

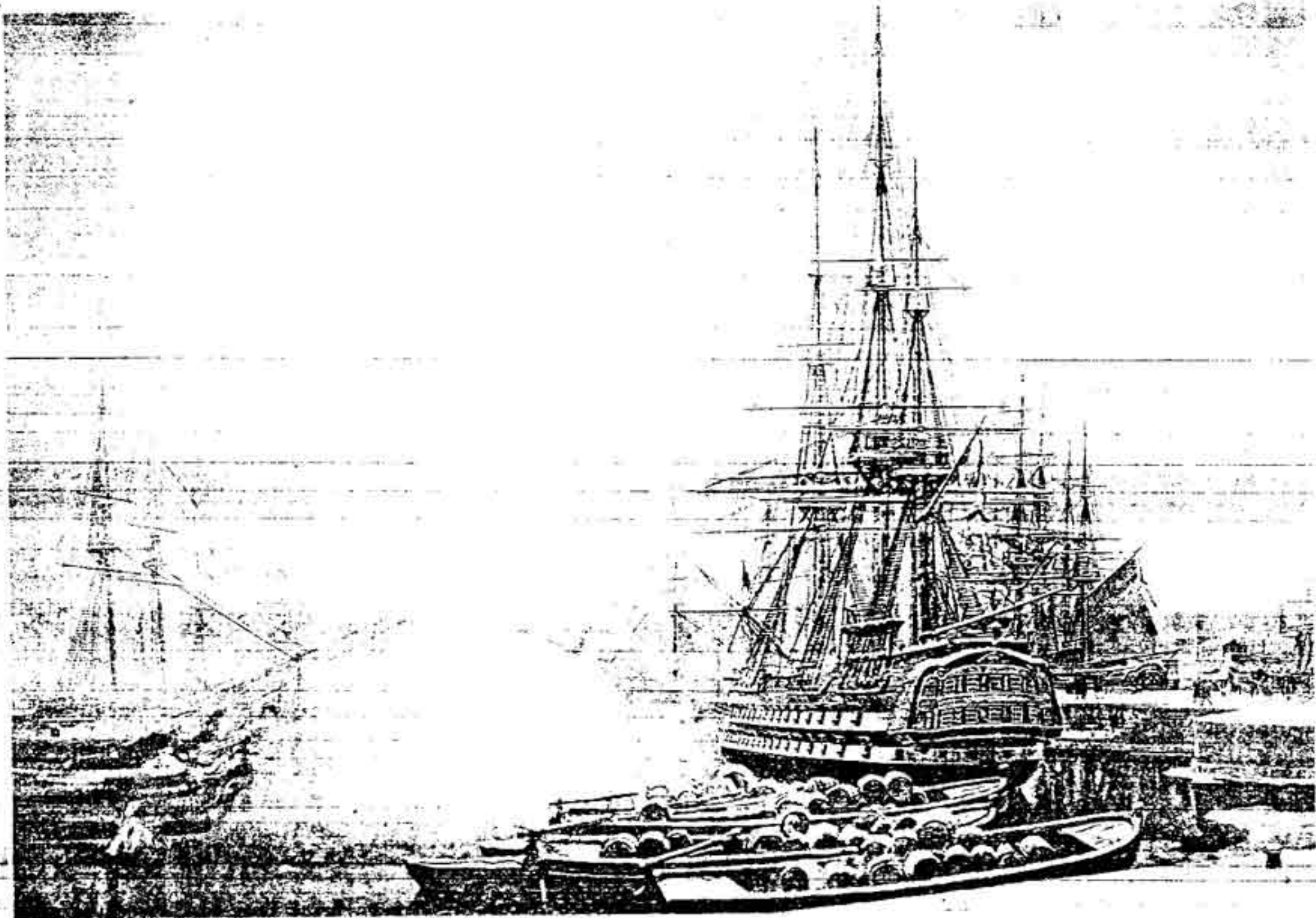
«А самых больших кораблей нам строить трудно...»

Не желая оставить Россию «однорукой», Петр Великий к концу Северной войны стремительно наращивал мускулы на постепенно обрастающей прочными сухожилиями ее «морской» руке. Как прекраснейшая из Афродит, вырастал из клочковатой холодной балтийской пены, из небытия русский военно-морской флот, затканый белой кипенью парусов, таившей смертоносные жерла пушек. И как всякое чудо, внезапное появление на свет грозной морской силы топило все остальные чувства в восторге и восхищении: до сих пор историки с гордостью отмечают, что к концу царствования Петра русский флот насчитывал более тридцати линейных кораблей — немалая по тем временам мощь! Но, как всегда, чудо рождения с легкостью заставляет забыть о «повивальных муках».

