

ФЛОТ ВЕЛИКОГО КНЯЖЕСТВА ФИНЛЯНДСКОГО В ВЫБОРГСКОМ СРАЖЕНИИ

К сожалению, мало кто знает, что самая крупная морская битва за всю историю Балтики произошла вблизи финляндских берегов в северо-восточной части Финского залива 5—7 июля 1790 года¹. В сражении, позднее получившем название Выборгского, одновременно участвовало более 450 вымпелов, имевших на борту почти 7000 орудий и около 60000 человек. В нем российский флот одержал свою самую крупную победу на Балтике, а шведы понесли самые большие потери за всю историю военного флота. В ходе сражения погибло около 70 шведских вымпелов, включая три линейных корабля, три фрегата, две галеры и почти 3000 моряков. В плен попало еще около 30 вымпелов, включая четыре линейных корабля, фрегат, пять галер и 5500 человек. В целом за два месяца потери шведов составили более 30% линейного флота (флота Ортлогов), после чего он никогда уже не заявлял о себе в качестве самостоятельной силы и эпоха 100-летнего господства Швеции на Балтике закончилась. Фактически Выборгское сражение было и последней в истории Балтийского моря генеральной битвой линейных флотов.

Казалось бы, масштабы и значение сражения должны были сделать его любимой темой историков России и Швеции, однако и сегодня оно практически не изучено и во многом остается "белым пятном". Историки, как правило, ограничиваются лишь лаконичными упоминаниями, в лучшем случае посвящая битве несколько страниц в обобщающих трудах по истории флота или Русско-шведской войны 1788—1790 годов. До сих пор не создано ни полного описания хода сражения, ни схем маневрирования и движения флотов, ни анализа всей операции. Более того, не известны ни точные составы флотов, ни количество, типы и имена погибших кораблей. Особенно удивительно отсутствие интереса к этому сражению у шведов — ведь его район носит мемориальный характер, здесь погибло наибольшее количество моряков за всю историю Швеции, а на дне лежит самое крупное в мире собрание останков кораблей, оружия, предметов материальной культуры, отражающее историю этой страны за 58 лет.

Автор впервые заинтересовался районом сражения в 1989 году, когда в ходе работ по созданию Атласа и Каталога объектов на дне Балтийского моря и Финского залива специалистами АО "Морские технологии" были сделаны первые экспедиции по поиску останков затонувших кораблей. В результате выяснилось, что старинные планы и карты сражения и описания его хода неверны и не могут служить основой для обнаружения погибших вымпелов. В результате длительного изучения документов РГА ВМФ и в первую очередь шканечных журналов российских кораблей, в которых записывались все их передвижения с указанием пеленгов и курсов через каждый час, автору удалось реконструировать схемы движения русского флота и местонахождение шведов по отношению к российским кораблям. Это привело к появлению совершенно новой схемы маневрирования флотов и позволило выделить 9 полигонов, где следовало ожидать находки кораблей, погибших в сражении или во время предшествующих ему боев отдельных отрядов. Проведенные рекогносцировочные работы на 20% площади четырех из девяти полигонов привели к обнаружению на дне останков 22 кораблей, 2 маломерных судов, 5 якорей, 40 пока не иденти-

фицированных объектов и 25 крупных скоплений обломков. Хотя часть обнаруженных корпусов и не относится к сражению (среди них — русский броненосец — *Гангут* погиб в 1897 г., шведский пароход *Ипатия* погиб в — 1898 г., немецкий транспорт *Эсборн* — погиб в 1944 г., немецкий десантный корабль *АФ-35* — погиб в 1944 г.), во многих случаях места обнаружения шведских кораблей или оставленных якорей с точностью 20—150 метров совпали с теоретически предсказанными при реконструкции хода сражения, что говорит в ее пользу.

Подтверждение теоретических схем и уникальный по количеству и богатству состав находок заставили нас выделить изучение истории сражения в самостоятельный проект. Хотя многие документы в российских архивах не сохранились, а доступные данные шведской и финской сторон представлены не архивными материалами, а во многом противоречивыми литературными источниками, системная обработка собранных сведений привела к ряду выводов, существенно дополняющих ранее высказывавшиеся различными исследователями взгляды как на историю войны 1788—1790 годов и Выборгского сражения, так и на историю военного кораблестроения и развития военно-морской тактики того времени.

