

R.V. Krasilnikov

FLEET AND SHIPBUILDING DURING PETER THE GREAT REIGN

Roman Krasilnikov – deputy Chief Designer, Chief Researcher, Marine Underwater Weapon – Hydropribor, Doctor of Engineering, associate professor, corresponding member of the Russian Academy of Natural Sciences, St. Petersburg; e-mail: r.v.krasilnikov@mail.ru.

We consider the formation and development of the Russian navy under Peter the Great. The assessment of the development of the fleet and shipbuilding before Peter's reforms is made. The reforms in question concerning the education in shipbuilding sphere, training the fleet manpower and the development of marine sciences are considered. We also pay attention to the legislation development as well as the introduction of the fleet management and financing made by Peter the Great.

Keywords: navy; shipbuilding; manpower training; science development; management and financing system; legislative framework.

Р.В. Красильников

ФЛОТ И КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ ПЕТРОВСКОЙ ЭПОХИ

Роман Валентинович Красильников – заместитель главного конструктора, главный научный сотрудник, Концерн «Морское подводное оружие – Гидроприбор», доктор технических наук, доцент, член-корреспондент РАЕН, г. Санкт-Петербург; e-mail: r.v.krasilnikov@mail.ru.

В статье рассматриваются вопросы становления и развития военного флота России при Петре Первом. Дана оценка развития флота и кораблестроения до Петровских реформ, рассмотрены последовавшие реформы Петра по обучению кораблестроению, формированию личного состава флота и развитию «морских наук». Отдельно рассказано о развитии законодательной базы, и о внедрении Петром системы управления и финансирования флота.

Ключевые слова: военно-морской флот; кораблестроение; обучение личного состава; развитие науки; система управления и финансирования; законодательная база.

Любой, мало-мальски знакомый с историей человек в ответ на вопрос о вкладе Петра I в развитие кораблестроения и флота в нашей стране, уверенно скажет, что царь-реформатор является основателем Военно-Морского Флота, а его усилия по превращению России в морскую державу обеспечили уверенное ее вхождение в число лидирующих в данном вопросе государств. Все это так. Однако при перечислении реформ императора в области кораблестроения очень часто происходит «углубление» в описание отдельных работ, более близких авторам. Комплексный взгляд на развитие отрасли в целом при

этом теряется. Поэтому основной задачей статьи автор видит системное рассмотрение деятельности Петра I в указанном направлении, сведение данных о разных аспектах реформ в единую картину согласно схеме, представленной на рис. 1.

Как можно видеть, автор выделил пять основных направлений рассмотрения реформ, условно обозначив их содержание согласно надписям в структурных элементах схемы. Очевидно, что каждый из обозначенных вопросов гораздо шире, чем можно его охарактеризовать коротким предложением. Более подробное их освещение будет реализовано в соответ-

ствующих разделах статьи.

Оценка развития флота и кораблестроения до реформ Петра I

Очевидно, что кораблестроение на Руси существовало задолго до Петра I. Сама Русь начиналась с берегов Волхова и Ладоги, собиралась вдоль торговых путей, пролегавших в основном по рекам. Боевые корабли – ладьи, струги, ушкуи – в разные времена активно использовались для проведения речных и морских походов. Достаточно вспомнить походы Руси на Царьград или взятие ушкуйниками шведского торгового города Сигтуны и столицы Золотой Орды Сарай-Берке.

Первые централизованные со стороны государства попытки по созданию военного флота были предприняты еще при Иване IV Грозном – первая верфь была основана в Нарве, взятой в результате осады в 1558 г. Для работы на верфи были задействованы мастера-кораблестроители из Холмогор и Вологды. В порту Нарвы также базировалась флотилия из 17 кораблей под командой «морского отамана» немца Карстена Роде, организованная с целью ведения каперских действий и нарушения морской торговли Речи Посполитой и Швеции на Балтике.

В июле 1557 г. в Лужской губе началось возведение первого русского порта на Балтике. Порт был обустроен за 3 месяца, и вскоре Иван Грозный запретил новгородским и псковским купцам вести торговлю через Нарву и Ревель, разрешалось торговать только через русский порт.

В 1568 г. также по приказу царя была основана верфь в Нижнем Новгороде, и уже через год построенное здесь судно

совершило удачное плавание в Персию [11].

Однако в результате неудачного завершения Ливонской войны Россия потеряла Нарву и все южное побережье Финского залива вместе с Балтийскими портами, а после смерти Ивана Грозного началось Смутное время, «похоронившее» все начинания по созданию флота.