«... Всякий potentat, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет».
«Морской устав» Петра I. 1720 год.

К 1730 году, через пять лет после смерти Петра, боеспособность русского флота резко снизилась, а в 1732 году были приняты новые, уменьшенные штаты флота². Зачастую в этом видят лишь неразумие коронованных особ, не сумевших бережно распорядиться петровским наследием³.

Отчасти это справедливо: занятые борьбой за власть, наследники не всегда обращали внимание на флот, пребывавший, как им казалось, в полном порядке. В 1726 году был заложен всего один 54-пушечный корабль (низший, 4-й ранг линейных кораблей), а с 1727 по 1730 год новых кораблей не закладывалось вовсе⁴.



Сергей Пен. Зимний Кронштадт.

Однако дело не только в этом. Зачастую историки слишком легко оперируют поверхностными социологическими схемами, сводящими все к капризному «мановению руки» всемогущих государей. Петровский флот отнюдь не был таким, как мы привыкли его представлять. Его морякам и строителям не хватало опыта. В Кронштадте только разворачивалось строительство главной его военно-морской базы, продолжавшееся, а отнюдь не заброшенное наследниками Петра (планировали даже облицовку камнем простой деревянной кронштадтской гавани, но, как всегда, не хватило средств). Была слаба ремонтная база флота, тоже создававшаяся уже после смерти Петра в Кронштадте, и кораблю приходилось для починки провонять на понтонах (камелях) по мелководьям в петербургское Адмиралтейство; для крупных судов это была сложная и дорогостоящая операция. Балтийское море, не промеренное и толком не картографированное (первая переводная голландская лоция под названием «Зеефакел» была издана по инициативе будущего соратника Артемия Волынского Ф. И. Соимонова только в 1733 году, а карты к ней в достаточном количестве — в 1738-м), представляло немалую опасность, прежде всего для маломаневренных и глубоко сидящих в воде многопалубных 80—90-пушечных кораблей. Перед только что созданным флотом стояла масса проблем материального и технического свойства. Постепенно накапливаясь, к началу 1730-х годов они проявили себя достаточно ярко.

Кое-кто в правительственных кругах стремился просто стряхнуть с себя их бремя. 23 августа 1731 года французский дипломат Маньян доносил своему правительству, что фельдмаршал Миних высказал мысль о возможности обойтись вообще без корабельного флота, одним галерным. Идея чрезвычайно понравилась и Бирону — на том основании, что из полученных таким образом сбережений царица в состоянии будет покрывать внутренние расходы на содержание своего двора, расходы очень значительные». Только благодаря сильнейшему сопротивле-



Головной убор придворных грейвов Екатерины I. Из коллекции ЦВММ.



Шляпа-треуголка гардемарина. XVIII в. Из коллекции ЦВММ.

Петр Великий, осененный славой. Французская гравюра XVIII в.

нию родственника царицы сенатора Семена Салтыкова и тогдашнего руководителя Адмиралтейств-коллегии Питера Сиверса этот план был отвергнут. Однако флот в покое не оставили. В 1732 году правительство создало специальную Военскую морскую комиссию (ВМК). Главой ее был поставлен Андрей Иванович Остерман; современники не без оснований усматривали в этом тайное стремление честолюбивого вельможи занять в последующем один из высших в «Табели о рангах» пост генерал-адмирала русского флота. Однако было бы ошибкой считать, что основные решения комиссии принимались по инициативе Остермана.

Накануне созыва комиссии были затребованы подробнейшие ведомости о состоянии русского флота и «мнения» флагманов о трудностях и перспективах его развития (к счастью, сохранившиеся в архивах). Проекты последующих решений комиссии уже содержались в записках флагманов.

Для нас интереснее другое: косвенная оценка тогдашним морским руководством результатов флотского строительства при Петре. Она способна немного приоткрыть картину «родовых мук» Балтийского флота.

Вопреки расхожим представлениям о «бироновщине», тогдашние адмиралы не были чужаками, способными бесстрастно взирать на петровское наследие. Кардинального обновления правительственного аппарата не произошло. В аннинское царствование постепенно сходили со сцены поколение руководителей, выпестованное Петром к началу заключительного этапа его реформ, и в ходу был все тот же круг идей, в которых вызревала внутренняя политика последних десяти лет петровского прав-

ления. Не был исключением и флот: средний срок службы в русском флоте девяти флагманов, подавших «мнения», составлял к 1731 году не менее 21,5 года. Именно из их числа и был назначен в дальнейшем весь состав ВМК. Но кругозор флагманов не ограничивался узкими российскими рамками. В большинстве своем это были воспитанники разных

иностранных флотов: адмирал Питер Сиверс — датского; шотландец адмирал Томас Гордон, вице-адмирал Томас Сандерс, контр-адмиралы Мартин Госслер и лорд Дюффус — английского; вице-адмирал Вильстер на шведской службе отметил морскую победу над датчанами. И даже русские флагманы — вице-адмирал Наум Акимович Сенявин, прославившийся победой у острова Эзель в 1719 году, и контр-адмирал Василий Афанасьевич Дмитриев-Мамонов — в молодости прошли стажировку в датском и английском флотах. Тем большего внимания заслуживают их осторожные критические замечания.

