

Р. В. КОНДРАТЕНКО

К ВОПРОСУ О РЕГУЛИРОВАНИИ КОРАБЕЛЬНОГО СОСТАВА БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА ВО ВТОРОЙ ЧЕТВЕРТИ XIX ВЕКА

С о времён Петра Великого Россия не раз пыталась войти в число ведущих морских держав, и ей всегда удавалось достаточно далеко продвинуться по этому пути. Однако каждый раз взлёты сменялись падениями, причём поражения оказывались тем более сокрушительными, чем значительнее выглядели предыдущие достижения. Показательной в этом плане является Крымская война, послужившая тем оселком, на котором была проверена, в частности, российская морская политика предшествующего периода. Формально третий в мире по совокупной боевой мощи, военно-морской флот России не сумел оказать противнику должного отпора, был блокирован в портах, обороняя которые потерял около половины корабельного состава. Среди множества процессов, обусловивших такое развитие событий, видное место занимают строительство и ремонт кораблей, оказывавшие значительное влияние на боеспособность флота.

Представляется целесообразным рассмотреть это направление деятельности Морского министерства в годы царствования императора Николая I применительно к боевым кораблям Балтийского флота. На наш взгляд, данный вопрос не получил ещё должного освещения в литературе. Так, А. П. Шершов посвятил ему всего одну страницу своего труда¹. В. Д. Доценко, перу которого принадлежит компилятивная глава в коллективной работе по истории отечественного судостроения, затронул лишь некоторые аспекты, при-

¹ Шершов А. П. История военного кораблестроения. С древнейших времен и до наших дней. СПб., 1994. С. 224. Первое издание: М., Л., 1940.

чём не без досадных ошибок². Две страницы отведено данной теме в книге В. А. Золотарева и И. А. Козлова³. Г. А. Гребенщикова уделяет ей заметно большее внимание, однако, в рамках работы по истории судоремонта⁴. Ряд важных наблюдений содержится в книге и статьях В. Г. Андриенко⁵. Существенный вклад в изучение балтийского судостроения означенного периода внёс Ю. И. Головнин, хотя и он не вышел за рамки истории создания отдельных судов⁶.

Между тем, знакомство с особенностями регулирования корабельного состава Балтийского флота не только позволяет нарисовать более полную картину морской политики России второй четверти XIX века, но и дает материал для оценки эффективности решения военно-политических задач, которые верховная власть ставила перед государственным аппаратом, в условиях дефицита различных ресурсов.

Как гласит «Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 г.», к февралю 1853 г. Балтийский флот состоял из 26 линейных кораблей (из них 2 тимберовались)⁷, 12 фрегатов (1 тимберовался), 9 пароходофрегатов, около 100 судов низших рангов, включая 13 малых парходов. Сверх того, в дальнем плавании находились: 1 фрегат и 1 винтовая шхуна, купленная в Англии. Строились: 1 винтовой линейный корабль, 2 винтовых фрегата, 2 транспорта и 2 пархода. Боеготовые силы флота состояли исключительно из парусных кораблей.

2 Доценко В. Д. Парусное деревянное судостроение во второй четверти XIX века // История отечественного судостроения. Т. 1. Парусное деревянное судостроение IX-XIX вв. СПб., 1994. С. 356–363.

3 Золотарёв В. А., Козлов И. А. Три столетия российского флота. XIX — начало XX века. М.; СПб, 2007. С. 250–251.

4 Гребенщикова Г. А. Судоремонт в 1840–1850-е гг. // История отечественного военного судоремонта. Кн. 1. От доковых адмиралтейств к морским заводам. СПб., 2004. С. 89–94.

5 Андриенко В. Г. До и после Наварина. М.; СПб., 2002; Корвет «Львица» — трофей русских моряков // Судостроение. 2001. № 3. С. 69–71; Он же. «Филлотет» — последний парусный бриг российского флота // Судостроение. 2002. № 1. С. 73–77; Он же. Корвет «Наварин» // Судостроение. 2006. № 5. С. 77–81.

6 Головнин Ю. И. Первый русский пароходофрегат «Богатырь» // Судостроение. 1994. № 7. С. 60–63; Он же. Первый русский винтовой фрегат «Архимед» // Судостроение. 1994. № 10. С. 58–62; Он же. Первый русский винтовой фрегат специальной постройки «Палкан» // Судостроение. 1995. № 1. С. 51–53; Он же. Первый русский парусно-винтовой линейный корабль «Выборг» // Судостроение. 1995. № 4. С. 46–49; Он же. 84-пушечные парусно-винтовые линейные корабли // Судостроение. 1995. № 7. С. 67–71; Он же. Последний парусно-винтовой линейный корабль «Император Николай I» // Судостроение. 1995. № 11–12. С. 53–57; Он же. Пароходофрегаты Балтийского флота // Гангут. № 36. СПб., 2005. С. 44–59.

7 Тимберовка (от англ. timber — обшивать деревом) — капитальный ремонт корпуса деревянного судна, с заменой прогнивших частей обшивки и набора.

По словам авторов отчёта, «суда сии были большею частью сосновые, из сырого леса, слабой постройки и весьма посредственного вооружения, и при каждом учебном плавании по портам Финского залива весьма многие из них подвергались разнообразным повреждениям. Не было возможности составить из них эскадру для продолжительного плавания в дальние моря, и с большим трудом можно было отыскать несколько отдельных судов, которые почитались способными совершить переход из Кронштадта к берегам Восточной Сибири. Главной причиной такого состояния наших судов было правило: иметь в Балтийском флоте не менее 27 линейных кораблей. Корабли наши служат обыкновенно, средним числом, около 9 лет, по сему ежегодно 3 корабля приходит в негодность, и Морское министерство должно было бы изготовлять ежегодно 3 новых корабля; но при наших кораблестроительных способах это совершенно невозможно, так как мы в состоянии строить только один корабль через год в Архангельске и один корабль через два года в Петербурге, и при том строить поспешно, что крайне вредно для дела. Посему, чтоб иметь 27 кораблей, является необходимость тимберовать наскоро, сырым сосновым лесом, старые корабли, которые становились от того еще менее надежны для службы. Из этого следует, что уменьшение числа кораблей Балтийского флота было бы весьма полезно, ибо, при меньшем числе их, мы могли бы иметь корабли лучшего качества»⁸.

Как же сложилось описанное выше положение? Согласно высочайше утверждённому 14 ноября 1803 г. штату, Балтийский флот должен был состоять из 27 основных и 5 «прибавочных» (т. е. запасных) линейных кораблей, 26 основных и 2 «прибавочных» фрегатов, 2 основных и 2 «прибавочных» бомбардирских кораблей, 3 корветов, 6 бригов, не считая лёгких парусных и гребных судов⁹. По сравнению с 1790 г., когда Россия имела на Балтике более 40 линейных кораблей, новый штат представлял собой компромисс между требованиями внешней политики и обороны страны и возможностями государственных финансов и промышленности.

Последние годы царствования императора Александра I оказались для военно-морских сил России весьма непростым временем. И прежде обделенные вниманием верховной власти, они в этот период подверглись суровым испытаниям. За сравнительно короткое время корабельный состав заметно сократился: 5 линейных кораблей и 3 фрегата были проданы Испании в 1817 г. и 3 фрегата в 1818 г., во время наводнения 7 ноября 1824 г. в Кронштадте из 18 линейных кораблей, 19 фрегатов, 6 бригов и 40 мелких су-

8 Краткий отчет по Морскому министерству за 1853 и 1854 г. СПб., 1855. С. 3–4.

9 Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. Т. XLIV. Книга штатов. Отделение второе. Штаты военно-морские. СПб., 1830. Царствование императора Александра I. С. 9.

дов уцелели только 7 линейных кораблей, 4 фрегата, бриг и гемам¹⁰. По состоянию на 1825 г. в составе Балтийского флота числилось 15 линейных кораблей, 12 фрегатов, 31 мелкое судно, 50 канонерских лодок, 3 парохода. Из них 2 корабля и фрегат пришли в ветхость, а 8 кораблей и фрегат требовали основательного ремонта. Более или менее боеготовыми были лишь 5 кораблей и 10 фрегатов¹¹.

При таком жалком, не соответствовавшем статусу великой державы, состоянии флота требовались энергичные меры по его возрождению. Согласно указу императора Николая I от 31 декабря 1825 г., был учреждён Комитет образования флота, под председательством начальника Морского штаба вице-адмирала А. В. фон Моллера, приступивший к разработке документов, определявших характер предстоявшего наращивания боевых сил¹². По воле монарха, они должны были превосходить морские силы остальных балтийских государств. Представленные Комитетом на высочайшее рассмотрение меры по доведению корабельного состава Балтийского флота до штатной численности предусматривали строительство 26 кораблей, 9 фрегатов, 5 учебных фрегатов, 9 пароходофрегатов, 12 малых пароходов, 2 корветов, 12 бригов и шхун, 65 судов других классов и 77 гребных судов, всего 217 кораблей и судов¹³.

Столь масштабные работы требовали мобилизации значительных финансовых и материальных ресурсов. Учитывая, что постройка одного линейного корабля в Архангельске (без вооружения) по тем временам обходилась более чем в 50 000 руб. серебром (около 193 000 руб. ассигнациями), а в Петербурге заметно превышала эту сумму, общие расходы на создание одних только линейных сил должны были превзойти 6 млн. руб. ассигнациями. Все предстоящие затраты, даже по умеренным оценкам, достигали 17–18 млн. руб. Между тем, годовой бюджет морского ведомства в 1825 г. составлял 20,682 млн. руб.¹⁴ Однако государство в тот период имело возможность мобилизовать необходимые средства и людей. Сметы Морского министерства, в значительной мере за счет расходов на судостроение, выросли с 21,8 млн. руб. в 1826 г. до 31,6 млн. руб. в 1830 г. Благодаря принятым мерам по обеспечению верфей рабочей силой и материалами с 1827 по 1832 год было построено 17 ли-

нейных кораблей, 16 фрегатов, 18 бригов и 39 мелких судов, всего 90 единиц¹⁵.

