса, а также с учетом установки паровой машины и винтового двигателя и на верняка должны бы стоить дороже, чем их предшественники.

*** Сведения о 36-пушечных фрегатах отсутствуют, для сравнения помещены данные о постройке учебных 24-пушечных фрегатов.

* См. Гангут. — Вып. 33. — С. 91.

Примерная сметная стоимость постройки русских кораблей разных рангов

Число пушек	106	80	74	68	66	50	44
Масса корпуса, т	2162	1977	1620	1420	1400	1044	879
Стоимость в рублях серебром							
За леса: дубовые	95474	87304	53654	47030	46368	34577	29101
сосновые	8486	5931	4860	4260	4200	33432	2637
Итого	101 960	93239	58514	51290	50568	38009	31738
За временное бытие инструментов	2162	1977	1620	1420	1400	1044	879
За железо	12972	11862	8505	7455	7350	5481	4614
За материалы	10810	9885	6885	6035	5950	4437	3735
Итого	25944	23724	17010	14910	14700	10962	9228
За работу мастеровых	39030	35849	27540	24140	23648	19224	14715
За построение корпуса	166 934	152 808	103 114	90340	88916	62195	55681
За мачты и принадлежности	4972	4547	3724	3266	3220	2401	2021
Такелаж и паруса с принадлежностью	48932	41430	39020	35450	32453	25500	19415
Бапласт	9990	7703	7480	6563	6471	4825	4028
Якоря	6595	5212	4949	4468	4468	3799	2709
За вооружение	70492	58892	55185	49747	46612	36525	28493
За артиллерию ее снаряды, материалы и припасы	34032	« — »	13074	« — »	9957	« — »	5516
Всего за построение, вооружение и артиллерию	271 458	« — »	171 371	« — »	145 485	« — »	89390

стоять немало и хотя бы частично оправдать затраты на неудачную покупку. Однако такое предположение ошибочно. Стоимость медной обшивки всех 11 судов составляет 86 225 руб. (в ценах на 50-е гг. XIX в.), даже считая все фрегаты 44-пушечными.

Орудий досталось испанцам предостаточно. Однако ценность их ни коим образом не составляла значительного процента к общей стоимости судов.

Чугунные корабельные орудия обходились российскому морскому ведомству весьма дешево. По документальным данным на последнюю четверть XVIII века 1 пуд чугуна в готовом орудии до 36-фунтового включительно, стоил 1,0 руб. Подобные орудия английской отливки стоили дороже. Например, в 80-х гг. XVIII в. российские моряки закупали в Шотландии 30-футовые пушки примерно по 5 руб. за пуд веса.

В начале XIX века тот же пуд чугуна в орудии, изготовленном на Александровском пушечно-литейном заводе, обходился Морскому ведомству в 2 руб. ассигнациями, столько же стоила и дробь (картечь). Ядра и другие простые отливки были еще дешевле — 1,5 руб. за пуд готового изделия.

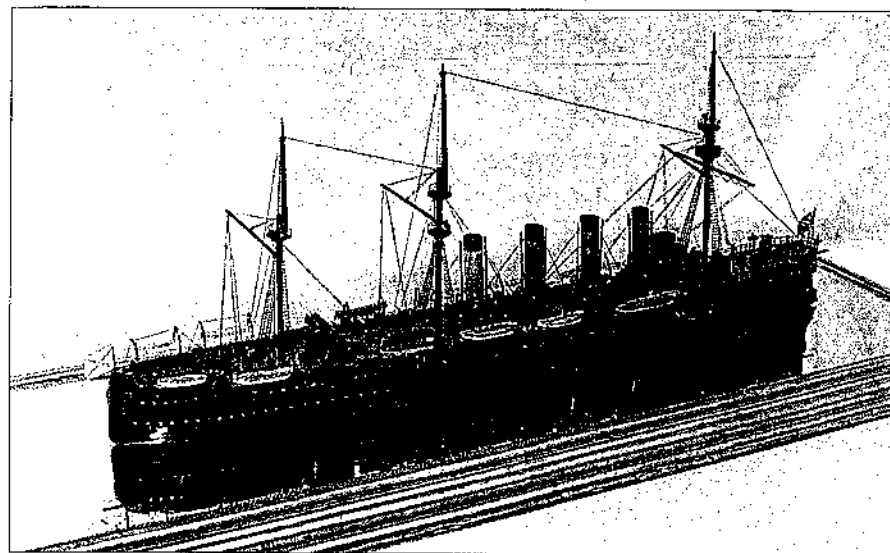
Таким образом, цена за огромную 36-фунтовую длинную пушку, весом 3,2 т (197½ пуд.), устанавливаемую на нижнем деке кораблей, как и стоимость пудового единорога (весом около 3,0 т), составляла менее 400 рублей! Примерно столько же стоил и станок для орудия с принадлежностями. На верхнем деке корабль нес 24-фунтовые пушки весом, в зависимости от образца, 2,0 — 2,4 т, обходившиеся, соответственно по 200 — 240 руб. за изделие.

