

А. А. Лебедев

БАЛТИЙСКИЙ КОРАБЕЛЬНЫЙ ФЛОТ НАЧАЛА XIX в. В СВЕТЕ НОВОГО АРХИВНОГО ИСТОЧНИКА

В общих чертах о неблагоприятном состоянии Балтийского корабельного флота в начале XIX в. известно давно. Это отмечали практически все очевидцы действий Балтийских эскадр рубежа XVIII–XIX вв. Так, русский посол в Англии граф С. Р. Воронцов, весьма прилично разбиравшийся в морских вопросах, писал из Лондона в 1798 г., что некоторые корабли российских эскадр в английских водах «в случае ветра так расшатываются и ослабевают, что делается сильная течь, а потому и служащие на оных, кроме прежестоких трудов в отливании воды, ежеминутно подвергаются крайней опасности»¹. Не менее показательны и его следующее письмо графу Г. Г. Кушелеву о судах эскадры контр-адмирала П. В. Чичагова, датированное 1799 г., в котором среди прочего значилось: «...состояние их столько дурно и гнило, что о возвращении их нынешнею осенью в Россию... и подумать нельзя»².

Нечто подобное можно прочитать и у других авторов. Например, лейтенант Королевского флота Норрис, прибывший в Кронштадт на одном из транспортных судов, которые перевозили репатриированных русских солдат после выхода Павла I из антифранцузской коалиции, 19 (30) октября 1800 г. докладывал, что российский Балтийский флот «и впрямь самый разваливающийся и сгнивший флот из когда-либо выходивших в море... за день до выхода в плавание капитаны семи линейных кораблей доложили, что их корабли не могут выйти за пределы мола, так как ежедневно набирают по шесть футов воды»³. А вот оценка, данная уже А. Р. Воронцовым, возглавившим в 1801 г. «Комитет образования флота»: «О худом состоянии флота и кораблей и дурном их снаряжении не надобно другого доказательства, как то, что в нынешнее лето (1801 года) флот принуждены были держать в гаванях; не только в море, но и на рейд его не вывели, когда англичане в водах наших разбегжали. Лучше соразмер-

ное число кораблей иметь, но чтобы они всем нужным снабжены были и запасы лесов для строения кораблей в магазинах имелись, дабы из сырого леса не строить, как то доньше чинится, чему и причиною, что не более шесть или семь лет корабли служить могут, а в Швеции из такого же леса строенные, но не из сырого, лет по 20 держатся»⁴.

Однако общая картина положения дел на Балтике в означенное время в отечественной историографии до сих пор отсутствует. Это является серьезным недостатком еще и потому, что не позволяет подвести по настоящему объективные итоги развитию корабельных сил Балтийского флота в последней трети XVIII в. — одной из самых ярких страниц его истории. Тем ценнее обнаруженные нами в Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГА ВМФ) два ниже публикуемых документа, представляющие собой сводные ведомости корабельного состава Балтийского парусного флота на 1804 г. и способствующие своим содержанием значительному заполнению обозначенной нами лакуны.

**Ведомость о кораблях, фрегатах и прочих судах
Балтийского корабельного флота. Августа 17 дня 1804 г.⁵**

По штату 1803 г. положено непременно/прибавочных	Ныне налицо	Построены / тимберованы или последний раз были в Канале	Чем обшиты	По последним дефектам как удостоены
ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ 100-пуш.				
9/0	130-пуш. «Благодать», в Кронштадте	1800		К плаванию в здешнем море благонадежен
	110-пуш. «Гавриил», в Кронштадте введен в Канал для обшивки медью	1802		К плаванию в дальний вояж благонадежен
	Вновь начатый здесь строением 120-пуш. «Храбрый»			
	Итого: 3 Недостает: 6			
	По неблагонадежности не включается в штатное число 100-пуш. «Св. Николай»	1789	Медью	Служить может на Кронштадтском рейде

