

Два флота Петра I: технологические возможности России

Н.Н. Петрухинцев

Россию в конце XVII — начале XVIII вв. от побережья Черного моря, куда она стремилась, отделяли 400—500 км слабозаселенных, почти не освоенных степей. Русские армии несли гораздо большие потери в самом процессе похода через них, чем в ходе боевых действий¹. Без освоения полосы этих степей русской армии трудно было закрепиться на черноморском побережье. Учитывая опыт двух неудачных походов 1687 и 1689 гг. В.В. Голицына в Крым и только что закончившихся Азовских походов, Петр I осенью 1696 г. решил сменить стратегию борьбы с Турцией. Он посчитал, что гораздо больший эффект в войне с ней будут иметь морские операции России, что и привело в октябре-ноябре 1696 г. к решению о строительстве флота — «первого флота» Петра I — «воронежского» или «азовского»².

Но завоеванный Азов открывал выход только в Азовское море, легко запирающееся в Керченском проливе и малопригодное для действий линейных кораблей из-за своих незначительных глубин. Кораблестроение могло вестись только на территории, обеспеченной лесом и людскими ресурсами — в южных лесостепных уездах России, откуда кораблям предстоял почти тысячикилометровый путь по Дону, глубина которого не превышала 5—8 футов, тогда как линейный корабль имел осадку не менее 9,5—14 футов. Глубина устьев Дона была и того ниже. Следовательно, корабли можно было довести до Азовского моря только в весеннее половодье недостроенными и невооруженными на «камелях» (специальных фигурных pontонах, поднимавших корабль как бы между двумя «верблюжьими горбами»), а достраивать и вооружать уже на воде на расстоянии нескольких километров от берега³. Однако далеко не все было учтено Петром I. Поэтому первый этап строительства Азовского флота в Воронеже закончился неудачей.

На этом первом этапе (1697—1699 гг.), который можно назвать «кумпансским», строительство флота возлагалось на население, образовавшее особые сословно-податные единицы для отправления новой флотской повинности — «кумпанства» («товарищества»), объединявшие, в зависимости от сословной принадлежности владельцев, от 8 до 10 тыс. дворов, поставлявших корабль в полном вооружении⁴ аналогично поставкам рекрута. Поскольку организационно задача была достаточно сложной, корабли строили

Петрухинцев Николай Николаевич — доктор исторических наук, доцент Липецкого государственного педагогического университета.

только владельцы более 100 дворов (то есть 300—400 душ мужского пола), каковых было не более 10% среди помещиков и вотчинников⁵. Черносошное и посадское население тоже организовывало «кумпанства» во главе с «гостями» — верхушкой купечества, подготовленной к сложной организационно-хозяйственной работе⁶. «Кумпанская» повинностью было охвачено не менее 1/3 податного населения России⁷, остальные уплачивали «полтинные» деньги — по 50 коп. со двора. Лишь незначительная часть судов строилась казной на «полтинные» деньги.

Первоначальный план предусматривал строительство 49 «кумпанствами» и казной 58 судов и галер четырех различных рангов⁸, ни одного из которых не было в европейских флотах, и представлявших на деле странный симбиоз типов средиземноморских и западноевропейских атлантических военных кораблей. Указы учитывали специфику донских и азовских мелководий, предписывая строить суда с осадкой в 7 футов, поэтому большинство судов должны были составить плоскодонные корабли, приближающиеся по классу и вооружению к фрегатам, но гораздо менее маневренные и более тихоходные, плохо пригодные к плаваниям на Черном море и неспособные противостоять турецким линейным кораблям⁹.

Петр предписывал построить суда уже к весне 1698 г., вероятно планируя на этот или на следующий год новый поход против Турции. Поход этот должен был, возможно, состояться по возвращении царя из «Великого посольства», куда он отправился в марте 1697 г. для поиска союзников в войне с Турцией, знакомства с опытом кораблестроения в западноевропейских странах и подготовки кадров для флота. В то время как бояре руководили организацией строительства кораблей в «кумпанствах», их сыновья, «стольники», должны были приобрести навыки капитанов и кораблестроителей, знакомясь с опытом различных флотов, а также выполняя попутно дипломатические поручения и оценивая ситуацию в странах — потенциальных союзниках в возможной войне с Турцией¹⁰. Флот, таким образом, строился в отсутствие Петра.

Ни сам Петр, ни население, ни руководившие строительством служители приказов не имели никакого опыта в кораблестроении, но при этом царем ставилась задача строительства флота в течение одного года. Уже только этим было запрограммировано его изначально низкое качество.

Строительство такого огромного количества судов привело к распылению сил и средств: оно велось не менее, чем на семи верфях¹¹, большая часть которых группировалась вокруг Воронежа, где строились 48 кораблей. Л.К. Нарышкин и видный солепромышленник С.Г. Строганов предпочли строить суда из доставленного с Волги леса в Паншине на Дону, вторгшись в заповедные земли полуавтономного Войска Донского; ряд судов закладывался в Коротояке и на Хопре. Большое количество леса тем самым расходовалось на стапеля и окружающие их постройки. Спешка и большой объем работ способствовали низкому качеству строительства. 64 из строившихся по кумпансской программе 76 судов строили не менее 39 корабельных мастеров, спешно нанятых за границей, большую часть из которых составили голландцы и итальянцы. Когда выявилась низкая квалификация части голландских мастеров, суда было поручено перестраивать преимущественно венецианцам. Но это стало еще менее удачным решением, так как средиземноморское кораблестроение уступало голландскому: из 22 заложенных венецианцами кораблей и галер 16 впоследствие вообще не удалось спустить на воду. Перестраиваемые в процессе закладки суда также не могли быть качественными.