Корабельный флот по петровским штатам должен был состоять из 27 линейных кораблей. На конец 1731 года в списках числилось 50 судов: 36 линейных кораблей, 12 фрегатов и 2 шнявы. На самом деле реально боеспособной была лишь треть штатного состава. Всего Россия могла вывести в море только 13 линейных кораблей: 8 — полностью боеспособных и 5 — в ближнее плавание (но непригодных для боевых действий на Балтике в период осенних штормов). Списочный состав часто обманывает историков, определяющих по нему срок службы корабля, на самом деле догнивавшего на приколе. Кронштадтская гавань к началу 30-х годов XVIII века была полна гниющими судами — тем, что некогда составляло славу петровского флота.

А почему же так случилось? Чтобы разобраться в этом, нужно вспомнить историю создания флота на Балтике.

Его появление было связано со вторым периодом Северной войны (после Полтавы), когда военные действия переместились на Балтийский театр. Строительство кораблей в 1708—1714 годах не позволяло выявить какую-то определенную систему: возводились суда различных рангов, преимущественно низших (50-пушечные). До этого русский флот располагал на Балтике лишь фрегатами, могущими выполнять только дозорные и разведывательные функции. Россия не имела ни оборудованных верфей, ни кадров строителей, ни надежных и безопасных баз, спешно создававшихся только к 1709 году, когда началось строительство Кронштадта. Да и оно диктовалось не столько его удобством как морской гавани (в сильно опресненных мелководных акваториях Кронштадта с большим количеством микроорганизмов быстро гнили корпуса деревянных судов), сколько необходимостью прикрыть Петербург с верфями Адмиралтейства. (Впоследствии Петр I планировал строительство второй базы флота в более удобной и глубокой Рогервской бухте у самого выхода из Финского залива в Балтику, но это было не по силам истощенной войнами стране.)

Ход боевых действий на Балтике вынуждал форсировать строительство флота, «понеже ныне вся шведская сила, — писал Петр, — в обороне флоту их состоит». Но до 1713 года несколько линейных кораблей низших рангов даже при поддержке фрегатов не могли предпринять сколько-нибудь серьезной флотской операции. Это вынудило Петра провести в 1712—1714 годах закупки 16 кораблей за границей, в основном также 50—60-пушечных. Вынужденным было и строительство в 1713—1715 годах военно-морских судов на архангельской верфи, где было построено семь 52-пушечных «архангелов». Трудно сказать, в какой степени сам Петр планировал использовать Архангельск как морскую верфь: несмотря на наличие опытных кораблестроителей-поморов, строительство военных судов там вскоре было свернуто.

В 1715 году Россия располагала на Балтике уже настоящим флотом из более чем 20 линейных кораблей, преимущественно купленных за границей. Однако до 1718 года на вооружении находился лишь один 70-пушеч-

ный корабль «Леферм», купленный в Англии в 1713 году.

Урок был извлечен: Петр все-таки бросил последние силы на создание оружия, которое должно было покончить с Северной войной. В апреле 1715 года окончательно оформляются контуры второй кораблестроительной программы, нацеленной на создание мощного корабельного флота из 27 линейных кораблей. Она уточнялась впоследствии штатами 14 октября 1715, 3 октября 1717, 1 мая 1718, 11 июля 1720 года, но общее ее стратегическое направление оставалось тем же. По штатам 1720 года более половины флота должны были составлять корабли высшего и среднего рангов (9 кораблей, имеющих свыше 70 пушек, и 12 — 66-пушечных). Так фактически было принято решение строить новый флот.

Несмотря на то что Петр, как обычно, действовал с присущим ему размахом и стремительностью и форсировал работы, первый 70-пушечный корабль «Святой Александр» был спущен на воду только поздней осенью 1717 года и появился на Балтике лишь в следующем году. Но возможно, что информация о планах строительства русских кораблей повлияла на решение шведской стороны о начале в 1718 году мирных переговоров на Аландских островах. И, несомненно, вступление в строй в 1719—1721 годах основного ядра флота из 80—90-пушечных кораблей ускорило окончание Северной войны и привело к заключению Нштадтского мира. Победа в крупных морских победах на Балтике не последовало, но русские сделали хозяевами моря. Их галерный флот получил преимущество в «шхерной войне» и возможность для беспрепятственной высадки десантов на шведском побережье.