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ 74-пуш.				
9/2	«Мстислав», в Кронштадте	1785/ 1797, 1799	Досками	С исправлением в здешнем море служить может
	«Елена», в Кронштадте	1785/ 1786, 1804	Медью	В дальний вояж благонадежен
	«Св. Петр», в кампании	1786/1797, 1799	Досками	В здешнем море служить могут
	«Алексей», в Кронштадте	1790/1800	Досками	
	«Всеволод», в Кронштадте	1796	Досками	Для плавания в здешнем море благонадежны
	«Северный Орел», в Кронштадте	1797	Досками	
	«Москва», в Кронштадте, в Канале	1799	Досками	С исправлением в дальний вояж благонадежны
	«Ярославль», в кампании	1799	Досками	
	«Св. Петр», в Кронштадте, в Канале	1799	Досками	
	80-пуш. «Рафаил», в Кронштадте, в Канал ныне введен для обшивки медью	180[2]		В дальний вояж благонадежны
	80-пуш. «Уриил», в Кронштадте, в Канал ныне введен для обшивки медью	180[2]		
	74-пуш. «Селафаил», в Кронштадте, в Канал ныне введен для обшивки медью	1803		
	Вновь построенный у города [Архангельска] «Сильный»	1804		
	Итого: 13			
	Вновь строятся здесь: 74-пуш. «Твердый», 88-пуш. «Смелый»			
	Итого: 15 Излишних: 4			
	По неблагонадежности не включается в штатное число 74-пуш. «Память Евстафия», в Ревеле	1791	Досками	Неблагонаде- жен, кроме как стоять на рейде

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ 64-пуш.				
9/3	70-пуш. «Зачатие Св. Анны», в кампании	1800		В дальний вояж благонадежны
	64-пуш. «Архистратиг Михаил», в кампании	1800		
	66-пуш. «Ианнуарий», в кампании	1780/1798		С исправлением в здешнем море служить могут
	66-пуш. «Болеслав», в кампании	1783/1797, 1799	Досками	
	66-пуш. «Изяслав», в кампании	1784/1796, 1800		В здешнем море плавать может
	66-пуш. «Ретвизан», в Кронштадте	1790 ⁶ /1797, 1804	Медью	В дальний вояж благонадежен
	66-пуш. «Омгейтен», в кампании	1790 ⁷ /1801	Досками	Для плавания в здешнем море благонадежны
	66-пуш. «Принц Карл», в кампании	1790 ⁸ /1793, 1801	Досками	
	66-пуш. «Михаил», в кампании	1791/1798		
	66-пуш. «Европа», в Кронштадте	1793/1797	Досками	
	Здесь строится 60-пуш. «Скорый»			
	Строится у города [Архангельска] 66-пуш. «Мощный»			
	Итого 12			
	По неблагонадежности остается сверхштатным 66-пуш. «Пантелеймон», в Ревеле	1783/1796		Не благонадежен, кроме как стоять на рейде
ФРЕГАТЫ 44-пуш.				
8	44-пуш. «Архипелаг»	1789/1800		С исправлением в здешнем море служить может
	52-пуш. «Венус», в Кронштадте	1789/1797, 1804	Медью	В дальний вояж благонадежен
	44-пуш. «Нарва», в Ревеле брандвахта	1790/1800		Брандвахтой служить может
	44-пуш. «Ревель», в Кронштадте	1790	Досками	Под брандвахтой
	50-пуш. «Спешный», в кампании	1802		В дальний вояж благонадежен

	Итого: 5 Недостаёт: 3			
По определению коллегии от 2 декабря 1802 г. велено было обратиться в транспортные суда, но еще не обращены и употребляются при флоте				
	44-пуш. «Тихвинская Богородица», в кампании	1799	Досками	К плаванию в здешнем море благонадежны
	44-пуш. «Счастливый», в кампании	1798/1800	Досками	
	44-пуш. «Феодосий Тотемский», в кампании	1799	Досками	
	40-пуш. императорский «Емануил», в Кронштадте	1797		С исправлением в здешнем море благонадежен
ФРЕГАТЫ 36-пуш.				
8	38-пуш. «Легкий», при-был из города в 1803 г., в кампании	1802		В дальний вояж благонадежен
	Недостаёт: 7			
ФРЕГАТЫ 24-пуш.				
10/2	«Автроил», в Кронштадте	1789/1804	Медью	В дальний вояж благонадежен
	Требуется: 11			
БОМБАРДИРСКИЕ КОРАБЛИ				
2/2	Требуется: 4			
КОРВЕТЫ				
3	Строится у города шлюп 32-пуш. 1			
	Недостаёт: 2			
БРИГИ				
6	Требуется: 6			
ЛЮГЕРЫ				
3	12-пуш. люгер «Великий Князь», в Ревеле	1789/1799	Медью	С исправлением благонадежен
	Яхта «Снапоп», в Кронштадте			С исправлением служить может
	Итого: 2 Недостаёт: 1			
ПАКЕТБОТЫ				
4	Построен в Кронштадте пакетбот «Стрела»	1804		
	Недостаёт: 3			