Следующая интенсификация работ по развитию кораблестроения в России связывается с деятельностью отца Петра I – Алексея Михайловича. Основной мотивацией было желание наладить торговые отношения с иностранцами, обеспечить транзит товаров из Персии через территорию Московии [10]. От имени русского царя велись переговоры с правительством Курляндии о возможности размещения торгового флота в Риге и Ревеле, закончившиеся, правда, безуспешно. С другой стороны, нами была предпринята попытка создания флота на Каспийском море. Для этого была организована верфь в селе Дединове Коломенского уезда, расположенном на реке Оке.

Первый российский парусный корабль западноевропейского типа «Орел» был заложен в ноябре 1667 г. Первоначально планировалось завершить постройку к весне следующего года, но в результате сложностей с привлечением мастеров-корабелов к запланированному сроку корабль был только спущен на воду, а полностью отделка была завершена лишь весной 1669 г. Корабль был трехмачтовым, имел длину 24,5 м, ширину по мидельшпангоуту 6,5 м, водоизмещение около 250 тонн. Вооружение составляло

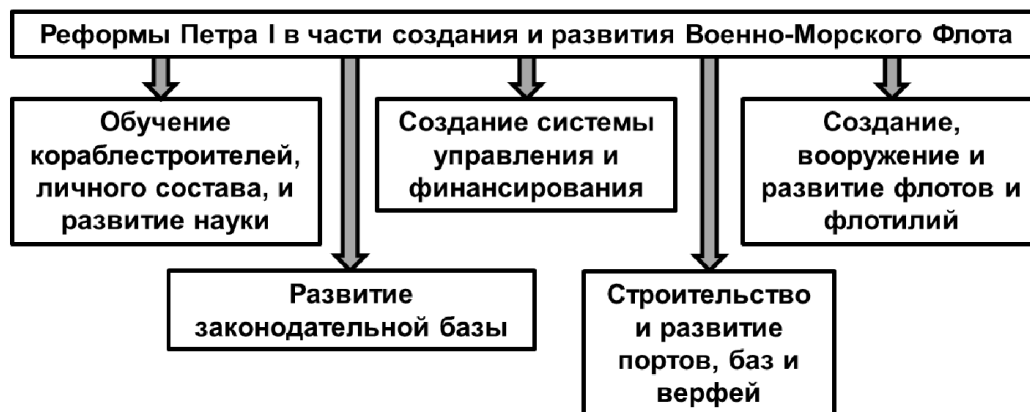


Рис. 1. Основные направления реформ Петра I в части флота и кораблестроения

18 шестифунтовых и 4 трехфунтовых пушек.

Справедливости ради стоит отметить, что за еще за 30 лет до постройки «Орла», в 1636 г., в России был построен корабль «Фредерик», который также относится исследователями к парусным кораблям западноевропейского типа [13]. Однако ненадежность его конструкции, приведшая к гибели в первом же плавании по Каспию, все же не позволяют говорить о нем как об успешно реализованном проекте строительства.

К сожалению, незавидная участь постигла и корабль «Орел». 7 мая 1669 г. он вышел в свое первое плавание – переход в Астрахань, куда успешно дошел спустя три месяца. Вскоре после этого события Астрахань была захвачена войсками Степана Разина. Часто распространено мнение, что корабль был ими сожжен, однако ряд исторических документов позволяют считать, что он был выведен на стоянку в волжском протоке Кутуме, где и был разобран в 1680 г. [12].

Фрегат «Орел» примечателен также и тем, что, он изображен на гравюре Конрада Деккера «Вид Астрахани», на основе которой, как считает ряд исследователей [1; 9], голландский мастер Харман ван Болос прорисовал силуэт кораблика на шпилье Адмиралтейства в Санкт-Петербурге (рис. 2).

В целом, по результатам анализа развития флота и кораблестроения в допетровскую эпоху можно сделать однозначный вывод о том, что хоть корабли в России и строились и ходили в походы, ком-

плексной, систематической работы по созданию флота не велось.

Реформы Петра I в части обучения кораблестроению, формирования личного состава флота, развития «морских» наук

По свидетельствам современников, с самого юного возраста Петр проявлял неподдельный интерес к знаниям, охотно учился, овладевал практическими навыками в разных ремеслах. Требуя знаний от подчиненных, он сам стремился во всем разбираться. Понимание невозможности преобразований в обществе без создания прослойки образованных людей, мастеров своего дела, легло в основу реформы.

