

БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ: СОТРУДНИЧЕСТВО И ПРОТИВОСТОЯНИЕ

А. А. Лебедев

ОБ ОДНОМ ДОСТИЖЕНИИ РОССИИ В ГОДЫ СЕВЕРНОЙ ВОЙНЫ И ЕГО ПОСЛЕДСТВИЯХ

Поразительно, но при тех больших возможностях, которые открывались на Балтике в силу ее специфических природно-географических условий для гребных судов, вплоть до XVIII в. Швеция, Дания и Польша ставку в морской войне делали в основном на корабли парусные. Перелом в этом вопросе произошел в ходе Северной войны 1700–1721 гг., в которой не имевшая в ее начале вообще никакого флота Россия начала с создания судов именно гребного типа — островских лодок, скампавей, галер, которые очень быстро превратились в мощнейшее оружие Петра I, во многом и предрешившее исход борьбы на море в этой войне. Одни только успехи 1714 и 1719–1721 гг. чего стоят!¹

Более того, массивованные удары отрядов Ф. М. Апраксина и П. П. Ласси по шведскому побережью 1719–1721 гг. произвели еще и колоссальное психологическое воздействие на многих европейцев, став предметом тревожных фобий на многие десятилетия, тем более что в 1743 г. едва не состоялся их повтор.

«Галеры оказали Петру I самые великие и важные услуги в последнюю шведскую войну (Северную. — *Авт.*), — писал в 1730-х гг. прусский дипломат И. Г. Фоккеродт, — им одним обязан он благодарностью за столь же славный, как и выгодный Ништадтский мир... Так называемые ш[х]еры, или каменистые утесы, которые на милю тянутся цепью в море вдоль финского

и шведского берега от Выборга до Кальмара, считались неодолимой защитой (Bollwerk) шведского королевства от всяких нападений с моря. В самом деле, ни один военный корабль без особенной удали не мог отваживаться в наполненные кривыми и слепыми утесами проливы, образуемые ш[х]ерами. Но что удерживало корабли, послужило к выгоде галерам, для которых нужна небольшая глубина, и подало им случай обходить финские проходы даже в виду неприятельского флота и в один поход овладеть всей Финляндией, а потом переправляться в Швецию везде, куда хотели делать высадки, и разорять огнем и мечом внутренние места этого государства, меж тем как никто не в состоянии был остановить такие разорения ни водою, ни сухим путем. Большие корабли не смели входить в эти воды, а шведские войска только что соберутся в одном каком месте в слишком значительных силах для русских, эти последние в минуту садятся на суда, пристают далеко оттуда в другой стороне, да и разыгрывают там такую же „драму с пожарами“»².

«...Теперь галеры нумеруются, словно древнеримские легионы, — вторил ему член Лондонского королевского общества Ф. Альгаротти. — Число их доходит до ста тридцати, но их, скорее всего, намного больше. На них можно перевозить тридцатитысячное войско, и это сущее заглядение... Эти галеры могут причалить куда нужно в любую ночь — солдаты высаживаются там, где неприятель меньше всего их ожидает, вытаскивают свои суда на сушу, располагают их полукругом, развернув форштевнями и орудиями в сторону суши, — и возникает укрепленный лагерь; от четырех до шести батальонов остаются его охранять, в то время как прочие обследуют окрестности и конфискуют все, что под руку попадет. Когда вылазка закончена, они отчаливают и через некоторое время высаживаются в другом месте. Свои суда они иногда перетаскивают волоком из одних вод в другие через сухопутные перешейки — так когда-то делали древние. О том, каким грозным оружием являются эти русские галеры, шведам известно очень хорошо. На их глазах эти галеры разорили их богатейшие рудники в Норчёпинге, опустошили все побережье Готландии и Судермании; их видели даже возле самого Стокгольма»³.