Считая, что проданные русские военные суда были вооружены строго по «Положению 1805 г.», получим общую сумму стоимости артиллерии проданной эскадры в 156 660 руб., примерно столько же приходилось на боезапас.

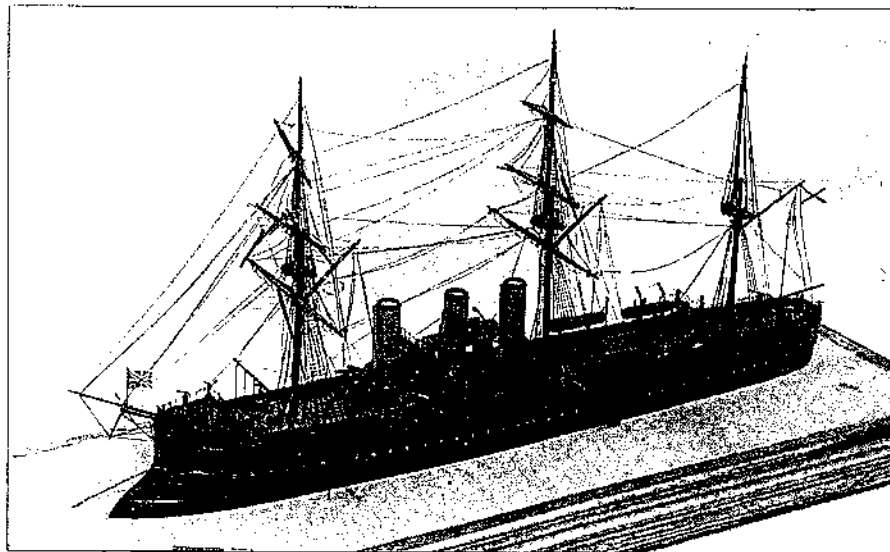
Служба российских кораблей и фрегатов в испанском флоте продолжалась совсем не долго. Испанский историк А. Анка Аламилло (см. Гангут. — Вып. 35) помнил каждое судно. Все они «закончили свое существование» не позже 1820 — 1822 года. Все, кроме 44-пушечного фрегата «Патрикий».

Ставший испанским фрегат «Regina Maria Isabel» («Королева Мария-Изабелла») во второй половине мая 1818 года покинул Ка-

Корабли, пронизанные солнцем...