**Ведомость о кораблях и других судах неблагонадежных,
выключенных из флота и кои велено разобрать⁹**

Ранг	Корабль	Где находится	Состояние
ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ			
100-пуш.	«Иоанн Креститель» («Чесма»)	В Ревеле	
	«Саратов»		
	«Евсей»	В Кронштадте	Разобран до днища
	«Ростислав»	В Ревеле	
74-пуш.	«Константин»	В Кронштадте	Разобран до нижней палубы
	«Победослав»		Разобран до днища
	«Максим Исповедник»		К разбору еще не приступлено
	«Сысой Великий»		Для разбора введен ныне в канал
	«Петр»	В Ревеле	
	«Елизавета»		
	«Глеб»		
«Борис»	В Кронштадте	Употребляется под магазин	
66-пуш.	«Святослав»	В Кронштадте	Разобраны до нижней палубы
	«Никанор»		
	«Филипп»		Следует разобрать одно днище и кубрик
	«Не тронь меня»	В Ревеле	
	«Иона»		
	«Победоносец»	В Кронштадте	Употребляется под магазин
ФРЕГАТЫ			
	«Брячислав»	В Кронштадте	Разобраны до нижней палубы
	«Александр»		
	«Воин»		Разобран до верхней палубы
	«Симион»	В Ревеле	
ПРАМ			
	«Лев»	В Кронштадте	Разобран до днища

ПОЛУПРАМ			
	«Лев»	В Кронштадте	Отправляется в Петербург под магазин
БОМБАРДИРСКИЕ КОРАБЛИ			
	«Перун»	В Кронштадте	
	«Гром»		
	«Страшный»		
	«Победитель»		
	ЯХТА «Екатерина»		
ГРЕБНЫЕ ФРЕГАТЫ			
38-пуш.	«Екатерина»	В Кронштадте	
	«Александр»		
	«Павел»		
	«Елена»		Разобран до днища
	«Александра»		

Картина по итогам знакомства с ними получается следующая.

Во-первых, хотя в 1775–1800 гг. для Балтийского флота было построено порядка 50 линейных кораблей и 31 фрегата¹⁰, к 1804 г. он обладал к 1804 г. лишь 25 линейными кораблями и 11 фрегатами (с учетом взятых от шведов в 1788–1790 гг.¹¹ и спущенных в 1801–1804 гг.¹²).

Иными словами, из поистине большого судостроительного наследия последней четверти XVIII в. в более или менее боеспособном состоянии к 1804 г. дожило лишь 17 (!) линейных кораблей, да и то главным образом постройки 1790-х гг. Причем из восьми построенных в 1780-х гг. 100-пушечников в качестве «благонадежной к службе единицы» и вовсе не сохранился ни один!