...В 1731 году в Кронштадтской гавани основная ударная сила петровского флота бесславно заканчивала свой век. Покоился ползатонувший флагман «Ингерманланд», на котором Петр в 1716 году поднимал свой штандарт, командуя объединенным англо-голландско-датско-русским флотом. Скрипели под осенним ветром старые мачты со свисающими обрывками снастей, резные деревянные скульптуры тихо роняли в мутную серую воду остатки позолоты...

К концу 1731 года полностью боеспособными были в основном суда русской послепетровской постройки, их средний возраст не превышал четырех лет. Из пяти же кораблей, ограниченно боеспособных, только один — «Нарва» — был построен в России в 1725 году. Остальные четыре — суда английской и голландской постройки 1713—1715 годов. И это не случайно. Тот факт, что в строю не было ни одного русского судна, построенного при жизни Петра, говорит только о низком качестве кораблестроения: русские суда были реально боеспособными не более 6—7 лет.

Именно это с тревогой отмечали все флагманы. Строительство 66—90-пушечных кораблей шло в 1715—1722 годах в страшной спешке, особенно в самом начале (в 1717 году одновременно строилось 11 судов). Корабли строились из сырого, невыдержанного и рубленного не вовремя леса. Фактически они начинали загнивать уже на стапелях — об этом косвенно свидетельствует во «мнении» вице-адмирал Питер Бредаль, норвежец по национальности, один из героев Гангута, служивший в русском флоте в 1703 году: «...а когда впредь корабли вновь заложены, то дабы оных не больше года на штапелях в строении иметь (яко то прежде сего бывало, что некоторые годы на штапелях стояли, а потом были спущены на воду, то от долгого времени весьма вредно есть)»⁵.

Уместен вопрос: а необходимо ли было строительство такой армады 70—90-пушечных кораблей? Может быть, задача могла быть решена и меньшими силами?

Ведь основной противник — Швеция, истощенная войной, — уже не мог позволить себе сильного флота: постепенно старея, шведские корабли сходили со сцены без нужных замен. Но в политике порой действует инерция мышления, не легче судить и Петра-человека, решившего достичь триумфа подавляющим превосходством в мощи и количестве. В глазах царя новый флот был одним из путей к заветной мечте — имперскому титулу, означющему вхождение России в число ведущих европейских держав.

