

Некоторые аспекты развития кораблестроения на Балтике в конце XVIII – начале XIX века

Как известно, на протяжении всего XVIII в. главным потенциальным противником России на Балтике оставалась Швеция, к которой по мере стратегической и военной необходимости примыкала Великобритания. Соответственно, Россия, исходя из конкретной обстановки с одной стороны и при прогнозировании военно-морских доктрин с другой, учитывала вероятность неприятельских действий этих держав против Балтийского флота как объединёнными, так и отдельными силами. Начинаясь бурная эпоха революционных и Наполеоновских войн вызывала в Европе конъюнктурные изменения во всех сферах государственной жизни: в морской, внешнеполитической, финансовой и судостроительной политике, на что также гибко реагировала и Россия.

С конца XVIII в. во флотах ведущих морских держав – Англии и Франции преобладала тенденция к наращиванию числа двухдечных линейных кораблей 74 пушечного ранга с более высоким уровнем боевых возможностей. По суммарной силе бортового залпа эти корабли превосходили 66 пушечные, которые начальствующие эскадрами или флотами традиционно ставили в боевую линию. В европейском судостроении с появлением новых инженерных и технических решений 74-пушечные корабли оказались экономически выгодными к постройке, маневренными, с оптимально пропорциональным рангоутом и со значительно большей площадью парусности. Как правило, эти корабли стояли в линии баталии вместе с мощными 100-пушечными кораблями – с таким расчётом, чтобы находившиеся в авангарде, кордебаталии и аррьергарде корабли 1 и 2 рангов уравнивали сосредоточенную для боя силу. Основными условиями для такого баланса становились следующие: 1. 74-х и 100-пушечники должны обладать примерно равной степенью остойчивости. 2. Качка одного не будет вызывать сильного волнового резонанса у стоявшего рядом в линии другого. 3. Пушки нижних орудийных батарей у стоявших в линии кораблей должны действовать с равной эффективностью¹.

1. Подробнее см.: *Чапман Ф. Г.* Опыт теоретического разсуждения о удобнейшем образовании и надлежащей величине линейных кораблей, а равномерно фрегатов и других меньших военных судов. СПб., 1836.

За счёт установки в нижних орудийных палубах (гон-деках) артиллерии главного калибра – 36-фунтовых орудий, 74-пушечные корабли отличались высокой огневой плотностью и представляли для неприятелей грозную ударную силу. Иногда действуя малыми тактическими группами с 44- или 36-пушечным фрегатом, 74-пушечный корабль успешно выполнял поставленные боевые задачи – будь то обороны, нападения или сопровождения транспортных и купеческих конвоев, и такой крейсерский тандем сосредоточенным огнём корабельной артиллерии поражал даже превосходящего в силах противника. А находившийся в крейсерстве с 74-пушечником маневренный фрегат за счёт преимущества в таком важном тактическом элементе как скорость хода предназначался для погони за неприятельскими судами.

Россия как великая морская держава также стремилась соответствовать требованиям, предъявляемым к боевым кораблям в период активных операций на море и выполнения флотом боевых задач за границей, поэтому с конца XVIII в. значительное внимание в России уделялось совершенствованию 74 пушечных кораблей. В отличие от прежних царствований – Петра Великого, Елизаветы Петровны и Екатерины II, реалии времени и судостроительного прогресса диктовали необходимость замены 66-пушечных кораблей Балтийского флота, сыгравших решающую роль в сражении под Чесмой (1770), новыми, более усовершенствованными. В итоге смена приоритетов привела к важным изменениям в российском судостроении.

Вступивший на престол в 1796 г. император Павел I в первый же год своего царствования учредил Особый Комитет (в документах XVIII в. – «Особливый Комитет») под председательством своего сына наследника цесаревича Александра Павловича. Высочайшую конфирмацию (утверждение) получило январское 1799 г. предложение Комитета о повышении ранга боевого ядра флотов, поскольку, по мнению Комитета, «66-ти пушечные корабли в линии слабы, да и в других европейских державах они перестают быть употребляемыми». Император Павел I согласился с доводами Комитета и постановил оставить во флоте всего девять 66-пушечников «для одних резервных эскадр». А 74-пушечных кораблей усиления плотности огня и увеличения массы выбрасываемого металла в снарядах с одного борта и «яко самых лучших на всякое военное употребление и посылки в отдаленные места», вместо полагавших ранее по штату 16-ти единиц, следовало дополнить до двадцати семи².