Незадолго до окончания этого строительного рывка, в 1830 г. Балтийский флот имел 28 боеспособных линейных кораблей и 17 фрегатов. Их было достаточно для укомплектования тех трёх дивизий, из трёх бригад каждая, которые формировались согласно высочайшей воле, объявленной приказом начальника Морского штаба светлейшего князя А. С. Меншикова от 18 сентября 1827 г.¹⁶ Заметим, что по новой организации, предполагавшей наличие 3 кораблей в бригаде, а всего 27 боеготовых, численность корабельного состава точно соответствовала числу флотских экипажей после их реорганизации в 1816 г. С целью поддержания линейных сил Балтийского флота в полном комплекте было решено с 1833 г. строить ежегодно по бригаде — 2 линейных корабля, 1 фрегат и 3 мелких военных судна в Петербурге, 1 линейный корабль, 1 фрегат и 1 транспорт в Архангельске¹⁷.

Однако к тому времени обветшали корабли, построенные в первые десятилетия XIX в. Потребовалась их тимберовка, на которую расходовались запасы материалов и отвлекалась рабочая сила. Вместе с истощением и, соответственно, удорожанием корабельных лесов, это вызвало снижение темпов нового строительства. В результате к исходу 1838 г. в составе Балтийского флота числилось 24 годных к плаванию линейных корабля: 110-пушечный «Святой Георгий Победоносец», 84-пушечные «Гангут», «Императрица Александра», «Эмгейтен», «Полтава», «Нетронь Меня», «Владимир», «Лефорте», «Вола», 74-пушечные «Кульм», «Арсис», «Бриен», «Нарва», «Лесное», «Бородино», «Красной», «Березино», «Смоленск», «Память Азова», «Орёл», «Фершампенуаз», «Остроленка», «Лейбциг», «Константин». Кроме того, строились: в Петербурге — 120-пушечный «Россия», в Архангельске — 74-пушечный «Ретвизан»¹⁸.

Не все перечисленные корабли находились в должном состоянии. Так, «Бриен» фактически уже находился в ремонте, «Арсис» и «Кульм» готовились к нему. Вдобавок, к тимберовке предназначался и не вошедший в список 74-пушечный «Кацбах». Таким образом, численность линейных кораблей вновь оказалась ниже значения, установленного штатом. Трудно сказать, как действовало бы в сложившейся обстановке отвечавшее за поддержание корабельного состава на должном уровне Управление флота генерал-интен-

10 Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за столет его существования (1802–1902 гг.) / Сост. С. Ф. Огородников. СПб., 1902. С. 82–83.

11 Там же. С. 83.

12 Лебедев А. И. Флот в царствование императора Николая I // История русской армии и флота. Т. 10. М., 1913. С. 119–120.

13 История отечественного судостроения. Т. 1. СПб., 1994. С. 356; Золотарёв В. А., Козлов И. А. Три столетия российского флота ... С. 250.

14 Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за столет его существования (1802–1902) / Сост. С. Ф. Огородников. СПб., 1902. С. 130.

15 Записки Ученого комитета Главного морского штаба Его Императорского Величества. Часть VIII. СПб., 1832. С. VII.

16 Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. III. СПб., 1830. С. 253. В 1831 г. предпринята реорганизация морского ведомства с преобразованием Морского штаба ЕИВ в Главный морской штаб ЕИВ.

17 Исторический обзор развития ... С. 101.

18 РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 10–11. Приводятся аутентичные названия, однако существовали и иные формы, в частности, «Красный», «Березина».

данта, если бы посетивший Кронштадт в конце 1838 г. император Николай I не приказал «в присутствии Флота Генерал-Инспектора, чтобы в случае надобности можно было вооружить все три дивизии Балтийского флота», приняв соответствующие меры, включая тимберовку находящихся в доке кораблей¹⁹. Генерал-интендант вице-адмирал М. Н. Васильев поторопился снять с себя ответственность, высказав свои соображения по поводу высочайшего повеления в служебной записке от 3 января 1839 г.

Рассмотрев записку генерал-интенданта, начальник теперь уже Главного морского штаба, адмирал светлейший князь А. С. Меншиков 13 января наложил на неё резолюцию, гласившую: «1) составить росписание исключённых из списка и ныне существующих судов, с показанием года постройки; 2) по соображению лет службы тимбирующихся²⁰ и исключённых кораблей вывести: а) среднее число лет службы наших кораблей в Балтике, б) примерные сроки, к которым каждый из кораблей должен тимбириться или исключаться из списков; 3) из этих данных вывести, сколько новых кораблей в каждый год должны поступать во флот, чтобы сохранять 27 единиц в составе; 4) составить примерный расчёт, когда будут готовы тимбируемые; 5) когда известны будут: а) средний срок службы кораблей, б) число кораблей, подлежащих тимбиривке или списанию, в) число потребных новых кораблей, г) число ежегодно выходящих из починки, тогда составить расчёт: а) сколько нужно ныне заложить кораблей здесь и в Архангельске, б) когда они будут спущены, в) сколько после того нужно будет заложить и к какому сроку их выстроят; 6) сколько нужно иметь для этого лесов»²¹.

Чтобы воплотить замысел А. С. Меншикова в жизнь и обеспечить планомерное строительство и ремонт линейных кораблей Балтийского флота, требовалась как упорядоченная и настойчивая работа центральных учреждений морского ведомства, так и соответствующая поставленной задаче материальная база. Казалось бы, всего несколько лет назад ведомство продемонстрировало свою способность поддерживать требуемый темп судостроения, однако закрепить полученные результаты оно оказалось не в состоянии.

Видимо, достижения 1827–1832 гг. следует рассматривать как результат совокупного действия ряда факторов, прежде всего войн с Персией 1826–1828 гг. и особенно с Турцией 1828–1829 гг., требовавших повышения боеспособности вооружённых сил в целом, и не в последнюю очередь военного флота, что способствовало усилению финансирования морского ведомства. Вскоре по окончании этих конфликтов, в 1831 г. бюджет последнего снизился до 30,9 млн. руб. и превысил этот уровень лишь в 1835 г., когда скачком уве-

личился до 37,5 млн. руб., после чего вновь упал до 35,9 млн. руб. и вернулся к прежнему значению (37,7 млн. руб.) только в 1839 г. Заметим, что сколько-нибудь основательного исследования бюджета морского ведомства в царствование императора Николая I, к сожалению, нет, поэтому нам приходится ориентироваться на цифры официального юбилейного очерка С. Ф. Огородникова, лаконичного и не во всех отношениях вполне точного, но позволяющего оценить расходы с известным приближением к истинным величинам.

Надо полагать, что при всём своём скептицизме А. С. Меншиков, распорядившись составить программу строительства и ремонта кораблей Балтийского флота, не сомневался в исполнимости намеченных им мер. И действительно, на стадии подготовительной канцелярской работы дело двигалось без каких-либо заминок. Резолюция начальника Главного морского штаба поступила в Кораблестроительный департамент, который 17 января 1839 г. препроводил её копию в Кораблестроительный и учётный комитет. Последний уже 19 января запросил у Департамента: «1) росписание кораблям Балтийского флота, исключённым из списка с 1826 по 1839 г. с показанием года постройки, 2) опись ныне существующих кораблей, с показанием года постройки». Необходимые документы были присланы Кораблестроительным департаментом 24 января²².

На разработку требуемых планов ушло менее двух недель. 10 февраля 1839 г. А. С. Меншиков констатировал, что «составлена программа на 1839, 1840, 1841, 1842 и 1843 годы, показывающая, какие корабли могут быть в составе дивизий каждый год, какие должны тимбириться, закладываться вновь. Государь программу в целом одобрил»²³. Согласно этим предположениям, в кампанию 1839 г. предстояло содержать 1-ю флотскую дивизию в составе 9 линейных кораблей, а 2 и 3-ю в составе 8. Тимберовке с 1839 на 1840 г. подлежали «Арис», «Кульм» и «Кацбах». В запасных числились «Лесное» и достраивавшаяся 120-пушечная «Россия». На стапелях предполагалось заложить: в Архангельске один 74-пушечный корабль, в Петербурге по одному 74 и 80-пушечному. Аналогичные расчёты были проделаны и на последующие годы, вплоть до лета 1843 г.

Вместе с тем, упомянутые планы не в полной мере обеспечивали решение поставленной задачи. Как гласит записка члена Кораблестроительного и учётного комитета И. А. Амосова от 18 декабря 1839 г., из 32 наличных линейных кораблей 2 подлежали списанию по ветхости и 8 нуждались в тимберовке. Правда, «благонадёжными к плаванью» он числил не 22, а 23 корабля, так что для исполнения высочайшей воли, по его мнению, оставалось построить или отремонтировать всего 4. На тимберовку И. А. Амосов отводил год, а общий срок службы корабля определял в 15 лет. При этом он от-

19 Там же. Л. 25.

20 В начале XIX в. употребление термина в форме «тимбировка» преобладало.

21 РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 2–3.

22 Там же. Л. 1, 5, 7.

23 Там же. Л. 25 об.

мечал, что потребность в лесоматериалах на судостроение и ремонт, прежде исчислявшаяся в объёме одной бригады (т. е. 3 кораблей), на 1840 г. планировалась в объёме 6 кораблей, из которых 2 должны были тимбероваться. Однако, как следовало из его собственных слов, «недостаток денежных средств не позволяет спустить на воду в будущем году 4 корабля, а потому и в 1840 году должно будет прибегнуть к той же мере, как и в настоящем году, т. е. по возможности поддержать починкою некоторые корабли»²⁴.

Таким образом, при сохранении подобного финансирования спустя несколько лет ситуация потребовала бы экстраординарных ассигнований на судостроение, иначе невозможно было поддерживать требуемую численность боеспособных линейных кораблей. Это хорошо понимал И. А. Амосов, указывавший, что до тимберовки крупные суда на Балтике служили 8–9 лет, а после нее всего 3–7 (в среднем 5), но никаких предупредительных мер он не предложил, ограничившись указанием на то, что в течение двух лет флот будет доведен до требуемого состава.