Петр I к осени 1697 г. очевидно стал осознавать нереальность поставленной им задачи. Кроме того, с октября 1697 г. шел интенсивный наем иностранных моряков во флот, но они могли прибыть в Россию только летом 1698 года. Поэтому Петр отложил окончание постройки до осени 1698 года. Но руководивший строительством флота стольник А.П. Протасьев не решился обнародовать это распоряжение царя, опасаясь сорвать только что развернувшееся строительство¹².

Указом от 3 декабря 1697 г.¹³ Петр I приказал построить еще один, «половинный» комплект запасных кораблей. Правда, после четырехмесячного пребывания в Англии и знакомства с английским кораблестроением в январе—апреле 1698 г. царь в письме из Вены от 2 июля 1698 г.¹⁴ фактически отменил это решение. Но заготовка леса на 25 судов была уже произведена и постройка не менее 12 кораблей была начата. Суда пришлось достраивать, что еще больше распылило силы строителей.

В том же письме от 2 июля 1698 г. царь высказал первые обоснованные сомнения в качестве и остойчивости русских плоскодонных кораблей. Более того, это письмо являлось важной вехой в «азовских» морских планах Петра I.

Ранее, в начале лета 1698 г. он все еще не оставлял планов военно-морского похода против Турции и приказал готовить в Воронеже морскую провизию на 20 тыс. чел., то есть на весь наличный состав флота; в то же время производились очистка и промеры фарватеров Дона¹⁵. Целью похода могло быть завоевание части Крыма и Керчи, как это следует из содержания переговоров царя в Вене с канцлером графом Кинским, но уже фактически 30 июня они закончились неудачей, так как Австрия склонялась к заключению мира с Турцией. Открывшийся осенью 1698 г. Карловицкий конгресс завершился примирением европейских держав с Османской империей. Планы похода рушились, и это болезненно переживалось царем, затратившим огромные средства на строительство флота¹⁶. Россия, рассчитывавшая на Венский договор 1697 г., потерпела серьезное дипломатическое поражение. Именно этим, очевидно, и объяснялось решение об отмене строительства «запасных» кораблей.

Кроме того, вернувшись из «Великого посольства» и приехав в Воронеж в октябре-ноябре 1698 г., царь, сопровождаемый английскими кораблестроителями Я. Деном и О. Наэм, смог, вероятно, более критически оценить свой флот. При спуске кораблей весной 1699 г. в воды р. Воронеж пригодными к плаванию на Азовском море оказались всего 4—5 судов. Вывезенные Петром из «Великого посольства» английские мастера дали «кумпанско му» флоту просто уничтожающую оценку: «Все же сии кумпанские корабли есть зело странною пропорциею.., которой пропорции ни в Англии, ниже в Голландии мы не видели, мню же, что и в прочих государствах таких нет же; но уже тому поправления учинить невозможно, того ради надлежит только о крепости их радеть в книсах и боутах, которых мы видели во многих кораблях немалое число худых...»¹⁷. Таким образом, двухлетнее перемирие, заключенное с Турцией 25 декабря 1698 г.¹⁸, оказалось для России весьма кстати.

1699 г. окончательно убедил Петра в провале поспешного «кумпанско го» строительства. Петр сумел вывести в море только 9 судов из своей первой кораблестроительной программы, причем 5 из них были построены не в Воронеже, а на Хопре и на Дону. Всего же из строившихся 76 кораблей¹⁹ и галер были спущены на воду: в 1699 г. — 35, после 1700 г. — 16, не спущены вовсе — 25. Из них к 1711 г. дошли до Азова всего 23 корабля и галеры, а выведены в Азовское море были всего 17 кораблей и галер, то есть едва 1/5 часть всех строившихся кораблей²⁰. Эта программа обошлась населению России почти в 1/3 годового бюджета за 1701 год²¹.

Часть кораблей строилась подрядом, и подрядная стоимость одного корабля оценивалась в среднем в 10 тыс. руб., что при годичном строительстве означало для населения, включенного в «кумпанско», фактически введение дополнительного налога, размером 1 руб. со двора²² и 25—33 коп. с души, что в полтора-два раза превышало общую ставку налогов в 1680 году²³.

Более того, сбор этого налога производился с весны 1697 г., а уже весной 1698 г. начался сбор средств на «запасные» корабли. Таким образом, за год налоговое бремя должно было возрасти более чем вдвое.

В июле-августе 1699 г. Петр организовал первое плавание эскадры из 10 кораблей²⁴ по Азовскому морю — «керченский поход» — после которого корабль «Крепость» с послом Е.И. Украинцевым беспрепятственно отправился в Стамбул и вошел в Босфор, даже не требуя лоцмана. Это был пик

военно-морских успехов Петра I в «азовский» период. Однако визит «Крепости» убедил турецкое правительство скорее в обратном: оно справедливо расценило русский флот как малобоеспособный и не выдерживающий конкуренции с собственным линейным флотом²⁵. Тем не менее с 1702—1703 гг. Турция начала строительство форта и крепостей, запирающих Керченский пролив. Россия после визита Петра на Азовское море тоже развернула масштабные работы по строительству Таганрогской и оборудованию Азовской гавани; помимо того в 1699—1701 гг. шли работы по постройке канала, соединявшего Волгу и Дон.