2. РГАВМФ. Ф. 227. Оп. 1. Д. 68. Л. 2–4.

Итак, в январе 1799 г. Особый комитет подготовил на высочайшее рассмотрение проект новых штатов Балтийского флота, согласно которым кораблей 66-пушечного ранга полагалось девять вместо 24-х, а 74-пушечных – 27 вместо 16-ти. Как указано в документе, для командующих эскадрами теперь назначалось «девять кораблей 100-пушечных, которые в бою при сражениях гораздо преимущественнее других, а для того и прибавляется против прежнего штата один 100-пушечный корабль. По сему положению Комитета будет весь линейный Балтийский флот состоять из сорока пяти кораблей. Хотя против прежнего штата и убавится три корабля, но флот артиллерию свою будет сильнее и более концентрирован, менее растянута, да и сигналы удобо разсмотрительнее. При том таковое число кораблей удобно делиться как на дивизии, так и на эскадры». На полях этого документа имеется резолюция Павла I: «Быть по сему». 1 января 1799 г.³

Балтийский флот делился на три дивизии: авангард (дивизия синего флага), кордебаталию (дивизия белого флага), арьергард (дивизию красного флага). В состав каждой дивизии назначалось по 15 кораблей: 9 74-пушечных, три 66- и три 100-пушечных. Таким образом, корабельный флот на Балтике при императоре Павле I состоял из кораблей 100-пушечного ранга (9), 74-пушечного ранга (27), 66-пушечного ранга (9), а также фрегатов от 44-х до 32-х пушек (19). Всего вместе с яхтами, катерами, бомбардирскими судами и камелями Балтийский флот включал 93 единицы, и состоял он «из трех дивизий, то есть белого, синего и красного флагов, и каждая дивизия из трех эскадр»⁴.

Представляет интерес кадровый состав Балтийского флота и Адмиралтейства при императоре Павле I, который, как известно, с отрочества носил звание генерал-адмирала и знал флот не как сторонний наблюдатель, а как человек, имевший непосредственное отношение к морским делам государства:

Чины	Количество	Жалование в год каждому
Генерал-адмирал	1	7000 руб.
ему денщиков	16	6 руб. 30 коп.
Адмиралов	3	3600 руб.
им денщиков каждому по 12, а всем	36	6 руб. 30 коп.

3. Там же.

4. Там же. Л. 15–18.

Вице-адмиралов	4	2160 руб.
им денщиков каждому по 10, а всем	40	6 руб. 30 коп.
Контр-адмиралов	6	1800 руб.
им денщиков каждому по 8, а всем	48	6 руб. 30 коп.
Капитанов 1 ранга в чине полковника	36	662 руб.
им денщиков каждому по 8, а всем	216	6 руб. 30 коп.
Капитанов 2 ранга в чине подполковника	18	474 руб.
им денщиков каждому по 4, а всем	72	6 руб. 30 коп.
Капитан лейтенантов рангу майорского	65	360 руб.
им денщиков каждому по 3, а всем	195	6 руб. 30 коп.
Лейтенантов в чине сухопутного капитана	233	240 руб.
им денщиков каждому по 2, а всем	466	6 руб. 30 коп.
Мичманов в чине сухопутного поручика	374	160 руб.
им денщиков каждому по 1, а всем	374	6 руб. 30 коп.
Иеромонахов и священников	53	120 руб.
Лекарей	71	13ти – по 300 руб., 14-ти – по 240 руб., 18 – по 180 руб., 26 – по 150 руб.
Штурманов	134	От 360 до 84 руб.
Тиммерманов	45	90 руб.
Боцманов	145	60 руб.
Матросов 1 статьи	7298	11 руб.
Матросов 2 статьи	12500	7 руб.
Кают-юнг	1070	6 руб.
Десятников	66	24 руб.
Плотников	270	15 руб.
Конопатчиков	275	15 руб.
Парусников	153	15 руб.
Трубачей 1, 2 и 3 классов	144	40 руб.
Музыкантов	18	От 60 до 24 руб.
Поваров	145	9 руб.
Профосов	64	6 руб.

Штат Адмиралтейским и портовым чинам

При Санкт Петербургском Адмиралтействе	Число людей	Жалование в год каждому
Обер-сарваер в чине генерал майора	1	1800 руб.
ему денщиков	8	6 руб. 30 коп.