Одним из результатов изучения архивных документов стал вывод об интернациональном характере битвы, так как оказалось, что во флотах противников служили моряки практически всех европейских стран. Так, на российских кораблях в качестве офицеров, матросов, артиллеристов и солдат помимо русских служили также англичане, немцы, голландцы, датчане, французы, фламандцы, итальянцы, мальтийцы, турки, болгары, сербы, шотландцы, греки, не говоря уже об уроженцах империи — украинцах, эстонцах, поляках, финнах, татарах. Аналогично и в шведском флоте — помимо шведов служили финны, немцы, англичане, французы, но в отличие от российского флота, где уроженцы разных стран составляли единые многонациональные экипажи, шведы применяли при создании и комплектовании своего гребного флота национально-территориальный принцип. При этом большую роль в сражении сыграли финские части, сформированные и укомплектованные на территории Великого Княжества. Следует напомнить, что территория Финляндии всегда была одной из основных баз строительства и расположения шведского Армейского гребного флота, и особенно после 1756 года, когда вследствие активных усилий вице-адмирала Августа Эренсверда по возрождению шхерного флота половина его вымпелов была размещена в Свеаборге. А с 1777 года Армейский флот был уже официально разделен на Шведскую (стоявшую в Стокгольме) и Финскую (базирувавшуюся на Свеаборг) эскадры. И именно Финская эскадра стала инициатором и опытным полигоном создания нового поколения боевых кораблей и выработки новой тактики. Изучив опыт морских боев на Балтике 1702—1721 гг., 1742—1743 гг. и 1757—1762 гг., Эренсверд пришел к выводу, что завоевание господства на Балтийском море будет зависеть не от активности линейных флотов, а от контроля за шхерными фарватерами. Для обеспечения превосходства над возможными противниками Эренсверд предложил оснастить Армейский флот вместо неудобных, малоэффективных

и требующих больших экипажей венецианских (средиземноморских) галер более современными кораблями. Им были предложены четыре до этого не встречавшиеся в мировой практике типа боевых шхерных кораблей, сочетавших мощную артиллерию, небольшую осадку, высокую маневренность и меньшую чем у галер, численность экипажей. Базовые проекты новых кораблей были разработаны самим Г.Ф. Чапманом, и с 70-х годов началось их строительство. Вероятно в силу того, что новые корабли предназначались для Финской эскадры, все четыре типа получили название от финских наименований провинций Великого Княжества.

Наиболее мощными кораблями были ГЕМАМЫ (шведские Нептама, от финского Намеептаа — провинция Тавастланд). По оснастке это были трехмачтовые гребные фрегаты с прямым парусным вооружением. С годами их размеры и огневая мощь росли, и если один из первых гемамов *Оден* имел длину 33 метра и был оснащен 18 пушками калибра 123 см (12-фунтовые), то спущенные на воду весной 1790 года гемамы уже имели длину 44 м и были оснащены 24 орудиями калибра 178 мм (36-фунтовые) и 2 орудиями калибра 123 мм.

Второй тип кораблей был назван ТУРУМЫ (шведские Тигута, от финского Тигуштаа — Абоская провинция). Это были трехмачтовые корабли со смешанным парусным вооружением, имевшим нижние латинские паруса, как у шебек, а верхние — прямые. При этом мачты турум не имели марсов и салингов. Турумы были наиболее массовым типом судов и в основном имели стабильные размеры и 22 орудия.