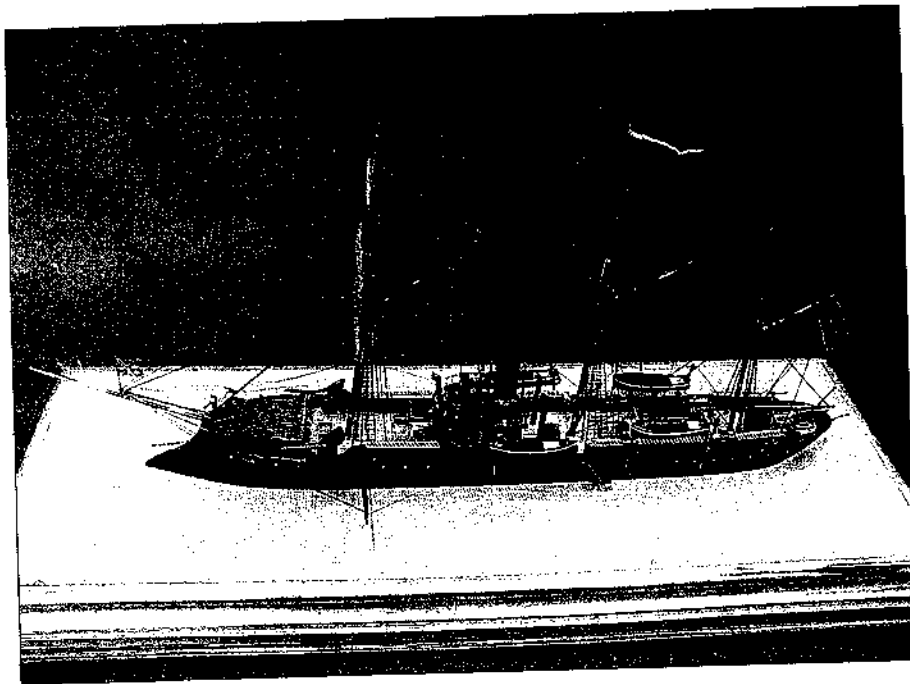


Модель крейсера Иранга «Россия»

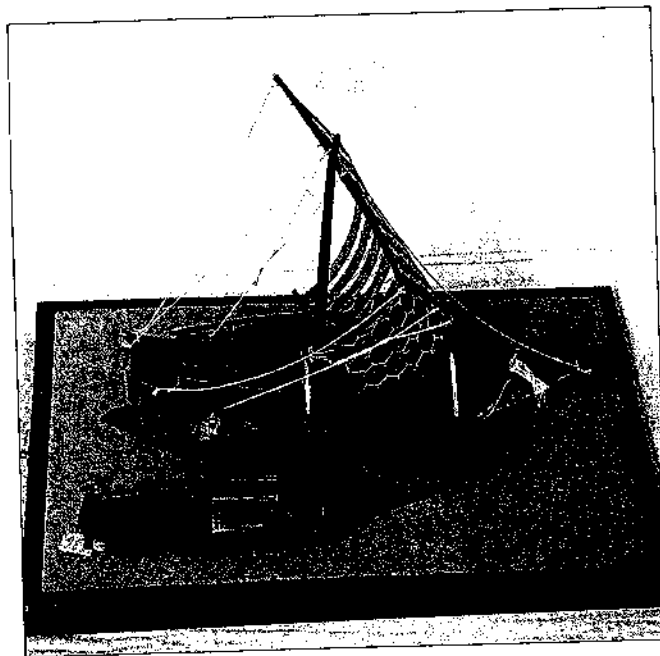


Модель крейсера Иранга «Память Азова»

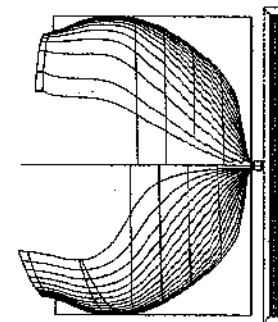
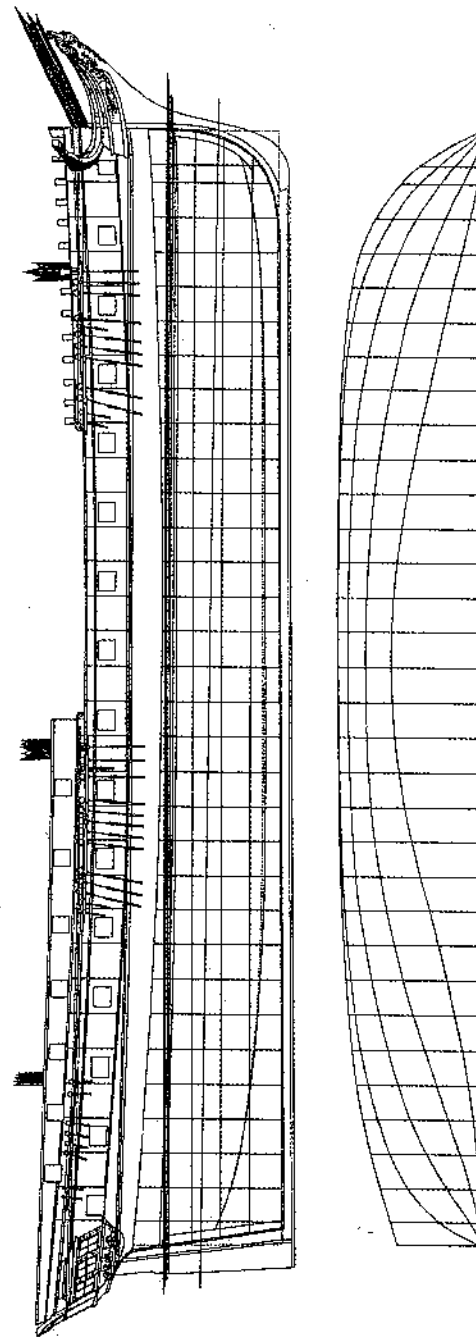
Статью старшего научного сотрудника — зав. корабельным сектором отдела фондов ЦВММ Г.М. Рогачева о моделях кораблей, изготовленных из панцирей черепах, читайте на с. 130.



