

Игорь Николаевич Хмельнов Эдуард Максимович Чухраев Петр Великий и Военно- Морской Флот России

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67967258

SelfPub; 2022

Аннотация

Книга «Петр Великий и Военно-Морской Флот России» издана Международной общественной организацией бывших военнослужащих «МарсМеркурий» в порядке инициативного выполнения Указа Президента РФ «О праздновании 350-летия со дня рождения Петра I». Цель энциклопедического издания – опираясь на прошлые изыскания, обобщить известное и малоизвестное о жизни и деятельности великого и необычного военного моряка и адмирала, создателя Военно-Морского Флота России Петра I на фоне его разносторонней государственной деятельности, раскрыть влияние заложенных в его эпоху принципов строительства, управления и боевого применения военно-морского флота на изменения качественных и количественных характеристик отечественного ВМФ за прошедшие 326 лет со дня его основания Петром I, его соответствие в настоящее время историческим урокам

строительства и развития военного флота как в России, так и за рубежом.

Содержание

Уважаемые читатели!	5
От издателя	17
Глава 1	36
Глава 2	184
Глава 3.	292
Глава 4.	612
Глава 5	678
Глава 6	871
Приложения	1123

Эдуард Чухраев, Игорь Хмельнов Петр Великий и Военно- Морской Флот России

Уважаемые читатели!

В 2022 году исполняется 350 лет со дня рождения одного из самых высокочтимых и выдающихся государственных деятелей России, который в XVIII веке, будучи 39 лет ее верховным правителем (Государь, Царь и Великий Князь всея Руси, первый император и Самодержец Всероссийский), определил новое направление развития России, что во многом сказалось на ее будущем и до сих пор влияет на современную жизнь. Его имя – Петр Великий. Он не только был великим правителем, но одна из основных его заслуг еще и в том, что ему удалось создать первый регулярный Военно-Морской Флот России и сделать ее великой морской державой.

Редкий случай в мировой практике, чтобы глава государства почти 30 лет фактически служил на флоте, сам проектировал и строил корабли, командовал ими, руководил мор-

скими сражениями, имел заслуженное звание адмирала.

И очень важно, что Международная общественная организация бывших военнослужащих «Марс-Меркурий» выступила с идеей создать к юбилею книгу «Петр Великий и Военно-Морской Флот России».

Идею воплотили в жизнь два известных флотских ветерана, которые посвятили всю свою жизнь службе в отечественном ВМФ и в течение последних 20 лет активно занимаются прославлением истории российского Военно-Морского Флота, в том числе написав каждый и в соавторстве несколько книг. Это адмирал в отставке Хмельнов Игорь Николаевич и контр-адмирал в отставке Чухраев Эдуард Максимович.

С большим удовлетворением представляю их книгу. Чем не обычна книга? В ней авторы всесторонне показывают именно морскую составляющую важных заслуг Петра Великого, многообразную службу на флоте (от юнги до адмирала), раскрывают его морские корни и флотоводческий талант.

Личность Петра Великого действительно была сложной и противоречивой. Это существенно сказывалось и на его морской деятельности. И очень правильно делают авторы книги, представляя его и в особом ракурсе: показывают не только достижения, но и его просчеты, ошибки, неудачи в процессе создания Военно-Морского Флота России и первых лет управления им.

Особенность книги также в том, что в ней доходчиво и

убедительно раскрывается влияние Петра Великого на современное морское могущество России, на национальные особенности российского Военно-Морского Флота, его сегодняшнюю жизнь и деятельность.

Причем эта особенность проявляется и в личных взглядах и оценках авторов, с которыми, возможно, согласятся не все читатели. Но важно, что критическая авторская позиция носит позитивный характер и строится на оптимистических началах, с глубокой верой в российский Военно-Морской Флот и в то, что он чтит, достойно сохраняет и развивает наследие своего создателя Петра Великого.

Хочется выразить надежду, что настоящая книга поможет читателям более глубоко осмыслить и понять деятельность Петра Великого при создании Российского Флота, а также увидеть реалии жизни и ближайшее будущее современного отечественного Военно-Морского Флота.



Главкомандующий Военно-морским флотом РФ Адмирал флота Н.А. Евменов
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Евменов', with a long horizontal stroke extending to the right.

Связь поколений сквозь века

Книга адмирала И.Н. Хмельнова и контр-адмирала Э.М. Чухраева «Петр Великий и Военно-Морской Флот России» – незаурядное явление среди отечественных изданий, посвященных 350-летию со дня рождения первого российского императора Петра I и важным событием в разработке отечественной истории становления и строительства Российско-

го Флота. Авторам удалось связать рассмотренный в книге большой пласт исторических материалов о реформах Петра I с современным этапом развития ВМФ России, который приобретает приоритетное значение как один из наиболее эффективных инструментов стратегического сдерживания и предотвращения ядерного удара, обеспечения безопасности РФ и ее национальных интересов в Мировом океане, отвечающий современным вызовам, передовому уровню развития технологий и техники в области военно-морской деятельности. Актуальность материалов книги обеспечивается опорой на важнейшие государственные документы Российской Федерации «Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года» и «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», которые зиждутся на сформулированном Петром I принципе: «... Всякий патентант, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет...»

Авторы, сосредоточив внимание на одной важнейшей проблеме – начале строительства и развития флота России, сумели показать глубинный смысл и непреходящее историческое значение военно-морских преобразований в конце XVII – начале XVIII века для дальнейшего развития Российского государства в политической, экономической, социально-культурной, правовой и нравственной областях, для укрепления его военного и военно-морского могущества,

повышения его влияния и международной роли.

В книге ярко, образно и убедительно раскрывается роль личности руководителя грандиозных преобразований в России – Петра I в осуществлении исторически назревших проблем, его подходах к принятию решений и способов их выполнения. Авторы документально подтвердили стремление Петра I предугадать государственное значение и пользу своих решений для близкого и отдаленного будущего России, сумели раскрыть вывод: и несколько веков назад, и в настоящее время историческое величие деяний флотского руководителя проявляется в предвидении достаточно далеких последствий проводимых мер по строительству и совершенствованию всех сторон флота. Подход Петра I к решению проблем флота, разработке стратегии, тактики использования флота в боевых действиях, выбор соотношения экономических, человеческих ресурсов, моральных факторов, имевших влияние на темпы строительства и развитие флота, на его боевую и повседневную организацию, представляет интерес для военно-морских деятелей и сегодня, в XXI веке.

