

*А. А. Лебедев*

**БАЛТИЙСКИЙ ПАРУСНЫЙ ФЛОТ  
В РУССКО-ШВЕДСКИХ ВОЙНАХ  
XVIII — НАЧАЛА XIX в.: ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОБЛЕМЫ**

В последнее время вокруг действий Балтийского парусного флота в русско-шведских конфликтах XVIII — начала XIX в. в очередной раз вспыхнула острая полемика на предмет его эффективности<sup>1</sup>. Будучи явлением, самим по себе весьма полезным, к сожалению, в конкретном случае, она, на наш взгляд, приобрела скорее негативный характер. Уйдя в область отдельных сюжетов, да еще и строясь в основном на принципе разбора лишь конкретных персоналий<sup>2</sup>, она в итоге вылилась в отрицание не только достигнутых результатов<sup>3</sup>, но даже и вообще полезности для России корабельных сил Балтийского флота<sup>4</sup>.

С другой стороны, в историографии советского периода налицо не менее односторонние попытки описать действия Балтийского парусного флота даже без каких-либо признаков критики<sup>5</sup>.

Обобщив накопленный в отечественной историографии материал, попробуем представить максимально беспристрастный ответ на вопросы о роли Балтийского парусного флота в русско-шведском противостоянии XVIII — начала XIX в., и о ключевых причинах постигших русский флот неудач.

Начнем с достижений. Сразу же следует отметить, что во всех четырех русско-шведских конфликтах указанного времени (Северная война, войны 1741–1743 гг., 1788–1790 гг., 1808–1809 гг.), Балтийский флот выполнил как минимум одну, но очень важную задачу. Он обеспечил устойчивость обороны

Санкт-Петербурга с моря, причем в трех случаях (1704–1705 гг., 1788 г., 1790 г.) и вовсе напрямую защитил столицу России от шведского флота<sup>6</sup>. Если же учесть, что Санкт-Петербург являлся не только столицей, но и центром судостроения, военной промышленности, также главной базой Балтийского флота, то, думается, уже этим последний выполнил более чем значимую функцию.

Имелись у Балтийского флота и другие стратегические успехи. Первым из них следует назвать трехкратное прямое влияние на победное окончание русско-шведских войн. Так, в ходе Северной войны именно массированные удары гребного флота в 1719–1721 гг. по территории Швеции, обеспеченные с моря поддержкой корабельных эскадр, склонили шведское правительство к столь важному и выгодному для России Ништадтскому мирному договору<sup>7</sup>.

В войне 1741–1743 гг. Балтийский флот, добившись в кампании 1743 г. в ходе противостояния у мыса Гангут отхода шведской эскадры и прохода русского гребного флота к Аландским островам, вновь обеспечил появление у Стокгольма желания к скорейшему завершению данного конфликта<sup>8</sup>.

Наконец, в войне 1788–1790 гг. при всей неоднозначности итогов Выборгского морского сражения 1790 г., именно победа в нем, обернувшаяся для шведов огромными потерями, а также блокадой остатков их флота в Свеаборге подтолкнула Густава III к окончанию войны. Не зря в англоязычной литературе Выборгское сражение даже было названо «Графальгаром Балтики»<sup>9</sup>.

Далее следует обратить внимание на тот факт, что в ходе трех из четырех конфликтов (Северная война, войны 1741–1743 гг., 1788–1790 гг.) Балтийский парусный флот значительную часть времени обеспечивал безопасность приморского фланга русской армии в Финляндии, что в немалой степени способствовало конечным успехам там русских войск<sup>10</sup>.

Балтийский парусный флот продемонстрировал успехи в крейсерской войне против шведской торговли. Правда, это произошло всего лишь один раз — в ходе Северной войны 1700–1721 гг.<sup>11</sup> Впрочем, был еще один эпизод — успешные действия коттера «Меркурий» под командованием Р. В. Кроуна в 1789 г. Однако он, увы, так и остался эпизодом, практически не повлияв на ход Русско-шведской войны 1788–1790 гг.