Мастеров ранга полковника	2	700 руб.
им денщиков: каждому по 6, а всем 12	12	6 руб. 30 коп.
Мастеров ранга подполковника	8	500 руб.
им денщиков, каждому по 4, а всем	8	6 руб. 30 коп.
Мастеров майорского ранга	3	400 руб.
им денщиков: каждому по 8, а всем	9	6 руб. 30 коп.
Капитанов 1 ранга в чине полковника	36	662 руб.
им денщиков каждому по 6, а всем	216	6 руб. 30 коп.
Подмастерьев капитанского чина	5	180 руб.
им денщиков каждому по 2, а всем	10	6 руб. 30 коп.
Подмастерьев ранга поручика	5	150 руб.
им денщиков каждому по 1, а всем	5	6 руб. 30 коп.
Подмастерьев ранга прапорщика	7	120 руб.
им денщиков каждому по 1, а всем	7	6 руб. 30 коп.
Учеников 1 класса	14	60 руб.
Учеников 2 класса	28	36 руб.
Плотников 1 класса	418	24 руб.

Усиленное кораблестроение на Балтике требовало не только притока дополнительных кадров в Главное адмиралтейство Санкт-Петербурга, но и опытного корабельного мастера со стажем работы, которому император мог бы вверить общие кураторские функции, и Адмиралтейств-коллегия рекомендовала Александра Семёновича Катасанова. На высочайший запрос Коллегия отвечала: «Желательно, да и крайне нужно для поправления и усовершенствования кораблестроения иметь обер-сарваера. Достоинство его, Катасанова, в прочном строении кораблей» общепризнано, поэтому вице-президент Адмиралтейств-коллегии граф Г. Г. Кушелев предложил избрать А. С. Катасанова на должность обер-сарваера (главного кораблестроителя), отметив его «отличную деятельность и ревностную охоту к усовершенствованию в Отечестве нашем кораблестроения»⁵.

Характеристика графа Кушелева на самом деле соответствовала истине: выдающийся корабел и, без преувеличения, корифей отечественного кораблестроения А. Катасанов приобретал познания в практическом кораблестроении самостоятельным путём в Греческом Архипелаге на острове Парос в порту Ауза, где в 1770–1775 гг.

5. Там же. Ф. 315. Оп. 1. Д. 873. Л. 75 об.

находилась база русского флота. Предшественник графа Г. Г. Кушелева вице-президент Адмиралтейств-коллегии граф И. Г. Чернышев подчёркивал: «Г-н Катасанов имеет над всеми своими товарищами великое преимущество, и все производимые строения под его дирекциею гораздо лутче отстроены и чище, ибо он сам как инструментами, что делает, им пример дает»⁶.

В соответствии с рекомендациями коллегии в конце 1796 г. император Павел I подписал указ: «Мастера Катасанова выписать немедленно в здешний флот для строения кораблей, так как его построение весьма прочно, что и доказано теми кораблями, кои он строил. Употребить его к здешнему Адмиралтейству»⁷. До выхода этого указа Катасанов двенадцать лет находился на Чёрном море, поднимал молодое кораблестроение в Херсоне и Николаеве, и в феврале 1797 г., согласно воле императора, вернулся в Санкт-Петербург.

Тем временем, по примеру ведущих морских держав и в целях совершенствования общеобразовательного и квалификационного уровня будущих специалистов для верфей Санкт-Петербурга и Кронштадта, в 1798 г. Павел I ввёл важное новшество – подписал указ об образовании Училища корабельной архитектуры. В Училище корабельной архитектуры, директором которого стал А. С. Катасанов, преподавали такие дисциплины, как «правописание, арифметику, астрономию, геометрию, алгебру, тригонометрию плоскую и сферическую». Учащиеся осваивали «сечения конические, навигацию плоскую и меркаторскую», высшую математику, механику, теорию корабля, геодезию, учились рисовать и чертить на плазе, пользоваться картами и рабочими инструментами. А ещё через год император доверил Катасанову крупный проект – разработку чертежей и постройку первого в России корабля 130-пушечного ранга.

