



Адмиралтейская верфь в С.-Петербурге. Литография К.П. Бегрова по рис. К.Ф. Сабата и С.П. Шифляра. 1820-е гг.

УДК 94(355.49:359)(470)"1765–1790"



Лебедев А.А.

О смотре Балтийского флота Екатериной II в 1765 г. и его последствиях

Лебедев Алексей Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и управления персоналом Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0002-4759-7583>

E-mail: alexey-a-lebedev@j-spacetime.com; aalebedew@yandex.ru

На основе материалов РГАВМФ в статье обосновывается ошибочность вывода, сделанного Екатериной II в 1765 г. относительно излишества в Балтийском флоте «кораблей и людей», и анализируются последствия означенной ошибки. В частности, показана нехватка полностью боеспособных линейных кораблей в решающие моменты военных кампаний Русско-турецкой войны 1768–1774 гг. и Русско-шведской войны 1788–1790 гг., в также негативное влияние неисправных кораблей на действия российских моряков.

Ключевые слова: Екатерина II; Балтийский флот; Русско-турецкая война 1768–1774 гг.; Русско-шведская война 1788–1790 гг.; линейные корабли; фрегаты; боеспособность.

Первый смотр Балтийского флота Екатериной II, состоявшийся в июне 1765 г. близ Красной Горки у Гаривалдая¹, закончился настолько конфузно, что императрица даже не пыталась скрыть раздражение. «У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков», – характеризовала она

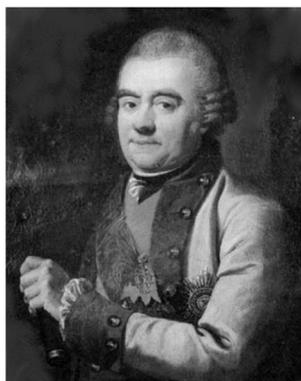
¹ Урочище на южном берегу Финского залива, недалеко от мыса Серая Лошадь. (Прим. ред.).



Екатерина II.
Портрет работы А.П. Антропова. 1765



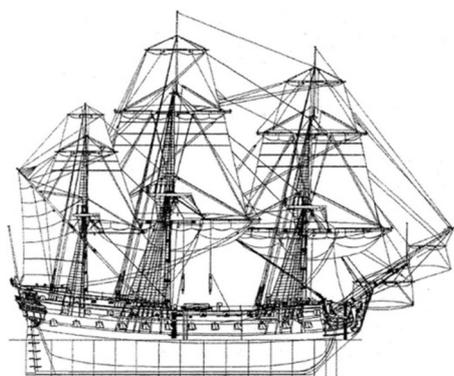
Семен Иванович Мордвинов (1701–1777), адмирал (1764), руководитель Комиссии российских флотов и адмиралтейского правления. Фрагмент портрета работы неизвестного художника. 1771



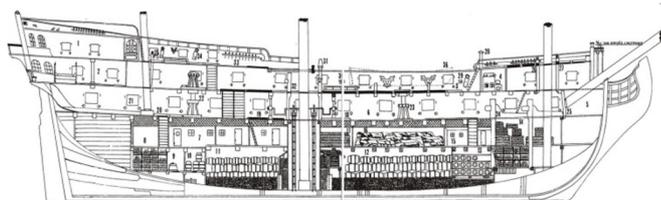
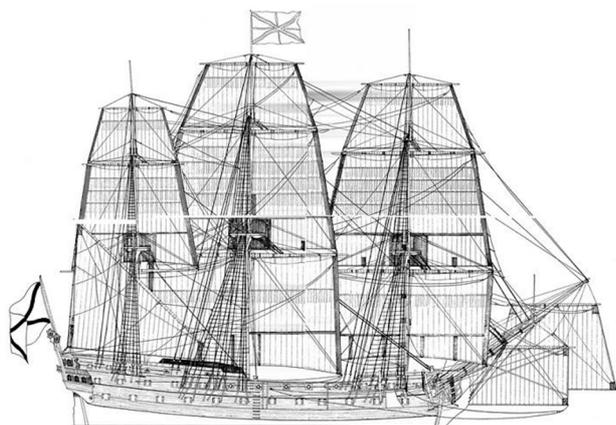
Григорий Андреевич Спиридов (1713–1790), адмирал (1769), участник Семилетней (1756–1763) и Русско-турецких (1735–1739 и 1768–1774) войн. Портрет работы неизвестного художника. 1770-е гг.