Стоит вспомнить и о победах Балтийского флота в морских сражениях со шведским флотом. В семи произошедших сражениях (у Эзеля в 1719 г., у Гангута в 1743 г., у Гогланда в 1788 г., у Эланда в 1789 г., у Ревеля, Красной Горки и в Выборгском заливе в 1790 г.) балтийские корабельные эскадры не терпели поражений. Более того, достигнутое по их итогам соотношение потерь выглядит однозначно не в пользу шведского флота. О этом свидетельствует следующее соотношение: на один потерянный русскими в сражениях парусных флотов 1700–1809 гг. линейный корабль приходится утрата шведами 11 линейных кораблей, 4 фрегатов, 55 прочих судов.

Балтийский флот не просто одерживал победы. В ходе трех из указанных столкновений он еще и продемонстрировал весьма высокий уровень тактического мастерства. Так, в ходе Эзельского сражения 1719 г. эскадра Н. А. Сенявина продемонстрировала весь набор элементов творческого ведения боя, включая постановку противника «в два огня», активное использование продольного огня, попытки применения абордажа, предоставление флагманом права на инициативу командирам своих кораблей<sup>12</sup>.

Еще в двух сражениях — Ревельском (1790) и Красногорском (1790) — были показаны два успешных тактических варианта оборонительных действий в морском сражении (правда, не малую роль в этом успехе сыграли ошибки шведов, однако это не снимает важности произошедшего). В частности, в ходе Ревельского морского сражения русская эскадра продемонстрировала великолепный пример позиционной обороны на месте якорной стоянки, а в Красногорском — пример отражения попыток обхода своей линии посредством активного использования второй линии фрегатов<sup>13</sup>.

Теперь обратимся к проблемам. Первая и самая серьезная из них — хронически проявлявшаяся в действиях Балтийского парусного флота крайняя осторожность, немало поспособствовавшая затягиванию конфликтов. Начало этой тенденции связывают уже с Северной войной, в которой ряд авторов, стремясь доказать свою правоту (читай: ненужность парусного флота), выдвигают против последнего даже следующие «обвинения»: 1. Малое число данных сражений и взятых трофеев<sup>14</sup>; 2. Неудовлетворительный результат действий в кампаниях 1713–1714 гг.<sup>15</sup>; 3. Снижение активности после появления

на Балтике английского флота, включая отказ от организации высадки большой армии в Швеции<sup>16</sup>; 4. Неспособность обеспечить полную безопасность своих коммуникаций даже в конце Северной войны<sup>17</sup>. Кроме того, М. Меньшиков в начале XX в. выдвинул и вовсе «разгромный» тезис. «Имей мы хорошую эскадру при Петре, — писал он, в частности, — не понадобилась бы и Полтавская битва. Мы не допустили бы высадки под Нарвой и вместо двадцатилетней войны с ее неисчислимыми жертвами решили бы дело в два часа...»<sup>18</sup>

Что на это можно сказать? Два момента. С одной стороны, совершенно очевидно, что целый ряд из представленных обвинений выглядит, мягко сказать, странно. В частности, количество столкновений с противником, как известно, определяется в том числе и желанием этого самого противника сражаться, а конечный итог действий флота оценивается отнюдь не только по числу трофеев. Вполне очевидно и то, что в начале Северной войны Россия просто не могла иметь «хорошей эскадры», поскольку у нее даже выхода-то к Балтийскому морю не было. Да и создание сильного флота — процесс совсем не одномоментный!

Однако, с другой стороны, не менее очевидно и иное. Во-первых, в кампаниях 1713–1714 гг. Балтийский парусный флот не только упустил несколько хороших шансов разбить шведов, но и оставался «зрителем» во время противостояния у мыса Гангут. Во-вторых, его весьма грозный в численном выражении корабельный состав в 1714–1721 гг. имел явно бóльшие возможности по сравнению с реальным применением<sup>19</sup>. Во всяком случае, в целом ряде эпизодов кампаний 1714–1720 гг., на наш взгляд, совершенно четко просматривается желание Петра I по возможности избежать риска применения главных сил<sup>20</sup>.

Далее объявленная тенденция лишь нарастала. В войне 1741–1743 гг. в кампанию 1741 г. Балтийский флот совсем не вышел в море. В 1742 г. он действовал настолько вяло, что русская армия в Финляндии осталась совершенно без поддержки с моря и лишь благодаря еще более пассивному действию шведов не столкнулась от этого с серьезными проблемами<sup>21</sup>. Лишь в 1743 г. активность Балтийского флота России приобрела более или менее приемлемый характер.