Не многим лучше была ситуация и с фрегатами, которых, как мы видели, даже с учетом трофеев и даже формально насчитывалось только 11 единиц, а реально «годных к службе в качестве фрегатов» и того меньше — 7, так как «Емануил» числился императорским судном, а «Счастливей», «Тихвинскую Богородицу» и «Феодосий Тотемский» Адмиралтейств-коллегия вполне заслуженно списала в транспорты. Достаточно лишь вспомнить историю, случившуюся с последними двумя уже во время их первого перехода из Архангельска к берегам Англии (осень 1799 г.), когда от сильного ветра они лишились всех мачт и бушприта. «... Во время бывшего тогда от SSW унтер-зейльного крепкого с порывом и большим волнением ветра, — читаем мы, например, в экстракте журнала фрегата

„Феодосий Тотемский“, — в исходе 10 ч., идучи левым галсом, сломались напервее у фок-ванты на левой стороне вант-путены и порвались в тоже время талрепы, отчего переломилась мачта и упала на правую сторону за борт, а бушприт от взаимного такелажа с мачтою надломился и вскоре упал... вскоре затем стало ломаться у грот-вант вант-путенсы, и мачта, через короткое время, упала за борт, а от совокупного ея с бизань-мачтою такелажа сломило сию последнюю, которая упала тоже под ветер за борт. Во время падения мачт... изломало на правой стороне фок- грот- и бизань-руслени и планчеры, также из железных вант-путен у фок- грот- и бизань-русленей от падения бушприта гальюн и бывший у грот-русленя принайтовленный грот-марса-рей, за непомещением в рострах, оторвало же, более никаких повреждений не учинило...»¹³

К сказанному остается добавить только данные следственного дела, возбужденного относительно причин столь тяжелых повреждений означенных фрегатов, построенных, кстати, по образу и подобию одного из лучших фрегатов времени — шведского фрегата «Венус»: «Отправленные из Архангельска в Англию в эскадре вице-адмирала Бярятинского фрегаты „Тихвинская Богородица“ и „Феодосий Тотемский“ потерпели бедствие в потереянии всех мачт и бушпритов не отчего другого более, как от дурного железа, употребленного в вант-путины... и о прочих его, Макарова (командовал русскими эскадрами в Англии), замечаниях, как в рассуждении вооружения, так и о самой конструкции фрегатов в их построении, к чему пригласить и обер-сарваера... Во исполнение сего коллежского определения экспедициею января 2 дня определено, понеже фрегаты „Тихвинская Богородица“ и „Феодосий Тотемский“ построены против „Венуса“, с которого чертеж снят был точнейший по лекалам и таковой точно на рассмотрение послан и с замечания ж вице-адмирала Макарова, кроме показания о железе, что дурное в вант-путинах положено было, усматривается и то, что вооружение фрегатам сделано не пропорционное и тяжелое, что если бы фрегаты те соответствовали во всем „Венусу“ и имели бы подобную ему артиллерию, то, по нужде, могли б быть употребляемы в открытых морях, но вместо того построение их имеет во всем великую разницу, так, что у „Венуса“ порты от воды 8 фут, а у построенных 5½ или 6, „Венус“ помещает балласту не более от 5 до 8 тыс., а оные 18 тыс. и более; артиллерия поставлена длинная, так, что ежели пушки вдвинуты во фрегат, нет уже другого способа развести бухту каната как класть на пушки, и много других и довольно важных неудобностей...»¹⁴.

Во-вторых, оставляла желать много лучшего и боеспособность значительной части имевшихся главных сил, ибо по меньшей мере 13 линейных кораблей (52 %) и 6 фрегатов (55 %) были даже официально пригод-

ны лишь для «действий в ближнем море», а если исходить из запредельно низкого числа судов, обшитых медью, и обычных сроков службы отечественных кораблей, расклад на ближайшее время мог быть еще более неблагоприятным. Чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на состояние того же «ограниченно годного» корабля «Всеволод», который уже через несколько лет (в 1808 г.) являл собою скорее обузу для эскадры, чем боевую единицу, ибо, «имея больший против прочих дрейф и тяжелее в ходу, никогда не мог держаться под равными парусами с прочими в линии»¹⁵.

В-третьих, Балтийскому флоту катастрофически не хватало малых вспомогательных сил в лице корветов, бригов, люгеров, пакетботов и т. п. судов. Судов, помимо всего прочего, дававших возможность молодым офицерам пройти столь важную для них школу самостоятельного командования. «...На Балтике, — выскажется впоследствии М. П. Лазарев, — ...через недостатки в познаниях этих все тендера (тип малых судов. — *Авт.*) разбивали! А суда эти славные! — для формирования и офицеров и матросов»¹⁶.