Во исполнение высочайшего повеления на протяжении 1839 г. в Петербурге и Архангельске было заложено по 1 кораблю, со сроками сдачи в 1840 и 1841 гг., что не соответствовало февральской программе. Необоснованность поспешно составленных и принятых без какого-либо обсуждения планов вскоре стала очевидной. На запрос Кораблестроительного департамента, 29 января 1841 г. потребовавшего от Кораблестроительного и учётного комитета вновь представить соображения «по предмету содержания в составе Балтийского флота 27 кораблей», последний обратился к «старшему в Кронштадте» корабельному инженеру П. И. Мордвинову и на основе его рапорта от 4 февраля подготовил ответ. В отношении Комитета от 21 марта утверждалось, что представленные 18 декабря 1839 г. соображения основаны на средних сроках службы кораблей и не требуют изменений, но «за сделанною рассрочкою построения и тимбировки кораблей» уже «не могут иметь места».

Демонстрируя уязвимость прежних аргументов, Комитет указывал, что из состоящих в списке 32 кораблей 2 подлежат списанию («Иезекииль», «Лесное») и 3 тимберуются («Арсис», «Кульм», «Кацбах»), однако не все 27 оставшихся могут быть приведены в боевую готовность, так как «Смоленск» требует ввода в док для осмотра, «Нарва» и «Эмгейтен» сильно текут, а «Память Азова», нуждается в значительных исправлениях²⁵. Более того, из остальных 23 кораб-

24 Там же. Л. 32 об.

25 Заметим, что на утверждение императору Николаю I в феврале 1839 г. была подана программа, предполагавшая тимберовку 3 кораблей, тогда как кораблестроители знали, что в ремонте такого рода нуждается не менее 8, о чем свидетельствует записка И. А. Амосова от 18 декабря 1839 г. Налицо стремление бюрократических структур угодить власти, замалчивая неудобную истину, однако долго скрывать положение вещей оказалось невозмож-

лей 8, хотя и «благонадёжны к плаванию на нынешнюю кампанию», но по её окончании потребуют тимберовки. Между тем, сознавался комитет, «для тимбирования 12 кораблей нет нужного числа доков и недостаёт людей в рабочих экипажах», впрочем, если бы таковые и были, то в последние годы не представлялось возможности содержать в боевом составе 27 кораблей. Отсюда следовал вывод: «Остаётся одно средство: в первые годы по возможности поддерживать починкою некоторые корабли»²⁶.

Иначе говоря, Кораблестроительный и учётный комитет был вынужден признать, что составленные им планы строительства и ремонта кораблей не соответствовали действительному положению вещей и не могут быть реализованы. Кораблестроительный департамент довёл этот документ до сведения флота генерал-интенданта, а М. Н. Васильев доложил его А. С. Меншикову со своими комментариями. Генерал-интендант полагал, что боеспособными следует считать лишь корабли, «полностью благонадёжные по корпусу», каковых в составе Балтийского флота не более 15. По его мнению, обоснованными являлись следующие сроки службы кораблей: 10 лет до тимберовки и 6 после неё, превысивших же эти показатели насчитывалось 12. М. Н. Васильев предлагал произвести обследование всех судов комиссией из флагманов, командиров и старших корабельных инженеров, завершить текущий ремонт и строительство заложенных кораблей и впредь каждые 2 года строить по три новых — 1 в Петербурге и 2 в Архангельске, так как там постройка обходится дешевле. Примечательно, что генерал-интендант обошёл вопрос о малой продолжительности службы судов архангельской постройки, хотя это грозило повышением в ближайшем будущем процента ветхих кораблей. В итоге начальник Главного морского штаба 3 апреля 1841 г. обвинил Кораблестроительный департамент в том, что он за два года не смог решить поставленной ему задачи, и вновь потребовал составить необходимый план. На этот раз А. С. Меншиков дал подчинённым образцы ведомостей, с указанием сроков службы кораблей до тимберовки и после неё²⁷.

И вновь завертелась бюрократическая машина. 19 апреля 1841 г. Кораблестроительный департамент направил поступившие от начальника Главного морского штаба бумаги в Кораблестроительный и учётный комитет, который приступил к составлению нового плана. Однако работа подвигалась не столь быстро, как хотелось Департаменту. Спустя полтора месяца, в ответ на очередной запрос о сроках окончания порученного дела, Комитет 4 июня 1841 г. заявил, что «на-

ным. Заслуживает внимания и то обстоятельство, что три корабля, тимберовка которых была рассчитана на 1839–1840 гг. числились тимберующими и в 1841 г., что демонстрирует неосновательность планирования.

26 РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 47–48.

27 Там же. Л. 49, 51–52, 56–57, 65–68.

шёл многие неверности показаний в судовой книге годов тимбирования и разборки линейных кораблей», в связи с чем от Кронштадтской конторы над портом были затребованы уточняющие сведения²⁸.

Заметим, что в те годы, как и впоследствии, наблюдалось довольно строгое разделение труда — крупные боевые единицы строились в Петербурге, причём не только в Новом и Главном адмиралтействах, но и на Охтенской верфи, успевшей до конца царствования Николая I спустить на воду 9 линейных кораблей и 28 фрегатов, а ремонтировались исключительно в Кронштадте, где находился единственный тогда на Балтике отечественный сухой док, носивший имя императора Петра Великого²⁹. Поэтому задача Кораблестроительного и учётного комитета, на первый взгляд, предельно упрощалась тем обстоятельством, что вся необходимая для расчётов, касавшихся ремонта судов, документация сосредотачивалась в одном месте. Но получить её оказалось не так-то просто. 10 июня Кронштадтская контора над портом уведомила Комитет, что в портовом архиве, «по случаю бывшего в 1818 г. пожара и последовавшего перемещения дел из одного здания в другое», наблюдается беспорядок. Впрочем, уже 19 июня П. И. Мордвинов представил требуемые сведения³⁰.

Согласно поступившим данным, большинство линейных кораблей Балтийского флота на тот момент проплавали без тимберовки более 8 лет, хотя на них и производились более или менее обширные починки. П. И. Мордвинов указывал численность рабочих и матросов, принимавших участие в ремонте, а также продолжительность работ. Надо сказать, что приводимые в рапорте корабельного инженера цифры нуждаются в некоторых пояснениях. Несмотря на преобладание среди ремонтников вольнонаёмных плотников, которых зачастую было в полтора раза больше, чем служащих морских рабочих экипажей, общая продолжительность работы тех и других находилась в обратной зависимости. К тому же, по свидетельству флота генерал-интенданта М. Н. Васильева, вольнонаёмные мастера без казённых, «указывавших им работы», «не могли приносить пользы». Иначе говоря, основная нагрузка падала на плечи опытных постоянных работников, руководивших малоквалифицированными, как правило, из числа крестьян-отходников. Обычным являлось и привлечение строевых матросов, составлявших до четверти трудившихся на корабле³¹.

²⁸ Там же. Л. 63, 84.

²⁹ Второй, Новый Петровский, впоследствии переименованный в Николаевский, строился с начала 1830-х и вошёл в строй к 1845 г., однако спустя несколько лет потребовал переделок, в конце 1850-х гг. был закрыт и возобновил работу в 1866 г.

³⁰ Мансуров Б. Охтенские адмиралтейские селения. Исторический очерк. СПб., 1856. С. 167–68; РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 86, 89–114.

³¹ Использование труда матросов срочной службы при разного рода починках

Например, 110-пушечный «Император Пётр I», постройки 1829 г., исправлялся в 1841 г. силами 79 казённых плотников, потративших на работу 210 дней, 121 вольнонаёмного плотника (190 дней) и 33 матросов (115 дней), а 84-пушечный «Владимир», постройки 1833 г., ремонтировали 35 казённых плотников, работавших 186 дней, 50 вольнонаёмных (182 день) и 18 матросов (106 дней).

Но в рапорте П. И. Мордвинова не указывалось, насколько обоснованным было решение о постановке того или иного корабля в ремонт. Между тем, методов объективного контроля состояния судовых конструкций не существовало. Ежегодно, по завершении кампании, все суда подвергались так называемому дефектованию — обследованию комиссией корабельных инженеров с целью определения степени износа конструктивных элементов, характера и сроков необходимого ремонта. Выводы комиссии зависели от опытности и рвения инженеров, однако последнее определялось не только личными качествами специалистов, но и влиянием начальства, которое отнюдь не всегда соглашалось на длительное отсутствие корабля в боевом составе.

Комиссия по дефектам составляла акты, в которых давала следующие заключения по состоянию кораблей: «с малым исправлением благонадёжны», «с большим исправлением благонадёжны», «в тимберовку», с определением, сколько примерно после нее судно может прослужить, или «в разборку». На основании таких актов Кораблестроительный департамент выносил определения: «к плаванию в дальних морях благонадёжен», «к плаванию в ближайших морях благонадёжен», «к плаванию в ближайших морях на летнюю кампанию благонадёжен», «тимберовать», «под блокшиф»³². Исходя из перечисленных документов к 1 января каждого года составлялся, а затем подавался императору список всех судов Балтийского флота, с обозначением их состояния³³. Учитывая недостаточную объективность заключений дефектовочных комиссий, а, следовательно, и определений Кораблестроительного департамента, следует признать, что верховная власть не имела ясного представления о численности и боеспособности флота.

Впрочем, если принять во внимание стадию развития отечественной бюрократии, включая военную, и дурные традиции, воспринятые ею у «приказных», иного и быть не могло. Прошёл без малого год с момента передачи в Кораблестроительный и учётный комитет рапорта П. И. Мордвинова от 19 июня 1841 г., но заметного

характерно для отечественного судоремонта и продолжалось многие десятилетия, фактически до конца XX в.

³² Блокшиф — устаревшая форма слова блокшив (от англ. block-ship), корпус старого корабля, приспособленный под жильё или склад и установленный у причала в порту или на рейде.