На грани допустимой пассивности действовал Балтийский парусный флот и в войне 1788–1790 гг., предоставив шведам слиш-

ком много «бонусов»: от возможности спасения своей эскадры из блокированного Свеаборга в 1788 г. до отсутствия необходимости думать о защите своих берегов и коммуникаций.

Наконец, в войне 1808–1809 гг. Балтийский парусный флот и вовсе ограничился лишь одним выходом в море (в августе 1808 г.), притом неудачным. Только встречи со шведской эскадрой, усиленной двумя английскими линейными кораблями (всего 7 линейных кораблей, 6 фрегатов), оказалось достаточно, чтобы Кронштадтская эскадра (9 линейных кораблей, 7 фрегатов) начала отступать, причем отступление быстро приобрело характер бегства<sup>22</sup>.

Очевидным недостатком можно назвать и практически полное отсутствие в войнах 1741–1809 гг. сколько-нибудь серьезной крейсерской войны против шведского мореходства<sup>23</sup> при явной полезности подобных действий, подтвержденных опытом Северной войны 1700–1721 гг.

Несмотря на отмеченные выше успехи, имелись проблемы у Балтийского парусного флота и в сфере тактического мастерства, особенно в столкновениях, где он выступал в качестве наступающей стороны. В частности, за исключением Эзельского боя, его действия в них раз за разом оказывались шаблонны. При Гангуте (1743), Гогланде (1788) и Эланде (1789) это неизменно оборачивалось невыразительными ничьими. Еще хуже обстояло дело с попытками догнать отряды шведских кораблей: за исключением все того же Эзельского боя, три остальные попытки (в июле 1713 г. у Гельсингфорса, в июне 1714 и в мае 1743 гг. у Ревеля<sup>24</sup>) и вовсе провалились, в том числе в силу проблем с тактическим мастерством<sup>25</sup>.

С «оборонительными» сражениями дела обстояли лучше, хотя и здесь не обошлось без явных промахов. Например, только в Выборгском сражении 1790 г. можно заметить как минимум несколько подобных примеров. Это почти полное бездействие в период явно затянувшейся блокады, позволившее шведам прийти в себя после предыдущих неудач, явно запоздалое направление помощи отряду И. А. Повалишина, мимо которого прорывались главные силы шведского флота, слишком позднее начало общего преследования вырвавшегося противника, отсутствие тактического резерва у В. Я. Чичагова, неправильность расположения кораблей отряда И. А. Повалишина, ошибочность

избранного последним варианта ведения огня по прорывающимся шведам<sup>26</sup>.

В общем, проблем у Балтийского парусного флота, как видим, также хватало, что вполне справедливо рождает вопрос о их причинах. Часть исследователей (Н. В. Новиков, Г. А. Гребенщикова, Э. Б. Созаев, С. П. Махов) пошла по простому пути и не утруждая себя задачей всестороннего анализа ситуации предпочла ответить на него посредством обвинения исключительно того или иного командующего. Особенно отличилась на этом пути Г. А. Гребенщикова, которая ради подтверждения данной позиции пошла даже на откровенное извращение фактов. Она не только отделила В. Я. Чичагова от достигнутых под его командованием успехов, но и превратила «ничейное» Эландское сражение в поражение. Историк при этом отметила, что правительство Екатерины II создало для победы все условия, обеспечив флотоводца «кораблями с прекрасными боевыми возможностями», но он «не реализовал свои преимущества»<sup>27</sup>.

Даже поверхностное знакомство с опубликованными источниками однозначно показывает гораздо более сложную картину в связи с наличием у Балтийского парусного флота ряда серьезных проблем, по существу делавших отмеченные неудачи и промахи лишь их логическим следствием. Вот лишь наиболее важные из них, снабженные для удобства примерами их влияния.

Во-первых, это хронический недостаток как подготовленных моряков, так и личного состава в целом<sup>28</sup>. Значение этой проблемы понятно и без комментариев, однако то, о чем писал С. К. Грейг, отправлявшийся с Кронштадтской эскадрой на защиту Санкт-Петербурга от шведского флота в конце июня 1788 г. не может не поражать: «...сегодня пошел я с рейда с военными кораблями и спустился до Красной Горки, где, в ожидании не совсем готовых еще готовых транспортных судов, займусь обучением команд, из которых, как В. С. известно, почти половина рекрут (курсив наш. — А. Л.)...»<sup>29</sup>.