Возвращение из Азовского похода стало важной вехой для осмысливания итогов «кумпанского» кораблестроения. Осенью 1699 — зимой 1700 гг. началась постепенная реорганизация процесса строительства кораблей. Осенью приступили к перестройке и ремонту «кумпанских» судов; в 1699—1701 гг. были уволены почти все иностранные кораблестроители «первого призыва» и значительная часть иностранных моряков²⁶; в феврале 1700 г. было сменено руководство Адмиралтейством. Новым «адмиралтейцем» стал Ф. М. Апраксин. Затем началось следствие по злоупотреблениям А.П. Протасьева и воронежского воеводы Д. Полонского — так Петр начал наводить порядок на верфях.

Тогда же, на рубеже 1699—1700 гг. у Петра I начали формироваться основные контуры второй кораблестроительной программы Азовского флота. Петр I отказался от идеи «кумпанского» кораблестроения и перешел к государственному; окончательно ориентировался на английскую кораблестроительную школу, которая с этой поры доминировала в русском кораблестроении и готовила кадры русских мастеров²⁷; взял курс на строительство линейного флота; пришел к идеи концентрации кораблестроительных работ на одной основной государственной верфи; начал активное строительство инфраструктуры флота, включавшей комплекс гаваней и обеспечивающих флот промышленных предприятий. Последнее было достаточно актуальным: уже осенью 1699 г. выяснилось, что если бы даже весь флот и был готов к плаванию в этом году, он всего лишь на 1/3 был бы обеспечен артиллерией²⁸. Поэтому с 1700 г. Петр I приказывает разместить почти весь заказ на орудия на ближайших к Воронежу частных романовских металлургических заводах, однако терпит неудачу из-за технологической неготовности предприятий и масштабности заказа. В результате с 1702—1703 гг. разворачивается строительство комплекса казенных липецких металлургических заводов, обеспечивающих флот артиллерией и металлическими изделиями для кораблей.

Первые шаги по строительству линейного флота были сделаны уже в 1698 г., когда самим Петром I, русским мастером Ф. Скляевым, а также англичанином О. Наэм были заложены два линейных 58-пушечных корабля, спущенных на воду весной 1700 года. Одним из них был первый линейный корабль русского флота — «Гото Предестинация» («Божье Предвидение»), построенный по проекту Петра I. При строительстве корабля была применена технологическая новинка, изобретенная самим Петром I — составной киль, нижняя часть которого при сильном ударе о грунт могла отсоединяться без повреждения корпуса корабля.

Петр I планировал создать мощный флот из не менее, чем 20 кораблей высших и средних рангов. С 1700 г. он взял курс на закладку многопушечных кораблей: из 6 кораблей, заложенных в 1701—1705 гг., 5 кораблей были 60—80-пушечными²⁹. Фактически по второй «азовской» программе в Воронеже строился флот, эквивалентный по меньшей мере 2/3 балтийского на 1720 год. Окончательные же планы Петра были еще более грандиозными: к 1709 г. он решил строить флот, эквивалентный турецкому: «Основание еже сего флота состоит в том, дабы против турецкого равное число иметь»³⁰.

Но для строительства подобного флота требовалось время; обстановка для военных действий против Турции была крайне неблагоприятной, так как Россия была лишена союзников, и сразу же после получения известия о заключении «вечного мира» с Турцией в 1700 г. страна вступила в Северную

войну. Однако это не означало отмены морских планов Петра: строительство флота по второй «азовской» программе продолжалось.

В июле 1700 г. в Россию прибыли новые кораблестроители из Англии (Р. Козенц, ставший затем одним из основных русских корабельных мастеров, и Я. Терплей) и Голландии (8 корабельных подмастерьев)³¹. В 1700—1701 гг. было проведено новое описание лесов, выявившее ограниченность их запасов. В марте 1701 г. для обеспечения работниками верфей и заготовки лесов к Адмиралтейству были приписаны 10 городов с окрестами, на государственных крестьян которых налагалась корабельная повинность. В июне 1701 г. к ним был приписан еще и город Елец³². В 1700—1701 гг. были проведены переписи населения в этих городах³³. В декабре 1700 г. новый крупный заказ на корабельную артиллерию попытались разместить на романовских частных заводах³⁴. Были изменены и принципы финансирования флота: «кумпанские» корабли передавались государству; вводился постоянный налог на содержание флота, гораздо менее тяжелый, чем сборы 1698 года. Часть средств для финансирования флота планировалось получить за счет начавшейся в годы строительства флота денежной реформы, сопровождающейся порчей монеты, в связи с чем в распоряжение Адмиралтейства передавался Кадашевский монетный двор, выпускавший более 1/3 русской монеты. Вероятно, резкое — более чем в 3 раза — увеличение чеканки новой монеты в 1700 году³⁵ было связано не только с начавшейся Северной войной, но и с проблемами обеспечения новой «азовской» программы строительства кораблей.

Однако и эта вторая «азовская» программа Петра I была изначально обречена на неудачу, так как эффективное использование 60-80-пушечных линейных кораблей на мелководном Азовском море и даже проводка их по Дону до Азова были очень сложны: русские моряки в 1760-х годах считали, что нормальные для плавания линейных кораблей глубины начинаются лишь в 30 верстах от Таганрогской гавани, которая слишком мелка и неудобна для них, и даже мелкосидящие суда в ней, по выражению А.Н. Сенявина, не стояли, а «лежали как караси в грязи»³⁶. Возможно, Петр I планировал использовать линейные корабли на Черном море, но для этого надо было сначала получить на нем базы, то есть захватить хотя бы Керченскую бухту (тоже довольно мелководную и неудобную, как выяснилось в 1760-х годах)³⁷. Английские мастера, учитывая особенности Азовского моря и пытаясь решить задачу максимального уменьшения осадки кораблей, вынуждены были нарушать оптимальные корабельные пропорции в соотношении длины и ширины корпуса, что снижало мореходность и продольную остойчивость корабля. И тем не менее все эти корабли имели осадку более 10 футов.