Книга имеет мощное значение для исторического и военно-патриотического воспитания новых поколений российских граждан в соответствии с отечественными традициями и морским наследием. Есть чем гордиться и в эпохе Петра I, где зародились эти славные отечественные военно-морские традиции, и в тех периодах истории России, когда она шла впереди других стран мира в строительстве, вооруже-

нии, применении сил и средств ВМФ в боевых действиях, в разработке тактики, стратегии и военно-морского искусства.

Книга послужит полезным пособием для кадров современного ВМФ России, хорошим средством разоблачения непрекращающихся попыток иностранных историков и политиков фальсифицировать военно-морскую историю России.



Член Российского организационного комитета
«Победа», председатель Совета

Общероссийской общественной организации ветеранов
ВС РФ генерал армии В.Ф. Ермаков
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Дорогие читатели! Вы держите в руках уникальную книгу «Петр Великий и Военно-Морской флот России», изданную Международной общественной организацией бывших военнослужащих «МарсМеркурий». Книга посвящена 350-летию со дня рождения Петра I, одного из величайших правителей Российской империи, основоположника российского военно-Морского флота.

В книге собраны малоизвестные факты из истории флота, архивные документы, мемуары известных флотоводцев, свидетельства адмиралов о состоянии и перспективах развития Военно-Морского Флота. Авторы в доступной форме рассказывают об исторических фактах развития флота, показывают неразрывную связь поколений флотоводцев и верность славным традициям моряков разных поколений.

Книга позволяет понять глубинный смысл и историческое значение преобразований флота конца XVII – начала XVIII века для укрепления могущества российского государства вплоть до сегодняшнего времени. Авторы книги показали роль Петра I в создании флота, его боевого применения. Такие исторические личности, как Петр Великий, составляют фундамент нашего государства, на котором стоит и будет стоять Русская земля.

Убежден, что книга вызовет интерес у военных историков, моряков, молодежи, ветеранов, всех интересующихся военно-морской тематикой.

Сегодня, в условиях информационной войны, русофобии книга приобретает особое значение в борьбе с фальсификаторами истории России, служит великому делу исторической правды.

Книга обладает огромным воспитательным потенциалом, она безусловно окажет влияние на формирование у читателей патриотических чувств, гордости за Родину и Военно-Морской флот.

Ветераны России уверены: нынешнее поколение граждан будет достойно памяти своих великих предков и возьмет на себя ответственность за сохранность мира на нашей земле.



Председатель Общероссийской общественной организации ветеранов

«Российский Союз ветеранов»,

доктор военных наук Генерал армии Моисеев

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

От издателя

С неподдельным чувством сопричастности к великому историческому пути, пройденному нашей Родиной – Россией, и к деятельности многих поколений соотечественников, самоотверженностью которых творилась наша великая история, откликается нынешнее поколение россиян на знаковое общественно – историческое событие – 350-летие со дня рождения создателя отечественного Военно-Морского Флота Петра I, отмечаемое в 2022 году. Этому событию посвящена книга «Петр Великий и Военно-Морской Флот России», вышедшая в свет накануне юбилейной даты. Издатель – Международная общественная организация бывших военнослужащих «Марс-Меркурий» (МОО). Главная цель этого энциклопедического издания – опираясь на прошлые изыскания, обобщить известное и малоизвестное о жизни и деятельности великого и необычного военного моряка и адмирала, создателя Военно-Морского Флота России Петра I, на фоне его разносторонней государственной деятельности, раскрыть влияние заложенных в его эпоху принципов строительства, управления и боевого применения военно-морского флота на развитие качественных и количественных характеристик отечественного ВМФ за прошедшие 326 лет со дня его основания Петром I, их соответствие в настоящее время историческим урокам строительства и развития во-

енного флота как в России, так и за рубежом. И главное – готовность ВМФ РФ к ответу на вызовы современности в условиях быстро меняющейся международной военно-политической обстановки и взрывного характера развития научно-технического прогресса и информационных технологий. Появление книги не случайно: МОО постоянно занимается военно-патриотическим воспитанием молодежи, граждан РФ, формированием в обществе исторического сознания и памяти. Предыдущие издания МОО книг «Оружие Великой Победы» (четыре издания) и «Военно-Морской Флот России – прошлое, настоящее и будущее» (два издания), ряд других военно-патриотических произведений вызвали широкий общественный резонанс, живой отклик читателей – ветеранов войны и труда, ветеранских и молодежных общественных организаций, историков и специалистов-оружейников, отметивших их большую значимость для военнослужащих и ветеранов Армии и Флота России, военно-патриотического воспитания граждан.

Вот почему, учитывая большое общественно-патриотическое значение мероприятий к 350-летию со дня рождения Петра в свете Указа Президента РФ

«О праздновании 350-летия со дня рождения Петра I» президиум Правления МОО принял решение об издании настоящей книги. Авторы энциклопедического издания – заслуженные ветераны ВМФ адмиралы Игорь Николаевич Хмельнов и Эдуард Максимович Чухраев. Они хорошо из-

вестны военным морякам своими историческими, аналитическими изысканиями по проблемам строительства и развития военного флота, а также и широкому кругу читателей как авторы популярных книг о флоте. Три книги ими написаны совместно: «Бунтующий флот России», энциклопедические издания «Великий Тихий океан России» и «Военно-Морской Флот России: прошлое, настоящее и будущее».