Во-вторых, это хронический недостаток боеспособных кораблей и неудовлетворительное состояние числившихся таковыми. Первый тезис прекрасно иллюстрирует нижеприведенная таблица, посвященная числовому измерению боеспособных кораблей Балтийского флота в 1741–1809 гг.

Таблица 1

**Корабельный состав Балтийского флота в войнах 1741–1809 гг.<sup>30</sup>**

П/п.	Линейные корабли	Фрегаты
<i>Русско-шведская война 1741–1743 гг.</i>		
Положено по штату (1732)	27	6
Реально в строю в 1741 г.	14 <sup>31</sup>	3
Реально в строю в 1742 г.	13	3
Реально в строю в 1743 г.	15	2
<i>Русско-шведская война 1788–1790 гг.</i>		
Положено по штату мирного/военного времени (1782)	40/48	12/16
Реально в строю в 1788 г.	20	8
Назначены в запас С. К. Грейгу, но требовали времени для подготовки	4	3
<i>Русско-шведская война 1808–1809 гг.</i>		
Положено по штату (1803)	27	16
Реально в строю в 1808 г.	9	7
Реально в строю в 1809 г.	9	8

Глядя на таблицу, становится очевидным еще один мотив нарастающей осторожности флагманов Балтийского флота. С одной стороны, слишком высокой была цена каждой боеспособной единицы, с другой — последние, вопреки всем принимаемым штатам практически ни разу не смогли обеспечить Балтийскому парусному флоту численного превосходства над противником. Это при том, что, судя по всему, еще со времени Петра I существовала установка о необходимости для проведения атак шведских эскадр превосходства над ними как минимум на треть!<sup>32</sup>

Впрочем, не меньшее влияние на означенную линию поведения флагманов оказывало и техническое состояние представленных в таблице кораблей. За примерами далеко ходить не надо, достаточно лишь вспомнить события погони эскадры Я. С. Барша за шведским отрядом в районе Ревеля в мае 1743 г.<sup>33</sup>, или эпизоды Эландского и Красногорского сражений 1789–1790 гг., в которых

русские моряки страдали больше от разрыва собственных пушек, чем от попаданий шведских ядер<sup>34</sup>.

В-третьих, это недостатки в системе управления, по существу связывавшие руки командующих эскадрами. Во-первых, речь идет о господствовавшей обязанности флагмана едва не по любому поводу собирать консилиумы (советы). Этот порядок господствовал вплоть до конца XVIII в. Консилиумы не только отнимали время, но нередко делали вообще не возможным выполнение того или иного решения<sup>35</sup>. Во-вторых, следует назвать привычку расписывать из Санкт-Петербурга буквально каждый шаг своих командующих, причем еще и посредством противоречивых инструкций.

Так, в ходе кампании 1743 г. командующий Балтийским флотом Н. Ф. Головин одновременно получил две следующие высочайшие инструкции. В первой из них говорилось: «Ежели неприятельский флот заступит дорогу нашему галерному флоту у Гангута, то с помощью Божьей в бой вступить и оно от Гангута отбить и учинить галерному флоту свободный проход». Во второй — оговаривалось право командующего вступить в бой только «смотря по мере силы своей и неприятельской»<sup>36</sup>.

Во время войны 1788–1790 гг. дошло и вовсе до курьезной ситуации, когда в 1790 г. понадобился специальный рескрипт Екатерины II В. Я. Чичагову на право использования брендсугелей!<sup>37</sup>

В-четвертых, это неудачная организация Санкт-Петербургом кадровой морской политики. Ее недостатками было регулярное выдвижение на высшие должности весьма посредственных руководителей (в 1741–1743 гг. З. Д. Мишукова и Н. Ф. Головина, в 1808–1809 гг. — П. В. Чичагова и П. И. Ханькова) и распространение в офицерской среде столь опасных тенденций, как инертность и недобросовестное выполнение служебных обязанностей<sup>38</sup>, прямым следствием которых являлись снижение уровня боевой подготовки, высокая аварийность, открытые случаи формального выполнения приказов, а то и невыполнения их вовсе<sup>39</sup>.