³³ РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 115–116, 118.

влияния на разработку ожидавшихся морским начальством планов это не оказало. Наконец, 23 мая 1842 г. Кораблестроительный департамент проявил интерес к положению дела. 1 июня член Комитета, генерал-майор А. А. Попов лаконично ответил, что оно «требует ещё работы», а 12 июня последовало разъяснение — сведения, доставленные Кронштадтской конторой над портом, не сходятся с представленными Кораблестроительным департаментом, к тому же многих ведомостей о дефектах нет³⁴.

Затем последовала двухмесячная пауза, после которой Кораблестроительный и учётный комитет отношением от 14 августа 1842 г. представил ведомости по форме, разработанной А. С. Меньшиковым, сопроводив их неутешительными выводами. По мнению Комитета, отечественные корабли могли быть «благонадёжны к плаванию в дальних морях» не более 5 лет по окончании постройки и в течение 3 лет после тимберовки, далее их следовало использовать только на Балтике. Однако Кораблестроительный департамент поступившими документами остался недоволен, так как они не отвечали на главный вопрос: сколько именно кораблей в будущем нужно постоянно закладывать и ставить в ремонт. Правда, официально претензии Комитету были предъявлены лишь месяц спустя, отношением от 19 сентября 1842 г.

Благодаря этим напоминаниям Департамент в итоге получил «Примерный расчёт ежегодной постройки судов» для Балтийского флота с 1845 по 1856 г., из которого следовало, что регулярное пополнение корабельного состава Комитетом не предусматривается. Так, в первый и второй год планировалось строить по 3 линейных кораблей, на третий приходилась пауза, на четвёртый вновь намечалась постройка 3, а на пятый даже 4 кораблей, потом вновь 3, на седьмой год 2 и т. д. Подобный график едва ли мог быть выдержан на практике. Тем не менее, формально судостроительный план был составлен. Выполнил Комитет и расчёты необходимых ассигнований³⁵.

Казалось бы, вопрос, волновавший всех, причастных к военному судостроению начальников, закрыт. В действительности же новый план оказался, по сути дела, такой же отпиской, как и предыдущий. Эфемерность расчётов Кораблестроительного и учётного комитета показал П. И. Мордвинов. Его рапорт от 3 ноября 1843 г. гласил: «Определить же положительно каждому кораблю термин службы до тимбировки и после оной нельзя, по причине той, что некоторые из военных кораблей по краткому и небурному летнему их плаванию не подвергались слабости в подводных частях и оказываются более способными. Что же касается до содержания Флота всегда в боевой готовности, то, по мнению моему, полагаю срок службы определить вновь построенным в С.-Петербурге кораблям до тим-

34 Там же. Л. 135, 136, 139.

35 Там же. Л. 147, 148, 150, 161.

бировки около 12 лет, и после оной до 10 лет. В оба сии срока служения кораблей, последние 4 года не должно считать благонадёжными в дальних морях ... Архангельские же корабли, как строяемые не по сеппингсовой методе³⁶ и из лесов более листовичных с сосною, то по истечении сказанного срока не заслуживают быть выгодными тимбировать, а поддерживая их по возможности, оставлять на служение несколько и далее, потом обращать к порту, под магазины³⁷ или в разбор». По словам П. И. Мордвинова, тимберовка не могла продолжаться менее двух лет, да и то лишь в том случае, «если порт будет удовлетворён нужными средствами»³⁸.

Очевидно, именно этот рапорт, отражавший позицию Управления корабельного инженера в Кронштадте, и послужил толчком для дальнейшего обсуждения вопроса. На заседаниях 26 ноября 1843 г. и 9 февраля 1844 г. Кораблестроительный и учётный комитет положил срок службы до тимберовки (продолжительностью 2 года) определить для кораблей как петербургской, так и архангельской постройки в 10 лет и после нее 6 лет; иметь в тимберовке и строить по три корабля каждые два года, прослужившие же 14–15 и более лет, но не получившие высочайшего разрешения на тимберовку, поддерживать исправлениями до 18-летнего «возраста». Иначе говоря, были подтверждены многие из ранее установленных норм. 23 мая 1844 г. Комитет передал в Кораблестроительный департамент очередной разработанный им план, согласно которому предполагалось впредь содержать 30 кораблей, для чего каждые два года строить и тимберовать по 3 корабля. Через 24 года в составе Балтийского флота должно было насчитываться 18 не тимберованных, 9 тимберованных и 3 запасных корабля. Такое соотношение намечалось сохранять и в дальнейшем³⁹.

Надо сказать, что и этот, весьма стройный план казался высшему начальству не оптимальным. Сам Николай I, надо полагать, по соображениям экономии, изъявлял желание, чтобы срок службы кораблей до тимберовки был доведен до 15 лет, в том числе и соответствующим поощрением их командиров. Более того, император считал необходимым установить 25-летний общий срок службы, включая двухлетнюю тимберовку. Высочайше утвержденными положениями Адмиралтейств-совета от 26 января и 19 апреля 1844 г. вводилась выплата прибавочного жалования как командирам, «за сбережение и продолжительную, определенную сроком, без зна-

36 Сарвайер (инспектор) британского флота Роберт Сеппингс разработал диагональный набор с металлическими креплениями, значительно повышавший прочность корпуса кораблей.

37 Магазин — разновидность склада, постоянно осуществляющего прием и выдачу тех или иных предметов.

38 РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 192–192 об.

39 Там же. Л. 197–197 об., 200–200 об., 210.

чительных исправлений службу вверенных им судов», так и корабельным инженерам, эти суда построившим⁴⁰.

Однако монаршая воля в данном случае не учитывала как законов физики и химии, затруднявших длительное сохранение деревянных корпусов в пресной воде Невского устья, особенно при значительном понижении температуры в зимнее время, так и интересов служащих морского ведомства. Легко представить себе последствия введения положений Адмиралтейств-совета: предусматривавшееся ими освидетельствование судов, выслуживших установленные сроки, особыми комиссиями, на которые возлагалось ходатайство перед Советом о награждении командиров и инженеров, во многих случаях проводилось необъективно, акты комиссий не отражали подлинного состояния кораблей.

Правда, основания для сомнений в добросовестности освидетельствований появились лишь в канун Крымской войны. Недостатки в этой области стали очевидными благодаря случаю с корветом «Наварин», который 21 августа 1853 г. вместе с фрегатом «Аврора» отправился в Тихий океан, но уже спустя несколько дней в Немецком море попал в шторм и был вынужден исправлять повреждения. Продолжив свой путь, корвет сумел дойти до берегов Англии, однако 12 ноября в его корпусе открылась сильная течь. Осмотр в доке Портсмута показал, что «Наварин» нуждается в серьезном ремонте. Починка заняла две недели, но устранить течь не удалось. Командиру корвета, капитан-лейтенанту П. И. Истомину, пришлось перейти в голландский порт Флиссинген, откуда он отправил рапорт о состоянии «Наварина». Получив его, в Кронштадте создали комиссию под председательством контр-адмирала П. П. Митькова, которая установила, что корвет, доставшийся русскому флоту как приз во время войны с Турцией в 1828 г., с тех пор ни разу не тимберовался и лишь дважды ремонтировался. Тем не менее, освидетельствовавшая «Наварин» в 1851 г. комиссия, в составе генерал-майоров М. Н. Гринвальда, И. А. Амосова, полковников С. А. Бурачека⁴¹ и И. И. Лемуаня, признала судно годным к дальнейшему плаванию.

Разгневанный император Николай I объявил членам комиссии строгий выговор «за явное упущение, сделанное ими при упомянутом свидетельстве». Досталось и П. И. Истомину, «за неосновательное удостоверение в благонадёжности корвета к плаванию в дальних морях». Между тем, командированный во Флиссинген флигель-адъютант, капитан 2 ранга Н. А. Аркас, являвшийся членом Морского учёного и Пароходного комитетов, осмотрел «Наварин» и, обнаружив повсюду гниль, составил акт о непригодности судна

ни к плаванию, ни к ремонту. Разразившаяся к тому времени война заставила продать корвет за весьма незначительную сумму⁴².

Считая высочайший выговор несправедливым, С. А. Бурачек опубликовал в № 4 «Морского сборника» за 1854 г. статью «О крепости, расслаблении и исправлении старых кораблей», в которой попытался оправдаться, ссылаясь на понятия о местной и общей прочности корпуса деревянного судна. «Не мало случаев того, что старые корабли, по видимому уже не благонадёжные, в крайней нужде, с подкреплением или без оного, посылались в море. И оказывались ещё весьма благонадёжными», — писал он, прибавляя: «Многолетний опыт показал, что в каком бы месте ни был раскрыт корабль не новый, всегда в наборе его найдутся футоксы⁴³ здоровые и футоксы с гнилью местною. Даже в тех кораблях, которые присуждаются к разломке и разбираются, всегда есть члены⁴⁴ совершенно здоровые, есть члены здоровые с местною гнилью — и таких наибольшая часть, и весьма немного членов повсеместно сгнивших»⁴⁵.

Из статьи С. А. Бурачека следовало, что корвет «Наварин», прямо им не упоминавшийся, мог быть не столь уж ветхим, как это представлено в акте Н. А. Аркаса, не являвшегося корабельным инженером по образованию. В. Г. Андриенко, затронувший данную тему, указывает, что причиной аварии стали некачественные починки 1845–1846 и 1852 гг., во время которых часть дубовой обшивки подводной части корпуса ремонтники заменили сырыми сосновыми и лиственничными досками, что снизило её прочность. Между тем, признание правомерности выдвинутых С. А. Бурачком положений отнюдь не умаляет вины комиссии с его участием, допустившей к дальнейшему плаванию судно, явно к такому испытанию непригодное, что подтвердил опыт непродолжительного похода «Наварина» осенью 1853 г., так как смена годом ранее 36 досок едва ли могла существенно сказаться на прочности корвета.