Наиболее оригинальную конструкцию имели УДЕМЫ (шведские Udemä, от финского Uudenmaa — провинция Нюланд). Эти трех- или двухмачтовые корабли имели латинское парусное вооружение и возможность полностью открывать (откидывать) борта на нижней палубе, где размещались гребцы и орудия. При этом, в отличие от других типов судов, на них применялись орудия на поворотных лафетах, что позволяло использовать их с любого борта. Имея осадку меньше чем у галер, удемы были высокоэффективны на узких шхерных фарватерах, где благодаря близости берегов не бывает сильного волнения. В открытом море с поднятыми бортовыми щитами они были почти бесполезны при боевых столкновениях, но благодаря хорошим ходовым качествам могли использоваться для погони за более слабым противником.

Последний тип представляли ПОЙЕМЫ (шведские Ројата, от финского Pohjanmaa — провинция Остерботтен). Эти небольшие двухмачтовые корабли с латинским вооружением имели мощные носовые (погонные) и кормовые (ретирадные) орудия и тактически могли использоваться вместо галер.

Сопоставление технических характеристик шведских галер и новых кораблей, приведенных в таблице на стр. 96, показывает явные преимущества последних и объясняет причины прекращения строительства галер для шведского флота.

Преемник Эренверда на посту командующего Финской эскадрой Г. фон Тролле продолжил развитие гребного флота, одним из первых предложив в 1776 году принять на вооружение канонерские лодки, появившиеся в Испании только в 1781 г., в Англии — в 1782 г. и в России — в 1788 г. Эти небольшие артиллерийские гребные корабли имели длину 19,5—22 м при ширине 3,8—4,4 м и осадке всего 0,8 метра. Первоначально они имели на носу и корме по одному орудю калибра 141 мм (18-фунтовое) и по 2 орудия калибра 78 мм (3-фунтовые). Позднее калибр больших орудий был заменен на 155 мм (24-фунтовые), а в 1790 г. — на 178 мм (36-фунтовые). Экипаж канонерских лодок составлял 66 человек, которые использовали для движения либо 14—15 пар весел, либо две опускающиеся мачты с люгерным (рейковым) парусным вооружением. Позже, в 1789 го-

ду, уже в ходе войны с Россией в Финской эскадре для обеспечения тактического превосходства был введен еще один новый тип мелкого артиллерийского корабля — канонерский йол. Это были небольшие лодки длиной 12,5—14,0 метров, имевшие лишь одно орудие калибра 155 мм на корме и экипаж всего из 22 человек. В условиях линейного построения артиллерийских кораблей в бою использование йолов обеспечивало возможность трехкратного увеличения огневой мощи при той же численности экипажей.

Можно считать, что именно Финская эскадра в 1760—1790 годах выработала рациональные принципы развития флота для Балтики, которые применялись вплоть до Второй мировой войны, когда использование морской авиации фактически прекратило практику артиллерийских боев. Ведь во всех войнах на Балтике, включая и 1790 год, именно применение небольших артиллерийских кораблей стало основой морской тактики, тогда как большие линейные корабли после 1790 года фактически не участвовали в боевых действиях на Балтийском море и использовались в основном в качестве транспортных средств.