В книге «Петр Великий и Военно-Морской Флот России», содержащей 6 глав, раскрываются объективные потребности развивающейся человеческой цивилизации в создании флота и социально-экономические, политические, духовно-нравственные предпосылки в России для реализации этой потребности, основные исторические этапы зарождения идеи, использования иностранных специалистов, накопления собственного опыта строительства и развития отечественного флота и выдающаяся роль личности Петра I в разработке и осуществлении этой идеи. Особенно выделяются обширные материалы о зарождении российской тактики использования сил флота, славных боевых традиций моряков, проявления мужества и героизма личного состава флота, пример которых подавал лично Петр I. Единственный в мировой практике факт, когда главный правитель великой страны всю свою жизнь, одновременно управляя государством, еще и фактически проходил флотскую службу, командовал кораблями и флотами, водил в море эскадры, руководил морскими сражениями, добывая Отечеству морские по-

беды, превращая свое государство в великую морскую державу. Несомненный интерес вызывает содержание 6-й главы, где раскрывается неувядаемая связь и в определенной степени преемственность идей и опыта петровских времен в сегодняшних ВМФ, в защите морских рубежей Отечества и национальных интересов страны, в славных традициях военных моряков. Высокий, отвечающий современным требованиям профессионализм военных кадров и органов управления ВМФ на всех уровнях, квалификация работников-кораблестроителей снизу до инженеров и ученых – таков опыт и завет основателя флота Петра I.

В редакционной работе над книгой участвовали президент МОО подполковник С.М. Бирюков и сотрудники штаб-квартиры – первый вице-президент генерал-лейтенант О.А. Комаров, пресс-секретарь, заслуженный работник культуры РСФСР капитан 1 ранга А.Н. Данилин, начальник управления по социальной защите ветеранов военной службы и членов их семей капитан 1 ранга А.В. Яковлев, вице-президент, кандидат технических наук полковник В.Н. Луценко. Содействовали изданию книги ряд моряков – офицеров Института военной истории Военной академии ГШ МО РФ, специалисты издательства, рецензенты.

Решая инициативно задачу издания книги, МОО провел большую организаторскую работу. Главным фактором стало решение о финансировании проекта единомышленниками, патриотами Флота России – руководителя биотехнологиче-

ской компании ЗАО «ФИРН-М» И.А. Маркина и генерального директора И.А. Кириллова. Следует особо отметить, что по решению руководства компании дорогостоящий энциклопедический труд издан и распространяется не на коммерческой основе, а исключительно бесплатно в целях патриотического воспитания граждан России – в учебных заведениях и в учреждениях культуры, в ветеранских организациях, ведущих военно-патриотическую работу. Книга вручается заслуженным командирам и политическим воспитателям ВМФ, ветеранам войны и военной службы, деятелям науки и культуры, строителям-корабелам.

В работе над книгой использованы материалы многих отечественных и зарубежных изданий, архивных источников, справочной и мемуарной литературы. Список источников опубликован в конце книги. Образному восприятию материала способствуют порядка тысячи красочных иллюстраций, схем и карт. Помогают читателям ориентироваться при чтении отзывы о книге видных флотоводцев и военачальников современности – главнокомандующего ВМФ РФ адмирала Н.А. Евменова, председателя совета Общероссийской общественной организации ветеранов ВС РФ генерала армии В.Ф. Ермакова, председателя Общероссийской общественной организации ветеранов «Российский союз ветеранов» генерала армии М.А. Моисеева.

Издатель благодарит за помощь в работе над книгой полковника В.Ф. Мисюру и полковника А.М. Притуляк из Об-

щероссийской общественной организации ветеранов Вооруженных Сил Российской Федерации, генерал-полковника В.М.Азарова, полковника А.Н.Иванова из Общероссийской общественной организации ветеранов «Российский Союз ветеранов», контр-адмирала Л.П.Гарибяна из Российского общественного благотворительного фонда ветеранов (пенсионеров) войны, труда и Вооруженных Сил (Российский Фонд ветеранов), Совет ветеранов СФ РФ, правительство Москвы, директора (1989–2011 гг.) Московского государственного объединенного музея-заповедника «Коломенское – Измайловское – Люблино» заслуженного работника культуры Л.П. Колесникову, старшего научного сотрудника Института военной истории Военной академии ГШ МО РФ, члена правления Российского исторического общества, кандидата исторических наук, профессора РАЕН капитана 1 ранга А.В. Шишова.

Особая благодарность за помощь в издании книги коллективу биотехнологической компании ЗАО «ФИРН М», вносящей большой вклад в развитие фарминдустрии в России, и в первую очередь ее руководителю Илье Александровичу Маркову и генеральному директору Николаю Евгеньевичу Кириллову за постоянную поддержку усилий МОО по совершенствованию военно-патриотической работы.

Замечания и предложения по книге просим присылать в МОО бывших военнослужащих «Марс-Меркурий» по адресу: 125171, г. Москва, Ленинградское ш., д. 15. E-mail: mars-

Об авторах книги

Хмельнов Игорь Николаевич, адмирал в отставке, родился в Бурятии в 1945 году. В 1969 году окончил Высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова во Владивостоке, в 1981 году – Военно-морскую академию имени Н.Г. Кузнецова в Ленинграде, в 1989 и в 1995 годах – Высшие курсы Академии Генерального штаба.

Хмельнов И.Н. прошел флотскую службу от лейтенанта до адмирала, командовал всеми видами надводных кораблей, был начальником штаба и командиром бригады надводных кораблей, начальником штаба Атлантической оперативной эскадры на Северном флоте, а затем командиром оперативной эскадры Тихоокеанского флота. С 1994 по 1996 год адмирал Хмельнов И.Н. – командующий Тихоокеанским флотом, с 1996 по 1998 год возглавлял Главный штаб ВМФ России. Участвовал в оперативно-стратегических учениях сил флота в Атлантике, Средиземном и Красном морях, на Тихом океане. Принимал активное участие в военно-морской дипломатии: в составе отрядов боевых кораблей ходил в Югославию, Сирию, США, неоднократно возглавлял официальные визиты кораблей Тихоокеанского флота в Китай, Республику Корея, в 1997 году был руководителем военной делегации России в Иран.

После увольнения в 1998 году в запас продолжил трудо-

вую и общественную деятельность в Москве. В настоящее время адмирал Хмельнов И.Н. – председатель Координационного Совета Общероссийской общественной организации ветеранов Вооруженных Сил РФ по ВМФ.

В соавторстве написал книги: «Великий Тихий океан России» (2013), «Бунтующий флот России» (2015), «Адмиралы правят миром» (2016), «Военно-морские флоты России и США: сотрудничество и противостояние» (2014), «Военно-Морской Флот России: прошлое, настоящее и будущее» (2016).