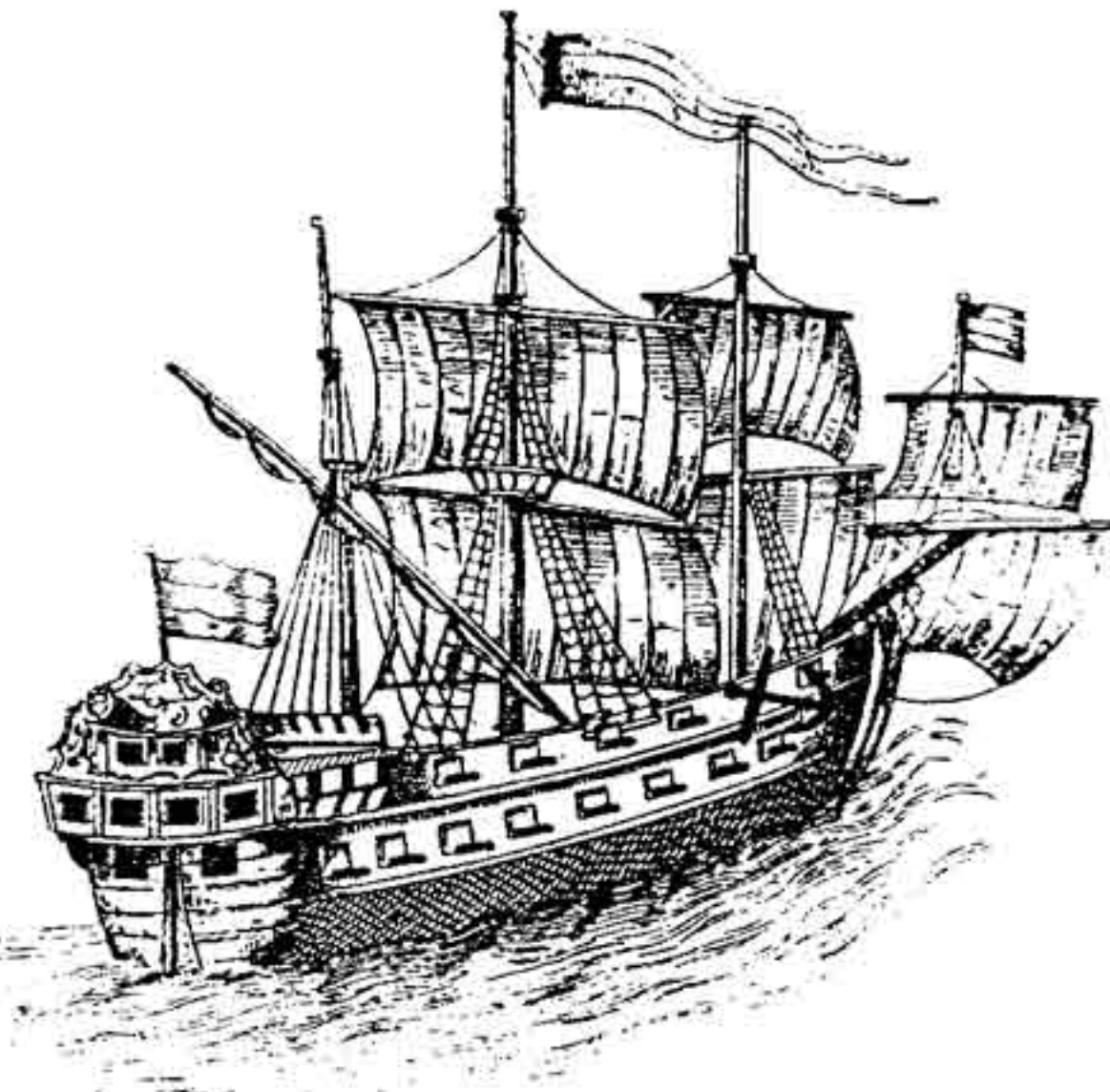
Однако перспективы и будущее этого флота не были оценены в полной мере ни наследниками Петра, ни самим преобразователем. Даже исходя из среднего срока службы корабля русской постройки в 9 лет, для сохранения полностью боеспособным штатного состава флота в 27 судов нужно

форсированно воссоздавать 70—90-пушечные корабли или идти по другому пути?

К Андреевскому флагу

Не будем забывать, что флот — это не только корабли. «Состояние здоровья» флота петровских времен начинало определяться уже в обыкновенном русском кабаке. Струя «простого» или «двойного белого» вина со звоном была в дно орленой кружки, превращаясь в мелкую серебряную или медную монету, переходящую в руки «кабацкого сидельца» (флот в основном финансировался из таможенных и кабацких сборов). Заканчивалось все на верфях и военно-морских базах. И в этом огромном организме было немало слабых мест.

Прежде всего — финансы. Почти половина го-



Корабль «Крестовый».



было закладывать и спускать со стапелей по 3 корабля ежегодно. Наследники, занятые борьбой за власть, не думали об этом; более того, очевидно, не думал и сам Петр. В

1722 году был заложен всего 1 корабль, в 1723-м — столько же (будущий первый стопушечный корабль российского флота «Петр Первый и Второй», построенный по проекту самого Петра и спущенный на воду в 1727 году), в 1724-м — 2, в 1725-м (уже после смерти Петра) — 1. Пять кораблей за четыре года! В целом же в царствование Петра ежегодно строилось 2, 25 судна, закладывалось — 2,35. Таким образом, небоеспособность части флота была запрограммирована уже при Петре. Возможно, и он сам, и наследники просто стали жертвой невольной ошибки: слишком недолго еще существовал русский флот. Впрочем, вполне естественно, что в мирное время интерес к армии и флоту ослабевает, да и комплект кораблей не был какой-то исключительной особенностью России — в XVIII веке этим грешили практически все европейские флоты. Беда лишь в том, что спохватились поздно.

Таким образом, Военная морская комиссия оказалась перед горькой реальностью: наиболее боеспособное ядро петровского флота из кораблей крупных рангов более не существовало. Перед комиссией встала дилемма:

сударственного бюджета России в виде собираемой с населения подушной подати уходила на содержание сухопутной армии. Флотский оклад в 1 млн. 400 тыс. рублей поглощал еще 30 процентов доходов от всех остальных видов сборов. Финансовые проблемы вынудили уже в 1731 году урезать флотский бюджет, пока в 1733 году он не был определен окончательно в 1 млн. 200 тыс. рублей. Однако фактически полного оклада флот не получал никогда. Средняя недоимка флотского оклада за 1725—1730 годы составила 24,1 процента, и компенсировать ее было нечем⁶.