Сам Петр начал обучение морскому делу с управления небольшим английским судном-ботиком, обнаруженным им в мае 1688 г. в Измайлове среди вещей его деда Никиты Ивановича Романова. Впоследствии сам Петр назовет этот ботик «дедушкой русского флота». Кстати, починить и подготовить бот к спуску на воду в реку Яузу помог бывший голландский моряк, ранее служивший на корабле «Орел» [2].

Начало обучения Петра кораблестроению было положено на Плещеевом озере, где зимой 1689 г. начали строить три судна для Потешной флотилии. В течение нескольких сезонов Петр, по возможности приезжая на озеро, сам лично выполнял плотницкие работы, строил и ремонтировал корабли. Но практические знания должны были быть дополнены теоретическими.

Понимая, что строительство флота невозможно без формирования целого со-

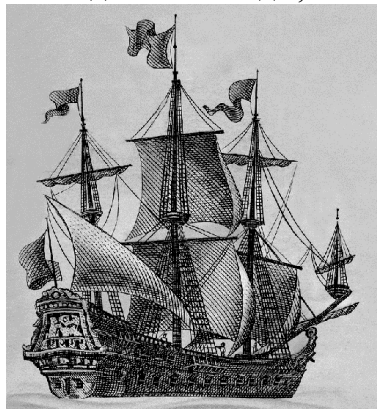


Рис. 2. Фото «Кораблика» на шпилье Адмиралтейства и изображение фрегата «Орел», возможно, послужившего ему прототипом

Источник: [3].

словия мастеров-корабелов, Петр решил самому вместе с ними пройти теоретическую школу кораблестроения.

В начале марта 1697 г. Великое посольство, в состав которого входили 30 волонтеров и 69 представителей знатных фамилий, отправилось в Голландию. Основной задачей волонтеров, среди которых инкогнито под именем Петра Михайлова был сам царь, было изучение самого передового опыта управления судами и кораблями, получение теоретических знаний по кораблестроению.

Обучение проходило на верфях в Саардаме (ныне Зандам) и Амстердаме в Голландии, затем посольство перебралось в Англию, откуда вернулось в Голландию и далее двинулось в Австрию. Следующим пунктом назначения должна была стать Венеция, однако вести о стрельцком бунте в Москве заставили прервать поездку.

В память об этом обучении Петра кораблестроению на Адмиралтейской набережной Санкт-Петербурга в 1910 г. был установлен памятник «Петр I обучается в городе Саардаме в Голландии корабельному делу в 1697 году» (Царь-плотник), отлитый по модели скульптора Л.А. Бернштама. После революции он был демонтирован, а в 1996 г. – восстановлен [14]. Фотографии старого и обновленного памятника приведены на рис. 3.

Стоит отметить, что копия памятника была преподнесена в дар Саардаму, и в

марте 1911 г. ее установили на площади Дамплейн.

Используя полученные знания, на верфи в Воронеже Петр лично заложил первый корабль, построенный только русскими мастерами, без привлечения иностранцев. 58-ми пушечный линейный корабль получил имя «Предистинация», или в переводе «Божие Предвидение». Фотография памятной доски в честь постройки данного корабля показана на рис. 4.

Опыт обучения за рубежом был успешно освоен, и в дальнейшем, начиная с 1702 г., для обучения кораблестроению и мореходству в Голландию посылались партии от 100 до 190 человек, в состав которых входили как представители (дети) знатных семей (Долгорукие, Голицыны, Гагарины и др.), так и представители простых сословий. Обучавшиеся морскому делу назывались «навигаторами» и содержались за счет государства. Сроки обучения варьировались от 1,5 лет до 4 и более (максимум – 13 лет!) [2]. В 1716 г. за границу (в Венецию, Францию и Англию) на обучение была направлена партия молодых дворян, получивших звание «гардемаринов». Большая часть из них вернулась в Россию в 1720 г. и получила звания поручиков и подпоручиков галерного флота.

Одновременно с реализацией обучения специалистов за рубежом Петр I позаботился о создании системы обучения в России. 14 апреля 1701 г. был издан указ



а)



б)

Рис. 3. Памятник «Царю-плотнику»:

а) дореволюционная фотография; б) памятник, установленный в 1996 г.