Джон Эльфинстон (John Elphinstone, 1722–1785), офицер английского и русского военно-морских флотов, контр-адмирал. Участник Первой Архипелагской экспедиции, Хиосского и Чесменского сражений



66-пушечный линейный корабль «Св. Евстафий Плакида»



66-пушечный линейный корабль «Трех Иерархов»: общий вид (наверху) и разрез корпуса (внизу)

увиденное в письме Н.И. Панину¹ С одной стороны, оценка вполне понятная: русские моряки не только не смогли сжечь специально построенный «городок для бомбардирования», но и просто построить линию баталии. С другой, в ней просматривается крайне опасная тенденция судить о состоянии флота исключительно по формальным показателям (кораблей-то – «в излишестве», людей – тоже!). Что Екатерина, что многие ее современники, что исследователи позднейших эпох предпочли этого не заметить и применять формальный подход и далее. А ведь заставить задуматься обязан был уже тот факт, что, хотя в 1764 г. в Балтийском флоте официально числилось 24 линейных корабля и 7 фрегатов², «отличившуюся» у Гаривалдая эскадру адмирала С.И. Мордвинова и собрали-то с трудом...

Оставляя сейчас в стороне вопрос об «излишестве людей»³, попробуем выяснить, имелось ли при Екатерине II у Балтийского корабельного флота «излишество кораблей».

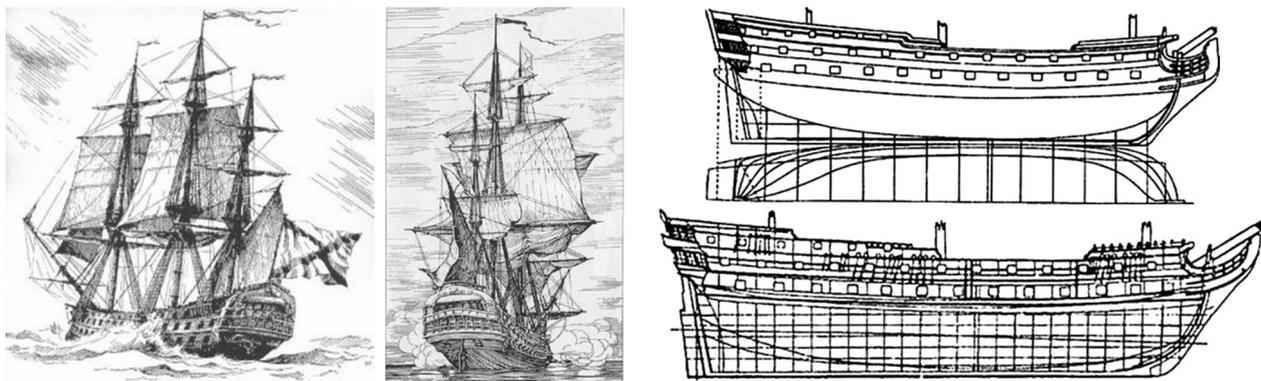
И тут же увидим, что, получив в первые же недели русско-турецкой войны 1768–1774 гг. весьма серьезные задачи, на подготовку к отправке в Средиземное море даже одной только эскадры вице-адмирала Г.А. Спиридова (7 линейных кораблей и 1 фрегат), флот затратил практически полгода. Более того, даже и эти ограниченные силы не были подготовлены должным образом.

Уже на переходе Кронштадт – Копенгаген пришлось вернуть для ремонта линейные корабли «Св. Евстафий Плакида» (у которого сломалась фок-мачта) и «Святослав» (где треснули некоторые элементы набора (каркаса) корпуса, открылась значительная течь и возник сильный крен). Причем если «Евстафий» еще смог нагнать эскадру Спиридова, то «Святослава» пришлось отправить уже с эскадрой контр-

¹ Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Т. 25–26 // Сочинения: В 18 кн. М.: Мысль, 1994. С. 392.

² История отечественного судостроения. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994. С. 205.

³ Проблемы личного состава рассмотрены нами в монографии: Лебедев А.А. К походу и бою готовы? СПб.: Гангут, 2015.



66-пушечные линейные корабли «Ростислав» (слева) и «Не тронь меня» (в центре). С гравюр XVIII в. Справа – чертежи корпусов 66-пушечных линейных кораблей «Трех Святителей» (наверху) и «Иануарий» (внизу)

адмирала Дж. Эльфинстона. Ибо в ходе ремонта выявились не только конструктивные дефекты, но и халатность постройки:

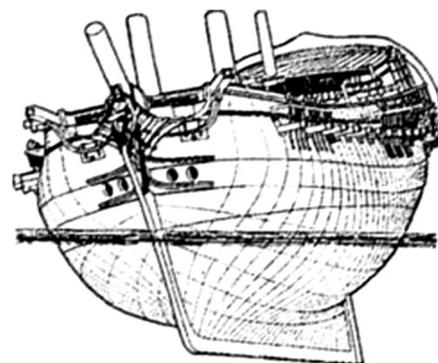
«...высота нижнего дека [палубы. – А.Л.] по правому борту у него оказалась выше левого на целых два фута!»