Но финансовая сторона мало интересовала флагманов. Они и не представляли себе, каково состояние российских финансов, поскольку в той или иной мере это всегда было государственной тайной. Значительная часть их высказалась за прекращение строительства многопушечных кораблей по совершенно иным причинам. Причем оба русских флагмана — Дмитриев-Мамонов и Сенявин — были едва ли не самыми активными сторонниками этой идеи⁷.

Основным аргументом явились неудобства использования крупных кораблей в военных операциях на Балтийском море. Россия и с меньшим флотом могла противостоять своему наиболее вероятному противнику — ослабленной Швеции, а в случае враждебной коалиции мор-

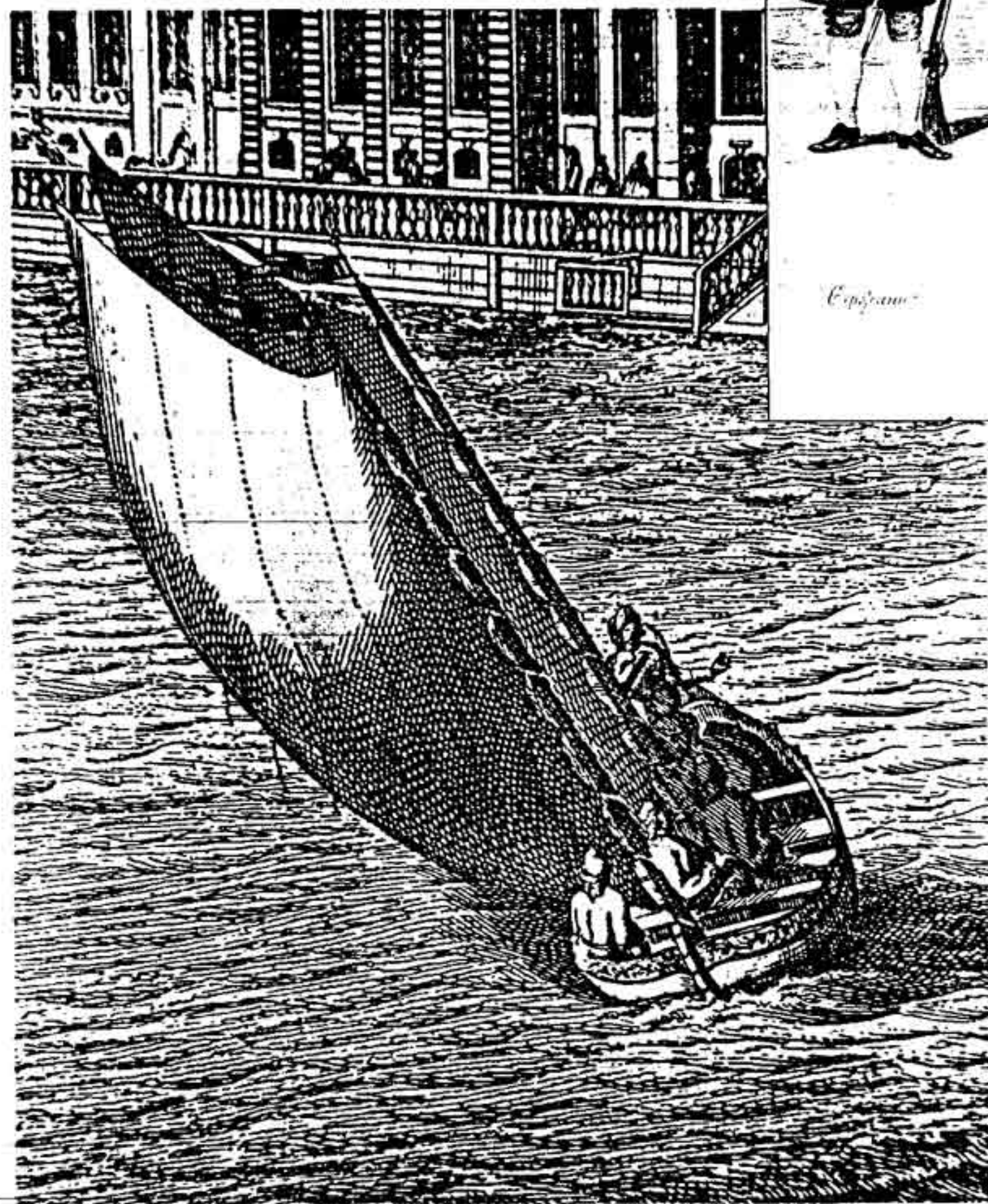
ских держав и с более мощным флотом была бессильна дать открытое сражение.