Модель мореходной канонерской лодки «Кореец»

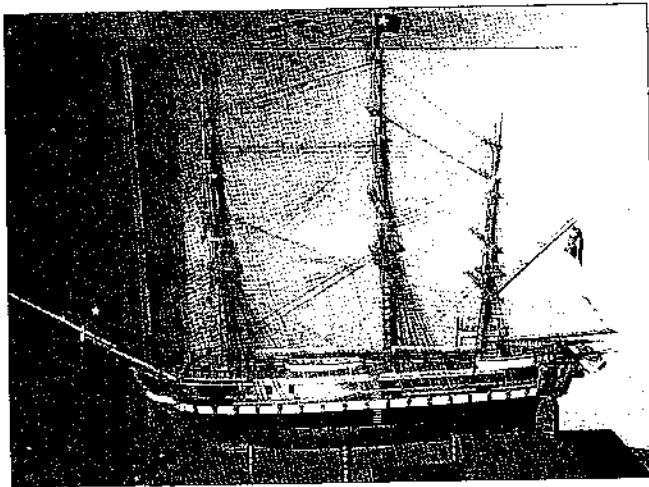


Модели японских судов — типа фунэ (на втором плане) и грузовой джонки XIX века



Чертеж 44-пушечного фрегата, по которому в 1800–1810 годах на Соломбальской верфи в Архангельске было построено четыре фрегата — «Спешный», «Быстрый», «Аргус» и проданный в 1818 году Испании «Папирий».

РГАВМФ. — Ф. 327. Оп. 1. Д. 1781. Публикуется впервые



Модель фрегата «Maria Isabel» (бывший «Патрикий») в экспозиции «Музея военного и гражданского флота» в Чили, выполненная Э.М. Монтойа

дис, конвоируя 10 транспортов, перевозившего испанских солдат на Тихоокеанское побережье Америки... А 28 октября того же года был захвачен чилийскими повстанцами в порту Талкауано. Первым упомянул в 1947 году об удивительной судьбе «Патрикия» русский морской офицер-эмигрант Я.К. Туманов. Он обосновался в Паративае, и, между прочим, пописывал на досуге рассказы о российском флоте. «Фрегат, пройдя оба Атлантических океана и Мателлановым проливом, подымаясь на север, вдоль чилийских берегов, вошел в одну из бухт, — рассказывал Туманов. — Там, стоя на якоре, он был атакован импровизированным из купеческих кораблей Чилийским флотом и взят на abordaj. Перейдя во владение чилийцев, завоевавших после того свою независимость, бывший русский фрегат... стал родоначальником чилийского военного флота... и прочел и отзыв об этом корабле, который, по словам автора книги, был прекрасным во всех отношениях кораблем».

Несколько лет назад журналист В. Галенко дополнил эту историю результатами собственных изысканий и сведениями из Академии истории военного флота и мореплавания Чили.