Далее ситуация лишь усложнялась. В Англии потребовалось провести ремонт еще нескольких спиридовских кораблей – «Трех Святителей», «Иануария», «Европы» и «Ростислава», – а от дальнейшего использования 66-пушечного «Северного Орла» и вовсе отказаться из-за его откровенной ветхости. И это при том, что в эскадру Спиридова вошли лишь самые новые корабли Балтийского флота: «Северный Орел», «Св. Евстафий Плакида» и «Иануарий» были спущены на воду в 1763 г., «Трех Святителей» – в 1765-м, «Трех Иерархов» – в 1766-м, а «Европа» и «Святослав» – вообще в 1768-м и 1769-м соответственно.

Не лучшим оказалось и состояние эскадры Эльфинстона. Она ушла на Средиземное море в конце 1769 г. в составе 4 линейных кораблей (80-пушечный «Святослав» и 66-пушечные «Не тронь меня», «Саратов» и «Тверь») и 2 фрегатов («Надежда» и «Африка») и попала в еще более жесткие штормовые условия, чем эскадра Спиридова. Сначала была вынуждена вернуться в Ревель спущенная не далее как в 1765 г. «Тверь» – потерявшая фок-мачту, грот-мачту и крюйс-стенгу (т.е. две мачты из трех и стенгу третьей)¹. Затем под угрозой гибели оказались «Не тронь меня» и «Саратов» – соответственно 1763 и 1765 годов спуска. На первом из них уровень воды в трюме поднялся до 5 футов (около 1,5 м), на втором – до 9 (около 2,7 м). Более того, на «Саратове», писал Эльфинстон, «вся носовая часть сгнила», и «удивительно, как он не пошел ко дну».

Нового ремонта – уже в Англии – потребовал и злополучный «Святослав». Выяснилось, что в России на нем лишь устранили открывшуюся течь, а конструктивные недостатки так и не ликвидировали...

Но больше посылать в Средиземное море было практически некого! То, что осталось на Балтике, порой находилось в еще худшем состоянии. Это отчетливо показало летом и осенью 1769 г. плавание эскадры вице-адмирала П.П. Андерсона² – последнего резерва Балтийского флота, эскадры, которая должна была защищать в случае чего столицу Российской империи. Выявленные нами в РГАВМФ материалы показывают, до какого состояния дошли ее корабли и фрегаты – отслужившие к 1769-му по 6–10 лет. По данным шканечных журналов ее судов, на 6 кораблях и 4 фрегатах за одно лето было вскрыто не менее 16 существенных повреждений корпуса и 69 существенных же повреждений рангоута, такелажа³ и парусов (см. табл. 1).



Носовая часть фрегата XVIII в.

¹ Фок- и грот-мачты – на трехмачтовом судне первая и вторая (главная) мачты. Стенга – рангоутное дерево, продолжающее мачту в высоту; крюйс-стенга – стенга бизань-мачты, т.е. третьей мачты трехмачтового судна.

² Андерсон Петр Петрович (годы жизни неизвестны) – английский морской офицер, на русской службе с 1736, контр-адмирал с 1764, вице-адмирал с 1769. Участник Семилетней войны. С 1745 командовал кораблями Балтийского флота, с 1763 директор Адмиралтейской канторы, в 1764–1770 – главный командир Кронштадтского и Ревельского портов, с 1769 командир практической эскадры Балтийского моря (учебной эскадры Балтийского флота). С 13 сентября 1770 в отставке. (Прим. ред.).

³ Рангоут – совокупность элементов (деревьев), служащих для несения парусов, подъема флагов и сигналов. Такелаж – совокупность всех снастей на судне.