Новая программа сразу же создала дополнительные трудности. Выявились малопригодность Воронежа для строительства и спуска на воду кораблей такого класса. Корабли можно было спускать только в весенне-половодье, но уже в 1701 г. 5 готовых кораблей не удалось спустить на воду из-за намытого рекой переката из речного песка³⁸. Поэтому в 1702—1704 гг. Адмиралтейство (частично по инициативе и проектам английского коммодора Перри) перешло к строительству кораблей в сухих доках, заполнявшихся при спуске корабля водой через систему шлюзов. Была предпринята попытка углубить основное русло Дона у Азова за счет перекрытия плотинами всех других русел, но плотины, над сооружением которых трудилось более 1 тыс. солдат, были размыты весенним паводком 1704 года³⁹.

Спуск в апреле 1705 г. первого же 70-пушечного корабля «Старый дуб» английского мастера Р. Козенца окончательно убедил Петра I в необходимости переноса главной верфи из Воронежа в более удобное место. Часть кораблей уже с 1702 г. базировалась на Устье, месте впадения Воронежа в Дон, где глубины были удобными для стоянки, но местность в этом районе была низменной и заливаемой весной водой, поэтому место для второй основной верфи флота было выбрано чуть выше, в Таврове. С лета 1705 г. началось ее строительство, предусматривавшее и сооружение 11 параллельных доков. На Устье, в месте базирования судов, тоже строились доки и находилась часть

корабельных служащих. Новое рассредоточение строительства по нескольким верфям, работы по самому их оборудованию снова распылили силы кораблестроителей. В связи со строительством Таврова и новой заготовкой лесов резко возрос объем работ, и к Адмиралтейству в начале 1705 г. было приписано еще 5 городов, а в октябре 1705 г. был произведен новый набор около 4 тыс. плотников для корабельных работ⁴⁰.

Вместе с тем Петр никак не мог смириться с провалом своей первой программы, поэтому в 1700—1705 гг. активно перестраивались и ремонтировались «кумпанские» корабли.

Царь спешил с развертыванием новой программы и в 1704 г. приказал заложить еще 10 кораблей: 6 — 80-пушечных и 4 — 60 пушечных. Английские мастера предложили сначала достроить старые⁴¹, тем более, что в начале 1704 г. было уже заложено два 60-пушечных корабля. Закладку новых кораблей удалось отложить и в 1705 г. в связи с переносом верфи в Тавров.

Петр впервые столкнулся тогда с ограниченностью ресурсов России, имевшей крайне скучные запасы дуба на корабельные корпуса. Незначительные запасы дубового леса имелись в бассейнах рек Воронеж и Дон, близ Новгорода, на Волге и частично — в верховьях Днепра и на Украине, причем последние к тому времени были почти не разведаны, и не могли использоваться при строительстве Азовского и Балтийского флотов из-за трудностей транспортировки. Самые крупные запасы дубового леса находились на Волге: Адмиралтейская коллегия в 1730-е гг. оценивала их в 539,3 тыс. деревьев⁴²; учитывая лес, заготовленный на строительство Балтийского флота (не менее 100—150 тыс.), можно приблизенно определить общие ресурсы разведенных корабельных лесов в России в начале XVIII в. в 900 тыс. — 1 млн деревьев. Скорее всего, за первые 9 лет заготовок в воронежском регионе было вырублено 8—10% запасов корабельного дуба в России в границах 1720-х годов⁴³.

Недостаток леса, большой объем побочных работ, перенос верфей и продолжающийся ремонт «кумпанских» кораблей — все это обусловило невысокую эффективность воронежского кораблестроения и этого периода: средний срок постройки кораблей, спущенных на воду по второй кораблестроительной программе Петра I, составил 5,6 года⁴⁴. Если учесть невысокое качество строительства, делавшее русские корабли боеспособными не более 10 лет, окажется, что суда большей частью приходили в негодность уже на стапелях. Это неудивительно, так как на 1707—1709 гг. в постройке находилось одновременно 11 кораблей, а по некоторым другим велись ремонтные работы. Уже в октябре 1705 г. пришлось произвести ремонт «Гото Предестинации»⁴⁵.

Таким образом, флот из орудия и средства борьбы с Турцией постепенно превращался в побудительный мотив для войны с ней, ибо вложенные в него средства требовали какого-то оправдания. Поэтому он продолжал активно строиться и в годы Северной войны, одновременно своей постоянной неготовностью отодвигая сроки войны турецкой.

Работы по строительству флота и его баз все больше затрагивали «внутренние периферии» России — Дон и Слободскую Украину — в дела которых правительство все более активно вмешивалось, нарушая остатки их автономии. Обеспечение строительства флота и гаваней людскими ресурсами, требовавшее в общей сложности более 50 тыс. человек, приводило к массовому бегству и уклонению от работ. Реально в Азове и Таганроге в 1704—1709 гг. находилось в среднем лишь 35,4% требуемого числа работников⁴⁶. Тесно связанные с обеспечением флота рабочей силой попытки сыска беглых на Дону⁴⁷ стали одной из причин восстания Булавина в 1708 г., грозившего уничтожить основные базы строящегося флота — Азов и Таганрог⁴⁸.

