

БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ: СОТРУДНИЧЕСТВО И ПРОТИВОСТОЯНИЕ

А. А. Лебедев

МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ПОДРОБНОСТИ КОЛЬБЕРГСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА 1760 и 1761 гг.

К сожалению, несмотря на наличие целого ряда крупных успехов, Семилетняя война 1756–1763 гг. так и не стала по-настоящему популярной страницей отечественной истории. Особенно не повезло Балтийскому флоту, многие сюжеты, связанные с деятельностью которого, до сих пор остаются известными весьма поверхностно. Среди них — состояние корабельных сил флота.

В связи с этим хранящиеся в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота «дефектные ведомости» кораблей и фрегатов Кронштадтской эскадры конца 1760 г. представляются более чем важными. С одной стороны, они рисуют состояние эскадры по итогам неудачной Кольбергской экспедиции 1760 г., позволяя уточнить целый ряд связанных с ней подробностей, с другой — позволяют увидеть реальные возможности отечественных военно-морских сил на Балтике в двух ключевых кампаниях Семилетней войны — 1760 и 1761 гг.

Картина по их рассмотрению получается следующая. Во-первых, несмотря на довольно активное противодействие русским кораблям кольбергских батарей¹ выясняется, что реальный вред от их огня был более чем незначительным, что может объясняться либо качеством подготовки немецких артиллеристов, либо большой дистанцией. Последнее, кстати, в случае своего подтверждения, неминуемо влечет дополнительные вопросы уже к российской стороне, ибо в этом случае и огонь русской эскадры вряд ли можно рассматривать в качестве серьезной акции против Кольберга.

Во-вторых, и ранее не радовавшее русских моряков состояние большинства кораблей и фрегатов Балтийского флота к концу 1760 г. ухудшилось еще более. В частности, по возвращении в Кронштадт, «за появившимися при свидетельстве многими дефектами, которых в гавани исправить не возможно», определено было ввести в канал сразу четыре линейных корабля (66-пушечные «Северный Орел», «Св. Сергей», «Александр Невский», 54-пушечный «Св. Николай») и фрегат «Крейсер»². На пределе возможностей находились еще несколько кораблей: «Уриил» (планировался на 1761 г. как госпитальный), «Гавриил», Ингерманланд» (см. представленные далее выдержки «Ведомости о дефектах»).

Правда, за счет активной постройки новых кораблей и «затывания дыр» на ветхих в 1761 г. в море все-таки удастся вывести 19 линейных кораблей (включая один госпитальный) и 2 фрегата³, но для подавляющего большинства судов, начавших войну, эта кампания станет все-таки последней, что, по существу, отметил в своем донесении и шведский посланник в Петербурге Поссе, написавший в 1762 г.: «...флот состоит из 31 линейного корабля, а с судами других названий число военных кораблей — 42, галер — 99. Старшие корабли в плохом состоянии и так гнилы, что едва можно их починить; вообще флот в дурном состоянии, потому что корабли строят неискусно: 99-пушечный корабль «Елисавета»⁴, построенный в 1745 г., не мог быть употребляем на море, потому что на бок валится; казанский дубовый и архангельский сосновый лес, употребляемые для кораблестроения, мягки и неплотны; Кронштадтская гавань не имеет соленой воды; семимесячное в году окружение корабля снегом и льдом очень много вредит им...»⁵.

В-третьих, качество постройки многих отечественных кораблей также оставляет немало вопросов, примером чему может служить вполне новый 80-пушечник «Андрей Первозванный». Вот что, в частности, значилось в дополняющем «дефектные ведомости» рапорте контр-адмирала С. И. Мордвинова: «(1) Имеются кранбалки для поднимания якорей коротки, от чего всегда якорною лапой задевает за бархоут, понеже противу выпуклости корпуса около ватерлинии кверху бак сужен, а когда случится подниману быть якорю с лювертовой стороны, то наипаче всегда задевает, для чего принуждены фок-нок-талями отво-

дить якорные лапы от борта и от того бывает якоря медление, и ежели случится в тесном месте поднимать якорь, то от оногo медления подвергнется корабль крайней опасности или надобность будет требовать скорого поднятия якоря, то за вышеписанным резонотом того исполнить будет не возможно и для того надлежит кранбалки сделать вновь длиннее... (2) на шканцах борты сделаны весьма низко, от чего в баталию рулевое колесо неприятелю совсем открыто, которое он всегда легко может отбить, хотя б случилось и в анлее быть, а ежели будет в люверте, то и все шканцы совсем явны, а людям уже никакого закрытия не имеется и от того оный корабль подвержен великому несчастью и для того надлежит на шканцах борты поднять выше...»⁶.

В общем, как говорилось, использованные материалы оказываются весьма полезным источником, наглядно показывающим, насколько быстро ветшали отечественные корабли, с завидной регулярностью превращая обычные морские переходы в мероприятия не менее опасные, чем столкновение с противником.

¹ Материалы для истории русского флота (далее: МИРФ). СПб., 1883. Ч. 10. С. 553–558.

² Российский государственный архив Военно-Морского Флота (далее: РГА ВМФ). Ф. 212. Канцелярия II (1760 год). Д. 9. Л. 26об. — 27об.

³ МИРФ. Ч. 10. С. 613.

⁴ Речь идет о 99-пушечном линейном корабле «Захарий и Елизавет», построенном в 1745–1748 гг., но лишь один раз выходившем в море и разобранным в 1759 г.

⁵ Соловьев С. М. Сочинения. В 18 кн. Кн. XIII. История России с древнейших времен. Т. 25–26. М., 1994. С. 158–159.

⁶ РГА ВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 310. Л. 5–5об. «Дефектную ведомость» линейных кораблей Балтийского флота конца 1760 г. см.: РГА ВМФ. Ф. 212. Канцелярия II (1760 год). Д. 9. Л. 1–15.