**Повреждения на судах эскадры вице-адмирала П.П. Андерсона
(июнь – октябрь 1769 г.)¹**

Судно и год его спуска	Общее количество повреждений		Примечание
	по рангоуту, такелажу и парусам	по корпусу	
Линейные корабли			
«Кир Иоанн» (1762)	7	4	Практически в течение всей кампании экипажу пришлось бороться с хронической течью и многочисленными повреждениями такелажа и парусов.
«Москва» (1760)	1	1	После открытия 19 июля в районе Дагерорта сильной течи (до 7,5 дюймов, т.е. до 19 см в час) и угрозы потери мачт вынужден был уйти в Ревель и закончить кампанию.
«Св. Екатерина» (1762)	12	2	Постоянная течь и повреждения рангоута, такелажа и парусов создали немало проблем экипажу.
№ 1 («Всеволод») (1769)	5	1	Хотя корабль совершал свой первый переход (Архангельск – Кронштадт), на нем пришлось укреплять фок-мачту и чинить фор-марсель.
«Город Архангельск» (1761)	10	1	В ходе кампании пришлось заменить бизань-рей и большинство основных парусов – фок, грот, грот-марсель и крьюсель.
«Азия» (1766)	12	0	Состояние такелажа и парусов создало немало проблем.
Фрегаты			
«Св. Михаил» (1758)	3	1	После открытия 18 июля в районе Дагерорта течи, от которой «прибывать стало в каждые полчаса во фрегат воды по 6 дюйм», т.е. по 15 см, вынужден был уйти на ремонт в Ревель и закончить кампанию.
«Св. Сергей» (1761)	4	3	Основные проблемы доставили открывшаяся сильная течь (воды прибыло до 23 дюймов, т.е. до 59 см), которую пришлось устранять в Ревеле, и гнилость многих элементов набора корпуса.
«Св. Феодор» (1762)	11	2	В ходе кампании дважды открывалась течь, были сломаны фор-стенгга, грот-брам-стенгга и фор-марс.
«Гремящий» (1762)	4	1	В ходе кампании открылась сильная течь, но ее удалось локализовать еще в море.

О том же говорилось и в других рапортах, присылавшихся в Адмиралтейств-коллегию. Из них явствовало, что

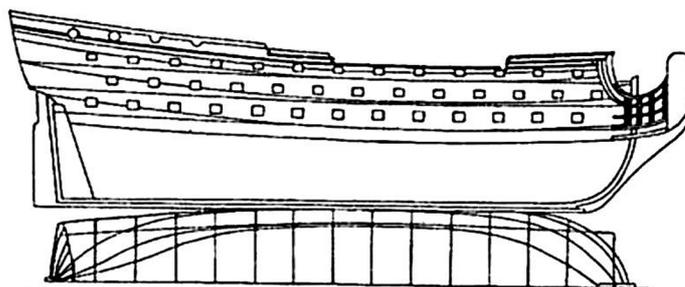
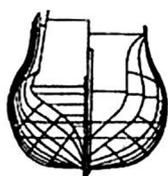
«из отправленных нынешнего 769 года лета в море под команду помянутого господина вице-адмирала Андерсона кораблей и фрегатов в Ревель для исправления починками возвращались следующие, а именно корабли: *Азия* за переломлением фока-рея и для удовольствования прочими ... потребностями и *Москва* за оказавшейся от крепких ветров немалой течи и за отделением от палуб шкафута, и с правой стороны грот-русленя от фалрепа и от книц бортов, который корабль для исправления починками за неспособностью при Ревеле отправлен и прибыл в Кронштадт; фрегаты *Св. Михаил* за течью и для исправления прочих по конопатной и плотничной работе худостей, *Св. Сергей* за течью и исправлением был полукилгалеван, также и плотничною и конопатною работами, *Св. Феодор* за переломлением фор-стенгги, грот-брам-стенгги, фор-марса ... также и за течью, *Гремящий*, за уможением на нем больных служителей, а при том и за оказавшейся в фок- и бизань-мачтах гниlostью...»².

¹ Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. 212. Оп. 11 (1769 г.). Д. 7. Л. 119–124. Фок и фор-марсель – нижний и второй снизу прямые паруса на фок-мачте. Грот и грот-марсель – то же на грот-мачте. Крьюсель – первый снизу прямой парус на бизань-мачте. Фор-стенгга – первая снизу стенгга фок-мачты. Грот-брам-стенгга – вторая снизу стенгга грот-мачты. Марс – площадка на мачте; фор-марс – марс фок-мачты.

² Там же. Д. 6. Л. 68 об. Рей – горизонтальное дерево на мачте или стенгге (см. прим. 5 на с. 153); фока-рей – первый снизу рей на фок-мачте. Шкафуты – в описываемое время – переходы вдоль бортов, соединяющие палубы носовой и кормовой надстроек (бак и шканцы). Фалреп – снасть, служащая перилами на забортном трапе. Кницы – угольники, скрепляющие элементы набора корпуса судна. Руслень – забортная площадка, служащая для крепления вант и фордунов – снастей, раскрепляющих мачты и стенгги сбоку; грота-руслень – руслень, на котором крепятся ванты и фордуны грот-мачты и ее стенов.

Репорты не только подтверждают сведения шканечных журналов, но и показывают, что ремонт в Ревельском порту потребовался 2 из 6 линейных кораблей и всем 4 фрегатам эскадры Андерсона.