Более того, критикуя субъективность оценок состояния судовых корпусов на основании принятых выборочных методов освидетельствования, сам С. А. Бурачек не сумел предложить иной методики, ограничившись, по сути дела, единственной рекомендацией — не бояться появления гнили и нарушения местной прочности, используя корабли как можно дольше без тимберовки. Обращая внимание читателей на дороговизну последней, он утверждал: «Но, кроме того, что тимбированный корабль может быть дороже нового, формой подводной части он хуже нового, ибо в течение службы форма её значительно изменилась, а тимбировка все эти изме-

⁴⁰ Морской сборник. 1854. № 2. Часть официальная. С. 73.

⁴¹ В литературе Степан Анисимович Бурачек часто фигурирует как С. О. Бурачек.

⁴² Андриенко В. Г. Корвет «Наварин» // Судостроение. 2006. № 5. С. 77–81.

⁴³ Футоксы (от англ. futtock) части составного деревянного шпангоута.

⁴⁴ Члены — элементы набора корпуса.

⁴⁵ Бурачек С. А. О крепости, расслаблении и исправлении старых кораблей // Морской сборник. 1854. № 4. Часть II. С. 358, 365.

нения сохраняет, крепостью — слабее нового, ибо при тимбирровке нет такой возможности дать набору надлежащую плотность вязки и силу крепления. Прочностью — менее долговечен и скорее исключается из списков, ибо поспешная перестройка заново, тимбированием в доке, неизбежно из сырого леса, без всякой просушки, без прочной крыши, неизбежно вредит и прочности кораблей и здоровью экипажа»⁴⁶.

Стремясь оправдать позицию комиссии 1851 г., посчитавшей излишним тимберовать корвет, прослуживший без капитального ремонта более 23 лет, С. А. Бурачек, с одной стороны, невольно подтвердил субъективность заключений дефектовочных комиссий, с другой же совершенно справедливо указал на малую эффективность и финансовую нецелесообразность тимбировки. Следует заметить, что в данном случае уязвленное самолюбие опытного корабельного инженера подтолкнуло С. А. Бурачека к публичной, хотя и завуалированной критике деятельности высшего морского начальства, стремившегося в угоду верховной власти имитировать такую морскую политику, которая не соответствовала экономическим возможностям государства.

Именно к такому выводу приводят читателя опубликованные С. А. Бурачком данные о стоимости постройки и тимбировки различных судов. Так, строительство 110-пушечного линейного корабля обходилось казне в 445 199 руб., а тимбировка в 365 637 руб., для 84-пушечного корабля соответственно 392 720 и 283 467 руб., для 44-пушечного фрегата 180 514 и 135 790 руб. и т. д.⁴⁷ Получалось, что ценой затрат, достигавших 80 % строительной стоимости корабля, срок его службы продляли, в лучшем случае, на 60 %, при одновременном ухудшении некоторых характеристик, в частности, скорости хода.

Если же обратиться к ведомости, составленной Кораблестроительным и учётным комитетом в 1842 г., то положение рисуется в ещё более мрачных тонах. Характерны судьбы кораблей, действовавших в 1827–1831 гг. на Средиземном море, в эскадре вице-адмирала Л. П. Гейдена и отряде контр-адмирала П. И. Рикорда. Они показывают действительные возможности отечественного деревянного судостроения второй четверти XIX века. Так, линейный корабль «Иезекииль» оказался в доке через 4 года после спуска, в 1830 г., вновь вошёл в строй через 2 года и покинул его окончательно в 1840 г. «Князя Владимира» исключили из списков через

⁴⁶ Там же. С. 367. В последнем предложении указывается на то, что тимбирующийся в доке, с привлечением части команды, корабль может быть защищен от дождя и снега лишь временными навесами, тогда как крытый эллинг надёжнее изолирует место постройки от атмосферных осадков. Снижается и обитаемость корабля, тимбированного сырым лесом.

⁴⁷ Бурачек С. А. Указ. соч. С. 394.

7 лет после спуска, «Святой Андрей Первозванный» продержался 8 лет, «Емануил» и «Царь Константин» покинули строй на шестой год службы, «Азов» — на пятый⁴⁸. Разумеется, все они побывали в боях и штормах, однако боевые корабли обязаны выдерживать такие испытания, как делали это английские или французские, изрядная часть которых сохраняла достаточно высокие показатели на протяжении 30–40 и более лет. Во всяком случае, цифры упомянутой ведомости заметно ниже любой из норм, выработанных Кораблестроительным и учётным комитетом, что лишний раз подтверждает условность и недостаточную обоснованность его расчётов.

Наконец, к середине 1840-х гг. расхождение между устраивавшей верховную власть и высшее морское начальство теорией и неприглядной практикой стало настолько заметным, что в конце 1844 г. Кораблестроительный и учётный комитет вынужден был констатировать: из 30 имеющихся кораблей на кампанию 1845 г. остаются боеспособными не более 15, причём три из них всего на один этот год, остальные же требуют немедленной тимбировки или больших починок, для которых в Кронштадтском порте нет ни места, ни средств.

Комитет указывал, что такое «состояние флота произошло весьма естественно: если с 1827 года строили несколько лет в два года по 8-ми кораблей, то через 10 лет (к 1837 году) следовало бы и тимбировать и вновь строить также в два года по 8-ми кораблей, первые из них не могли тимбироваться потому, что для сего предмета в Кронштадтском порте только три дока, а последние требовали необыкновенно великих, усиленных средств, употреблённых только после истребления значительной части флота бывшим в 1824 году наводнением»⁴⁹.

Всё это означало, что высочайшая воля о поддержании боевого состава линейных сил Балтийского флота на уровне 27 единиц неисполнима, по крайней мере, в обозримом будущем. Тем не менее, чтобы не навлечь на себя императорский гнев, Комитет пустился в рассуждения о том, что рубка и доставка леса в Петербург продолжается год, просушка его под крышами — три года, постройка корабля 2–3 года и морская служба 18 лет, всего 25 лет, как и желал государь император. Другими словами, поставленные Николаем I задачи отчасти уже решены, осталось только наладить систематическое судостроение, и через 20 лет флот будет располагать 30 линейными кораблями, а начиная с 24-го года в его состав будут постоянно входить 18 нетимбированных, 9 тимбированных, т. е. всего 27 боеспособных кораблей, и 3 запасных.

Для достижения искомого результата предлагалось увеличить ассигнуемую Департаменту Корабельных лесов на исполнение адмиралтейских нарядов сумму со 199 000 руб. серебром до 350 000 руб.

⁴⁸ РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 152.

⁴⁹ Там же. Л. 278 об. –279. Имеются в виду три части единого Петровского дока.

серебром в 1845–1850 гг., а с 1850 г. и далее выделять по 246 000 руб. серебром. Кроме того, Комитет указывал, что ввиду недостатка казённых работников ежегодно нанимается для Кронштадтского порта сроком на 9 месяцев 1000–1200 плотников, 75–90 столяров, 130–170 кузнецов, а для Петербургского, на 8 месяцев, 400–800 плотников, но большинство из них не имеет должной квалификации и приносит мало пользы, поэтому следует усилить штаты 1–5 рабочих экипажей, прибавив до 200 плотников в каждый⁵⁰.

Судить о том, насколько реалистичными были подобные предположения, можно, обратившись к бюджету морского ведомства в 1845–1850 гг. Как гласит очерк С. Ф. Огородникова, в 1840 г. на свои нужды моряки получили 11 573 519 руб. серебром, в 1844 г., когда чины Кораблестроительного и учётного комитета составляли свою записку, 10 727 331 руб., в 1845 г. — 14 456 033 руб., но уже на следующий год — 10 709 573 руб., в 1847 г. — 11 321 982 руб., в 1848 г. — 11 390 592 руб. и только в 1849 г. ассигнования увеличились до 15 407 169 руб., хотя в 1850 г. вновь понизились и составили 12 386 942 руб. Правда, следует учитывать сложность финансовой отчётности, из-за которой не все расходы должным образом учитывались С. Ф. Огородниковым. Степень репрезентативности цифр его очерка может показать лишь тщательное исследование. Во всяком случае, известно, что сверх упомянутых выше ежегодных 199 000 руб., Департаменту Корабельных лесов в 1838 г. было дополнительно перечислено 1 105 234 руб. ассигнациями, в 1839 — 1 883 774 руб. ассигнациями, в 1844 — 450 000 руб. серебром. Что касается 1848–1850 гг., то они отличались повышенными расходами на плавание кораблей, осуществлявших крейсерство у берегов Дании.

В результате если с 1839 г., положившего начало обсуждению вопроса о поддержании численности линейных кораблей на уровне 27 единиц, по 1844 г. на верфях Петербурга и Архангельска было спущено на воду 6 кораблей и приступили к тимберовке в Кронштадте 4, то с 1845 по 1852 г. в строй вошли 7, подверглись тимберовке 8, из них окончили её 7 кораблей⁵¹. Легко заметить, что прогресс наблюдался только в ремонте судов, однако и он не дотягивал до той планки, которую установил 23 мая 1844 г. сам Кораблестроительный и учётный комитет — иметь в тимберовке и строить по 3 корабля каждые 2 года. С задержкой и не в полной мере увеличилась численность квалифицированных мастеровых. Если штаты, высочайше утверждённые 15 декабря 1826 г., предусматривали для каждого из трёх петербургских рабочих экипажей 912 офицеров и нижних

50 Там же. Л. 302–303. Штаты рабочих экипажей Санкт-Петербургского и Кронштадтского портов предусматривали содержание около 1000 человек, в том числе более 800 мастеровых нижних чинов, из которых около 400 плотников.

51 Деятельность адмиралтейств в царствование императора Николая I // Морской сборник. 1859. № 11. Официальные статьи и известия. С. 1–26.

чинов, включая 888 мастеровых, а для двух кронштадтских по 1032 человека, то штаты 4 марта 1846 г. для всех пяти экипажей по 1104 человека, в том числе 1052 мастеровых⁵².