Адмирал Хмельнов
Игорь Николаевич
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Чухраев Эдуард Максимович, контр-адмирал в отставке.
Родился 27 февраля 1942 года в городе Пролетарске Ростовской области. В 1965 году окончил Черноморское выс-

шее военно-морское училище имени П.С. Нахимова в Севастополе и в 1973 году Военно-политическую академию в Москве. Более тридцати лет служил на различных должностях на Черноморском, Балтийском и Тихоокеанском флотах. На Тихоокеанском флоте он встретился с адмиралом Хмельновым И.Н. Вместе служили на крупнейшем соединении надводных кораблей советского Военно-Морского Флота. Тридцать лет своей жизни провел на Дальнем Востоке.

С 1992 года после увольнения в запас работал в системе высшего образования, с 1996 года в Дальневосточном государственном университете города Владивосток. Почти десять лет руководил институтом дополнительного профессионального образования и был ответственным секретарем Дальневосточной Ассоциации образования взрослых. Постоянное увлечение в жизни – история советского и российского Военно-Морского Флота. Собрал большой личный архив, что позволило ему более десяти лет делать авторские еженедельные передачи на Приморском радио и написать книги «Небываемое бывает», «Адмирал Петр Великий» и «Генерал-адмирал Апраксин». В соавторстве написал книги:

«Великий Тихий океан России» (2013 год), «Бунтующий флот России» (2015 год),

«Адмиралы правят миром» (2016), «Военно-морские флоты России и США: сотрудничество и противостояние» (2014), «Военно-Морской Флот России: прошлое, настоящее и будущее» (2016), «Флагманы в женских юб-

ках» (2020).



Контр-адмирал Чухраев

Эдуард Максимович

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

От авторов

9 июня 2022 года исполнилось 350 лет со дня рождения Петра Великого, одного из самых знаменитых и славных людей России, кто ввел ее в число сильных в Европе, заслуги и дела которого и сегодня имеют для российского государства большое значение. Петр I – последний царь «Всея Руси» и Московского государства (с 1682), первый российский император (с 1721), великий преобразователь России, выдающийся государственный деятель, дипломат и полководец. Но еще и флотоводец, адмирал, создатель регулярного Военно-Морского Флота России. Все это один человек – Петр Алексеевич Романов, Петр Великий. Вся его жизнь и деятельность были связаны с морем, с Военно-Морским Флотом. Очень важно понимать и помнить: все реформы и преобразовательная деятельность этого человека изначально всегда преследовали цели развития морского дела и Военно-Морского Флота. Сначала у него рождались идеи о морском могуществе России, а потом они трансформировались в общегосударственные реформы.



«Здесь будет город заложен». Добровольский Николай Флорианович, 1880

Будучи верховным правителем, он убежденно понимал: чтобы иметь флот, нужно мощное государство, чтобы оно было таким, нужно иметь сильный военный флот. Море и флот были не только увлечением и страстью этого монарха, но и стали его судьбой и главным смыслом всей деятельности. Он не просто уделял внимание флоту по необходимости как верховный правитель, но делал это как профессиональный моряк, глубоко знающий и понимающий его. Петр Великий был одним из первых адмиралов российского Военно-Морского Флота. И это было не просто формальное почетное звание, как знак внимания к царской особе. Это было

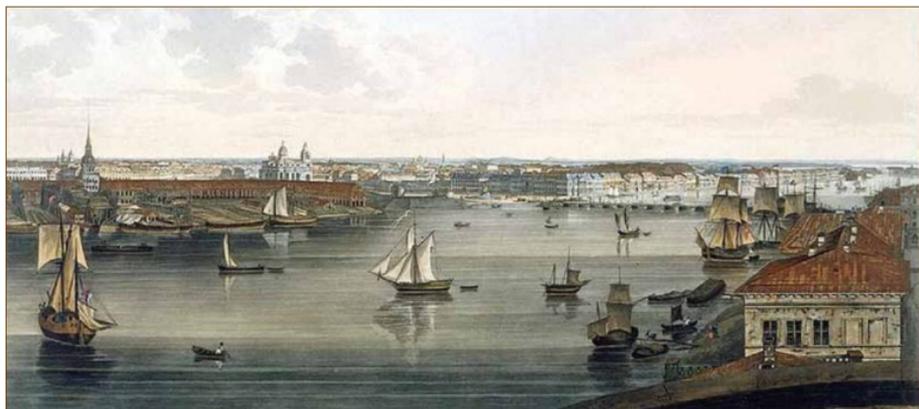
действительно заслуженное звание, полученное им за огромный морской труд, за долгую службу на флоте.

Уникальность Петра, в дополнение к многим особенностям, состояла еще в том, что это был редкий в мировой практике факт, когда главный правитель великой страны всю свою жизнь, одновременно управляя государством, еще фактически проходил флотскую службу, командовал кораблями и флотами, водил в море эскадры, руководил морскими сражениями, добывая Отечеству морские победы, превращая свое государство в великую морскую державу. Мало найдется в мировой истории подобных примеров, когда бы монарх лично уделял столько внимания морскому делу, развитию Военно-Морского Флота и сам более 30 лет служил на нем, принимая участие во всей его повседневной и боевой деятельности.

Но если о Петре Великом как о российском реформаторе и как о полководце написано достаточно много и в России, и за рубежом, то о российском флотоводце, о великом адмирале известно мало. И эта информация отрывочно разбросана по разным источникам. Однако без этого флотоводческого багажа по-настоящему понять и оценить величие Петра I, его необычную роль и заслуги перед историей России просто невозможно или это будет далеко не полное и даже искаженное понимание его личности и его исторической роли.

Эта книга и есть попытка обобщить то, что известно или малоизвестно о необычном военном моряке России, об ад-

мирале Петре Великом, о его флотской службе, о его страстной любви к морю и флоту.



Панорама Санкт-Петербурга. Художник И. Айвазовский

У Петра было много талантов и способностей. Трудно сказать, какой талант преобладал. Но то, что главным его увлечением, природной страстью, смыслом всей его жизни было морское дело, море и флот, практически никто из тех, кто писал о нем, не оспаривает. Во всяком случае, большинство исследователей его жизни (как российских, так и зарубежных) в этом суждении сходятся. В обширной литературе много различных оценок его как великого моряка, царя и императора, увлеченного морем и флотом. Его заслуженно называют великим морским деятелем России, именуют

«великим флотоводцем, царственным адмиралом, венценосным моряком, великим мореплавателем».