Восстание вспыхнуло в самый напряженный момент Северной войны, когда шведская армия входила в пределы России и постепенно начали обостряться отношения с Турцией. Нарастающая угроза турецкой войны вынудила Петра I весной 1709 г., несмотря на армию Карла XII, стоявшую под

Полтавой, более четырех месяцев⁴⁹ заниматься проблемами Воронежского флота и впервые после 10-летнего перерыва побывать на Азовском море.

1709 г. стал переломным во взглядах Петра на перспективы Азовского флота: новое плавание по Воронежу и Дону, начавшаяся проводка к Азову первых линейных кораблей «Шпага» и «Ластка» («Ласточка»)⁵⁰, состояние Таганрогской гавани, глубина которой после десятилетия работ не превышала 10 футов, начали убеждать царя в неэффективности строящегося им в Воронеже линейного флота. И если в 1699 г. он мог еще самонадеянно заявить: «Флот сам отыщет себе гавань!», то в 1709 г. вынужден был признать свою ошибку: «Гавань конечно надлежит выглубить..., ибо сие начало и конец флоту, а без сего дела флот хотя есть или нет равно ... все подобные труды и убытки от 13 лет вотще суть без сего»⁵¹. 9 мая 1709 г. был принят важнейший документ — «Рассуждение об учреждении флота Азовского моря». Было решено: продолжать работы по углублению Таганрогской гавани и, отрезав ее от моря плотиной, углубить дно на 12—13 футов; до тех пор, пока гавань не будет реально готова к приему линейных кораблей хотя бы средних рангов, строить лишь 48-пушечные корабли; приостановить работы на Тавровской верфи и перенести основную верфь флота в нижнее течение Дона, к реке Осереде (будущий город Павловск), где и строить 10 48-пушечных кораблей; после углубления гавани перенести основную верфь флота в Таганрог, где Петр все-таки считал возможным в перспективе строительство и более крупных судов.

Русско-турецкая война 1711 г., к которой флот так и не был готов, положила конец воронежскому судостроению. Она еще раз обнажила ошибки Петра и обнаружила провал новой стратегии борьбы с Турцией, предложенной в 1696 г. и рассчитанной на действия флота. К этому времени суда «кумпанского» периода в Азове и Таганроге практически полностью пришли в негодность, а на море из второй кораблестроительной программы Петра были отправлены всего лишь 3 линейных корабля. Петровская «Гото Предестинация», построенная в 1701 г., попала на море лишь в 1710 году. 4 из планируемых 48-пушечных кораблей пришлось снова заложить в Таврове, так как новую верфь в Осереде невозможно было построить фактически за полгода.

Корабли, готовившиеся в Таврове к переброске на Азовское море, в 1711 г. не удалось спустить на воду, так как весенняя вода не заполнила доки до нужной отметки на 4 фута⁵². Поэтому Россия в 1711 г. располагала на Азовском море всего лишь четырьмя ограниченно годными кораблями, которые тут же блокировала в Таганрогской гавани турецкая эскадра из 16 кораблей. Русские линейные корабли при этом с трудом выводились и вводились в гавань, а корабль «Ласточка» за предшествующую зиму более, чем на 1 м погрузился в ил на дне гавани и при извлечении из него получил серьезные повреждения корпуса⁵³. Но в конечном счете все решил проигрыш сухопутной кампании: по условиям Прутского договора 1711 г. Россия отдавала Азов и Таганрог и лишалась Азовского флота, который и без того становился беспомощным с потерей гаваней.

Таким образом, и вторая кораблестроительная программа Петра I не была реализована: из 18 строившихся по ней в течение 12 лет кораблей лишь 10 были построены, и только 3 из них дошли до Азовского моря. Два из них (в том числе и «Гото Предестинация») были проданы Турции после заключения Прутского мира; попытка перевести их на Балтику, где Россия остро нуждалась в линейном флоте, не удалась — Турция не дала разрешения на проход их через проливы.

Финансовые затраты на содержание и развитие Воронежского флота в период реализации двух «азовских» кораблестроительных программ определить непросто. Однако общая сумма реальных расходов Адмиралтейского приказа за 1701—1710 гг. составила 2 023 224 рубля. До 1704 г. расходы на Балтийский флот были крайне незначительными; до 1707 г. линейный флот на Балтике не строился, и даже в 1710 г. после утверждения новых штатов Адмиралтейского приказа планируемые расходы в Воронеже и Азове должны

были превышать флотские расходы в Петербурге (203 129 руб. против 189 915 рублей). Таким образом, не будет преувеличением допущение, что по меньшей мере 50–70% расходов адмиралтейского бюджета за 1701–1710 гг. (1,01 – 1,4 млн руб.) поглотил Воронежский флот. Вместе с расходами на флот в «кумпанский» период в 1,225 млн руб. суммарные затраты на «азовский» флот можно приблизительно оценить в 2,2 – 2,6 млн руб. в ценах начала 1700-х годов, то есть в 2/3 государственного бюджета России в 1701 году (3,632 млн рублей) ⁵⁴.

В период второй «азовской» программы реальные расходы Адмиралтейства составили 202 тыс. руб. в год, что было более чем в два раза меньше расходов на Балтийский флот в 1724 г., когда на флот тратилось 14% госбюджета ⁵⁵. И тем не менее на суммы, потраченные на «воронежский» флот, можно было построить в 1730-е годы по меньшей мере еще один Балтийский флот из 27 линейных кораблей.