Опубликованная в ноябрьском номере «Морского сборника» за 1859 г. статья «Деятельность адмиралтейств в царствование императора Николая I» позволяет оценить перспективы регулирования корабельного состава Балтийского флота при сохранении прежних темпов финансирования и организации кораблестроительных и ремонтных работ. Так, начиная с 1825 до 1837 г. ежегодно спускалось на воду от 1 до 5, всего 21, а в среднем 1,9 корабля в год, затем кораблестроение прервалось, а с 1839 до нового перерыва в 1845 г. спускалось по 1 кораблю в год, всего 6, наконец, с 1846 по 1852 г. было спущено 8 кораблей, в среднем 1,1 корабля в год. Тимберовкам с 1832 по 1852 г. подверглось 20 кораблей, построенных начиная с 1825 г., из них 3 дважды. До 1839 г. успели приступить к тимберовке 8 кораблей, с 1839 по 1852 г. — 12 кораблей. Наконец, как указано выше, на протяжении второй половины последнего периода наблюдается незначительное ускорение процесса строительства и ремонта.

Между тем, судя по приводимым в статье данным, в отличие от предшественников, построенных в царствование императора Александра I, которые плавали до тимберовки около 8 лет, николаевские корабли — от 7 до 20 («Император Пётр I») лет, а в среднем 13,66 года, что, отчасти, можно поставить в заслугу департаментам Кораблестроительному и Корабельных лесов⁵³. Однако продолжительность тимберовок, достигавшая 5 лет, а в среднем для 11 кораблей, приступивших к ремонту в 1832–1841 гг., составлявшая 3 года, наводит на мысль, что данные работы тогда не финансировались должным образом.

Положения Адмиралтейств-совета от 26 января и 19 апреля 1844 г. явно меняют ситуацию. Если рассмотреть отдельно данные по кораблям, тимберовавшимся до введения этих положений, то можно заметить, что к началу капитального ремонта они успевали прослужить от 7 до 13 лет, а в среднем 9,8 года («Великий Князь Михаил» до первой тимберовки — 7 лет, «Гангут» — 8, «Арсис» и «Кацбах» по 9, «Император Александр I» и «Императрица Александра» по 10, «Кульм» и «Смоленск» по 11 и «Эмгейтен» — 13 лет). Большинство из упомянутых затем служило долгие годы, в частности, «Гангут», по окончании Крымской войны перестроен-

52 Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. I. СПб., 1830. С. 1313; Т. XXI. Отделение третье. Штаты. СПб., 1846. С. 58.

53 Заметим, что статистика по царствованию императора Александра I небезупречна, влияние на неё оказывает большое число кораблей, проданных англичанам и испанцам, а также очевидная неполнота документации, использовавшейся автором, в частности, складывается впечатление, что тимберовки проходили тогда несравненно реже. См.: Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872. С. 48–58.

ный в винтовые, был исключён из списков только в 1871 г. «Императрица Александра», «Великий Князь Михаил» и «Смоленск» дотянули до 1860 г., а «Эмгейтен» до 1857 г.

Начиная с 1844 г. продолжительность службы до тимберовки существенно возрастает и составляет от 14 до 20 лет, а в среднем 15,1 года («Березина» — 14, «Великий Князь Михаил» до второй тимберовки и «Фершампенуаз» по 15, «Лефорт» — 16, «Владимир», «Нетронь меня», «Бриен» и «Полтава» по 17, «Святой Георгий Победоносец» — 18 и «Император Пётр I» — 20 лет), длительность же пребывания в кронштадтских доках снижается с 1–5 до 1–3 лет. Что касается последующей службы, то у многих кораблей она оборвалась в 1860 г., во время преобразования флота в паровой, «Лефорт» же погиб в 1857 г. Это препятствует корректному сопоставлению. Но, во всяком случае, объяснять увеличение сроков эксплуатации до ремонта качественным скачком в кораблестроении нет оснований, что отчасти подтверждается сопоставимостью общей продолжительности пребывания в строю тех боевых единиц, которые сооружались в начале царствования Николая I, без сомнения, спешно и из сырой древесины, и более поздних, сошедших на воду после 1832 г.

Не исключено, что с начала 1840-х гг. морское начальство, стараясь по карьерным соображениям угодить верховной власти, стало поддерживать требуемую численность линейных сил флота за счёт формального ремонта кораблей, не заботясь о перспективах поддержания их в боеспособном состоянии. Позднее же вполне могло сказаться стремление командиров и корабельных инженеров отложить серьёзные исправления ради материального вознаграждения «за продолжительную службу судов». При сохранении указанных факторов, в ближайшей перспективе флот ожидало дальнейшее обветшание корабельного состава.

Пользуясь данными статьи «Деятельность адмиралтейств в царствование императора Николая I», справочниками Ф. Ф. Веселого и С. П. Моисеева⁵⁴, нетрудно подсчитать, что на протяжении 1845–1852 гг., по которым есть сравнительно полные данные, Балтийский флот располагал 31–33 линейными кораблями, из которых 1–3 постоянно находились в тимберовке. Опираясь на критерии Кораблестроительного и учётного комитета, можно отметить, что в 1845 г. из 31 корабля лишь 9 (29 %) имели «возраст» менее 10 лет, а из остальных 22 насчитывалось 10 (45 %) тимберованных или находившихся в капитальном ремонте. В 1852 г. из 33 кораблей моложе 10 лет были 7 (21 %), из 26 остальных 19 (73 %) прошли тимберовку, причём два корабля («Императрица Александра» и «Вели-

кий Князь Михаил») дважды. Однако, по мнению того же Комитета, срок службы после тимберовки следовало ограничить 6 годами, между тем из 10 кораблей, тимберованных до 1845 г., лишь 2 (20 %) уже достигли этого рубежа или превысили его, а из 19 тимберованных к 1852 г. — 8 (42 %).

Таким образом, формально по состоянию на 1845 г. нельзя было признать достаточно боеспособными 14 из 31 (45,16 %), а к 1852 г. 15 из 33 (45,45 %) кораблей. Если же помнить о снижении некоторых характеристик после капитального ремонта и рассматривать только те корабли, которые находились на воде менее 10 лет, то разница оказывается заметно большей. И в том, и в другом случае приходится признать, что с поставленной перед ним задачей Управление генерал-интенданта не справилось. Выработанные Кораблестроительным и учётным комитетом нормы — спускать на воду и тимберовать каждые два года по 3 корабля, а также иметь в корабельном составе 18 нетимберованных (т. е. моложе 10 лет), 9 тимберованных и 3 запасных — остались недостижимыми.

Разумеется, такой вывод можно оспаривать — многое зависит от методики подсчёта, однако вне зависимости от тех или иных манипуляций с цифрами невозможно пройти мимо того факта, что невыполнения указанных норм в рамках двухлетних периодов, начиная с 1845 г., удалось достигнуть лишь в отношении количества тимберовавшихся кораблей и главным образом за счёт более длительных (до 3–5 лет) сроков производства работ на кораблях, ставившихся на ремонт до 1847 г., что позволяло одновременно держать в доке 2–5 единиц. Темпы же судостроения явно отставали, причём не только на Балтике. Аналогичное явление в 1840-х гг. имело место и на Чёрном море. Исследователи фиксируют удлинение сроков службы черноморских линейных кораблей и фрегатов, увеличение продолжительности их постройки, с пребыванием на стапеле более 5,5 лет⁵⁵.

На наш взгляд, сложившееся положение вполне закономерно. Преимущественно аграрная страна, с далеко не передовым сельским хозяйством, доходы которой ощутимо зависели от капризов погоды, ещё не оправилась от разорения в годы Отечественной войны, но была вынуждена расходовать средства на вооружённые конфликты с Персией в 1826–1828 гг. и Турцией в 1828–1829 гг., ликвидацию Польского восстания 1830–1831 гг., многолетнюю борьбу с антиросийскими выступлениями кавказских горцев. Конечно, самодержавная власть широко пользовалась мобилизацией подданных на решение тех или иных задач, однако её возможности ограничивались наличием квалифицированных специалистов, необходимого оборудования, доступного сырья, наконец, требованиями технологии. Коль скоро высочайшие повеления выходили за рамки

54 Моисеев С. П. Список кораблей русского парового и броненосного флота (с 1861 по 1917 г.). М., 1948. С. 38. Приведены сведения о парусных и парусно-паровых судах, находившихся в списках после 1861 г.

55 История отечественного судостроения. Т. 1. СПб., 1994. С. 394–395.

объективных возможностей государства, подданные начинали заниматься имитацией ожидавшегося императором результата. Применительно к регулированию численности Балтийского флота это подразумевало искажение истинного состояния кораблей, сохранение в боевом составе таких, которые уже не могли плавать в штормовых условиях, поддерживать высокую скорость, вести энергичную стрельбу из орудий, т. е. выдержать нагрузки одной, а тем более нескольких военных кампаний.

Заметим, аналогичные следствия неизбежно имели место там, где различные требования вступали в противоречие. Так, стремление министра финансов Е. Ф. Канкриня всемерно ограничивать ведомственные расходы нередко приводило к снижению качества работ, долгострою, неоднократным переделкам. В рамках годового бюджета декларировалось достижение цели минимальными средствами, но зачастую уже на следующий год в сметы вносились расходы на продолжение строительства или ликвидацию обнаружившихся недостатков. В итоге и средства, и время тратились нерационально, существенно превосходя первоначально планировавшиеся. Например, устройство спускового фундамента одного из новых ступеней Охтинской верфи продолжалось на 5 лет дольше планировавшегося и вместо 1838 г. было завершено в 1843 г.⁵⁶

Очевидно, при отсутствии должной обратной связи, подобная ситуация, нередко вполне устраивавшая исполнителей, могла сохраняться длительное время. Однако кончина в январе 1848 г. датского короля Христиана VIII и последовавшие затем волнения в герцогстве Шлезвиг, отделённом новым королём Фридрихом VII от Гольштейна и лишившимся былой автономии, вызвали политический кризис. Мартовское восстание в Шлезвиге и выдвижение туда, по поручению Союзного совета, прусских войск, произошедшие на фоне февральской революции во Франции и последовавших за нею беспорядков в Германии, не оставили равнодушным российского императора. 26 апреля 1848 г. Николай I, не желавший усиления Пруссии, потребовал от неё немедленно приостановить военные действия, а 29 апреля повелел выслать в крейсерство к берегам Дании три дивизии линейных кораблей — практически все ударные силы Балтийского флота. К союзу с Данией присоединилась и Швеция, обещавшая поддержать соседку действиями флота и высадкой десанта⁵⁷.