В XXI веке в России явно усилилось внимание к военно-морской жизни Петра Великого. Однако чаще его морская деятельность показывается однобоко: или она чрезмерно идеализируется и рисуется только в радужных красках, либо несправедливо принижается и подается в основном через просчеты и ошибки. И то и другое – всего лишь крайности, которые не позволяют понять и оценить трудную, богатую и разнообразную морскую работу Петра Алексеевича Романова – славного морского офицера, первого российского флотоводца.

Он был велик и в успехах, и в промахах, и в ошибках. Поэтому, оставляя незабываемой оценку Петра как великого человека, в настоящей книге показаны и его «великие грехи», и просчеты.

Наши рассуждения о жизни необычного флотоводца базируются на источниках, сохранившихся от тех бурных десятилетий XVIII века, когда верховным правителем России был Петр Великий. Это также письма, записки и воспоминания самого Петра Алексеевича и его современников, царские указы, донесения русских и иностранных дипломатов, публицистические сочинения. Кроме того, широко использованы материалы отечественных и зарубежных исследователей жизни знаменитого императора России.



Штандарт Петра Великого, 1705 г.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Конечно, писать о Петре Великом трудно. Потому что эта личность очень сложная и противоречивая. О нем писали самые известные исследователи и писатели мира. Но, к сожалению, ни один из них по разным причинам так и не сотворил завершенного образа Петра. В свое время В.Г. Белинский заметил: **«...простой смертный вообще не в силах дать оценку Петру Великому, ибо Петр – фигура в истории России провиденциальная, посланная свыше»**. Но тем не менее писали и пишут, давали и дают свои оценки.

И всё-таки Петр получается у каждого свой, в основном не удовлетворяющий взыскательного читателя.

С добрыми пожеланиями приглашаем в путешествие по страницам нашей книги.

Глава 1

Личность Петра и морская составляющая его таланта.

Чтобы правильно оценить морские заслуги Петра Великого, его вклад в создание морского могущества России, надо попытаться понять, каким он был человеком, в чем особенности его личности.

Сделать это очень не просто.

Во-первых, потому что это слишком большой человек во всех отношениях, необычная и очень противоречивая личность.

Во-вторых, на фоне огромного материала на самом деле многие сведения о нем тоже противоречивы. Так, о его жизни до 17-летнего возраста нет почти никаких достоверных документов.

И, в-третьих, история его жизни и деятельности до предела фальсифицирована и насыщена мифами и легендами.

Поэтому и показать настоящего Петра уже почти невозможно. Тот Петр Великий, которого мы знаем, это больше придуманный и сделанный временем, историками и писателями некий образ. Главным фальсификатором истории жизни Петра был он сам. Лично он придумал и подобрал в определенные источники немало легенд о себе и своей жизни. Например, почти везде устоялось представление о необычайной его красоте, силе и здоровье. На самом деле

эти три составляющие его образа далеко не соответствуют действительности. А чего стоит легенда Петра I о ботике – «дедушке российского флота», который он якобы нашел случайно и с которого пошла история отечественного флота?! Ботик действительно был в реальной жизни, но его история явно романтизирована и чрезмерно обогащена выдумками.



Петровский ботик. Коллекция Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

«Дедушка русского флота». Так назвал его сам Петр. Среди моделей прославленных кораблей в Зале Славы российского флота Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге на самом почетном месте стоит скромный оригинал ботика. Это один из самых ценных музейных экспонатов. На нем молодой царь в 1688 году получил первые уроки судовождения по реке Яузе и Просяному пруду в Измайлове под Москвой. Около 1615 года его дед (первый царь из рода Романовых – Михаил Федорович) выписал этот бот из Англии через Архангельск в Москву (военное судно, размерами малой шлюпки). Судно было наречено «Святым Николаем». Никита Иванович Романов, двоюродный брат Михаила Федоровича, использовал его для речных прогулок. После смерти бездетного Никиты Ивановича в 1654 году большая часть имущества, включая ботик, перешла к его племяннику – отцу Петра I царю Алексею Михайловичу. Петр дорожил легендарным суденышком. Именно на нем он

позже принимал парады на Неве. В 1761 году рядом с Петропавловским собором в Петербурге был построен «Ботный домик» – для хранения «дедушки русского флота». В 1928 году бот перевезли в Петергоф, а в начале 1940 года его передали в Центральный военно-морской музей. Во время Великой Отечественной войны (1941–1945) эту национальную реликвию перевезли в Ульяновск, а в 1946 году вернули в «град Петров».

Кто и как писал о Петре Великом

Первые книги о Петре были изданы за границей. В 1701 году в Швеции вышла книга о позорном поражении полководца «русских варваров» под Нарвой (1700), где он высмеивался как неудачник и неспособный царь.



Швеция, неизвестный автор.

На лицевой стороне изображен царь Петр Алексеевич, сидящий в шатре и греющий руки о мортиру, ведущую обстрел города Нарвы.

На оборотной стороне изображен он же, но после поражения, во время бегства, путаясь в длинных полах одежды, теряя сломанный меч и шапку.

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Одновременно шведы в насмешку над русским царем выбили медаль по поводу его поражения под Нарвой. На одной стороне медали изображен Петр I у пушек, обстреливающих шведскую крепость, и надпись: «Беже Петр стоя и грейся». На другой стороне – бегство русских во главе с царем от Нарвы. Шапка валится с головы царя, шпага брошена, царь плачет и утирает слезы платком. Надпись на этой стороне медали гласит: «Изшед вон, плакался горько».

Иностранцам принадлежит также первенство в попытке описать историю жизни Петра Великого. Так, барон Генрих фон Гюйссен (немецкий юрист и дипломат, состоявший на службе у Петра, с 1703 года воспитатель царевича Алексея Петровича) подробно описал походы и путешествия Петра I, но очень засорил их мелочными и сомнительными подробностями. В 1725 году анонимный зарубежный автор издал жизнеописание Петра I, полное баснословных фактов. В 1726 году увидели свет «Мемории о правлении Петра Великого». А в 1739 году – книга

«История Петра Великого» Людвига Хольберга в Дании. В 1733 году в Венеции аббат Антоний Катифоро составил описание жизни Петра I, в 1749 году история его жизни вышла в Англии (автор Мотлей), а в 1757 это сделал Элеазар Мовильон во Франции. Все эти сочинения объединяет то, что они полны грубых ошибок, искажающих и самого Петра I, и ход событий в его жизни.