В-четвертых, судя по всему, Балтийский флот в начале XIX в. остался практически без судов, нацеленных на действия у крепостей, как для их обороны, так и обстрела, ибо практически все бомбардирские корабли, прамы и полупрамы оказались выведены из строя.

В-пятых, к сожалению, как в Кронштадте, так и Ревеле, как и в предшествующие времена, в большом количестве находились неразобранные старые корабли, не только занимающие места, но и значительно засорявшие гавани.

Подведем итоги. Представленные в публикуемых документах сведения, с одной стороны, довольно наглядно подтверждают представленную в историографии картину неблагополучия, в которой пребывал Балтийский парусный флот в начале XIX в. С другой — они не менее убедительно показывают всю сомнительность необходимости дальнейшего сохранения при текущем качестве как судостроительных работ, так и сохранения кораблей в портах, больших корабельных штатов (образца 1782 г.¹⁷ или 1798 г.¹⁸), ибо немалые средства просто перемальвались бесконечным потоком быстро ветшавших кораблей, да еще и на фоне все более деградирующих флотов Швеции и Дании. Иными словами, становится очевидным, что Балтийский флот действительно нуждался в реформах, только реформах не формальных, направленных на «экономии ради экономии», а на реформах, основанных на выработке обоснованных цифровых параметров и кардинальном решении означенных выше проблем. Что из этого получилось, хорошо известно¹⁹, но это тема уже для другого разговора.

¹ Федоров-Уайт Д. Русское военное судостроение в конце XVIII и начале XIX веков // Морские записки. 1947. Т. 5. № 2. С. 12.

² Там же.

³ Кросс Э. Британцы в Петербурге, XVIII век. СПб., 2005. С. 241.

⁴ Веселаго Ф. Ф. Краткая история русского флота. М.; Л., 1939. С. 206.

⁵ Российский государственный архив Военно-морского флота (далее: РГА ВМФ). Ф. 135. Оп. 2. Д. 349. Л. 3–6об. Публикуется впервые.

⁶ Год взятия в плен.

⁷ Год взятия в плен.

⁸ Год взятия в плен.

⁹ РГА ВМФ. Ф. 135. Оп. 2. Д. 349. Л. 16об–17. Публикуется впервые.

¹⁰ Морской Атлас. М., 1959. Т. 3. Ч. 1. Описания к картам. С. 403.

¹¹ А это три линейных корабля и два фрегата.

¹² Пять линейных кораблей и два фрегата.

¹³ Материалы для истории русского флота (МИРФ). СПб., 1902. Ч. 16. С. 432.

¹⁴ Там же. С. 479–481.

¹⁵ РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 9. Д. 40. Л. 22–22об.

¹⁶ Черноусов А. А. Деятельность командования Черноморского флота по совершенствованию боевой подготовки в 1832–1851 гг. // Война и оружие: Новые исследования и материалы: Труды Пятой Международной научно-практической конференции 14–16 мая 2014 г. СПб., 2014. Ч. IV. С. 371.

¹⁷ Штат «мирного времени» предполагал наличие 40 линейных кораблей (8 100-, 8 74- и 24 66-пушечных) и 12 фрегатов, военного — 48 (8 100-, 16 74- и 24 66-пушечных) и 16 единиц соответственно (МИРФ. Ч. 12. СПб., 1888. С. 696–697).

¹⁸ Штат 1798 г. предполагал содержание на Балтике 45 линейных кораблей (9 100-, 27 74- и 9 66-пушечных) и 19 фрегатов (9 44-, 1 40- и 9 36-пушечных) (ПСЗ. СПб., 1830. Т. 44. С. 239.).

¹⁹ См., например: Андриенко В. Г. До и после Наварина. М.; СПб., 2002.; Лебедев А. А. Поражение без купюр // Гангут. 2014–2015. № 84–85; Лебедев А. А. Проблема технического состояния корабельных сил 2-й Архипелагской экспедиции (1805–1807 гг.). Малоизученный аспект блистательной экспедиции // Пространство и время. 2015. № 3 (21).