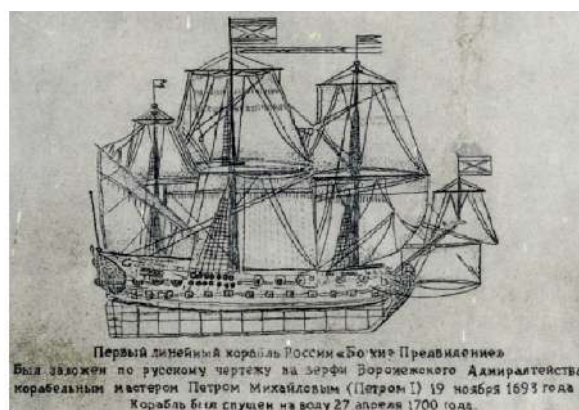


Рис. 4. Памятная доска в честь строительства «Предистинации»

об учреждении в Москве школы «математических и навигацких, то есть мореходных хитростно искусств учения». С июня 1701 г. школа располагалась в Сухаревой башне. В школе преподавали арифметику, геометрию, тригонометрию, навигацию, морскую астрономию и географию. К 1711 г. количество обучающихся в школе превысило 500 человек.

1 октября 1715 г. в Санкт-Петербурге была основана Морская Академия, в состав которой были переведены высшие классы Навигацкой школы. В Московской школе продолжили функционирование низшие классы. Петр I лично составил список преподаваемых дисциплин, в состав которых вошли арифметика, геометрия, фехтование или штыковой бой, артиллерия, навигация (в том числе морская астрономия), фортификация, география, устройство кораблей и такелажа, рисование и на выбор – танцы. Обучение в Академии было очень почетным, по свидетельствам современников, «во всем государстве не было ни одной знатной фамилии, которая бы не отправила на обучение сына или ближайшего родственника» [2].

Кроме Московской школы и Морской Академии, в портовых и крупных городах была создана система «адмиралтейских» или «губернских» школ, в которых также проводилось обучение основам математики и грамматике русского языка. Всего в царствование Петра I таких школ насчитывалось 23.

Отдельное внимание также уделялось книгопечатанию как основе распространения базовых знаний по морским наукам. За время царствования Петра было издано

более 20 книг, содержащих информацию по основным направлениям морского дела и по организации службы на флотах иностранных государств. Существенное развитие получило и издание географических и навигационных карт.

Развитие законодательной базы

При подготовке ко второму Азовскому походу Петр I лично руководил сбором и выдвижением к Азову флотилии галер, командуя галерой «Principium». С 3 по 8 мая 1696 г. непосредственно им были составлены 15 правил передачи сигналов, подаваемых начальником эскадры, а также требования к капитанам галер. Эти правила были объявлены в виде «Указа по галерам», ставшего первым законодательным документом, определяющим действия флота [2].

Русские войска осадили Азов с суши, а флотилия устроила морскую блокаду. Турецкий флот отступил без боя. Без снабжения и пополнения боеприпасов гарнизон не мог долго сопротивляться, и 19 июля 1696 г. крепость сдалась.

Этот опыт убедил Петра в необходимости создания полноценного военного флота. Свои соображения он изложил Боярской Думе, которая 30 октября 1696 г. одобрила предложение Петра I о создании Военно-Морского Флота и постановила «Морским судам быть!» Эта дата считается днем официального создания ВМФ России.

В 1698 г. принятый на русскую службу вице-адмирал Корнелиус Крюйс представил для применения на флоте сборник из 64 статей, составляющих морской устав. Данные статьи большей частью дуб-

лировали принятые в то время статьи голландского и датского морских уставов [2]. По результатам их применения на флоте и последовавших отдельных уточнений и корректировок в 1710 г. были изданы «Инструкции и артикулы военные российскому флоту», ставшие, по сути, первым морским уставом. Окончательная редакция статей принадлежит лично перу Петра I.

С 1715 г. по личному указанию Петра, отправившего во Францию одного из наиболее образованных и талантливых морских офицеров – капитана Зотова Конона Никитича для обеспечения сбора сведений о морских уставах Англии, Франции, Германии, Голландии и других стран, – началась кропотливая работа по формированию нового морского устава.

Разработанный устав был издан 13 апреля 1720 г. в виде книги, получившей название «Книга устав морской о всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море» и содержащей 149 страниц. Устав представлял собой полный свод законов, определяющих права и обязанности всех служащих на флоте, корабельное благоустройство и порядок действий как при плавании отдельных кораблей, так и всего флота в целом.

Практически одновременно с военно-морским законодательством было упорядочено и административное – в 1722 г. был издан свод законов, озаглавленный «Регламент о управлении адмиралтейства и верфи и о должностях коллегии адмиралтейской и прочих всех чинов при адмиралтействе обретающихся».