Был еще один фактор, который не часто бросается в глаза историкам. Это нехватка корабельного леса. Ощущалась она необычайно остро, несмотря на то, что от петербургских и архангелогородских причалов ежегодно уходило десятки судов, в изобилии груженых русским лесом и пенькой, без которых не было бы ни английского, ни голландского флота.

Но при изобилии мачтового леса (сосны), парусины и пеньки в России почти не было дуба на корпуса военных судов. Небольшое его количество было в Новгородской губернии, но он был низкого качества и годился лишь на второстепенные детали. Разведанные к тому времени дубовые леса росли в основном на Волге⁸, в связи с чем русская казна несла громадные транспортные расходы. Рубка и провоз леса на 66-пушечный корабль обходились в 14 650 рублей⁹, то есть почти в 1/6 полной стоимости судна.

Поэтому русское правительство уже со времени строительства Азовского флота начало вводить ограничения на рубку лесов, тяготеющих к берегам рек. С 1723 года запрещалась рубка в 50 верстах от больших рек, впадаю-

щих в моря. Адмиралтейство тайно вело небезопасные поиски новых массивов дуба в башкирских землях. Печатные манифесты призывали дворян сажать в приречных имениях «желутками» дубовые леса, соблазняя доходами от будущего использования их Адмиралтейством. Но помещики почему-то упорно отказывались разводить у себя дубовые леса, которые должны были прийти в годный для нужд кораблестроения возраст примерно через 300 лет, то бишь к 2030 году!.. Никакие реформаторские усилия не смогли заменить России того, что сделала в великих морских странах трехсотлетняя традиция. Прекрасно пони-



мавший это Н. А. Сенявин писал: «Ежели же заблаговременно тех больших кораблей не убавится и строением отставлено не будет, то весьма через краткие лета не токмо на те большие корабли принципиальные деревья, но и на меньшие уже того сыскать трудно будет...»¹⁰

Вот по этим-то объективным причинам ВМК и сочла необходимым в 1732 году отказаться от петровской кораблестроительной программы. По ее решению были приняты новые штаты флота, в которых основным рангом становились средние, 66-пушечные корабли. Правда, комиссия не пошла и по пути самых радикальных предложений: флот был сохранен в прежнем

Военная шляпка под парусами

числе — 27 линейных кораблей, в новых штатах флота были оставлены четыре 80-пушечных корабля, которые с флагманами «Петром I и II» и заложеной в 1732 году 110-пушечной «Императрицей Анной» должны были представлять грозную силу. Кроме того, суммарная орудийная мощь флота (с включением 100-пушечного флагмана) осталась той же, что была у петровского, — 1854 пушки.

Обсуждение вопроса о составе флота в правительственных кругах вызвало к жизни любопытный документ — вероятнее всего, перед нами доклад Сената императрице, сохранившийся в архивах Кабинета министров Анны Иоанновны. Фактически здесь впервые, пусть и не слишком четко, формулировалась военно-морская доктрина России. Она исходила из подчиненной роли флота в обеспечении безопасности страны и преимущественно оборонительных его функций в возможной войне, а также из принципа соответствия силам наиболее вероятного противника, которым в то время была Швеция. «Оборона государственная учреждается не только по силе государственной, но больше и наипаче по пропорции тех опасностей и неприятельских нападений, которые с какой стороны приключиться могут»¹¹ — авторы доклада явно склонялись к сокращению штатов флота.

В сущности, именно этой доктрине продолжала следовать Россия и в дальнейшем. В континентальной державе с колоссальной протяженностью сухопутных и морских границ, отбазированием флота на внутренних замкнутых морях, легко запиравшихся в проливах, такое решение было наиболее целесообразным. Относительно скудные материальные и финансовые возможности России не позволяли иметь одновременно с громадной сухопутной армией мощный флот, ориентированный на наступательные действия. Это доказали и события двух мировых войн, в ходе которых Балтфлот оказался фактически запертым в базах.

Прогноз сенаторов был в общем верен: вплоть до начала русско-турецких войн второй половины столетия (1768) мощный флот России так и не понадобился. Сле-

дующее следование воле Петра привело бы к тому, что за это время три состава флота бесполезно сгнили бы в гаванях. А в случае изменения обстановки ничто не мешало России принять новую кораблестроительную программу, что и было сделано при Екатерине II.

Впрочем, не будем идеализировать царствование Анны Иоанновны. Умеренная кораблестроительная программа так и не была при ней реализована. На то были и объективные причины: русско-турецкая война (1735—1739) отвлекла значительные силы на строительство Донской и Днепровской флотилий; во время чумы, вспыхнувшей там в 1738 году, погибла почти треть их состава и сам командующий черноморскими силами Н. А. Сенявин. И тем не менее в новой русско-шведской войне (1741—1743) Россия смогла вывести на Балтику флот из 14 линейных кораблей.