Однако и в России, еще при жизни Петра Великого,

нередко при его личном участии, предпринимались попытки описать великие дела первого русского императора. Этим активно занимался Феофан Прокопович – современник Петра, ведущий религиозный деятель России того времени. Он пишет историю Петра I. Но на самом деле там описаны лишь события Северной войны до 1713 года. Он так же является автором краткого исторического очерка о России, который вошел позже как предисловие в Морской устав Петра I (иногда ошибочно его выдают за личное творение Петра).

«И хотя намерение отеческое не получило конца своего, однакож достойное оно есть вечного прославления; понеже и довольно нам являет, какового духа был оной Монарх, и от начинания того, аки от доброго семени произошло нынешнее дело морское» –

Феофан Прокопович о создании Петром I регулярного военно-морского флота. И еще его мысли:

«Негоже жить у моря и не иметь флота. – Морской флот полезен государству. – Российское на море воинство благословил Бог».



Феофан Прокопович (1681–1736) на памятнике
«1000-летие России» в Великом Новгороде

В 1717 году в России было опубликовано первое издание «Рассуждений о причинах Свейской войны» (войны России со Швецией) – сочинение, написанное по поручению Петра I

вице-канцлером Шафировым Петром Павловичем и активно отредактированное самим же Петром. Новгородский дворянин, историк-самоучка Крекшин Петр Никифорович занимался сбором материалов по русской истории.

В 1742 году он составил первое в России «Краткое описание блаженных дел государя императора Петра Великого, самодержца Всероссийского», в котором выдумки досужего писателя перемешаны с подлинными историческими фактами. Дворянин средней руки Желябужский Иван Афанасьевич составил свои

«Записки» – это первое в России мемуарное сочинение о времени Петра Великого.

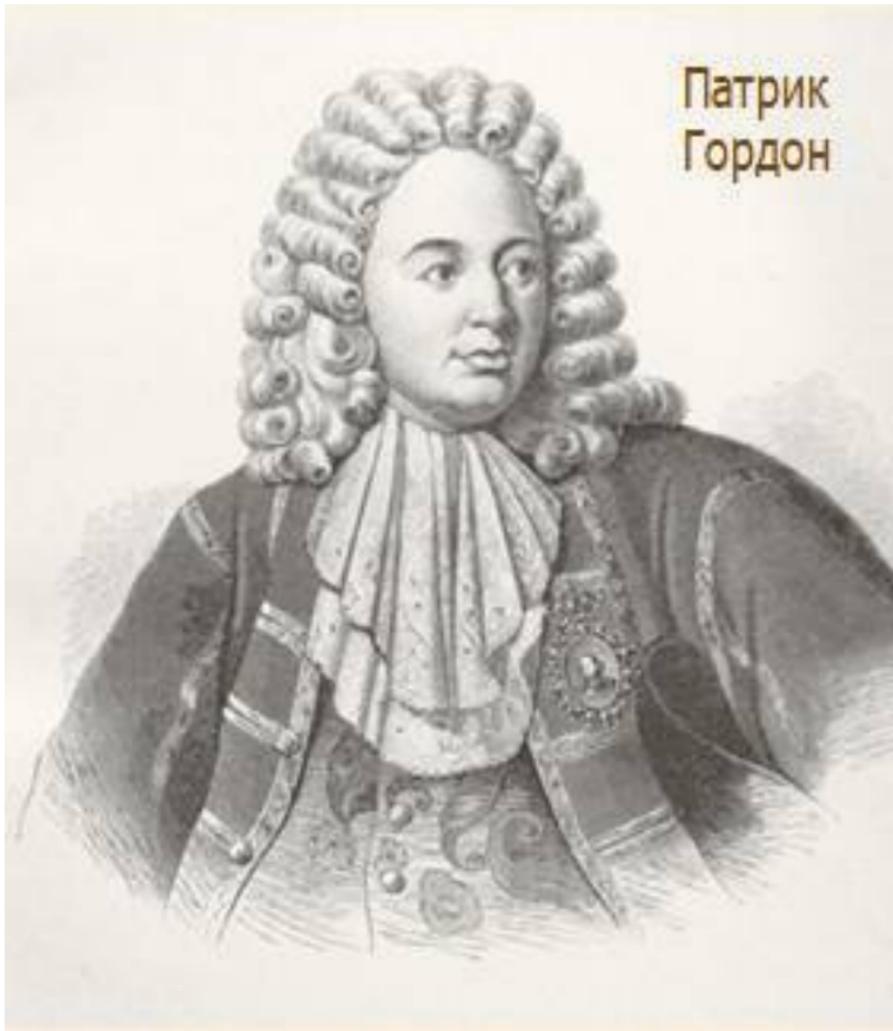


(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Все названные авторы, будучи современниками царя, не жалеют эпитетов для восхваления Петра, его неистощимой

энергии, «неусыпных попечений и трудов». В то же время все они отмечают страстное его увлечение морем, военным флотом и строительством кораблей, считают, что морское дело было главным смыслом всей его жизни.

Оставили воспоминания в своих сочинениях и современники-иностранцы, лично знавшие Петра, – это генерал Гордон Патрик, майор Гордон Александр (зять Гордона П.), секретарь царского посольства Корб Иоганн Георг и капитан Пери Джон (служил в Адмиралтействе).



Патрик
Гордон

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

О Петре Великом и его времени написано за 350 лет мно-

го (и в России, и за рубежом). И все же среди этого множества особое место занимает гигантский труд историка-самоучки, курского купца Голикова Ивана Ивановича (1735–1801). Он был винным откупщиком и за злоупотребления попал в тюрьму. В это время по случаю открытия в Петербурге в 1782 году памятника Петру (известного как Медный всадник) императрица Екатерина II учинила амнистию. Выйдя на свободу, Голиков дал необычный обет – написать в связи со своим чудесным избавлением из неволи историю Петра Великого. И до конца своих дней в течение 20 лет он честно и самоотверженно исполнял данную им клятву. Основной свой 12-томный труд он назвал «Деяния Петра Великого, мудрого преобразователя России, собранные из достоверных источников и расположенные по годам». Затем он издал еще 18-томные «Дополнения к деяниям Петра Великого». Эти труды Голикова использовали все ученые, историки, которые занимались в XIX–XXI веках временем Петра и его личностью. Но необходимо подчеркнуть, что у Голикова Петр предстает в идеальном свете.