Создание системы управления и финансирования флота

Вопрос финансирования создаваемого флота решался болезненно. После одобрения решения о начале строительства кораблей, Боярская Дума, за недостатком государственных средств, постановила строить их за счет средств частных лиц. 4 ноября 1696 г. вышло постановление о создании так называемых «кумпанств» – объединений владельцев крестьян, имевших 100 и более дворов. Планы строительства были следующими: один корабль с 10000 дворов (для монастырей и духо-

венства – с 8000 дворов). Владельцы крестьян, имевшие менее 100 дворов, обязаны были вносить деньги на строительство – по полтине со двора.

Управление строительством и распределением поступающих средств потребовало создания отдельной структуры – так, 28 декабря 1696 г. в Воронеже было приказано построить Адмиралтейский двор. Адмиралтейцу А.П. Протасьеву предписывалось «непрестанно о своем деле радеть, также и над кумпаньями смотреть и понуждать, спрашивать временем же и досматривать, чтоб какой лености не было и в начатом деле препятствия от того дела не учинилось».

После смерти Протасьева в феврале 1700 г. адмиралтейцем был назначен Федор Матвеевич Апраксин, под начало которого перешли сформированные немного ранее Приказ адмиралтейских дел, заведовавший кораблестроением, и Приказ воинских морских дел, отвечавший за вопросы формирования корабельного и личного состава флота. Апраксин активно взялся за реформирование «кумпанств» и процессов расчета с ними. За несколько месяцев был решен вопрос о расчетах за неизготовленные снасти деньгами, кроме того, был введен налог на содержание флота. Однако ввиду недостаточности средств, получаемых от налогов, в Москве 7 мая 1701 г. был учрежден монетный двор для обеспечения нужд флота. Монетный двор занимался перечеканкой иностранных серебряных монет, вся прибыль шла на морское ведомство.

Управление адмиралтейскими делами из Воронежа было удобно до того момента, пока существовал только Азовский флот. По мере создания Балтийского флота стали развиваться новые верфи, требовалось руководить процессом ближе к месту событий, в связи с чем адмиралтейские дела и надзор за строительством судов был поручен ингерманландскому губернатору князю Меншикову.

Петербургский Адмиралтейский двор был заложен по чертежам Петра I на том самом месте, где он сейчас и находится, 5 ноября 1704 г. К осени 1705 г. уже сложилось устойчивое Петербургское адмирал-

тейство.

Со смертью адмирала Головина Апраксин был назначен адмиралом и президентом адмиралтейств, звание адмиралтейца было упразднено, а воинский морской приказ был соединен с адмиралтейским. Однако управление делами оставалось разрозненным – с 1707 г. адмирал пребывал в Петербурге и имел в руках распорядительную часть управления флотом. При этом Приказ адмиралтейских дел (центральное морское управление) продолжал оставаться в Москве. Для разрешения этой проблемы и сосредоточения власти в Петербурге в 1712 г. была учреждена «военная морского флота канцелярия», ведавшая всеми вопросами снабжения флота, а в начале 1715 г. появился морской комиссариат. Одновременно с учреждением комиссариата управление верфями и адмиралтейством было поручено вице-адмиралу Крюйсу.

Личный порядок управления имел как преимущества, так и большое количество недостатков, которые Петр решил устранить, введя коллегиальное управление – указом от 17 декабря 1717 года было приказано всем начальникам главных ведомств «сочинять свои коллегии». 15 декабря того же года президентом (начальником) адмиралтейской коллегии назначен Апраксин, а вице-президентом – Крюйс.

Источники финансирования флота до самого конца царствования Петра были крайне разнообразны – как указано в книге Ф.Ф. Веселаго [2] «начиная от денег, выдаваемых из царского кабинета, до выручки в кабаке, содержимом (в 1705 г.) адмиралтейством на Олонецкой верфи».

Строительство и развитие портов, баз и верфей

Размах создания кораблестроительных верфей лучше всего может проиллюстрировать статистика – любые описания не дадут нужного эффекта. Количество верфей Петровской эпохи, годы и результаты их работы приведены в таблице.

Если посчитать среднее месячное значение количества кораблей и судов, построенных на верфях, то выходит, что в течение 37 лет каждый месяц в России

спускалось на воду два корабля! Естественно, флот такого масштаба требовал развития баз и портовой инфраструктуры.