Провал второй «азовской» программы доказал, что принятая Петром I стратегия войны с Турцией в опоре на базирующийся на Азовском море линейный корабельный флот по целому ряду технических и географических факторов оказалась ошибочной, и основную роль в войнах с Турцией до захвата черноморского побережья будет играть сухопутная армия, несмотря на колоссальные трудности ее использования в степях. К такому же выводу фактически пришли в последующем и правительства Анны Иоанновны и Екатерины II, отказавшиеся, по совету флотских специалистов, от строительства сколь-нибудь существенного линейного флота на Азовском море. Более того, и сам Петр I в кампании 1711 г. вынужден был сделать основную ставку на свою сухопутную армию.

Реализация второй «воронежской» кораблестроительной программы оказалась влияние и на начавшееся строительство флота на Балтике, где в царствование Петра I сменились еще четыре кораблестроительные «балтийские» программы ⁵⁶. Наличные силы и средства не позволяли развернуть две масштабные программы одновременно, и до 1707 г. Россия не ставила задачу строительства линейного флота на Балтике. Кроме того, до 1703 г. (владения устьем Невы и основания Петербурга) строительство флота на Балтике было практически невозможно. Первая кораблестроительная программа 1703 г. ограничивалась строительством 12 фрегатов ⁵⁷. Она не предусматривала первоначально создания значительного парусно-гребного флота, однако практика борьбы за балтийское побережье в мелководных шхерах Финского залива привела к росту его значения, и уже к 1704 г. он насчитывал свыше 100 судов ⁵⁸. Этот галерный флот оказался очень эффективным в борьбе за балтийское морское побережье Финляндии и сыграл огромную роль в Северной войне.

Программа строительства линейного флота из 27 кораблей от 50 до 80 пушек, 6 32-пушечных фрегатов и 6 шняв ⁵⁹ была принята после завоевания значительной части Прибалтики лишь в конце 1707 года ⁶⁰.

Перед Балтийским флотом встали те же технологические проблемы: создание инфраструктуры флота, которое пришлось начинать почти с нуля, и проблема лесных ресурсов для кораблестроения.

Балтийский флот также не располагал первоначально верфями, строительство которых часто диктовалось коньюнктурными моментами. До 1707–1708 гг. главной была Олонецкая (Лодейнопольская) верфь на р. Свири, впадающей в Ладожское озеро, основанная еще до завоевания устья Невы в марте 1703 года. В 1708–1709 гг. второй по значимости на время стала Новоладожская верфь у впадения р. Волхов в Ладожское озеро, где в 1708 – начале 1710 гг. были построены два из первых четырех линейных кораблей Балтийского флота, спущенных на воду в 1710 году. Строительство Петербургской Адмиралтейской верфи было завершено только к зиме 1705–1706 гг., но первый линейный корабль «Полтава» был заложен там только в декабре 1709 года ⁶¹.

С 1709 г. началось строительство основной военно-морской базы флота – кронштадтской гавани и Кронштадта, который планировалось использо-

вать и как ремонтную базу для флота. Нева была слишком мелка для строительства крупных судов, и их тоже приходилось проводить в Кронштадт на «камелях», и уже там достраивать и вооружать. Возвращение и проводка судов в Петербург для ремонта было сложной и дорогостоящей операцией.

Выбор Новой Ладоги для строительства линейных кораблей в 1708–1709 гг., вероятно, обусловливался близостью ее к ресурсам новгородского корабельного дуба и удобством его доставки по р. Волхову, но этих ресурсов хватило на строительство лишь 5 линейных кораблей низшего ранга (50 – 54-пушечных), к тому же он был низкого качества. Поэтому уже весной 1709 г. Петр I принял решение о возможном использовании волжских лесов для кораблестроения и разведке запасов таких лесов в Казанской губернии ⁶². Вице-адмирал К.И. Крюйс 7 марта 1712 г. писал Ф.М. Апраксину: «...в Адмиралтействе нет лесу; от сего недостатку гуляли и прошлым летом многие работные люди...» ⁶³.

Поражение в войне 1711 г. заставило свернуть воронежское кораблестроение; кадры корабельных мастеров и квалифицированных рабочих с 1712 г. были переброшены в Петербург. Их опыт позволил избежать многих ошибок, но не смог кардинально ускорить процесс строительства кораблей на Балтике. Свернув воронежское кораблестроение, Россия высвободила значительные суммы во флотском бюджете, что позволило провести в 1712–1713 гг. закупки и заказы 17 английских и голландских кораблей на 409 тыс. руб. – сумму, почти эквивалентную годовому бюджету Адмиралтейства 1711 года (433 999 руб.) ⁶⁴. Одновременно с этим в 1713–1715 гг. в Архангельске было построено 7 52-пушечных кораблей, названных именами архангелов. Правда, Петр вряд ли планировал превращать Архангельск в постоянную военно-морскую верфь и архангельское кораблестроение вскоре было свернуто. В окрестностях города не было корабельного дуба, к тому же Петр I, как обычно, спешил с поставкой кораблей на Балтику – построенные в разгар лета, они не могли быть вооружены и отправлены в плавание ранее осени, и во время проводки вокруг Скандинавского полуострова в период осенних штормов нередко получали серьезные повреждения. К этому времени, после кампаний 1712–1714 гг. в Померании и Финляндии, Петр I осознал остройшую необходимость в линейном флоте для завершения Северной войны.