56 РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 642. Л. 439–440, 661.

57 Участие российского флота в урегулировании Шлезвиг-Гольштейнского кризиса описано лейтенантом Н. Д. Каллистовым в исторической справке, на основе которой был подготовлен очерк для обобщающего труда по истории российского флота. См.: РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 5749. Л. 11–13; История российского флота. Иллюстрированное издание. Современная версия. М., 2007. С. 361–363.

Исполняя высочайшее повеление, 3-я дивизия контр-адмирала И. П. Епанчина, в составе 6 линейных кораблей, фрегата, парохода и брига, 13 мая вышла в море. В тот же день Фридрих VII объявил о блокаде портов Пруссии, Мекленбурга, Ганновера, Ольденбурга, а также немецких «вольных городов». Согласно инструкции, получившей одобрение императора Николая I, И. П. Епанчину предписывалось наблюдать за блокадой прусских портов, не вмешиваясь в происходящее, но поддерживая дружественные отношения с датскими и шведскими судами, а также ожидать особых приказаний насчёт помощи датчанам. 3-я дивизия должна была показать флаг у Данцига и берегов Померании, после чего идти к острову Мен для крейсерства вдоль побережья Дании и Пруссии. Данциг русские корабли миновали 18 мая, а спустя неделю, 25 мая, подошли к острову Мен, откуда вскоре отправились в крейсерство до островов Рюген и Борнхольм.

Поддержка Дании Россией и Швецией и значительное снижение торговых оборотов в результате морской блокады вынудили Пруссию подписать 7 июля в шведском городе Мальмё соглашение о перемирии на 7 месяцев. Тем не менее, 23 июля 1848 г., на смелую 3-ю дивизию отправилась 1-я, под командованием вице-адмирала А. П. Лазарева, в составе 9 линейных кораблей, 2 фрегатов и брига. К месту назначения она прибыла 7 августа, корабли же И. П. Епанчина, дождавшись попутного ветра, 22 августа ушли на позицию у о. Готланд. Спустя два дня, 24-го, 1-я дивизия получила датированное 18 августа предписание возвратиться к местам постоянной дислокации, и 1 сентября А. П. Лазарев покинул датские берега, а 6-го привёл свои корабли в Ревель и Свеаборг, где приступил к их разоружению. Тем временем И. П. Епанчин, выполняя аналогичный приказ, возвратился в Кронштадт и также стал готовиться к зимовке.

Казалось, совместное давление держав способствовало умиротворению сторон, однако в феврале 1849 г. военные действия возобновились. На этот раз с протестом выступили Франция и Россия. В июне 1-я дивизия вновь была отправлена в датские воды. Из-за встречных ветров она прибыла к о. Альсен, на Зондербургский рейд, лишь 27-го числа, однако её появление создавало угрозу для прусских войск, наступавших на альзенские оборонительные позиции датчан. В итоге последовало заключение нового перемирия, а 2 июля и договора между Данией и Германским Союзом, ратификация предварительных условий которого состоялась 7 июля.

Повелением от 11 июля император Николай I отозвал дивизию А. П. Лазарева. Но не успела она возвратиться в свои порты, как шлезвиг-гольштейнское ополчение во главе с прусским генералом Виллизеном предприняло нападение на датскую армию. Поэтом в Петербурге приняли решение отправить в немецкие воды 2-ю

дивизию контр-адмирала З. З. Балка, которая 28 июля в полном составе вышла к о. Готланд, где крейсировала до конца августа.

На следующий год положение оставалась столь же сложным. Весной шлезвиг-гольштейнские формирования, пополнявшиеся прусскими добровольцами, вновь стали проявлять активность. Чтобы не потерять контроля над ситуацией, 2-й дивизии было приказано отправиться в датские воды для крейсерства между островами Мен и Рюген. Высочайше одобренная инструкция от 21 июня 1850 г. предписывала З. З. Балку не допускать высадки прусских и других германских войск на берегах Дании, препятствуя ей силой, способствовать перевозке датских войск и прикрывать их высадку, а также оказывать датчанам помощь в военных действиях на берегу. Примечательно, что самим датчанам сообщили лишь второй пункт инструкции.

Корабли З. З. Балка 15 июня подошли к о. Мен, но 1 июля, по приказанию посланника в Копенгагене, перешли в Малый Бельт и стали на Зондербургском рейде. Вскоре 2-я бригада отправилась на блокаду Киля, а 1-я к о. Лиэ. У о. Альзен осталась одна 3-я бригада. Состоявшие при дивизии пароходы приняли участие в перевозке шведских войск из Фленсбурга. 24 июля в Петербурге получили известие о заключении мира между Данией и Пруссией, однако по ряду соображений крейсерство продолжалось. Из-за недостатка припасов на судах 2-й дивизии, ей на смену послали 3-ю. Получив приказание 28 июня, И. П. Епанчин на следующий же день вывел своё соединение из Кронштадта, и 11 июля оно вошло на Зондербургский рейд.

В конце июля датчане завладели инициативой и перешли в наступление. Учитывая это, 30 августа из Петербурга последовало предписание 15 сентября отправить основную часть судов в Кронштадт, оставив до 10 октября 4 парохода под командованием капитана 1 ранга Б. А. фон Глазенапа для транспортной службы. С небольшим опозданием, 16 сентября 1850 г., 3-я дивизия под предлогом учений ушла в Россию. Начиная с 5 октября, за нею частями последовал и отряд Б. А. фон Глазенапа. На этом участие Балтийского флота в разрешении датско-германских противоречий завершилось.

Даже краткое описание довольно активной службы российских кораблей на протяжении 1848–1850 гг. приводит к выводу, что степень их износа должна была повышаться быстрее, чем в условиях обычного летнего плавания предыдущих лет. Между тем, темпы ремонта старых и постройки новых судов отставали от признанных необходимыми. Линейный флот постепенно ветшал. Заметим, что в таком положении находился не только он. Как отмечал в 1841 г. флота генерал-интендант, контр-адмирал М. Н. Васильев, по высочайше утверждённому 14 ноября 1803 г. штату Балтийский гребной флот должен был состоять из 10 основных и 5 «прибавоч-

ных» галеасов, 10 основных и 5 «прибавочных» плавучих батарей, 20 основных и 30 «прибавочных» канонерских лодок, 80 основных и 20 «прибавочных» иолов, а также 2 основных и 2 «прибавочных» бомбардирских судов.

В действительности к 1841 г. «благонадёжными к плаванию» признавались: 1 плавучая батарея, 2 «голландских канонерских бота», 51 канонерская лодка (9 трёхпушечных и 42 двухпушечных), 10 иолов, 1 бомбардирская лодка, 1 гребная шхуна и 1 дозорная лодка. М. Н. Васильев указывал, что постепенно уменьшаясь год от года, Балтийский гребной флот не достигает штатного комплекта, а тот его остаток, который хранится на складах Петербургского гребного порта, быстро ветшает из-за прохудившихся крыш⁵⁸. Беспокойство генерал-интенданта объяснялось значением гребных судов для обороны финских шхер, где не могли действовать крупные парусные корабли. Отсутствие достаточного числа вооружённых пароходов, способных защищать шхеры, не позволяло пренебрегать гребными судами, однако к началу Крымской войны последних в составе Балтийского флота насчитывалось всего 77 единиц.

Что касается линейных сил, то цитировавшийся в начале статьи официальный отчёт за 1853–1854 гг. говорит о 26 кораблях, из которых 2 тимберовались, и 12 фрегатах (включая 1 в тимберовке), по состоянию на февраль 1853 г. Любопытно, что с этими цифрами не сходятся сведения, приводимые разными авторами. Так, Н. Д. Каллистов, не указывая источников, пишет о 25 кораблях и 7 фрегатах, которыми Балтийский флот располагал к началу Крымской войны, А. П. Шершов — о 26 боеготовых, 8 строящихся и ремонтирующихся кораблях (включая 1 перестраиваемый в винтовой), 14 боеготовых, 6 строящихся и ремонтирующихся фрегатах (включая 3 винтовых)⁵⁹. Заметим, что данные А. П. Шершова о численности линейных кораблей к началу военных действий, т. е. весне 1854 г., представляются завышенными, тогда как у Н. Д. Каллистова они явно занижены.

Оставляя в стороне вопрос о причинах такого расхождения, отметим, что неприятель противопоставил Балтийскому флоту превосходящие силы. Правда, в отечественной литературе, как и по отношению к собственным кораблям, нет единства в оценке численности и состава соединений противника. Многие авторы, опираясь на третий том «Морского атласа», пишут о том, что английская эскадра адмирала Ч. Нэпира включала 10 винтовых и 7 парусных линейных кораблей, 15 винтовых фрегатов и корветов, 17 пароходофрегатов и вооружённых пароходов, французская вице-адмирала Парсеваль-Дешена — 1 винтовой и 8 парусных линейных кораблей,

⁵⁸ РГА ВМФ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1140. Л. 71–72.

⁵⁹ История российского флота ... С. 381; Шершов А. П. Указ. соч. С. 225.