Масштабы проблемы были настолько велики, что сетования на ее негативное влияние довольно широко встречаются в свидетельствах современников. Вот, к примеру, выдержка из донесения командовавшего Кронштадтской эскадрой Н. Ф. Головина



от 25 мая 1743 г.: «...того для чтобы не учинением над тем поиска и упущением ныне способного случая мне яко главному командиру не причтено было в нерадении и к слабому поступку, ибо по силе генерального регламента вижу себя принужденна ныне с большею частию голосов и не малым сожалением быть согласну»<sup>40</sup>. А вот слова Дж. Тревенина: «...в Англии, даже в самых критических случаях, командир может рассчитывать на содействие и помощь своих офицеров. Здесь, не имея ни способных лейтенантов, ни надежных штурманов, ни даже сведущих боцманматов, командир должен надеяться на самого себя. Он должен работать за всех... Когда же постигнет его несчастье, он может быть уверен, что не только все его русские сослуживцы обрадуются его падению... но даже его однокорабельщики пристанут своими голосами к общему крику обвинения его в том, что, вероятно, случилось от их невежества и нерадения»<sup>41</sup>.

Да, что там мнения командиров и флагманов! Даже представители высшей власти периодически жаловались на кадровый голод!<sup>42</sup>

Наконец, в-пятых, это отсутствие после Петра I у высшей власти заранее продуманной стратегии использования Балтийского флота. В ходе конфликтов 1741–1809 гг. это не только приводило к опозданию, но и отказу от использования наиболее эффективных вариантов действий (в первую очередь в виде создания прямой угрозы шведским берегам или, по крайней мере, нарушения ее морских коммуникаций). Иногда это и вовсе оборачивалось открытым игнорированием данного флота при подготовке к войне. Наиболее яркий пример последнего — Русско-шведская война 1808–1809 гг., которую планировали провести совсем без помощи Балтийского парусного флота. Когда же дела пошли по незапланированному сценарию, против его использования выступил сам морской министр П. В. Чичагов!<sup>43</sup>

Какие же заключения следует сделать?

Во-первых, обеспечив во всех четырех военных конфликтах надежность защиты Санкт-Петербурга и в трех из них оказав самое прямое влияние на положительный для России их исход, уже одним этим Балтийский флот принес Российскому государству огромную пользу. Кроме того, российский флот не проиграл ни одного прямого столкновения со шведским флотом, причем соотношение боевых потерь линейных кораблей составило в них 11 к 1 в пользу русских. В общем, все разговоры о ненужности для России военно-морского

флота, о его бессмысленной дороговизне для государства, на наш взгляд, не отражают реальности прошлого.

Во-вторых, имели место в деятельности Балтийского флота и серьезные промахи. В частности, как минимум в трех из четырех русско-шведских войн Балтийский флот оказался не в состоянии реализовать очень многие из своих возможностей. Главное, что он так и не превратился в средство, во все времена считавшееся одним из знаковых преимуществ военно-морских сил — средство «быстрого подавления». Более того, в каждой следующей войне он вообще все меньше и меньше выступал как «оружие наступления», что негативно сказалось и на сроках, и на стоимости войн, в которых он участвовал<sup>44</sup>.

В-третьих, при безусловном влиянии на указанные неудачи фактора личностных особенностей флагманов, первопричиной большинства из них являются все-таки представленные выше явно не нормальные условия, в которых существовал Балтийский парусный флот. Условия, которые, обеспечивая господство «инертной массы» начальников, в то же время требовали для их преодоления личностей исключительно выдающихся. Наконец, это условия, за формирование которых несли ответственность и высшие руководители страны, и весь офицерский корпус русского флота<sup>45</sup>.

---

<sup>1</sup> Первая волна дискуссии связана с критическими трудами В. Ф. Головачева «Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Кампания 1788 г.» (СПб., 1870) и Н. В. Новикова «Шведская война 1788–1790 гг.» (История русской армии и флота. М., 1912. Вып. 8).

<sup>2</sup> См.: Гребенщикова Г. А. Балтийский флот в период правления Екатерины II. СПб., 2007; Созаев Э. Б., Махов С. П. Все переломные сражения парусного флота. От Великой Армады до Трафальгара. М., 2012.