До вступления Петра на престол в России оставался не занятым иноземцами Архангельский порт, прежде всего, выполнявший торговые функции. Начало боевых действий с Турцией и строительство галер привело и к созданию мест их базирования. Первыми портами, которые начали обеспечивать базирование Азовского флота, были основанный Петром 12 сентября 1698 г. Таганрог и Азов (после взятия крепости российскими войсками 19 июля 1696 г.).

Начало Великой Северной войны со Швецией и выход на Балтику также потребовали основания своих баз и портов для вновь создаваемого Балтийского флота. Такими базами стали основанные Петром 27 мая 1703 г. Санкт-Петербург и 18 мая 1704 г. Кронштадт. 12 октября 1710 г. русскими войсками была взята шведская крепость Ревель, в дальнейшем также ставшая военно-морской базой для Балтийского флота.

Похожая картина наблюдалась и при создании и укреплении Каспийской флотилии. В ходе Каспийского похода Петр указом от 4 ноября 1722 г. повелел заложить военный порт в Астрахани. Губернатору А.П. Волынскому было предписано выбрать удобное для гавани место, соединенное с морем хорошим фарватером, и обеспечить в нем постройку провиантских магазинов и укреплений.

По мере увеличения количества портов и интенсификации их деятельности происходило формирование портового управления, но до момента издания в 1722 г. портового регламента большая часть работ выполнялась без регламентации, исходя из местных особенностей и текущих потребностей.

В разрезе вопроса о создании и развитии портов и мест базирования флота интересно рассмотреть наградные медали эпохи Петра I [7]. Их немного:

- На взятие Шлиссельбурга, 12 октября 1702 года;

- На взятие двух шведских кораблей, 6 мая 1703 года;

Верфи и количество построенных на них судов и кораблей

Верфь	Годы работы	Количество построенных судов и кораблей
Переславская	1688–1692	10
Архангельская	1693–1715	15
Преображенская	1695–1696	25
Воронежская	1696–1711	123
Ступинская	1697–1700	10
Хоперская	1697–1700	6
Коротонкская	1697–1700	1
Паншинская	1697–1699	4
Чертовицкая	1697–1699	1
Чижовская	1698–1702	6
Казанская	1701–1725	116
Румоньская	с 1702	1
Услонская	с 1702	39
Сясская	1702–1705	12
Олонецкая	1702–1707	109
На реке Луге	1704–1713	64
Санкт-Петербургская	1705–1725	262
Селицкогорядка	с 1705	13
Тавровская	1707–1711	12
Ново-Ладожская	1708–1710	4
Выборгская	1711	16
На реке Ижоре	1712	12
Абовская	1720	10
Астраханская	1722–1725	7
Нижегородская	1723–1725	17
Всего	за 1688–1725	895

Источник: [2].

- За победу под Калишем, 18 октября 1706 года;
- За победу при Лесной, 28 сентября 1708 года;
- За Полтавскую баталию, 27 июня 1709 года;
- Капитану Симонтову за построение гавани;
- На сражение при Вазе, 19 февраля 1714 года;
- За морское сражение при Гангуте, 27 июля 1714 года;
- На взятие трех шведских фрегатов, 24 мая 1719 года;
- На взятие четырех шведских фрегатов при Гренгаме, 27 июля 1720 года;
- В память Ништадтского мира, 30 августа 1721 года.

Можно отметить, что большая часть медалей выпущена для увековечения успехов, связанных с флотом. Но среди перечисленных медалей бросается в глаза одна именная наградная медаль. В 1709 г.

по личному распоряжению Петра I была изготовлена именная наградная золотая медаль для Матвея Симонта (Симонтова), итальянца, морского капитана на русской службе (рис. 5). Симонтов приехал в Россию еще в 1698 г. с обязательством научить 10 человек русских «корабельному морскому воинскому ходу». Но получилось так, что по личному приказу Петра Симонтов был отправлен руководить строительством гавани сначала в устье реки Миус, а затем (когда выяснилась невозможность ее сооружения именно там) на основе чертежей Симонтова началось оборудование гавани в другом месте, у Таганрога. Когда в мае 1709 г. в Таганрог приехал Петр, строительство гавани здесь было уже в основном завершено. Видимо, удовлетворенный увиденным, Петр тут же приказал наградить Симонтова.

Создание, вооружение и развитие флотов и флотилий

Без преувеличения можно сказать, что

для описания боевых действий флотов Петровской эпохи формат статьи совершенно непригоден – такое количество событий невозможно уложить даже в несколько статей. Поэтому ограничимся только их краткой характеристикой.