Гораздо более дальновидным стоит признать другое решение комиссии, принятое по инициативе Сенявина и Питера Бредалья. Они предложили создать вторую базу русского флота — в Архангельске. И по решению ВМК было начато строительство военно-морской верфи в Соломбале.

Сенявин и Бредаль предложили использовать для корпусов линейных кораблей архангельскую лиственницу, уже опробованную на «архангелах». Она оказалась надежным и достаточно качественным материалом. Решение было настолько удачным, что архангельская верфь вскоре превратилась в основную кораблестроительную базу русского флота: до конца XVIII века там было построено свыше двух третей кораблей Балтийского флота. Рассредоточение военного кораблестроения по двум базам сказалось сразу же. Уже в аннинское царствование сроки строительства судов сократились почти вдвое и приблизились к оптимальным: в среднем линейный корабль строился 1,5 года, тогда как в петровское царствование — 2 года 9 месяцев.

И еще одному решению Военной морской комиссии суждена была долгая жизнь: в 1732 году она утвердила в качестве основного символа отечественного морского флота Андреевский флаг.

Примечания

1. Очерки истории русской культуры XVIII века. Ч. II. М., 1987. С. 238.
2. ПСЗ-1. Т. VIII. № 6305.
3. Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XVIII веке. М., 1958. С. 68—69.
4. Векселаго О. О. Список русских военных судов с 1666 по 1860 г. СПб., 1872.
5. РГАДА. Ф. 248. Кн. 1089. Л. 737 об.
6. Подсчитано по: РГАДА. Ф. 248. Кн. 542. Л. 78. Форсированного воссоздания основной части петровского комплекта флота бюджет России 1730-х годов просто не выдержал бы. Ведь даже та сравнительно умеренная кораблестроительная программа, которую затем приняла ВМК, официально оценивалась в 2 млн. 674 тыс. рублей. При этом комиссия исходила из расчета, что строительство одного 66-пушечного корабля обойдется в 47 772 рубля. Однако на практике выяснилось, что затраты на строительство и вооружение такого корабля составят 89 960—103 510 рублей (в зависимости от вооружения корабля чугунными или медными пушками). (Там же. Кн. 1137. Л. 960—961). Именно во столько обходилось годовое содержание трех пехотных полков общей численностью

- 4200 человек. При строительстве 80—90-пушечных кораблей затраты резко возрастали.
7. Рельефнее всего ее высказал вице-адмирал Томас Сандерс: «Наши корабли надлежит строить большими против подобных других земель, которые с нами могут воевать, а самых больших кораблей нам строить трудно, понеже лесу для строения больших кораблей в здешнем государстве не очень довольно, и гавень наша не очень глубока, также и море, и фарватер не бес страху кораблям, который глубоко ходит, того ради покорно и при сем предлагаю, чтоб не строить кораблей выше осьмидесяти пушек...» Русские флагманы по тем же соображениям шли еще дальше и предлагали не строить даже 80-пушечных кораблей, впрочем оговариваясь, как Н. А. Сенявин, что «однакож для славы Российского государства один стопушечный корабль всегда содержать надлежит».
8. РГАДА. Ф. 248. Кн. 542. Л. 88, 90. По данным Адмиралтейства, в начале 1730-х годов в Свияжском, Чебоксарском и Козьмодемьянском уездах Казанской губернии имелось 12 корабельных рощ, в которых насчиталось 539 332 дерева.

9. МИФ. Т. VII. С. 305.

10. РГАДА. Ф. 248. Кн. 1089. Л. 720—720 об. Как ни странно, в эпоху помеченную привычным штампом «бироновщины», сторонником самого радикального сокращения русского флота оказался Сенявин, предложивший не только ликвидировать корабли высших рангов, но и сократить флот до 21 линейного корабля. А вот за увеличение численного состава флота высказались преимущественно иноземные флагманы — Сиверс, Гордон, Сандерс, Вильстер и Бредаль. Причем на наиболее мощном и в количественном, и в качественном отношении составе флота настаивал служивший до лета 1721 года в шведском флоте вице-адмирал Вильстер: флот, по его проекту, не только должен был увеличиться до 31 линейного корабля, но в предложенном им штате не было практически ни одного ранга кораблей, существовавшего до этого в русском флоте. Надо ли говорить, что программа Вильстера ни в техническом, ни в финансовом плане не соответствовала возможностям России?

11. Там же. Кн. 1083. Л. 471.