Наглядно проявилась преобладающая роль небольших артиллерийских средств и в Выборгском сражении. Стремясь переломить ход войны, Густав III решил провести крупнейшую морскую десантную операцию по захвату Петербурга. В течение зимы 1789—1790 годов на средства казны и частных пожертвований было предпринято широкомасштабное строительство кораблей для Армейского флота, который к весне увеличился на 150 вымпелов и достиг численности 349 единиц. При этом подавляющая часть флота (196 вымпелов) была оснащена в Финляндии. Известно, что корабли строились в Свеаборге, Гельсингфорсе, Екнесе, Або, Гамл-Карлебю, Ню-Карлебю и Якобстате. В частности, в Або, Якобстате, Ню-Карлебю было построено 18 канонерских лодок. Комплектование экипажей новых кораблей также осуществлялось на территории Великого Герцогства, причем из-за большого числа новых вымпелов пришлось нанять гражданских моряков из купеческого флота — 320 на офицерские должности, и еще 675 — на унтер-офицерские. В итоге к весне был собран самый большой в истории Швеции флот в составе почти 400 вымпелов, включая 23 линейных корабля и 12 фрегатов Активного флота (флота Ортлогов). Гигантский Армейский флот был разделен на четыре отдельные эскадры — Шведскую, Богусландскую, Финскую и Немецкую. Последняя, впрочем, вышла в поход с задержкой на месяц. Общая численность экипажей объединенного флота составляла по разным источникам от 40000 до 45000 человек при численности десантного корпуса до 14000 человек. В состав последнего также входили финские национальные части, такие как Nylands och Tavastehuslans dragonregemente, Nylands regemente, Abo lars regemente. Для сравнения отметим, что всем известная "Непобедимая армада", посланная королем Испании в 1588 году для завоевания Англии, была значительно меньше. Она насчитывала 134 корабля, из которых лишь 33 были крупными и имели на борту всего 26000 человек, включая 18000 солдат для десанта. Но несмотря на свою гигантскую мощь, после ряда неудачных сражений с 8 июня самый большой за всю историю Швеции флот оказался заблокированным на небольшой акватории устья Выборгского залива и пролива Бьорке-Зунд. Шведские источники приводят разные данные по его численности, которая колеблется от 280 до 320 вымпелов, включая 47—52 корабля Активного флота (Ортлогов), 55—75 судов транспортной эскадры и 178—192 корабля Армейского флота. К концу 27-дневной блокады российский флот, закрывал пути его бегства с трех сторон — с востока в Выборгском заливе выборгская гребная эскадра из 42 вымпелов, с юга — в проливе Бьорке-Зунд кронштадтская гребная эскадра

из 111 вымпелов и с запада между мысом Крестовый и о. Сев.Березовый линейный флот в составе 45 вымпелов. В 20 км к западу от российского линейного флота на выходе из шхер находился еще один русский отряд из 3 фрегатов, 2 катеров и 20 канонерских лодок и полугалер, за день до сражения отбивший попытку Немецкой эскадры Армейского флота прорваться к блокированному флоту. Потеряв в бою около 10 вымпелов, Немецкая эскадра в составе 77 вымпелов отошла в шхеры, но еще представляла серьезную опасность.

После провала попытки внешнего прорыва блокады шведскому флоту, испытывавшему большие проблемы из-за нехватки продуктов, оставался лишь один выход — пойти на прорыв самому. В соответствии с разработанным планом такой операции объединенный флот должен был идти через узкий прибрежный северный фарватер, на котором стояло лишь 9 российских кораблей. Для дезинформации российского командования шведы послали шлюпки якобы для промера на восточном фарватере, которые были взяты русскими. Главная идея плана прорыва заключалась в мощной атаке быстрого флота Ортлогов на более слабые русские корабли и их возможном уничтожении, что позволило бы мелководному Армейскому флоту без потерь достичь шхер и скрыться в них. При этом шведы основывались на том, что российский гребной флот имел не более 100 мелководных кораблей против почти 200 шведских и не мог результативно преследовать и атаковать их. Однако реальные события полностью изменили первоначальные планы и именно на долю Армейского флота досталась основная тяжесть сражения. По удивительному стечению обстоятельств командующий кронштадтской гребной эскадрой решил первым атаковать шведов в проливе Бьорке-Зунд, и днем 5 июля русская флотилия, построившись в походный ордер, двинулась к южной оконечности о. Б.Березовый. Сторожевые шведские канлодки подняли тревогу, и к 20 часам вечера Армейский флот начал строиться в боевой порядок перед русскими кораблями, причем окончательное построение противников происходило уже в 22 часа в полной темноте. Русская боевая линия состояла из 59 канонерских лодок, 2 полугалер, 3 яхт, 3 плавучих батарей, 10 малых шхун, 1 бомбардирского корабля, 3 бомбардирских катеров, 4 гребных фрегатов и 6 шебек, имевших вместе около 560 орудий. Основные силы — 3 линейных корабля, 1 прам, 2 полупрама, 4 фрегата, а также 3 коттер-брига (около 480 орудий больших калибров) — участия в сражении не приняли, так как в темноте не рискнули войти в опасный и узкий пролив. К сожалению, все известные шведские описания сражения очень неконкретны и во многом не совпадают друг с другом, что не позволяет оценить реальные силы шведов, участвовавших в ночном бою, тем более что и русские вахтенные офицеры в темноте не могли определить численность и состав линии противника. Наиболее вероятно, что двойная шведская линия включала большую часть шведской эскадры (1 туруму, 1 гемам, 2 удемы, 1 куттер-бриг, 10 галер и 10 галерных эспингаров), 4 дивизии канонерских лодок и йолов Богусландской эскадры, 1 дивизию мортирных баркасов и 3 дивизии канонерских лодок и йолов Финской эскадры. Ориентировочно общая численность кораблей Армейского флота составляла около 150 вымпелов, имевших до 600 орудий. Первыми огонь в 22.30 открыли шведы и вскоре зажгли русскую шхуну *Слон* и шебеку *Прозерпина*. Шхуна через 10 минут взлетела на воздух, а шебека прекратила огонь. Однако в полночь бомбами с бомбардирского корабля *Перун* были взорваны 2 неустановленных шведских вымпела, а затем вахтенные офицеры русских кораблей отметили взрывы еще трех кораблей противника. В это время шведское командование приняло решение утром начать прорыв. Для удержания русского линейного флота вдали от северного фарватера частями