Необходимо упомянуть и о дефектных ведомостях, поданных в конце 1769 г. в Адмиралтейств-коллегию с кораблей «Кир Иоанн»¹ и «Св. Екатерина». Они прямо-таки изобиловали упоминаниями о поломках рангоута и набора корпуса, о распространении гнилости, наличии течей. Например, верхняя и средняя палуба «Кир Иоанна» протекали даже при обычном дожде². А на «Св. Екатерине» «во время лавирования борта отделяло от палуб»³, т.е. корабль грозил развалиться. И это корабли, избежавшие необходимости уйти на ремонт в Ревель! В каком состоянии находились закончившие кампанию в Ревеле «Москва» и «Св. Михаил», можно лишь догадываться...



Чертеж 80-пушечного линейного корабля «Кир Иоанн»

Картина, как видим, получается весьма показательная. Однако основную вину вновь возложили на моряков. Особенно досталось вице-адмиралу П.П. Андерсону, которого разгромной критике подвергла лично императрица:

«А об Андерсоне и упоминать нечего, он вовсе ни с одним кораблем прямо моря не держался, но лишь ходил из бухты в бухту, где стоял и чинился все лето»⁴.

Еще более жесткой критике подвергся русский флот в Средиземном море. В 1773 г. его обвинили чуть ли не в «бездельи» – хотя к тому времени он был уже серьезно ограничен как политическими требованиями самого же Петербурга⁵, так и нехваткой элементарных ресурсов. По сообщению графа А.Г. Орлова, в октябре 1773 г. из двенадцати находившихся в Архипелаге линейных кораблей полностью боеспособными были фактически только семь⁶.

Это обстоятельство – а, главное, возобновившаяся в 1772 г. угроза шведского нападения – уже не могли остаться незамеченными. И в 1777–1782 гг. резко увеличили штатную численность линейных сил Балтийского флота (со включением в штат восьми 100-пушечных кораблей).

Но, отреагировав таким образом, власть (а вслед за ней и целый ряд позднейших исследователей) заключила, что проблема решена. А между тем, как мы видели, главные сложности лежали совсем в другой плоскости. И в начале русско-шведской войны 1788–1790 гг. Петербург едва не поплатился захватом его шведами! Только непредвиденная задержка эскадры адмирала С.К. Грейга – практически всех боеспособных сил Балтийского флота (15 линейных кораблей) – с уходом в Средиземное море позволила столице России не остаться один на один со шведским флотом. И это при том, что формально в составе Балтийского флота находились аж 48 линейных кораблей⁷!

Более того, и в кампаниях 1789 и 1790 гг. балтийские эскадры испытывали серьезнейшие проблемы с состоянием своих кораблей.



Граф (с 1762) Алексей Григорьевич Орлов-Чесменский (1737–1807/08), в 1769–1775 командующий Средиземноморской эскадрой. Портрет работы В. Эриксона. 1770–е



Самуил Карлович Грейг (Samuel Greig, 1736–1788), адмирал, участник Чесменского и Гогландского сражений. Портрет работы И. Арзунова

¹ 80-пушечный «Кир-Иоанн» (бывший «Фридрих Рекс»), спущен 6 мая 1762 г. Первоначально был назван в честь прусского короля, но с восшествием на престол Екатерины II переименован в «Кир Иоанн» в память о дворцовом перевороте 28 июня 1762 г., происшедшем в день чудотворцев Кира и Иоанна. (Прим. ред.).

² РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 11 (1769 г.). Д. 6. Л. 84–84 об.

³ Там же. Л. 83.

⁴ Там же. Л. 155.

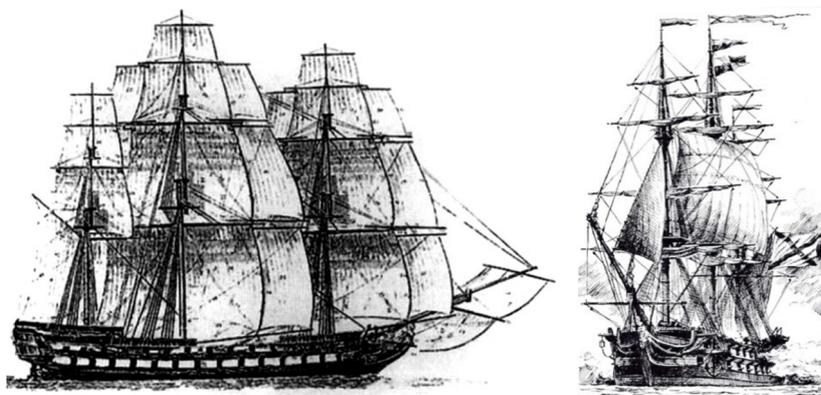
⁵ Подробнее см. главу V монографии: Лебедев А.А. У истоков Черноморского флота России. СПб.: ИПК «Гангут», 2011.