<sup>3</sup> См.: названный труд Г. А. Гребенщиковой и книгу В. А. Красикова «Северная война или блицкриг по-русски» (М., 2010).

<sup>4</sup> См. статью Ю. Кирпичева «Линкоры русского флота» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.krugozormagazine.com/show/Linkori.550.html>).

<sup>5</sup> См.: Морской Атлас. М., 1959. Т. 3. Ч. 1: Описания к картам; Дважды краснорыменный Балтийский флот. М., 1969.

<sup>6</sup> Кротов П. А. Российский флот как фактор противостояния шведской морской силе на Балтике (1703–1721 гг.) // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы четвертой ежегодной международной научной конференции (25–26 апреля 2002 г.). СПб., 2003. С. 187; Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XVIII в. М., 1958. С. 261; Грибовский В. Ю. Выборгское морское сражение

1790 г. Трафальгар Балтики. СПб., 2011. С. 86; *Михайловский-Данилевский А. И.* Полное собрание сочинений. СПб., 1849. Т. 2: Описание Финляндской войны в 1808–1809 гг. С. 318–319.

<sup>7</sup> *Кротов П. А.* Создание линейного флота на Балтике при Петре I // Исторические записки. М., 1988. Т. 116. С. 324; Морской Атлас. Т. 3. Ч. 1: Описание к картам. С. 200–201, 224–228.

<sup>8</sup> На пути к регулярной армии России. Армия и флот в эпоху дворцовых переворотов. СПб., 2003. С. 108.

<sup>9</sup> *Грибовский В. Ю.* Выборгское морское сражение 1790 г. Трафальгар Балтики. С. 3.

<sup>10</sup> *Муравьев М. А.* Русский флот в войне со Швецией 1741–1743 гг. Львов, 2000. С. 14; *Грибовский В. Ю.* Выборгское морское сражение 1790 г. Трафальгар Балтики. С. 44; Боевая летопись русского флота. М., 1948. С. 130–136; Морской Атлас. Т. 3. Ч. 1: Описание к картам. С. 334–336.

<sup>11</sup> *Кротов П. А.* Создание линейного флота на Балтике при Петре I. С. 324; *Веселаго Ф. Ф.* Очерк русской морской истории. СПб., 1875. С. 300–302, 306–308, 311, 312, 315–319, 329–331, 334, 335, 343; *Берендтс Э.* Государственное хозяйство Швеции. СПб., 1890. Ч. 1. С. 514; История Северной войны 1700–1721 гг. М., 1987. С. 200.

<sup>12</sup> История военно-морского искусства. М., 1953. Т. 1 С. 179–180; *Кротов П. А.* Эзельское морское сражение 1719 г. в свете новых данных // «Морским судам быть...». Воронеж, 1996. С. 57–72.

<sup>13</sup> *Скрицкий Н. В.* Георгиевские кавалеры под Андреевским флагом. М., 2002. С. 242; *Лебедев А. А. В. Я.* Чичагов и его роль в истории русского парусного флота // Гангут. 2011. № 63. С. 48–49.

<sup>14</sup> *Красиков В. А.* Северная война или блицкриг по-русски. С. 174; *Кирпичев Ю.* Линкоры русского флота.

<sup>15</sup> *Мышлаевский А. З.* Петр Великий. Война в Финляндии в 1712–1714 гг. Совместная операция сухопутной армии, галерного и корабельного флотов. СПб., 1896. С. 383; Морской Атлас. Т. 3. Ч. 1: Описания к картам. С. 220–221; *Красиков В. А.* Северная война или блицкриг по-русски. С. 145–153.

<sup>16</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I // *Тарле Е. В.* Избранные сочинения в IV томах. Ростов-на-Дону, 1994. Т. III. С. 605; *Кудзевиг Л. В.* Десантные операции отряда П. П. Ласси на берегах Швеции в 1719 и 1721 гг. // Война и оружие: Новые исследования и материалы. СПб., 2010. Ч. I. С. 396; *Красиков В. А.* Северная война, или Блицкриг по-русски. С. 166.

<sup>17</sup> *Красиков В. А.* Северная война, или Блицкриг по-русски. С. 171.