Армейского флота было приказано атаковать русский отряд из 4 линейных, 1 бомбардирского корабля, 1 фрегата и 1 брандера (308 орудий), стоявший в восточном проходе южнее о. Рондо. Для этой цели часть Богусландской эскадры вышла из боя и, пройдя проливом между Западным и Северным Березовыми островами, в 1.40 утра атаковала русских. Оставшиеся корабли Финской и Шведской эскадр сдерживали кронштадтскую эскадру до половины четвертого ночи, после чего пошли частично к основным силам, частично на помощь Богусландской эскадре. С трех до пяти утра около 120 галер и канонерских лодок повторно атаковали русские линейные корабли, мужественно отвлекая их внимание от Ортлогов, готовившихся к прорыву. Эта самоубийственная атака стоила Армейскому флоту 6 потопленных канлодок и многочисленных повреждений на остальных кораблях. В 6 часов Ортлоги и Армейский флот начали движение к северному фарватеру, а в 7.15 оба флота двумя линиями двинулись на русские корабли. В отличие от Ортлогов, шедших сквозь строй из 5 линейных кораблей, Армейский флот при проходе первой русской линии весь обрушился на единственный стоявший на его пути 14-пушечный бомбардирский корабль *Победитель*. В течение 6 часов он, потеряв 2 мачты, вел бой с проходившими мимо кораблями, потопив 3 неустановленных вымпела, и взял в плен 1 йол. Пройдя первую линию русских кораблей, Армейский флот разделился на четыре колонны: самые крупные корабли — гемамы, турумы, удемы — пошли вместе с Ортлогами, самые мелкие — йолы, баркасы и т.д. пошли кто вдоль берега к "северному" входу в шхеры, кто мимо о. М. Фискара — к их "южному" входу. Основная часть флота, руководимая королем, попыталась снять Ортлогов, выскочивших на камни банки Пааслуото, но, попав под огонь подошедших российских линейных кораблей, пошла южнее островов Б. Фискара вслед за Активным флотом. В ходе этого почти четырехчасового боя Армейский флот потерял пленными галеры *Гернпрейс* и *Палмштерна*, брандер *Наго*, транспорт *Виколанд* и около 10 вымпелов потопленными. Но самые драматические события были еще впереди. Около 15 часов две северные колонны были атакованы русскими канлодками и полугалерами и потеряли в схватке до 10 вымпелов, а главный отряд (более 150 вымпелов) в 14 часов юго-западнее островов Б. Фискара был атакован русским отрядом (3 линейных корабля, 6 фрегатов и 3 коттера) и в 16 часов полностью сдался в плен. В их оправдание нужно подчеркнуть, что это был уже пятый бой за 17 часов непрерывного движения на гребле и под парусами, и трудно было требовать от измученных, голодных экипажей на поврежденных судах с подходившим к концу боезапасом бесконечного сопротивления свежим и более мощным русским кораблям. Но в 16.30 командующий русским флотом приказал большим кораблям идти в погоню за уходившими Ортлогами. Три линейных корабля и фрегат ушли, а оставшиеся 8 вымпелов уже не могли контролировать растянувшуюся на 12 км колонну Армейского флота. Имея по 3—4 шлюпки на корабле, русские смогли выслать призовые партии лишь на 30 судов, а остальные, подняв паруса и якоря, ушли на север через недоступные для русских мелководные банки. Около 21 часа начался шторм, и вся ночь и у пленных, и у победителей ушла на спасение. Особенно опасное положение было у сильно поврежденных кораблей Армейского флота, поэтому русские и турецкие моряки с российских кораблей в течение нескольких часов, потеряв три шлюпки с гребцами, снимали экипажи с погибших шведских судов. За ночь погибло около 20 судов Армейского флота и лишь 10 осталось на плаву. При этом 6 русских кораблей сорвало с якорей и унесло, к утру лишь 1 гребной фрегат, 1 коттер оставались рядом с пленными. Утром в шхерах Хаапсаари русские корабли настигли Армейский флот, но, вновь пользуясь луч-