⁶ Соловьев С.М. История России с древнейших времен. 1773–1774 гг. Кн. XV. Т. 29. М.: Астрель, 2003. С. 30.

⁷ Подробнее см.: Лебедев А.А. Константинопольские планы России эпохи «Греческого проекта»: теория и жизнь // Гангут. 2012. № 69. С. 94–95.

«Руль имеет в петлях слабость», форштевень надо «починить», «в наборных членах и обшивных досках имеет немалую гнилость, палубы имеют течь», пушечные порты надо «починкою исправить, шпиль- и кетельс-помпы исправить», – читаем мы, например, в ведомости итогового осмотра корабля «Память Евстафия» в конце кампании 1788 года¹.

У 66-пушечного корабля «Не тронь меня» из-за гнилости фок-мачты и элементов ее крепления становилось крайне опасно использовать все передние паруса. Это резко снижало подвижность и маневренность корабля².



74-пушечные линейные корабли «Победослав» (слева) и «Св. Александр Невский» (справа)

На течь жаловались командиры целого ряда кораблей. Так, на «Победославе» «во время крепких ветров и великого волнения прибывало в вахту воды в корабль до 40 дюймов [до 1 м. – А.Л.]», «в шпиль- и кетельс-помпы едва можно было вылить 10 дюймов», «в крыйт-камере подмочило несколько лежащего там пороху, ко употреблению теперь совсем уже негодного»³.

Ни срок службы корабля, ни количество ремонтов нередко не играли здесь никакой роли. Вот,

например, что значится в ведомости корабля «Св. Александр Невский», спущенного на воду в 1787-м:

«В 1788 г. находился с эскадрой в Копенгагене и во время зимовки исправляем был починкою... В 1790 г. введен был в Кронштадтский канал и исправляем был во многих местах починкою и подведен новый киль. В 1791 г. находился в Ревельском порте, где исправляем был разной починкою, а по прибытии в Кронштадт за оказавшейся в корабле течью во оном же году введен был в Кронштадтский канал и исправляем был во многих местах починкою и во оном же году из канала выведен... В 1794 г. по назначении в кампанию во время кренгования исправляем был починкою во многих местах, вновь вставлены обшивные доски и по худости по местам набору пришиваны были обшивные доски сквозными болтами и более починки происходило в кормовой и носовой части, которые нужно и ныне осмотреть подробнее»⁴.



Василий Яковлевич Чичагов (1726–1809), адмирал (1782), участник Русско-турецкой (1768–1774) и Русско-шведской (1788–1790) войн. С портрета работы П. Бажанова

Приведем также данные по фрегату «Александр». В кампанию 1785 г. «при исправлении конопатной работой найдено: с правой стороны ниже ватерлинии настоящая обшивка сгнила и вырублено до 13 фут, тако ж и в ватерлинии ж за гниlostью 40 фут и сколько усмотрено есть в шпангоутных частях, сгнили». В 1788 г. фрегат «был введен в канал» и «исправлен»; в 1791-м «вооружен был за готовностью к походу, но за имевшейся в нем течью оставлен и разоружен, введен в канал и исправлен разными починками»⁵ ...

А вот рапорт командовавшего Балтийским флотом адмирала В.Я. Чичагова Адмиралтейств-коллегии по поводу выхода из строя линейного корабля «Максим Исповедник»:

«О неблагонадежности ... мачты два года сряду представляемо было от командира, но она всякий раз признана была годною: а теперь на самом опыте и при тихом ветре оказалась ея слабость»⁶ ...

¹ РГАВМФ. Ф. 200. Оп. 1. Д. 90. Л. 6 об. Форштевень – элемент набора корпуса судна, брус, являющийся основой носовой оконечности судна. Шпиль- и кетельс-помпы – насосы для откачивания воды за борт.

² РГАВМФ. Ф. 135. Оп. 1. Д. 84. Л. 114.

³ Там же. Ф. 200. Оп. 1. Д. 14. Л. 38. Крыйт-камера – помещение для хранения боеприпасов на судне.

⁴ РГАВМФ. Ф. 135. Оп. 1. Д. 84. Л. 212–212 об. Киль – продольный брус, являющийся основой набора корпуса судна. Кренгование – придание кораблю крена для осмотра и ремонта подводной части корпуса с одного из бортов.

⁵ Там же. Л. 120–120 об., 212–212 об. Ватерлиния – здесь: условная линия, разделяющая надводную и подводную части корпуса судна. Шпангоуты – поперечные элементы набора корпуса судна.