«Если Московия не в состоянии снарядить значительное количество кораблей для флота, — цитируем мы уже мнение фран-

цузского дипломата И.-Ж. Шетарди, датированное 1740 г., — то она может многого ожидать от хорошего состояния своих галер и употребления их в дело, чтобы беспокоить неприятеля, с которым будет в войне, и распространять смутнение и ужас по берегам и даже во внутренности прилежащих к ним стран...»⁴

А вот оценка британского дипломата К. Вейча за 1743 г.: «Приготовления к открытию кампании производятся здесь очень деятельно. Нева вскрылась за месяц ранее, чем в прошлом году, галеры готовы принять десять тысяч человек, прибывших из Москвы, и перевезти их в Финляндию... Фельдмаршал Ласси принимает команду над галерами, на которых садят двадцать тысяч человек. Шведы не могли забыть, что вынесли в 1715-м г., сколько городов, замков, дворянских поместий, поселков, укреплений, магазинов, медных и железных рудников сожжено и сгублено было в то время русскими. Надо надеяться, что они не захотят вновь подвергнуться такому разорению, и помирятся на условиях, которые должны быть признаны тем более умеренными, что войну начали шведы...»⁵

Стоит, наконец, вспомнить и слова прусского дипломата К. В. фон Финкенштейна, высказанные в отчете прусскому королю за 1748 г. «Говорят, — писал он, в частности, — что нынче флот российский таковой имеет состав: двадцать восемь кораблей линейных, восемь фрегатов, два прама и три галиота с пушками; однако расчет сей завышен так же, как и касательно армии сухопутной, ибо большая часть сих судов повреждена и служить не в состоянии, так что на всё про всё в военных целях употреблены могут быть от одиннадцати до двенадцати кораблей линейных.... Не так обстоят дела с галерами, кои главную силу России в Балтийском море составляют, ибо легко их проводить вдоль берега между рифами, коих в сём море превеликое множество. Оттого-то и стала Россия шведам столь грозной казаться. Флот им никакого вреда сделать не мог, ибо из-за сих самых рифов к берегу не умел приблизиться, галеры же повсюду проникают, и с них на берег можно спускать отряды, как и случалось это во время двух последних войн, и большой урон нанесло шведам. Галеры эти, стоящие в портах петербургском, кронштадтском, ревельском и фридрихсгамском, в постройке дешевы, и число их велико. Ныне насчитывают их до сотни, и как раз числом-то стратшат они шведов, кои и половины того не имеют...»⁶

Получили рассмотренные выше события и практические последствия в лице все большей популярности в Балтийском регионе гребных флотов. Начало положили шведы, бросившиеся после Северной войны строить свой галерный флот. К Русско-шведской войне 1741–1743 гг. они, правда, не очень преуспели, но в последующие годы усиление шведского гребного флота шло уже по нарастающей⁷. Достигнув в 1756 г. 87 вымпелов, он даже был разделен на две эскадры — шведскую и финскую, базировавшиеся в Стокгольме и Свеаборге. Последняя при этом получила название армейского флота, ибо была придана сухопутным войскам для обеспечения их действий на прибрежном театре⁸.

С появлением же на исторической сцене Ф. Х. Чапмана, работавшего целую серию новых типов гребных судов в лице канонерских лодок, иолов, геммам, удем и пойем, шведский гребной флот на некоторое время и вовсе занял доминирующее положение в Балтийском регионе⁹.

Не пошатнули позиции гребного флота у шведов даже последующие неудачи в новых Русско-шведских войнах. Более того, по словам российского посланника в Швеции графа П. Сухтелена, в начале 1820-х гг. именно гребной флот пользовался большей популярностью у шведской элиты¹⁰.

Наконец, полковник О. Гагельстам в записке, датированной в 1840 г., и вовсе настаивал на отказе от корабельного флота в пользу всемерного развития гребных сил, опираясь на специфику расположения шведской территории, возможности финансов и опыт последних войн с Россией. «Береговая оборона при правильном употреблении канонерских лодок и иол на сложной местности наших берегов, — писал он, в частности, — более выгодна для Швеции бедной средствами, которая при том на 7/8 частей своей окружности усеяна шхерами и прорезана многими большими судоходными озерами. На подобной местности гребная флотилия может нанести значительный вред вторгнувшейся армии, действуя на ее фланги и тыл, и участвовать через это в предприятиях сухопутного войска. Действия же линейного флота в открытом море происходит совершенно отдельно и стоят почти всегда более, чем приносимая ими польза»¹¹.