Однако линейный флот, появившийся у России на Балтийском море как серьезная боевая сила к концу 1715 г., все еще состоял из судов низших рангов, преимущественно 50–54-пушечных, и не мог активно противостоять шведскому, тем более, что русские так и не получили в «азовский период» значительного опыта.

В 1715 г. Петр I окончательно оформил третью «балтийскую» кораблестроительную программу – программу форсированного строительства мощного линейного флота с ядром из 64 – 88-пушечных кораблей. Основное ее стратегическое направление сохранилось и в четвертой программе (1717 г.) ⁶⁵.

Этот флот, строившийся в 1715–1722 гг., практически не участвовал в крупных морских сражениях, но доминировал на Балтике и позволил русским осуществить галерные десанты на территорию Швеции в 1719 и 1721 гг., вынудившие Швецию в 1721 г. заключить Ништадтский мир.

В процессе строительства флота не удалось избежать многих ошибок, уже сделанных в «воронежской» период. Н.А. Сенявин писал: «...на здешнем море такие большие трехпалубные корабли неспособны суть, за непространством сего моря, и за многими подводными каменьями и банками... да и в прошедшую двадцатилетнюю войну большее действие было противу неприятеля от малых кораблей». Кроме того, работы по картографированию Балтийского моря только начинались; первая часть перевода голландской локации Балтийского моря «Зефакел» вышла из печати в 1734 г., а карты к ней в достаточном количестве – только в 1738 году ⁶⁶.

Строительство 66–90-пушечных кораблей в 1715–1722 гг. снова велоось в страшной спешке, с распылением сил и средств. Некоторый прогресс был достигнут: судно строилось в среднем 3 года 9 месяцев, а не 5,6 года, как

раньше. Но по-прежнему использовался сырой, невыдержаный и рубленный не вовремя лес, и суда фактически начинали загнивать уже на стапелях⁶⁷. Все флагманы отмечали дефицит дубового леса в России и невысокое его качество, считая лес одной из главных проблем русского кораблестроения. Сенявин предлагал даже сократить штаты флота до 21 линейного корабля, опасаясь быстрого истощения лесных ресурсов⁶⁸. И действительно, если принять во внимание официально учтенные тогда лесные ресурсы (539,3 тыс. деревьев), то их должно было хватить на 150—180 кораблей. При среднем сроке службы корабля в 10 лет и штате флота в 27 кораблей их хватило бы на 50—70 лет⁶⁹.

Кроме того, основные запасы леса были теперь на Волге, на громадном расстоянии от Петербурга. В связи с этим резко возросли расходы на его перевозку, которые составляли не менее 14% стоимости 66-пушечного корабля, а транспортировка леса на 100-пушечный корабль, даже без стоимости его рубки, составила 40 тыс. руб.⁷⁰, что было эквивалентно подушной подати с 57 тыс. крестьян. Дальше, чем в Воронеже, была и металлургическая база Балтийского флота, в значительной степени снабжаемого уральским металлом.

Строительство Кронштадтской военно-морской базы еще не было завершено, да и сам Кронштадт был не очень удобен, как гавань: в его слишком мелководной и опресненной акватории с большим количеством микроорганизмов быстро гнили корпуса деревянных судов. Впоследствии Петр планировал строительство второй военно-морской базы в Рогервике, но средств на нее не хватало.

Все эти проблемы отразились на строительстве судов и обусловили их недолговечность: уже к 1731 г. основное ядро петровского флота из много-пушечных кораблей вышло из строя. Суда русской постройки были боеспособны не более 9—10 лет, поэтому для поддержания штатного состава флота из 27 кораблей требовалось строить и закладывать по 3 корабля в год. Это обстоятельство не было учтено Петром I. За последние 4 года его царствования было заложено всего 5 кораблей⁷¹. Таким образом, небоеспособность части петровского флота была запрограммирована уже при Петре и усугублена его наследниками, почти прекратившими закладку кораблей. Поэтому к началу 1730-х годов петровский флот лишился своего ударного ядра, и боеспособной была лишь половина штатного состава флота — 13 кораблей.

Анализ технологических аспектов строительства и использования «двух флотов» Петра I позволяет избежать типичной ошибки — недоучета специфики России как «периферийной» в мировой системе страны с ограниченными экономическими, бюджетными и техническими возможностями и с ярко выраженной географической спецификой, делающей почти невозможной и стратегически ненужной доктрину мощного наступательного флота на Балтике, уже выполнившего свою основную задачу при переделе балтийских владений Швеции и удержании их Россией за собой.