Предпосылкой для создания Азовского флота стал негативный опыт первого Азовского похода 1695 г., в ходе которого русские войска под командованием Петра осадили сильную крепость Азов, запиравшую выход из Дона в Азовское море. Помощь, доставляемая в крепость турецким флотом, не позволила реализовать замысел истощения сил оборонявшихся, что привело к срыву операции.

По результатам операции Петр развернул бурную деятельность по созданию Азовского флота, в результате которой к апрелю 1696 г. на воде уже стоял построенный «с нуля» флот, в состав которого входили корабль «Апостол Петр», 4 брандера и 23 галеры. Внешний вид кораблей Азовского флота приведен на рис. 6. Как уже писалось ранее, успешные действия

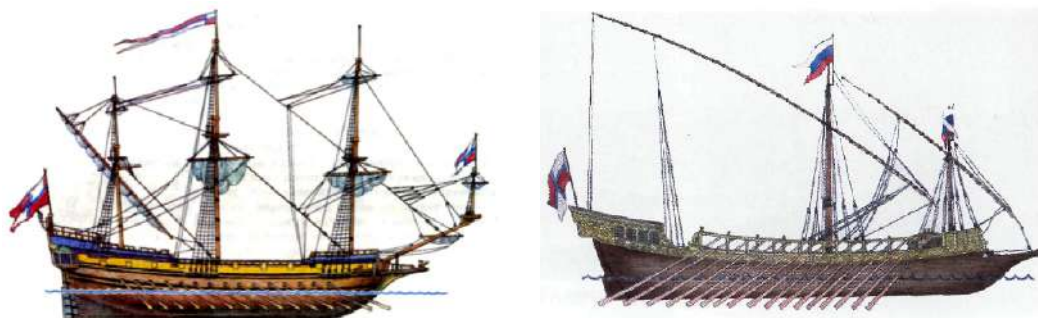
флота по захвату крепости Азов привели к принятию исторического решения Боярской Думой в октябре того же года.

Азовский флот просуществовал до 1712 г., до момента, когда после заключения Прутского мирного договора с Турцией было реализовано соглашение о сдаче крепости Азов, разрушении Таганрога и ликвидации флота.

Зарождение Балтийского флота связано с началом Северной войны со Швецией и активизацией боевых действий на Ладожском и Чудском озерах, а также в Финском заливе [5]. Уже в 1702 г., оправившись после поражения под Нарвой, русские войска на реквизированных у рыбаков плавсредствах (соймах и карбасах) полностью очистили акваторию Ладожского и Чудского озер от шведских кораблей, что позволило начать строительство кораблей на Сясьской верфи. В довершение этой кампании русские войска с использованием 50 лодок 12 октября 1702 г. взяли крепость Орешек, которую шведы называли «Нотебург».



Рис. 5. Медаль Капитану Симонтову за построение гавани (1709 г.)



а) б)
Рис. 6. Внешний вид кораблей Петровской эпохи: а) фрегат «Апостол Петр»; б) галера «Principium»

Следующей после Орешка на очереди стала крепость Ниеншанц (или по-русски «Канцы»), взятая после недельной осады 1 мая 1703 г. И практически одновременно с этой победой в устье Невы была одержана славная победа, в честь которой Петр повелел выпустить медаль с надписью «НЕБЫВАЕМОЕ БЫВАЕТ» (рис. 7). Вечером 5 мая, не зная о присутствии наших войск, в устье Невы зашли и встали на якорную стоянку два шведских корабля – бот «Гедан» и бригантина «Астрильд». Воспользовавшись темнотой и начавшимся дождем Петр (бомбардирский капитан Петр Михайлов) лично вместе с Меншиковым повели 30 лодок с гвардейцами из двух сухопутных полков на абордаж. Несмотря на сильный огонь по лодкам со стороны шведов, оба корабля были успешно захвачены. Царь, «не щадя своей монаршей милости», одним из первых влетел на палубу «Астрильда» с топором

и гранатой в руках [2]. Эта победа стала первой в череде успехов зарождающегося Балтийского флота.

В дальнейшем Балтийский флот активнейшим образом участвовал в боевых действиях в рамках Северной войны – обеспечил осаду и взятие Выборга, Риги, Ревеля, острова Эзель, Кексгольма, Гельсингфорса, Або, Готланда, победы при Гангуте, у Эзеля, в Гренгамском сражении.