Иван Иванович

ГОЛИКОВЪ

Полковник Улановъ Поняго полка



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Основательным исследованием личности Петра, его времени и деятельности в России стали заниматься только с XIX века. Русский историк Устрялов Н.Г. в 1858 году издал трехтомную

«Историю царствования Петра Великого». Он же собрал интересный материал о первых морских походах Петра. В 1872 году издал свои известные

«Чтения о Петре Великом» русский историк Соловьев С.М., где широко показана личность великого преобразова-

теля. Его ученик, знаменитый Ключевский В.О., также придавал огромное значение личности Петра I.

Одним из первых, кто детально занимался Петром Великим в советский период, был академик Богословский М.М. Он создал грандиозную работу

«Петр I. Материалы для биографии». Но, к сожалению, успел подготовить лишь 5 томов, где освещается период жизни Петра до начала Северной войны (1700–1721).

Во время царствования дочери Петра Елизаветы (1709–1762) французскому писателю Вольтеру (1694–1778) поступил заказ – написать полную историю Петра Великого. Для этого ему были предоставлены богатые русские архивные материалы. В 1761 году вместо ожидаемой от него подробной истории Петра Великого пришла небольшая книжка, но с большими ошибками и искажениями. На вопрос, почему он так невнимательно пользовался предоставленным ему архивом, Вольтер ответил:

«Я не привык слепо списывать со всего, что мне присылают, у меня есть свой взгляд и свои достоверные материалы».

О Петре писали книги самые известные писатели мира. Больше всех, пожалуй, понимал Петра Великого Пушкин А.С. (1799–1837).

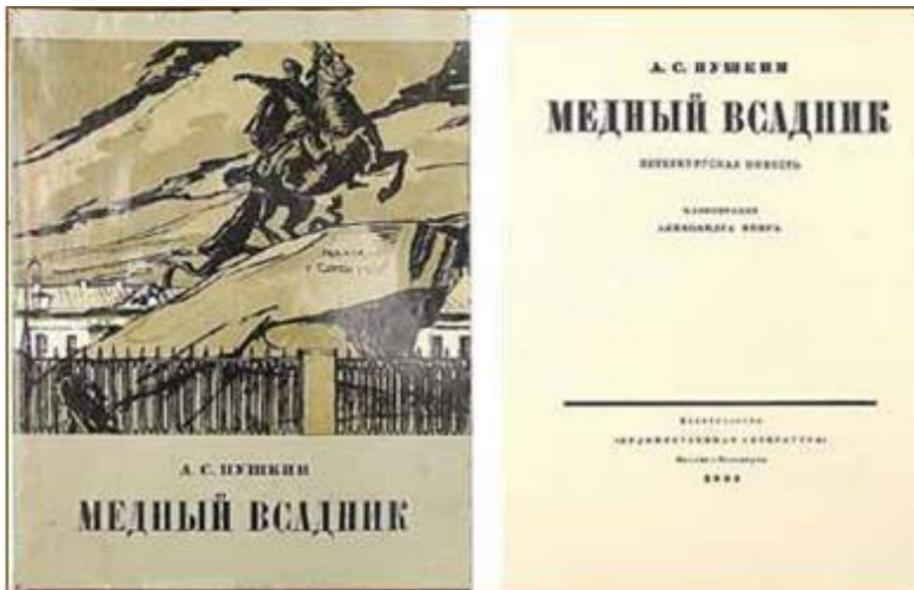
Он собирал подробные материалы, чтобы написать «Историю Петра». Но не успел этого сделать.

«Только Пушкин, как великий поэт и выразитель народного сознания, умел говорить о Петре языком,

достойным Петра», – справедливо заметил Белинский. Пушкин, написав поэму «Медный всадник» (самое известное из всех словесных восхвалений Петра), имел личное отношение к российскому императору. По материнской линии он происходил от эфиопа, который еще мальчиком был взят на попечение царем Петром, а после получения образования в Европе был принят на военную службу в России.

А вот Виссарион Белинский (1811–1848), величайший российский литературный критик, незадолго до своей смерти сделал свех про петровскую запись: «Петр для меня – моя философия, моя религия, мое откровение».

По повелению Петра I еще в конце XVII века начали собираться материалы для описания сухопутных и морских военных действий в его царствование. Но записки, составленные из этих материалов, во многих местах исправленные и дополненные самим государем, были напечатаны только при императрице Екатерине II под общим заглавием: «Журнал или поденная записка Императора Петра Великого с 1698, даже до заключения Ништадтского мира» (первая часть увидела свет в 1770, а вторая – в 1772 году). Существуют также черновые журналы походов Петра I, состоящие из его указаний, а также описаний того, где он бывал, и с краткими известиями о событиях. Это «Юрнaлы с 1695 г. по 1709 г.». Вероятно, их вел один из адъютантов.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1739 году по распоряжению императрицы Анны Иоанновны были подняты из архивов и напечатаны Указы Петра Великого с 1714 по 1725 год.

Но при великом императоре не успели создать какой-либо труд по истории флота. Это сделали уже без него. Из лиц, наиболее замечательных своими трудами в этой области, были: в XVIII веке – Нагаев А.И. и Шишков А.С, в XIX веке – Бестужев А.П., Берх В.Н., Висковатов А.В, Елагин И.П., Веселаго Ф.Ф. Все они, описывая историю российского Военно-Морского Флота, в какой-то степени писали и о его со-

здателе Петре Великом.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1830 году Почетным членом Комитета Главного Морского штаба России полковником Берхом В.Н. были подготовлены и изданы «Письма Императора Петра Великого к разным лицам и ответы на них» в 4-х частях. С 1887 по 1972 год было издано 12 томов «Писем и бумаг Императора Петра Великого» (хранятся в Научно-историческом архиве Санкт-Петербургского института истории РАН). Все это позволило более основательно изучить и морскую составляющую личности этого человека.