Примечания

1. БАИОВ А.К. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией. 1735—1739 гг. Т. 1. СПб. 1906, с. 171, 294—295, 390, 393, 394, 404, 406, 538, 541.
2. Письма и бумаги Петра Великого (ПБПВ). Т. 1. СПб. 1887, с. 111—113; ЕЛАГИН С.И. История русского флота. Период азовский. СПб. 1864. Приложения. Ч. 1, с. 161—163.
3. СМИРНОВ А.А. Первая попытка создания линейного флота на Черном море. 1766—1781 гг. — Вестник Московского университета. Серия 8. История. 1988, № 6, с. 56—58.
4. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 164.
5. ВОДАРСКИЙ Я.Е. Население России в конце XVII — начале XVIII века. М. 1977, с. 73.
6. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 53—59.
7. ВОДАРСКИЙ Я.Е. Ук. соч., с. 15—16, 135.
8. ШМУРЛО Е.Ф. О военном флоте Петра I. — Исторический архив, 1996, № 4, с. 4—7.
9. Нужно различать линейный корабельный флот и более низкие по классу корабли и суда, играющие вспомогательную роль в боевых операциях. Линейные корабли — суда с тяжелым вооружением от 50 пушек и выше, способные держаться «в линии» во время сражения с противником. Реальная мощь флота определялась прежде всего их количеством. Первая «воронежская» программа Петра I не предусматривала строительства подобных кораблей.
10. ПАВЛЕНКО Н.И. Петр Великий. М. 1994, с. 58; ПБПВ. Т. 1, с. 117—118; 133—135; 150—153.
11. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 205.
12. ПАВЛЕНКО Н.И. Ук. соч., с. 73.
13. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 278—282.
14. Там же, с. 405—408; ПБПВ. Т. 1, с. 734—738.
15. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 65—67, 89, 107—108.
16. ПБПВ. Т. 1, с. 258—263; БОГОСЛОВСКИЙ М.М. Петр I. Материалы к биографии. Т. 2. М. 1941, с. 468—491; 497.
17. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 312.
18. Полное собрание законов Российской Империи (ПСЗ-1). Т. 3, № 1660.
19. Автор учитывает суда, строившиеся до 1699 г., исключая заложенные самим Петром в 1698 г. два первых линейных корабля.
20. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 1—47.
21. АНИСИМОВ Е.В. Податная реформа Петра I. Л. 1982, с. 278.
22. ВОДАРСКИЙ Я.Е. Ук. соч., с. 48.
23. АНИСИМОВ Е.В. Ук. соч., с. 278.
24. Чтобы довести ее численность до этой цифры, Петру пришлось вооружить стоявший в Азове один из двух небольших кораблей времен второго Азовского похода 1696 г. — «Святой Петр».
25. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 139; Прилож. Ч. 1, с. 451—453, 457.
26. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 195, 149, 199.
27. История отечественного судостроения. Т. 1. СПб. 1994, гл. 18, с. 411—427.
28. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 338.
29. Там же, с. 1—47.
30. ПБПВ. Т. IX, вып. 1. М.-Л. 1950, с. 127.
31. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 149.
32. Там же, с. 155; Прилож. Ч. 1, с. 480—481.
33. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 156.
34. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 2, с. 170.
35. ЮХТ А.И. Русские деньги от Петра Великого до Александра I. М. 1994, с. 21.
36. СМИРНОВ А.А. Ук. соч., с. 57—59; Материалы для истории русского флота (МИРФ). Ч. VI. СПб. 1877, с. 264—267.
37. СМИРНОВ А.И. Ук. соч., с. 61.
38. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 171—172.
39. Там же, с. 179.
40. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 2, с. 48—50.
41. Там же, с. 33.
42. Российский государственный архив древних актов (РГАДА), ф. 248, кн. 542, л. 88, 90.
43. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 1, с. 214—221.
44. Там же, с. 1—47.
45. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 2, с. 50.
46. Там же, с. 327—328.
47. ПБПВ. Т.У1. СПб. 1912, с. 9—10.
48. УСЕНКО О.Г. Психология социального протesta в России XVII — XVIII вв. Ч. II. Тверь. 1995, с. 14—15.
49. ЗАГОРОВСКИЙ В.П. Петр Великий на Воронежской земле. Воронеж. 1996, с. 114; ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 226; ПБПВ. Т. IX. Вып. 1, с. 199.
50. Вероятно, именно слухи о ней вызвали на некоторое время легкую панику в Стамбуле. См. ПАВЛЕНКО Н.И. Ук. соч., с. 301.
51. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 2, с. 75.
52. ЕЛАГИН С.И. Ук. соч., с. 232; Прилож. Ч. 2, с. 113.
53. Там же, с. 144.
54. Там же, с. 383—421; АНИСИМОВ Е.В. Ук. соч., с. 278.
55. ТРОИЦКИЙ С.М. Финансовая политика русского абсолютизма в XVIII веке. М. 1966, с. 214.
56. КРОТОВ П.А. Создание линейного флота на Балтике при Петре I. Исторические записки. Т. 116. М. 1988, с. 313—331.
57. История отечественного судостроения. Т. 1, гл. 9, с. 92—93, 98—109.

58. Там же, гл. 10, с. 109—121.
59. Разведовательно-посыльное 18-пушечное вспомогательное судно.
60. История отечественного судостроения. Т. I, гл. 10, с. 121—123.
61. Там же, с. 124—125, 93, 105, 127, 128.
62. Там же, с. 128.
63. БЕРХ В.Н. Жизнеописания первых российских адмиралов или Опыт истории Российского флота. СПб., 1831, ч. 1, с. 166—167.
64. История отечественного судостроения. Т. I, гл. 10, с. 131—132; ЕЛАГИН С.И. Ук. соч. Прилож. Ч. 2, с. 421.
65. История отечественного судостроения. Т. I, гл. 10, с. 133—137; КРОТОВ П.А. Ук. соч., с. 323—324.
66. Исторический архив. 1994, № 6, с. 12—16; ГОЛЬДЕНБЕРГ Л.А. Федор Иванович Соймонов (1692—1780). М. 1966, с. 109—111.
67. РГАДА, ф. 248, кн. 1089, л. 737 об.
68. МИРФ. Ч. VII. СПб. 1879, с. 305, 324; Исторический архив. 1996, № 4, с. 13.
69. Российский государственный архив военно-морского флота, ф. 146, д. 40, л. 1—56.
70. Исторический архив, 1996, № 4, с. 13.
71. РГАДА, ф. 248, кн. 544, л. 73—76 об.