7 пароходофрегатом и 8 других судов⁶⁰. По данным же Н. Д. Каллистова, у англичан было 13 винтовых и 6 парусных кораблей. Источников он, к сожалению, не указывает, но судя по всему, лейтенант использовал справочные материалы, опубликованные в первые недели войны, согласно которым для действий на Балтике англичане располагали 9 винтовыми линейными кораблями и 5 винтовыми фрегатами в составе 1-й дивизии, а также 4 винтовыми и 7 парусными кораблями и 3 винтовыми фрегатами в составе 2-й⁶¹. Если же обратиться к фундаментальному труду по истории британского флота, то можно найти указания на то, что английское соединение на Балтике к апрелю 1854 г. насчитывало 8 винтовых линейных кораблей, а к июню 13 винтовых и 6 парусных, французское — 1 винтовой и 14 парусных кораблей⁶². Легко заметить, что цифры Н. Д. Каллистова лучше согласуются с английскими. Однако, на наш взгляд, существующие ныне разногласия требуют дополнительного исследования данного вопроса и уточнения данных.

Описывая обстановку накануне Крымской войны, Н. Д. Каллистов замечает, что ещё в 1808 г. адмирал П. В. Чичагов разработал план обороны Балтийских проливов против Англии в союзе с Данией и Францией, согласно которому Россия обязывалась со вскрытием льдов выслать в проливы около 50 судов для усиления датского флота. По его наблюдениям, распоряжения по флоту и Морскому министерству в конце 1852 г., показывают, что именно на этой идее был построен первоначальный план военных действий⁶³. Но летом 1853 г., предпринимая попытки уладить конфликт мирным путем, Николай I разрешил вооружить к плаванию лишь две очередные дивизии Балтийского флота (2-ю и 3-ю).

По мнению Н. Д. Каллистова, участь кампании на Балтийском море была решена, когда главный помощник императора в разработке военных планов, И. Ф. Паскевич, при поддержке военного министра князя В. А. Долгорукова, отдал предпочтение строго оборонительным действиям. В результате 1 октября 1853 г. император отказался от активных действий на Балтийском море и назначил 3-ю дивизию на зимовку в Свеаборг, вместо сравнительно рано освобождавшегося ото льда Ревеля, что обрекало флот на бездействие.

60 См. напр.: Дважды краснзнаменный Балтийский флот. Изд. 3-е, испр. и доп. М., 1990. С. 69; Три века российского флота. В 3 т. Т. 1. СПб., 1996. С. 197–198; Золотарёв В. А., Козлов И. А. Три столетия российского флота ... С. 401; Ковалёв В. А. Союзный флот на Балтике (1854–1855) // Крымская (Восточная) война 1853–1856 гг. СПб., 2004. С. 85–86.

61 Сведения об Англо-Балтийском и Черноморском флотах и экспедиционных войсках // Морской сборник. 1854. № 4. Смесь. С. 488–491.

62 Clowes W. L. The Royal Navy. A history from the earliest time to the present. Vol. VI. L., 1901. p. 415, 419.

63 История российского флота ... С. 375.

Едва ли, однако, император Николай I принимал упомянутое решение без учёта подлинного состояния флота. Выше нами было показано, что к 1852 г. численность формально вполне боеспособных кораблей снизилась и не превышала 18 единиц. К 1854 г. положение не могло сколько-нибудь заметно измениться, более того, участие в крейсерстве у берегов Дании в 1848–1850 гг., несомненно, отрицательно сказалось на состоянии корпуса и такелажа линейных кораблей всех трёх дивизий. Нельзя забывать и о винтовых судах англичан и французов. В Петербурге отчётливо представляли себе размеры и возможности их паровых флотов. На страницах «Морского сборника» регулярно появлялись публикации по этому вопросу⁶⁴. Надо полагать, российский монарх отдавал себе отчёт в том, что его морские силы не в состоянии достичь успеха в борьбе с могущественным противником.

Кстати, нельзя не сказать нескольких слов по поводу нередко звучащей прямой или косвенной критики в адрес руководства морским ведомством и лично Николая I, якобы не оценивших должным образом значения винтовых кораблей. Разумеется, доля истины в таких упреках есть. Однако не следует упускать из вида того обстоятельства, что отставание России в постройке такого рода судов от ведущих морских держав обуславливалось ограниченностью её экономических возможностей, особенно технической отсталостью отечественных предприятий. Изготовление паровых машин большой мощности представляло тогда весьма сложную задачу, с которой и на Западе могли справиться немногие заводы. Закупка таких механизмов обходилась дорого, их монтаж и последующая эксплуатация требовали квалифицированных кадров. Крайний недостаток в стране знающих специалистов заставлял приглашать и высоко оплачивать иностранцев — контингент откровенно ненадёжный в случае вооружённых конфликтов с европейскими государствами.

Наконец, степень отставания российского флота от зарубежных в деле освоения паровых силовых установок часто преувеличивается. В отечественной литературе указывается, что к постройке первого парохода Балтийского флота, «Скорого», Адмиралтейские Ижорские заводы приступили уже в 1816 г. Что касается создания крупных винтовых военных судов, то пионером в этом деле стала Франция, где в 1842 г. инспектор кораблестроения Буше (Boucher) предложил приспособить винтовой движитель к одному из строящихся фрегатом⁶⁵. Первенец — «Помона» — сошёл на воду в 1845 г.

64 Печатались статьи со сведениями о численности, составе, смотре и маневрах английского и французского флота. В частности, отмечалось, что к началу 1854 г. в Англии могут располагать 17 винтовыми линейными кораблями, 7 фрегатами, 14 корветами. См.: Морской сборник. 1851. № 1. Часть учёно-литературная. С. 19–53; 1853. № 4. С. 399–400.

65 О пароходо-парусных судах с винтовым двигателем // Морской сборник. 1851. № 1. Часть учёно-литературная. С. 19–22.

За французами последовали англичане, в 1845 г. решившие перестроить под винтовую установку 74-пушечный линейный корабль «Бленхейм». И лишь позднее началось строительство винтовых кораблей по специальному проекту. Французы в 1847 г. заложили 90-пушечный «Наполеон», англичане ответили закладкой в июле 1849 г. 91-пушечного «Агамемнона». «Наполеон» спустили на воду в июле 1852 г., «Агамемнон» в октябре того же года.

Между тем, в России первое винтовое военное судно, фрегат «Архимед», покинуло стапель Охтинского адмиралтейства в Санкт-Петербурге 20 июля 1848 г. Прошло менее четырёх лет, и в марте 1852 г., ещё до спуска «Наполеона», не дожидаясь результатов его испытаний, Николай I одобрил строительство двух винтовых кораблей для Черноморского флота. Первый из них, 120-пушечный «Босфор», заложили 29 сентября. Спустя четыре месяца, в феврале 1853 г., с подрядчиком А. Ш. Рафаловичем заключили контракт на постройку 2 винтовых кораблей, и закладка первого из них, 135-пушечного «Цесаревича», состоялась в августе этого года. Все же на Чёрном море по программе 1853 г. предполагалось иметь 6 винтовых 120-пушечных кораблей. Немногим позже принимались решения по обновлению Балтийского флота. Уже в июле 1852 г. император повелел перестроить заложенный в 1851 г. на стапеле Нового адмиралтейства 84-пушечный корабль «Орёл» в винтовой. Кроме того, намечалось переоборудование ещё двух кораблей и строительство трёх винтовых фрегатов, первый из которых, «Палкан», был заложен в Архангельске 9 сентября 1851 г. и 21 мая 1853 г. сошёл со стапеля⁶⁶.

Едва ли столь незначительное, по меркам тех лет, отставание в новом, сложном деле, при известной неповоротливости всех административных структур, следует ставить в вину как руководству морского ведомства, так и самому императору, особенно если учесть, что он в тот момент не рассчитывал воевать ни с европейскими державами, ни с Турцией⁶⁷. Однако та же инертность ведомственной администрации стала и самым заметным препятствием на пути преобразования корабельного состава. Так, получив приказание превратить «Орёл» в винтовой корабль, Новое адмиралтейство с 9 июля по 10 сентября 1852 г. прекратило на нём всякие работы и лишь затем приступило к разборке кормовой оконечности, чтобы перестроить её по чертежам, уже доставленным вице-адмиралом Е. В. Пу-

ятиным из Англии. Завершилась модернизация «Орла» в 1854 г., тогда же окончил тимберовку с установкой винтового двигателя «Константин», и лишь после него, в июле 1854 г., к ней приступили на «Выборге». Спустя два месяца, в сентябре, на стапеле Нового адмиралтейства заложили 84-пушечный винтовой корабль «Ретвизан». Таким образом, война разразилась примерно за два года до того момента, когда Балтийский флот оказался бы в состоянии сражаться с ведущими европейскими флотами, пусть и не в открытом море, а вблизи от береговых крепостей. Примечательно, что и впоследствии, несмотря на все изменения в политической и экономической областях, едва ли не каждая война заставляла российский флот в начальной стадии перевооружения, с ощущением меньшим, чем у противника, числом современных боевых единиц. Налицо серьёзное запаздывание модернизации, причины которого, на наш взгляд, нуждаются в дальнейшем изучении.

Казалось бы, ввиду технического и тактического превосходства парового флота англичан и французов над Балтийским флотом, вопрос о наличии в его составе 27 пригодных к длительным боевым действиям парусных линейных кораблей теряет актуальность. Однако то обстоятельство, что высочайшее повеление о поддержании линейных сил в таком размере, по сути дела, не было исполнено, имеет самостоятельное значение. Обратившись к деятельности структурных подразделений Морского министерства, отвечавших за регулирование корабельного состава флота, можно прийти к выводу, что изъяны сложившейся в годы правления Николая I системы управления не позволяли императору результативно использовать потенциал собственной страны.



66 Морской сборник. 1854. № 2. Часть официальная. С. 83; Головин Ю. И. Первый русский винтовой фрегат «Архимед» // Судостроение 1994. № 10. С. 58–61; Он же. Первый русский парусно-винтовой корабль «Выборг» // Судостроение. 1995. № 4. С. 46–49; История отечественного судостроения. Т. 1. СПб., 1994. С. 398–402. См. также: The Oxford illustrated history of the Royal Navy. Oxford University Press, 2002. p. 207.

67 История внешней политики России. Первая половина XIX века. М., 1995. С. 362–372.