Оказалось, что чилийцы заблаговременно получили сведения об испанском конвое и для его перехвата сформировали «Первую

национальную эскадру», состоявшую из четырех довольно старых кораблей — фрегата, корвета и двух бригантин. Командовал ею капитан М.Б. Энкалада. 28 октября с чилийских кораблей заметили стоящие на якоре на рейде Талкауана фрегат «Regina Maria Isabel» и транспорты, с которых шла высадка десанта.

«Приближение чилийских кораблей вызвало панику на фрегате... Испанцы, обрубив якорный канат, стали спешно покидать корабль, который вынесло на мель. Чилийцам удалось взять корабль, пленив не успевших покинуть его испанцев. С наступлением темноты, когда бой на берегу между роялистами и республиканцами стал менее ожесточенным, испанцы на трех лодках попытались отбить фрегат, но потерпели неудачу. К утру поднявшийся ветер помог снять корабль с мели, вывести его из-под огня береговых батарей и под сверкающим флагом Чили направиться в Вальпараисо».

Детище архангельского судостроителя А.И. Курочкина превратилось во флагманский корабль чилийского флота и стало называться «O'Higgins», в честь главнокомандующего чилийских повстанцев Б. О'Хиггинса. В конце того же 1818г. в Чили приехал известный английский моряк Т. Кокрейн, граф Дандональд, со скандалом уволенный из британского флота и приглашенный чи-

Весовые характеристики чугуных пушек, состоявших на вооружении кораблей Российского флота в конце XVIII — начале XIX века

Тип пушки	Калибр, дюймов	Вес			
		орудия, пудов	станка, пудов	ядра, фунтов	заряда, фунтов
36 фунт. длинная, образца 1786 г.	6,87	197¼	~38	43¼	12
30 фунт. длинная, образца 1786 г.	6,46	174¼	33	37	10½
24 фунт. длинная, образца 1786 г.	6,00	149	~28	29	8
короткая, образца 1812 г.	5,95	120	27¼		6
фрегатская, образца 1798 г.	6,00	128	27¼		8
18 фунт. длинная, образца 1786 г.	5,46	109¼	22,1	21½	6
короткая, образца 1812 г.	5,41	88	21¼	22	6
12 фунт. длинная, образца 1786 г.	4,76	77¼	19½	14½	4
8 фунт. длинная, образца 1786 г.	4,16	53½	12,7	9½	22/3
6 фунт. —	3,78	41	11,2	7½	2
3 фунт. образца 1794 г.	3,00	15	7	32/3	1¼

Примечания:

* По данным из «Памятной книжки морского ведомства на 1859» (СПб., 1859).

** 8-фунтовая карронада весила 14½ пуда, 8-фунтовая медная мортира — 1½ пуда.

Артиллерийское вооружение русских кораблей по положению 1805 года

Тип корабля	Число пушек				Число карронад	Число других орудий	
	36-фунт. (17,3-см)	24-фунт. (15,1-см)	8-фунт. (10,7-см)	6-фунт. (9,6-см)	8-фунт. (10,7-см)	3-фунт. (7,6 см) фальконет	8-фунт. (10,7-см) мортира
74-пуш. корабль	28	30	18	—	6	6	3
44-пуш. фрегат	—	28	—	16	2	2	2
36-пуш. фрегат	—	26	—	10	2	2	2

лийцами командовать военно-морскими силами. 28 декабря 1818 года новый командующий поднял свой флаг на фрегате «O'Higgins».

Бывший русский фрегат участвовал в ряде успешных операций Кокрейна, в том числе в 1819 году в атаке испанского флота на рейде Кальяо, близ столицы Перу — Лимы, при взятии форта Коралл 3 февраля 1820 года и захвате в бою близ Кальяо 5 ноября того же года новейшего испанского фрегата «Esmeralda».