Результатом сражения при Гренгаме стал конец безраздельного шведского влияния на Балтийском море и утверждение на нём России. Победа в сражении приблизила заключение Ништадтского мира, завершившего Великую Северную войну [4].

Как говорилось ранее, Петр I повелел отчеканить медаль в честь данного сражения. «Медаль на взятие 4 шведских фрегатов при Гренгаме» имела надпись, харак-



Рис. 7. Медаль «Небываемое бывает» (1703 г.)



Рис. 8. Медаль «За сражение при Гренгаме» (1720 г.)

Источник: [14].

теризующую всю мощь реформ Петра во флоте: «ПРИЛЕЖАНИЕ И ХРАБРОСТЬ ПРЕВОСХОДИТ СИЛУ» (рис. 8).

После заключения мира со Швецией Петр I обратил свое внимание на южные рубежи России, через которые можно было наладить торговлю с востоком (Индией и Персией). Кроме того, он понимал, что необходимо ограничивать в Каспийском регионе влияние Турции. Все это вместе привело к созданию отдельной Каспийской флотилии, работы по формированию которой проводились в течение всей Северной войны.

В начале 1722 г. были закончены приготовления к Персидскому походу, направленному на подавление волнений в провинциях Персии против действующего шаха и укрепление позиций России на Каспии. Флотилия дошла до Дербента, укрепила несколько крепостей. Не все планы похода были выполнены, однако опыт действий на Каспии был оценен Петром как положительный, а флотилия начала укрепляться и готовиться к новым действиям, которые не замедлили наступить – сначала корабли флотилии участвовали в Гилянской экспедиции, а затем ее силами 26 июля 1723 г. был взят город Баку.

Выводы

Значение реформ Петра I в кораблестроении и флоте сложно переоценить. На момент вступления царя на престол никакой речи не могло идти о централизованном строительстве и боевом применении кораблей. К моменту его смерти Россия являлась одним из безусловных лидеров в морском деле, безраздельно господствовала на Балтике, имела упорядоченную структуру управления флотом, начиная от подготовки кадров, заканчивая пополнением и обеспечением корабельного состава.

Личная инициатива, упорство, стремление к знаниям, лучшие лидерские качества, умение выделять активных людей, способных брать на себя ответственность за порученное дело – все это позволило Петру реализовать без преувеличения дерзновенный план завоевания для России титула великой морской державы.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Блонский Л.В., Титкова Т.В.* Парусный корабль «Орёл». Флот России. М.: Дом Славянской книги, 2009. 480 с.
2. *Веселаго Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Часть I. СПб., 1875. 701 с.
3. История кораблика на шпигеле. URL: <https://m-musy23.livejournal.com/798635.html> (дата обращения: 22.02.2022).
4. *Кротов П.А.* Гренгамское сражение 27 июля 1720 г. (по новым данным) // Меншиковские чтения–2004 (Сб. науч. ст.). 2004. № 2. С. 59–106.
5. *Кротов П.А.* Осударева дорога 1702 года: Пролог основания Санкт-Петербурга. СПб.: Историческая иллюстрация, 2011. 312 с.
6. *Кунцевич И.* Небываемое бывает. 1703. Ниеншанц. URL: <https://proza.ru/2019/06/20/442> (дата обращения: 03.03.2022).
7. Медаль Капитану Симонтову за построение гавани. URL: <http://medalirus.ru/medals18/18-185-simonov.php> (дата обращения: 01.03.2022).
8. Медаль На взятие четырех шведских фрегатов при Гренгаме. URL: <http://medalirus.ru/medals18/18-208-shvedy-1720.php> (дата обращения: 05.03.2022).
9. Орёл (фрегат). URL: [https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Орёл_\(фрегат\)&oldid=120804650](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Орёл_(фрегат)&oldid=120804650) (дата обращения: 01.03.2022).
10. Флот Алексея Михайловича. URL: <http://www.istorya.ru/book/dopetra/33.php> (дата обращения: 24.02.2022).
11. Флот Ивана Грозного. URL: https://cyclowiki.org/wiki/Флот_Ивана_Грозного (дата обращения: 22.02.2022).
12. Фрегат «Орел». URL: <https://histrf.ru/read/articles/frieghat-oriel-event> (дата обращения: 01.03.2022).
13. Фредерик (корабль). URL: [https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Фредерик_\(корабль\)&oldid=100646072](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Фредерик_(корабль)&oldid=100646072) (дата обращения: 23.02.2022).
14. Царь-плотник. URL: <https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Царь-плотник&oldid=119567119> (дата обращения: 01.03.2022).