В начале XIX в. большая популярность пришла к гребному флоту и в Дании, нацелившейся на постройку к 1814 г. не менее 300(!) канонерских лодок. Причина заключалась в следу-

ющем: «Данию беспокоили шведские поползновения в районе Норвегии. Принц Фредерик не исключал, что шведский флот попытается блокировать Норвегию с моря, а шведский армейский флот может организовать на побережье серию десантов. Именно поэтому в датчане решили предвосхитить события и построить mosquito флот, который сможет противостоять шведам у норвежского побережья»¹².

И хотя погром Копенгагена, учиненный англичанами в 1807 г., несколько скорректировал эти планы, сам по себе способ решения проблемы, возникшей перед Копенгагеном, можно назвать весьма показательным.

А как отнеслись к рассмотренному наследию Петра I в самой России? Увы, далеко не самым лучшим образом. Правда, до середины XVIII в. во многом по инерции число боеспособных галер оставалось довольно высоким, а в 1743 г. совсем не много не хватало до завершения, начатого было к шведским берегам похода, однако ряд современников уже наблюдал симптомы начинавшегося кризиса. «Шесть новых галер было вчера спущено на воду, — писал, например, в Париж уже упомянутый Ж.-И. Шетарди в мае 1741 г. — если прибавить их к тем, которые уже явно входили в счет, то в настоящее время их будет девяносто три; однако же Нолькен считает несомненным, что один старый грек, по фамилии Самеской, служащий офицером в этой флотилии галер, старинный и любимый подчиненный Петра I, сделал в Кабинет представление, в котором доказывает, что все галеры, числом до шестидесяти, построенные в предыдущее царствование, не могут ни к чему быть пригодными; что даже вследствие недостатков конструкции они не могут выдержать ни малейшего волнения, не подвергаясь опасности опрокинуться каждую минуту...»¹³

Не стоит забывать и того, что означенный выше поход 1743 г. также состоялся лишь на третий год весьма недешевой Русско-шведской войны 1741–1743 гг., хотя рассмотренное нами наследие Петра I совершенно четко показывало, как можно было принудить Швецию к миру в намного более короткие, а значит, и менее затратные сроки.

Но все это было лишь предвестником будущих трудностей, по сравнению с последующим временем, когда гребной флот оказался в настоящем упадке, а его стратегические наступательные возможности — в полном забвении.

«В момент ожидания нападения от шведов, — описывал ситуацию лета 1788 г. на Балтике В. Ф. Головачев, — на борьбу с ними в шхерах мы обширных замыслов не составляли. Со времени последней шведской кампании масса нашего гребного флота нас озабочивала очень мало: мы делали пробы новым гребным судам и высылали галеры по три в лето на практическое плавание к Выборгу и Фридрихсгаму, да и то не каждый год и не на долгое летнее время. Комплектация штатных команд гребной флотилии не соблюдалась вовсе, и число их людей немного чем превышало то, которое высылалось в плавание.

Надо думать, что для Адмиралтейства нашего большим сюрпризом был указ императрицы 20-го октября 1787 г., в котором было сказано, чтобы «для плавания в шхерах на время кампании 1788 г. было приготовлено... 50 галер!».

Немного погодя, впрочем, оказалось, что такого числа исправных галер не набиралось, а еще менее возможно было набрать на них служителей...»¹⁴

В общем, как отмечает исследователь А. В. Лукошков, «когда в июне 1788 г. Шведское королевство напало на Российскую империю, галерная флотилия в течение всего лета и осени не смогла отправить в море ни одной галеры — все они нуждались в серьезном ремонте.