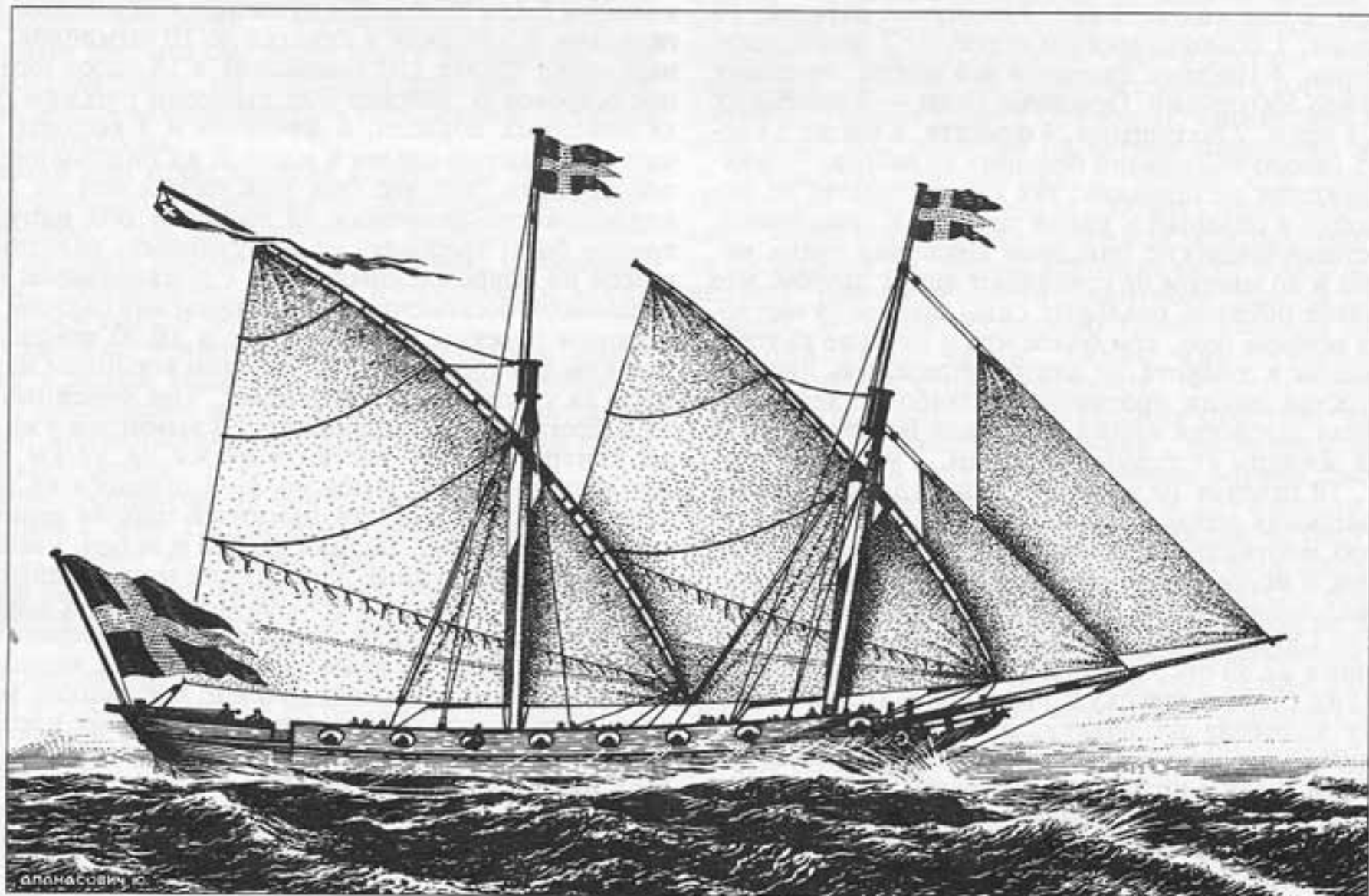
шими мореходными качествами своих судов, беглецы сумели при сильном ветре и волнении уйти через мелководные фарватеры в Котку.