<sup>18</sup> Военно-морская идея России: Духовное наследие Императорского флота / 2-е изд. М., 1999. С. 447.

<sup>19</sup> Так, в 1714 г. Балтийский парусный флот обладал 16 линейными кораблями, в 1716 г. — 15, в 1719 г. — 21. Для сравнения шведы в 1714 г. имели 17 действующих линейных кораблей, в 1720 г. — 11.

<sup>20</sup> Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. СПб., 1829. Ч. I. С. 264–265; Материалы для истории русского флота (далее — МИРФ). СПб., 1865. Ч. 2. С. 552; Записки о России при Петре I, извлеченные

из бумаг графа Бассевича. М., 1866. С. 85; *Мышлаевский А. З.* Петр Великий. Война в Финляндии в 1712–1714 гг. Совместная операция сухопутной армии, галерного и корабельного флотов. С. 354; *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 561, 605; История Северной войны 1700–1721 гг. С. 155.

<sup>21</sup> *Муравьев М. А.* Русский флот в войне со Швецией 1741–1743 гг. С. 14.

<sup>22</sup> *Михайловский-Данилевский А. И.* Полное собрание сочинений. С. 196–199; Боевая летопись русского флота. С. 185–186.

<sup>23</sup> См. о действиях флота в 1741–1743 гг. и 1788–1790 гг. (МИРФ. СПб., 1882. Ч. 9; 1890. Ч. 13; 1893. Ч. 14).

<sup>24</sup> *Ден Д.* История Российского флота в царствование Петра Великого. СПб., 1997. С. 42–43; МИРФ. СПб., 1865. Ч. 1. С. 393, 404–406, 421–422, Ч. 9. С. 284; «Юрнал» вице-адмирала Я. С. Барша // Труды Государственной Публичной библиотеки им. Салтыкова-Щедрина. Л., 1954. Вып. 2. С. 17–18. Весьма показательно, что точно так же провалилась и попытка погони отряда Г. А. Спиридова за турками в июне 1770 г., когда последний пытался во что бы то ни стало действовать исключительно общими силами.

<sup>25</sup> В частности, в столкновениях 1713–1714 гг. даже незначительные изменения обстановки сразу же приводили преследовавшие шведов русские отряды в замешательство и в конечном счете к срыву погонь. Во время же погони 1743 г. причиной отказа от нее и вовсе стало сложившееся в ходе нее равенство сил обоих отрядов, вызванное отставанием нескольких русских кораблей! Интересно, что консилия командиров русской эскадры с самого начала рассматривала возможность атаки шведов лишь при значительном численном превосходстве («...и по консилию положили: осмотрев обстоятельно величину кораблей, и ежели будут видимы прогнаны наших кораблей 4 или 5 (против 7, имевшихся у Я. С. Барша. — *Авт.*), а остальные фрегаты, то с Божию помощью атаковать, а буде более числом и силами превосходить будут наших, то иметь ретираду до Наргина»).

<sup>26</sup> *Лебедев А. А. В. Я.* Чичагов и его роль в истории русского парусного флота // Гангут. № 64. С. 22–23.

<sup>27</sup> *Гребенщикова Г. А. 1.* Черноморский флот в период правления Екатерины II. СПб., 2012. Т. I. С. 266; 2. Судьба шведского фрегата «Venus» // Гангут. 2008. № 48. С. 56; 3. Балтийский парусный флот в период правления Екатерины II. С. 625.

<sup>28</sup> *Ден Д.* История Российского флота в царствование Петра Великого. С. 43, 118; МИРФ. СПб., 1865. Ч. 2. С. 268; Ч. 9. С. 4–5, 106, 139; «Юрнал» вице-адмирала Я. С. Барша // Труды Государственной Публичной библиотеки им. Салтыкова-Щедрина. Л., 1955. Вып. 3. С. 9; *Головагев В. Ф.* Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Кампания 1788 г. С. 9–11; *Грибовский В. Ю.* Выборгское морское сражение 1790 г. Трафальгар Балтики. С. 64; *Гребенщикова Г. А.* Балтийский парусный флот в период правления Екатерины II. С. 614, 633.

<sup>29</sup> МИРФ. Ч. 13. С. 270.