Ценой колоссальных затрат к лету 1789 г. удалось починить, оснастить и вооружить всего 24 галеры, которые приняли участие в походе к границам и в Роченсальмском сражении. И тут в последний момент выяснилось, что галеры как боевое средство морально устарели и проигрывают шведской новинке — канонерским лодкам, вооруженным 30-фунтовыми пушками...»¹⁵

Неготовым оказался гребной флот и к началу третьей кампании Русско-шведской войны 1788–1790 гг., полностью отдав инициативу шведам, захватившим весной 1790 г. господство в шхерах вплоть до Выборга. «Ради Бога, высылайте скорее резервную эскадру, — писал командовавший русской армией в Финляндии И. П. Салтыков графу А. А. Безбородко, — истинно галеры все проклятые сожгут. [...] Обстоятельства истинно нехороши... Высылайте Нассау: истинно стыдно, что неприятель своей флотилией разъезжает; уже другой рапорт имею, что в 70 судах был у Питконемы, а сегодня уже в 20 верстах к Выборгу стоят»¹⁶.

Не менее показательным можно назвать расклад и на 1808 г., подмеченный военным историком П. А. Ниве: «Подготовительная работа в наших портах подвигалась... весьма медленно, главным образом по причине обычных технических у нас недочетов, а затем — вследствие того, что, в сущности, поздно и вяло принялись за эту подготовку. Насколько можно судить по сохранившейся переписке, первым к тому толчком послужили вышеприведенные всеподданнейшие ходатайства графа Буксгевдена (т. е. командующего войсками в Финляндии! — *Авт.*), предвидевшего необходимость готовить к весне флоты еще с половины марта. Между тем, в действительности, первый отряд нашей гребной флотилии тронулся только 21-го мая, и то это был отряд из Свеаборга, т. е. составленный из отобранных у шведов судов, но укомплектованный частью моряками, частью пехотинцами. Слабость этого головного (по существу) отряда зависела от недостатка в личном составе и морской провизии, которой не могли добыть в нужном количестве на месте: ее приходилось подвозить (водою) из Петербурга...»¹⁷

Каковы же итоги? Они двойственны. С одной стороны, перед нами пример огромного вклада Петра I в развитие русского флота и способов ведения морской войны. Причем пример крайне удачный для России, ибо, как признавали даже иностранцы, гребные суда были удобны в постройке и очень быстро пришлись по душе россиянам. «В лесе ему нечего было затрудняться, потому что для галер нужен сосновый, а Финляндия да окрестности Петербурга доставляли его сколько угодно», — заметил И. Г. Фоккеродт», далее он подчеркнул: «Постройка галер далеко не требовала такого искусства, как кораблестроение: в Або большую часть их срубили русские солдаты своими плохими ручными топорами под наблюдением двух или трех строительных мастеров. Передвижения галер так легки и требуют так мало опытности, что в конце шведской войны в войске, стоявшем в Финляндии, не было ни одного пехотного капитана, который не умел бы начальствовать галерой так же хорошо, как лучший греческий пилот, а так как галеры большею частью ходят на парусах и почти каждую ночь пристают к берегу, русский солдат нашел это путешествие до того удобным и так привык к нему в короткое время, что с удовольствием садился на галеру; когда

даже и ветер был противный, он лучше охотился грести веслами, чем маршировать с поклажей за спиной»¹⁸.

Однако есть и другая сторона, суть которой сводится к тому, что при всем уважении к наследию Петра I означенный нами ресурс использован был российскими властями, ему наследовавшими, весьма недостаточно, отрицательно сказавшись и на сраках, и на стоимости целого ряда войн.

¹ Подробнее см.: *Кротов П. А.* 1. Строительство флота в период царствования Петра Великого // История отечественного судостроения. СПб., 1994. Т. 1; *Кротов П. А.* Гангут. 300 лет первой победе Российского флота. М., 2014; *Кудзеевич Л. В.* Десантные операции отряда П.П. Ласси на берегах Швеции в 1719 и 1721 годах // Война и оружие: Новые исследования и материалы. Научно-практическая конференция 12–14 мая 2010 г. СПб., 2010. Ч. I.

² *Фоккеродт И. Г.* Россия при Петре Великом // Неистовый реформатор. М., 2000. С. 55–56.

³ *Альгаротти Ф.* Из книги «Путешествие в Россию» // Звезда. 2003. № 5. С. 80–81.

⁴ Маркиз де-ла-Шетарди в России 1740–1742 годов. М., 1862. С. 95.

⁵ Сборник императорского Русского исторического общества (Сб. РИО). СПб., 1897. Т. 99. С. 335–336.