⁶ РГАВМФ. Ф. 212. Канцелярия. II отдел. Д. 198. Л. 171; Материалы для истории русского флота. СПб.: Тип. Морского министерства, 1893. Ч. XIV. С. 338–339.

Не лучше обстояло дело и с парусным вооружением.

«В последний раз как мы лавировали с Ревельского рейда к Паркалауту [мысу Порккала-Удд. – А.Л.], – отмечал в сентябре 1788 г. адмирал С.К. Грейг, – ветер был довольно крепкий от N, так что насилу мы могли нести все рифленные марсели. Все же корабли, которые вооружены были для Балтийского моря, имеют только настоящий и один еще комплект запасных парусов, но и те по большей части такие, которые издавна лежали в магазинах и хотя целы, но довольно гнили, как оказались при сем случае, ибо в то время всякий почти корабль имел паруса разорваны, а в том числе и на моем корабле *Ростиславе* ... на другие же 74- и 66-пушечные корабли я уже приказал несколько парусов отпустить из эскадры приготовленной для Средиземного моря, на которой находится три комплекта, но для 100-пушечного корабля взять неоткуда...»

«Фор- и грот-марсели, – писал в 1789 г. командир линейного корабля «Св. Петр» капитан бригадирского ранга Ф.И. Денисон, – во время крейсирования при маловетриях всегда в рассуждении их ветхости рвутся, следовательно, во время осенних погод оные и совсем к действию неблагонадежны ...»¹.

Кроме того, в ходе русско-шведской войны 1788–1790 гг. практически все корабли русского флота столкнулись с небывалым прежде числом разрывов орудий во время стрельбы. Особенно ярко это проявилось в Эландском (июль 1789 г.) и Красногорском сражениях (май 1790 г.). Вот выдержка из «Записок» П.В. Чичагова о первом из них:

«... Повреждений на кораблях и в такелаже очень немного ... кроме корабля “Дерись”, на котором от разрыву пушек палубы и другие 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...»



Эландское сражение. Акварель И.П. Кумелина. Конец XVIII в.



Сражение русского флота со шведским в 1790 году вблизи Кронштадта при Красной Горке. Художник А.П. Боголюбов. 1860-е

В Красногорском сражении на 8 кораблях разорвало и повредило более 25 пушек². Так, на «Владимире» разорвало 2 орудия, что привело к серьезному повреждению палубы («в нижнем деке по разорвании на левой стороне пушки с носу повреждена среднего дека палуба, взорвано досок палубных 11 длиною по кораблю на 30 фут»³), гибели 5 и ранению 29 человек (от огня противника погибло лишь 2, а ранено было лишь 5 человек). На «Всеславе» «у 4 пушек раскололась дульная часть», на «Константине» треснули 10 пушек, на «Пантелеймоне» «разорвало пушку, две получили трещины»...

Картина, думается, весьма показательная, и негативное ее влияние на моряков предугадать нетрудно. Во всяком случае, вот что писал после Эландского сражения, 4 августа 1789 г., В.Я. Чичагову вице-адмирал А.В. Мусин-Пушкин⁴:

«Рапортом мне командующий корабля *Св. Петра* господин флота капитан бригадирского ранга и кавалер Денисон объявляя, что из состоящих на его корабле осмифунтового калибра пушек во время

¹ РГАВМФ. Ф. 200. Оп. 1. Д. 14. Л. 19. (За)рифленные марсели – марсели (см. прим. 1 на с. 154), площадь которых уменьшена путем взятия рифов, т.е. собирания верхней части паруса в одну – три складки и подвязывания этих складок к рею (см. прим. 2 на с. 154).

² Записки адмирала Павла Васильевича Чичагова, первого по времени морского министра. М.: Редакция альманаха «Российский Архив», С. 459–460.

³ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1887а. Л.15 об. Деки – здесь: междупалубное пространство.

⁴ Мусин-Пушкин Алексей Васильевич (1746–1803) – вице-адмирал (1787), полный адмирал Российской империи (1797), генерал-кригс-комиссар флота. Участник Русско-шведской войны 1788–1790 гг.

сражения прошлого июля 15 числа с неприятельским флотом разорвало одну, а другая дала трещину, почему и все прочие того ж калибра пушки на случай следующего впредь сражения с неприятелем кажутся ему весьма сумнительны, к определенным при них для действия служителям наводить будет страх и робость...»¹.

В общем, при номинальной численности Балтийского флота в 48 линейных кораблей, он не только всего лишь раз смог собрать эскадру, заметно превосходившую числом шведов (хотя последние никогда не выводили в сражение больше 22 кораблей), но и вынужден был постоянно использовать ветхие суда, имевшие ограниченные боевые возможности («годные в ближние вояжи» или «требующие больших починок, без коих никуда послать не можно»).