Стоит отметить, что на протяжении всего XVIII в. морские державы отдавали предпочтение строительству 100-пушечных кораблей как самых мощных в ту эпоху военных судов. И их наличие в составе европейских флотов свидетельствовало о потенциальных возможностях государств, включая экономические, финансовые и промышленно-технические, и являлось одним из условий причисления державы к числу ведущих. В России от правления Петра Великого до его дочери Елизаветы Петровны строительство 100 пушечных кораблей происходило по одному в царствование, включая правление Анны

6. Там же. Ф. 172. Оп. 1. Д. 318. Л. 86–86 об.

7. Там же. Л. 74.

Иоанновны – настолько сложным, дорогостоящим и трудоёмким по всем затратам (материальным и людским: рабочей силы, строевого леса, железа, парусных полотен и др.) считался этот процесс. В период пребывания на престоле императрицы Екатерины II таких кораблей построили восемь, и они составили боевое ядро Балтийского флота в ходе войны со Швецией в 1788–1790 гг.

По замыслу императора Павла I, новому кораблю предназначалось не только «устрашать шведов», но и олицетворять собой мощь и величие Российского флота на Балтике. Надо полагать, что подобный замысел возник у государя не случайно. 14 февраля 1797 г. произошло знаменитое морское сражение между английской эскадрой и испанским флотом на параллели мыса Сент-Винсент, и англичане со значительно меньшими силами одержали над испанцами блестящую победу. До сведения российского самодержца дошло не только подробное описание самого сражения, но и конкретные сведения об огромном флагманском корабле испанского вице-адмирала Хосе де Кордовы «Santissima Trinidad» с четырьмя орудийными батареями и 136-ю орудиями. Узнав о существовании в Испании такого корабля, Павел I пожелал восполнить и Российский флот 130 пушечным кораблём вместо предполагавшегося к закладке 100-пушечника. Согласно воле императора, Адмиралтейств-коллегия строго предписала А. С. Катасанову строить корабль только «из сухих и лучших лесов, прочною и самою чистою отделкою, а особливо кают, дабы при построении оного, когда угодно будет Высочайше присутствовать на флоте, он мог иметь на оном пребывание»⁸.

Корабль, заложенный в феврале 1799 г. в Главном адмиралтействе Санкт-Петербурга, получил наименование «Благодать» и мог нести до 136 орудий. В связи с тем, что Катасанов в силу занятости на посту директора Училища корабельной архитектуры не мог часто бывать на верфи, то по его рекомендации Адмиралтейств-коллегия дозволила надсматривать над всеми работами по постройке «Благодати» помощнику Катасанова мастеру Ивану Петровичу Амосову. В справочнике А. М. Данилова «Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота» указано, что спуск «Благодати» на воду состоялся 2 августа 1800 г., но в архивном документе имеется запись, которая датирует спуск на воду «Благодати» другим числом и месяцем. Так, 2 мая 1800 г. Адмиралтейств-коллегия зачитала приказание

8. Там же. Ф. 227. Оп. 1. Д. 66. Л. 308.

императора о церемонии проведения спуска: «Государь Император высочайше указать соизволил новопостроенные при здешнем Адмиралтействе корабли 130 пуш. «Благодать», 72 пуш. «Архистратиг Михаил» и 74 пуш. «Зачатие Св. Анны» спустить на воду сего мая 3 дня в 5 часов пополудни. При спуске поступать нижеследующим образом: при приезде государя императора встретить Адмиралтейств-коллегии у ворот под шпицом и проводить до места. Штандарта на крепости не подымать и пальбы для высочайшего прибытия не производить. По входе в Адмиралтейство поднять на кораблях флаги по показанию. В галереи должны входить прибывшие токмо с государем императором, Сенат, Синод, коллегии, министров и прочих. Самой коллегии никого не приглашать, о спуске же кораблей дано будет знать в городе чрез военного губернатора фон дер Палена. Чиновникам первых четырех классов и гвардии офицерам, кто пожелает быть при спуске, вход в Адмиралтейство позволен в чертежную. При спуске чтобы все было заблаговременно устроено и люди разставлены бы были по местам, и чтобы кроме того мастера, которой корабль строил, ничьего голоса слышно не было, все делать неслышно и порядочно. Как скоро который корабль тронется с места, то из Адмиралтейской крепости палить из двадцати семи пушек, одна за другою, каковую пальбу производить для каждого корабля. Ура не кричать... На кораблях быть капитанам и смотреть, чтобы все было порядочно, и люди с борту на борт не перебежали, а каждый был у своего места, и чтобы «сторонних особ никого не приглашать»⁹. Таким образом, согласно этому документу спуск на воду «Благодати» должен был состояться одновременно с двумя другими кораблями, то есть 3 мая 1800 г., но, возможно, его перенесли на 2-е августа. Чтобы представить впечатление, которое оказывали на современников такие корабли-гиганты, достаточно упомянуть, что площадь парусов на 120-пушечных кораблях достигала в то время 3140 м²¹⁰.