⁶ *Лиштенан Ф.-Д.* Россия входит в Европу. Императрица Елизавета Петровна и война за австрийское наследство 1740–1750. М., 2000. С. 321.

⁷ *Hobson R., Kristiansen T.* Navies in Northern Waters, 1721–2000. This edition published in the Taylor & Francis e-Library, 2004. P. 81.

⁸ *Лукошков А. В.* Величайшая морская битва льва с орлом. История шведского морского похода на Россию в 1790 г., воссозданная на основе подводных археологических исследований. СПб., 2016. С. 72.

⁹ *Трубкин Ю. Е.* Типы судов шхерных флотов России и Швеции в войне 1788–1790 гг. // Гангут. 1997. № 12-бис. С. 4–12.

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. 166. Оп. 1. Д. 5036. Л. 6–6 об.

¹¹ Там же. Ф. 19. Оп. 1. Д. 215. Л. 6 об.–7.

¹² *Махов С. П.* Немного Балтики [Электронный ресурс] URL: <http://george-rooke.livejournal.com/>

¹³ Сб. РИО. СПб., 1896. Т. 96. С. 39.

¹⁴ *Головачев В. Ф.* Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Ч. I: Кампания 1788 г. СПб., 1871. С. 28.

¹⁵ *Лукошков А. В.* Величайшая морская битва... С. 98. О том же пишет и Ю. Е. Трубкин (см.: *Трубкин Ю.Е.* Типы судов шхерных флотов ... С. 12–13).

¹⁶ Цит. по: *Бородкин М. М.* История Финляндии. СПб., 2016. Т. III: Время Екатерины II и Павла I. С. 237–238.

¹⁷ *Ниве П. А.* Русско-шведская война 1808–1809 гг. СПб., 1910. С. 200–202.

¹⁸ *Фоккеродт И. Г.* Россия при Петре Великом. С. 54–55.

Литература

Бородкин М. М. История Финляндии. Т. III. Время Екатерины II и Павла I. СПб.: Наука, 2016. 382 с.

Головачев В. Ф. Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Часть I. Кампания 1788 г. СПб.: Тип. И. И. Глазунова, 1870. 134 с.

Кротов П. А. Строительство флота в период царствования Петра Великого // История отечественного судостроения. Т. 1. СПб.: Судостроение, 1994. С. 45–168.

Кротов П. А. Гангут. 300 лет первой победе Российского флота. М.: Эксмо, 2014. 128 с.

Лебедев А. А. Тактическая парадигма русского парусного флота XVIII – середины XIX вв. // Гангут. 2014. № 82. С. 55–88.

Лебедев А. А. Тактическая парадигма русского парусного флота XVIII – середины XIX вв. // Гангут. 2014. № 83. С. 29–59.

Лукошков А. В. Величайшая морская битва льва с орлом. История шведского морского похода на Россию в 1790 г., воссозданная на основе подводных археологических исследований. СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2016. 656 с.

Маркиз де-ла-Шетарди в России 1740–1742 годов. СПб.: Тип. Иосафата Огриско, 1862. 638 с.

Ниве П. А. Русско-шведская война 1808–1809 гг. СПб.: Военная типография, 1910. 453 с.

Сборник Русского исторического общества. Т. 96. СПб.: Тип. М. Стасюлевича, 1896. 718 с.

Сборник Русского исторического общества. Т. 99. СПб.: Тип. Имп. Академии Наук, 1897. 507 с.

Трубкин Ю. Е. Типы судов шхерных флотов России и Швеции в войне 1788–1790 гг. // Гангут. 1997. № 12-бис. С. 3–22.

Фоккеродт И.-Г. Россия при Петре Великом // Неистовый реформатор / Ред. В. Наумов; сост. А. Либерман. М.: Фонд Сергея Дубова, 2000. С. 9–104.

Франсина-Доминик Лиштенан. Россия входит в Европу. Императрица Елизавета Петровна и война за австрийское наследство 1740–1750. М.: ОГИ, 2000. 408 с.

Hobson R., Kristiansen T. Navies in Northern Waters, 1721–2000. London; Portland, Or : Cass, 2004. 298 p.