Таким образом, ни о каком «излишестве» по-настоящему боеспособных кораблей у Балтийского флота в эпоху Екатерины II говорить не приходится. Чего, к сожалению, нельзя сказать о кораблях «списочно-отчетных» – а равно о стремлении многих современников и позднейших исследователей не видеть разницы между ними и реально боеспособными. Вот этого действительно было и есть в избытке. К сожалению, не видела этой разницы и, безусловно, выдающаяся монархиня – Екатерина Великая. С житейской точки зрения, это вполне понятно, поскольку позволяет избегать многих неприятных вопросов, – но оборачивается серьезными проблемами в ходе войн и опасными заблуждениями в историографии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. 212. Канцелярия II отдел. Д. 198; Оп. 11 (1769 г.). Д. 6.
2. РГАВМФ. Ф. 135. Оп. 1. Д. 84.
3. РГАВМФ. Ф. 200. Оп. 1. Д. 14, 90.
4. Аренс Е. История русского флота. Екатерининский период. СПб.: Тип. Морского мин-ва, 1897.
5. Головачев В.Ф. Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Кампания 1788 г. СПб.: Тип. И.И. Глазунова, 1870.
6. Записки адмирала Павла Васильевича Чичагова, первого по времени морского министра. М.: Редакция альманаха «Российский Архив», 2002.
7. История отечественного судостроения / Ред. И.Д. Спасский. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994.
8. Кучирь А.Г. Корабел Екатерининской эпохи. СПб.: Балтийская книжная компания, 2007.
9. Лебедев А.А. К походу и бою готовы? СПб.: ИПК «Гангут», 2015.
10. Лебедев А.А. Константинопольские планы России эпохи «Греческого проекта»: теория и жизнь // Гангут. 2012. № 69. С. 102–129.
11. Лебедев А.А. Стратегический и тактический обзор деятельности русского флота в Русско-турецкой войне 1768–1774 годов // Гангут. 2008. № 49. С. 16–30.
12. Лебедев А.А. Стратегический и тактический обзор деятельности русского флота в Русско-турецкой войне 1768–1774 годов // Гангут. 2008. № 50. С. 40–70.
13. Лебедев А.А. Стратегический и тактический обзор деятельности русского флота в Русско-турецкой войне 1768–1774 годов // Гангут. 2008. 2009. № 51. С. 32–58.
14. Лебедев А.А. Стратегический и тактический обзор деятельности русского флота в Русско-турецкой войне 1768–1774 годов // Гангут. 2008. 2009. № 52. С. 32–47.
15. Лебедев А.А. Стратегический и тактический обзор деятельности русского флота в Русско-турецкой войне 1768–1774 годов // Гангут. 2008. 2009. № 53. С. 21–54.
16. Лебедев А.А. У истоков Черноморского флота России. СПб.: ИПК «Гангут», 2011.
17. Материалы для истории русского флота. Ч. XI. СПб.: Тип. Морского министерства, 1886.
18. Материалы для истории русского флота. Ч. XII. СПб.: Тип. Морского министерства, 1888.
19. Материалы для истории русского флота. Ч. XIII. СПб.: Тип. Морского министерства, 1890.
20. Материалы для истории русского флота. Ч. XIV. СПб.: Тип. Морского министерства, 1893.
21. Соколов А.Б. «Правь, Британия, морями»? Политические дискуссии в Англии по вопросам внешней и колониальной политики в XVIII в. СПб.: Алетейя, 2015.
22. Соловьев С.М. История России с древнейших времен. Т. 25–26 // Соловьев С.М. Сочинения. В 18 кн. Кн. XIII. М.: Мысль, 1994.
23. Anderson M.S. "Great Britain and the Russo-Turkish War of 1768–74." *The English Historical Review* 69.270 (1954): 39–58.
24. Anderson M.S. "Great Britain and the Russian Fleet, 1769–70." *The Slavonic and East European Review* 31.76 (1952): 148–163.
25. Bode A. *Die Flottenpolitik Katharinas II und die Konflikte mit Schweden und der Türkei, 1768–1792*. München und Wiesbaden: Osteuropa-Institut; Harrassowitz in Komm., 1979.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11—2011:

Лебедев, А. А. О смотре Балтийского флота Екатериной II в 1765 г. и его последствиях / А.А. Лебедев // *Пространство и Время*. — 2016. — № 1–2(23–24). — С. 151–158. Стационарный сетевой адрес: 2226-7271provst1_2-23_24.2016.61.

¹ РГАВМФ. Ф. 200. Оп. 1. Д. 14. Л. 19.