Вступивший на родительский престол император Александр I в начальный период своего царствования уделял флоту достаточно много внимания, провёл ряд преобразований в системе морской администрации и 4 марта 1803 г. утвердил штаты Училища корабельной архитектуры в Санкт-Петербурге:

9. Там же. Д. 73. Л. 3-4.

10. Вахарловский Г. А. Строительство Балтийского флота во второй половине XVIII в. // История отечественного судостроения. Т. I. СПб., 1994. С. 241.

	Число людей	Им в год жалования	
		одному рублей	всем рублей
Для обучения геометрии, алгебре, высшей математики, механике, гидродинамике, теории кораблестроения и физики профессор	1		1200
При нем адъюнктов	2	600	1200
Учитель арифметики и начальной геометрии	1		500
Учителей английского языка	2	600 400	1000
Учителей французского языка	2	600 400	1000
Учителей географии и истории	1		500
Учителей российской грамматики, логики и риторики	1		500
Учитель рисования	1		300
Учитель чистописания	1		200
Корабельный мастер, способный к обучению практической корабельной архитектуры	1		700
Помощник ему из корабельных подмастерьев	1		500
Для обучения Закону Божьему священник	1		100
Корабельному мастеру за отправление надзирательской над училищем и казначейской должности	1		600
Лекарь	1		300

Главной обязанностью Училища Александр I провозгласил «доставление в Наши Адмиралтейства и порты потребного числа корабельных мастеров и подмастерьев и приготовление молодых людей к занятию различных по Морскому Департаменту должностей, как то: искусных механиков, гидравликов и учителей по разным частям»¹¹. Полный курс классического обучения в Училище корабельной архитектуры составлял шесть лет, и в течение этого срока преподавателям вменялось в обязанность подготовить добротных специалистов кораблестроительного ремесла – мастеров, подмастерьев, тиммерманов (высококвалифицированных плотников) и других. Количество учеников по-прежнему, как и при императоре Павле, равнялось 50-ти; принимали в Училище «детей дворянских, обер офицерских и солдатских» начиная с 12-летнего возраста и не старше 14 лет, с условием, чтобы они были физически крепкими, здоровыми и «умели бы уже читать и писать по-русски». Наиболее

11. РГАВМФ. Ф. 227. Оп. 1. Д. 85. Л. 192.

способных в науках и отличившихся воспитанников предусматривалось «посылать в чужие края для усовершенствования в практике искусства».

Таким образом, в конце XVIII – начале XIX вв. при активной поддержке со стороны верховной власти российское кораблестроение на Балтике получило сильный импульс к дальнейшему развитию, и с принятием в 1799 г. новой судостроительной программы шло ускоренными темпами. Здравый замысел императора Павла I о доставлении флоту квалифицированных специалистов в области кораблестроения и обслуживавших его отраслей реализовывался с образованием Училища корабельной архитектуры и нашёл продолжение в политике Александра I. Однако по мере разрастания масштабов наполеоновских войн и втягивания России в глобальную европейскую войну при Александре I, большая часть полезных начинаний на Балтике осуществлялась медленнее, а некоторые приостановились совсем.

Литература

- Вахарловский Г. А.* Строительство Балтийского флота во второй половине XVIII в. // История отечественного судостроения. Т. I. СПб.: Судостроение, 1994. С. 204–248.
- Гребенщикова Г. А.* Балтийский флот в период правления Екатерины II. СПб.: Наука, 2007. 720 с.
- Гребенщикова Г. А.* Черноморский флот в период правления Екатерины II. Т. II. СПб.: ИТД «Остров», 2012. 552 с.
- Чапман Ф. Г.* Опыт теоретического разсуждения о удобнейшем образовании и надлежащей величине линейных кораблей, а равномерно фрегатов и других меньших военных судов. СПб.: тип. К. Вингебера, 1836. 166 с.