<sup>30</sup> МИРФ. Ч. 9. С. 53–54, 173–174, 327–329; *Головагев В. Ф.* Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Кампания 1788 г. С. 7–8; Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. СПб., 1830. Т. 44. № 21038. С. 11; *Михайловский-Данилевский А. И.* Полное собрание сочинений. С. 87, 318–319.

<sup>31</sup> Кораблей не просто не хватало вообще, недоставало кораблей сильных рангов. В частности, вместо положенных по штату 480-, 1666- и 754-пушечных

кораблей в составе флота находились один 70-, шесть 66- и семь 54-пушечных кораблей.

<sup>32</sup> *Anderson R. C. Naval wars in the Baltic during the sailing-ship epoch 1522–1850. L., 1910. P. 126; Кирхгоф Г.* Влияние морской силы в Балтийском море на историю Прибалтийских государств в XVII и XVIII столетиях. СПб., 1908. С. 380.

<sup>33</sup> МИРФ. Ч. 9. С. 283–284. В частности, в донесении Я. С. Барша значилось: «...и видя два корабля в повреждении и, как возможно видимо быть, силою неприятельские корабли нас уповательно превосходили, за повреждением показанных кораблей, да и в корабле «Астрахань» немалая часть появилась до 30<sup>1/2</sup> дюймов... и тако неприятеля оставили и возвратились...»

<sup>34</sup> Например, на линейном корабле «Дерись» в Эландском сражении «от разрыву пушек палубы и внутренние части столь много разломаны, что не токмо в действие против неприятеля не способен, но и держаться в море едва может настолько, чтоб препроводить его обратно в порты...» (*Чигагов П. В.* Записки. М., 2002. С. 318).

<sup>35</sup> *Веселаго Ф. Ф.* Краткая история русского флота/2-е изд. Л., 1939. С. 83; МИРФ. Ч. 9. С. 285–307. В частности, когда командующий Кронштадтской эскадрой Н. Ф. Головин после обнаружения шведского флота в конце мая 1743 г. у мыса Гангут, предложил «поиск над неприятелем учинить», консилиум командиров с перевесом в один голос (14 против 13) отклонил эту инициативу, как противоречащую предписанию Санкт-Петербурга добиться обеспечения прохода галерному флоту в связи с отсутствием оного (МИРФ. Ч. 9. С. 289–290).

<sup>36</sup> *Перовский Е. П.* Противостояние (Гангут, 1743 год) // Гангут. 1992. № 4. С. 6.

<sup>37</sup> *Чигагов П. В.* Записки. С. 484–485.

<sup>38</sup> Свидетельств об этом достаточно у современников (Н. Ф. Головин, Дж. Эльфинстон, С. К. Грейг, В. М. Головин). Соответствующие наблюдения имеются и у исследователей (Ф. Ф. Веселаго, А. М. Зайончковский, Е. М. Лупанова).

<sup>39</sup> Достаточно вспомнить неучастие в бою трех линейных кораблей в Гогландском сражении 1788 г., поведение командиров кораблей «Иоанн Богослов» и «Константин» в Красногорском и Выборгском сражениях 1790 г., неисполнение приказов П. И. Ханькова по оказанию помощи линейному кораблю «Всеволод» в 1808 г.

<sup>40</sup> МИРФ. Ч. 9. С. 290.

<sup>41</sup> [*Пенроз Дж.*] Джеймс Тревенин, служивший в русском флоте капитаном // Морской сборник. 1859. № 9. С. 137.

<sup>42</sup> *Чигагов П. В.* Записки. С. 400–401.

<sup>43</sup> *Ниве П. А.* Русско-шведская война 1808–1809 гг. СПб., 1910. С. 197.

<sup>44</sup> Так, Северная война 1700–1721 гг. стоила стране жизнью около 120 тыс. человек. Войны 1741–1743 гг. и 1788–1790 гг. унесли порядка 20 тыс. жизней и, наконец, война 1808–1809 гг. обошлась в 7 тыс. убитых и раненых (*Урланис Б. Ц.* История военных потерь. СПб., 1994. С. 56, 58, 92).

<sup>45</sup> См.: *Лебедев А. А.* «А как военное время наступило, то и... матросы... обучение получают»: проблемы боевой подготовки русского парусного флота на Балтике // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы Тринадцатой ежегодной научной конференции (5–7 апреля 2011 г.). СПб., 2012.