В целом следует признать, что именно Армейский флот сыграл основную роль в сражении, пожертвовав своими кораблями ради спасения Ортлогов, которые, бросив соратников и короля, не останавливаясь, в течение 2 дней бежали в Свеаборг, где и простояли в бездействии до конца войны. Армейский же флот, несмотря на сильные потери и повреждения, сумел сохранить боевой дух и через 6 дней во втором Роченсальмском сражении сумел нанести поражение русской гребной флотилии, чем спас Швецию от поражения в войне.

Анализируя действия Армейского флота в Выборгском сражении, следует подчеркнуть его высокую эффективность, позволявшую ему легко маневрировать по всему району сражения и на равных вести артиллерийские дуэли даже с линейными кораблями. Не имея данных о распределении канонерских лодок и йолов по эскадрам, все же следует подчеркнуть активную роль Финской эскадры, участвовавшей во всех эпизодах сражения. Не исключено, что в ходе боев в Бьорке-Зунде,

у о. Рондо и у о. М. Фискар часть погибших принадлежала именно Финской эскадре, а в число погибших в шторм у о. Соммерс точно входила одна финская канлодка, так как в русских шканечных журналах указано, что с нее был привезен финский флаг. Поэтому в ходе последующих экспедиций в район сражения высока вероятность обнаружения останков нескольких боевых кораблей Финской эскадры, изучение которых, их реконструкция и музеефикация могли бы стать содержанием совместного российско-финско-шведского проекта. Отметим также, что недалеко от Кронштадта на дне лежит и корпус одной из финских турум — *Бьорн Ерсиды*, которая была захвачена русскими в 1789-м, в 1790 году входила в состав Выборгской гребной эскадры и в 1809 году была по старости затоплена. Надо думать, что изучение останков этого корпуса также представляет интерес для историков военного кораблестроения. Кроме того, полная научная реконструкция и написание истории хода Выборгского сражения невозможны без участия финских и шведских историков, и мы надеемся на налаживание такого сотрудничества.

Корабль	Год постройки	Длина, м	Ширина, м	Осадка, т	К-во пар весел	Экипаж, чел.	Количество пушек, шт.					
							36	24	18	12	6	3
							ф	ф	ф	ф	ф	ф
Галера <i>Экеблад</i>	1749	41,6	6,3	2,5	22	300	-	1	-	-	2	25
Галера <i>Уппсала</i>	1749	38,6	6,3	2,1	20	280	-	1	-	-	2	19
Гемам <i>Стирбьорн</i>	1790	44,0	-	-	20	280	24	-	-	2	-	-
Турума <i>Лодброк</i>	1771	37,5	9,23	3,27	19	250	-	-	2	22	-	16
Удема <i>Ингеборг</i>	1776	31,0	9,45	1,83	16	110	-	-	2	10	-	16



Пойема Брунгильда
(рис. Ю.А. Апанасовича)