В 1823 году, после изгнания президента О'Хиггинса со своего поста, фрегат вернули старое наименование — «Maria Isabel» (без упоминания ее королевского титула)... «В наступившем политическом и военном затишье русский фрегат был поставлен на отстой, но затем вновь стал флагманским кораблем чилийского флота. Под флагом но-

вого командующего вице-адмирала М.Б. Энкалады он участвовал в сражении у острова Чилое — последнем оплоте испанцев на юге страны. По свидетельству М.Б. Энкалады, корабль демонстрировал прекрасные боевые качества и был в превосходном состоянии...».

Весной 1826 года чилийцы продали аргентинцам свой трофей (будущий «Buenos Aires») за сто тысяч долларов США... Немалая сумма — свыше 0,5 млн руб. ассигнациями, при том что фрегат к этому времени прослужил 12 лет — срок, предельный для однотипных русских судов.

Новоявленный «Buenos Aires» пропал во время перехода из Чили в Аргентину: «Вместе с двумя другими судами он отправился к новому месту службы. Май в Южном полушарии — последний месяц осени со свирепыми ветрами и штормами. Рейс из Валь-

* Выделено Я.К. Тумановым.

параисо в столицу Аргентины закончился трагически для русского фрегата. Он исчез в океане вблизи мыса Горн».

В Чили не забыли «дедушку» своего флота. В экспозиции «Музея военного и гражданского флота» в Чили хранится крутой стол из его кают-компаний и выставлена модель, выполненная современным мастером Э.М. Монтойа. Кроме того, в клубе во-

енного флота в городе Вальпараисо экспонируется картина знаменитого английского мариниста Т. Соммерскейла с изображением батальной сцены с участием бывшего русского фрегата. Еще одно подобное полотно принадлежит кисти чилийского художника Г. Гроссмахта.

Поистине, неисповедимы судьбы русских кораблей!

Литература и источники

- РГАВМФ.— Ф. 5, Оп. 1, Д. 47; Ф. 166, Оп. 1, Д. 1280; Ф. 315, Оп. 1, Д. 970.
 Андриенко В.Г. До и после Наварина.— М.—А., 2002.
 Аюка Аламилло А. Корабли, купленные Испанией в России // Гангут.— Вып. 35.— СПб., 2003.
 Белавенец П.И. Значение флота в истории России.— СПб., 1910.
 Бурачек [С.О.] О крепости, расслаблении и исправлении старых кораблей // Морской сборник.— 1854.— № 4.
 Веселаго Ф.Ф. Краткая история русского флота.— Вып. II.— СПб., 1895.
 Внешняя политика России XIX и начала XX века. Вторая серия.— Т. 1 (9), 2 (10).— М.: Политиздат, 1974, 1976.
 Галенко В. Русский «дедушка»... Чилийского флота // Морской сборник.— 1996.— № 12.
 История XIX века / под ред. Лависса и Рамбо.— Т. 3.— 2-е доп. испр. изд. / под ред. Е.В. Тарле.— М., 1938.
 Калинин Н.Д. Флот в царствование Императора Александра I // История русской армии и флота.— Вып. 9.— М., 1913.
 Кропков А. Русский флот в царствование Екатерины II с 1772 по 1783 г.
 Кузнецов Л.А. Русская эскадра для испанского короля // Гангут.— Вып. 31, 33.— СПб., 2002, 2003.
 Линч Джон. Революции в Испанской Америке. 1808—1826.— М.: Прогресс, 1979.
 Мичман Мореходов (вице-адмирал В.М. Головин). О состоянии русского флота в 1824 году // Россия морей.— М., 1997.
 Памятник книжка морского ведомства на 1859.— СПб., 1859.
 Россия и война за независимость в испанской Америке.— М.: Наука, 1991.
 Россия и Испания. Документы и материалы. 1667—1917.— Т. 2. 1800—1917.— М., 1997.
 Слезкин А.Ю. Россия и война за независимость в Испанской Америке.— М.: Наука, 1964.
 Чернышев А.А. Российский парусный флот. Справочник.— Т. 1.— М.: Воениздат, 1997.
 Четверухин Г.Н. История корабельной и береговой артиллерии.— М.—А., 1942.
 Шаб-Арно. История военных флотов.— СПб., 1896.
 Швабе. Описание Александровского пушечно-литейного завода в Петрозаводске // Морской сборник.— 1855.— № 7.