Из тех, кто писал о морском таланте Петра Великого, следует выделить академика Тарле Евгения Викторовича (1874–1955), одного из самых фундаментальных исследователей его военной деятельности. Уже в ХХI веке в России появились серьезные работы Золотарева В.А., Козлова И.А. и Скрицкого Н.В. о военно-морской жизни российского императора.

Как оценивали Петра Великого

Как однозначно оценить такого государственного деятеля и человека? Возможно

ли это? Ведь у потомков и он сам, и его преобразования вызывали и вызывают порой противоположные чувства и мнения. Уже среди его современников четко обозначились две взаимоисключающие оценки как событий, происходивших в России, так и человека, стоявшего в центре содеянного.

В глубине народных масс – среди крестьян и горожан –

раздавались голоса, резко осуждавшие преобразователя и его преобразования. Ропот был слышен «в раскольничьем скиту, в посадской избе и даже в дворянской усадьбе».



Матвеев А.М. Портрет Петра I. 1724–1725. Государственный Эрмитаж

На это сам Петр отвечал так: «Я ведаю, почитают меня строгим Государем и тираном. Ошибаются в том не знающие всех обстоятельств. Богу всевышнему известно сердце и совесть моя, колико соболезнования имею я и подданных и сколько блага желаю Отечеству. Невежество, упрямство, коварство ополчались на меня с того самого времени, когда полезность с государство вводить и суровыя нравы перобразовать намерение принял. Сии-то суть тираны, а не я. Честных, трудолюбивых, повинующихся, разумных сынов Отечества возвышаю и награждаю я, а непослушных и зловредных исправляю по необходимости. Пускай злость клеветец, но совесть чиста. Бог – судья мой. Неправое разглагольствие в свете аки ветер»

В то же время официальная пропаганда не жалела эпитетов для восхваления необычного царя России. Сам Петр это воспринимал положительно и активно способствовал утверждению подобной пропаганды. Но он сурово восставал и жестоко расправлялся с теми, кто не понимал его и пытался критиковать его действия и реформы.

С тех пор как время стало достоянием истории, споры о Петре Великом не прекратились. Как и при его жизни, в публицистике и историографии продолжали существовать два несходных взгляда на преобразователя. Но теперь критери-

ем оценки стали не сиюминутные последствия петровских реформ, а общее значение новшеств и их воздействие на исторические судьбы страны.



Нестеренко В.И. «Триумф Российского флота». 1994 г.
Центральный музей Вооруженных Сил в Москве.

Личность Петра Великого и для его современников, и для следующих поколений оказалась слишком многомерной. Поэтому были и по-прежнему существуют полярные оценки: спас Россию – предал Россию; Христос – Антихрист; великий император – бездарный император; мудрый государь – самовластный помещик.

Петр остается «вечной загадкой и вечным магнитом для

мысли и исследования его жизни и деятельности». Но кто бы и как бы ни оценивал, надо видеть и оценивать отдельно его как личность и его дела, которые не всегда соединялись в целое.

Ломоносов М.В. (1711–1765) одним из первых в России начал восхвалять первого императора. Он вообще идеализировал его, не видел в нем ничего негативного. «Ему удалось за время одной жизни сделать то, что римским государственными деятелям и полководцам удалось сделать за 250 лет. Если бы какой-то человек мог стать Богом, то это только Петр Великий», – так заявил в 1755 году Ломоносов. В России начало критики петровских преобразований положил историк и публицист второй половины XVIII века князь и аристократ **Щербатов М.М.** «Все исчезло, как только Петр I начал подражать Европе: целомудрие сменилось развратом, начало которому положил царский двор... появилась тяга к роскоши, вельможи, а за ними и дворяне... пустились в казнокрадство», – писал он в своем памфлете «О повреждении нравов в России».



Ломоносов М.В. Мозаичный портрет Петра Великого с

Оценки Щербатова позднее развил **Карамзин Н.М.** (1766–1837). Он осуждал Петра I за глумление над древними обычаями, за введение изменений в быту, отделивших дворян от народа, и за то, что тот так много использовал иностранцев в управлении страной, в том числе в управлении Военно-Морским Флотом.

Мнения Щербатова и Карамзина подхватили славянофилы. Главный упрек, бросаемый ими Петру I, состоял в том, что он нарушил самобытное развитие России, европеизировал ее, ликвидировав при этом институт земских соборов, посредством которого якобы русские цари общались с народом. В ходе своих преобразований Петр I создал новую русскую бюрократию, лишившую царя непосредственных контактов с народом.

Многие из декабристов высоко ценили самого Петра. Но в то же время они указывали на отсутствие при нем свободы и тяжелые повинности, которые должен был нести народ в процессе реформ.

Через 50 лет после смерти императора появляется первая пьеса, где он выступает в качестве главного героя. Ее написал Александр Сумароков, которого считают отцом русской драматургии. В 1776 году **Гавриил Державин**, которого называли официальным пиитом Екатерины II, написал большую оду Петру I. В это же время появилась в России

первая история Петра Великого.

В защиту Петра в XVIII–XIX веках выступали знаменитые и талантливые писатели, поэты и философы. Вся литературная элита России в 20–70-е гг. XIX века ориентировалась на журналиста, публициста, поэта и прозаика **Погодина М.П.**, который высоко ценил заслуги Петра перед Отечеством.

А вот отец анархизма **Михаил Бакунин** видел в этом правителе прежде всего грандиозного угнетателя народов. Известный русский писатель-радикал **Александр Герцен** вначале оценил его положительно, но постепенно у него эта оценка становилась все более негативной.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Император Николай I (1825–1855), который проводил жесткую политику в стране, был последним российским императором, имевшим личное отношение к Петру и видевшим в нем идеал в любой власти. Его министр финансов граф Канкрин (сам немецкого происхождения) полагал, что Россия в качестве дани восхищения великим императором должна называться «Петровией», а население – «петровяна».

ми».

Во второй половине XIX века в России на смену романтизму, когда на людей в основном пытались влиять литераторы, пришло время реализма (позитивизма), когда литераторов сменили ученые, а история все заметнее стала развиваться как наука. В оценках ученых Петр продолжал оставаться крупной фигурой на российской сцене, но уже не такой господствующей, как ранее.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Соловьев Сергей, один из самых выдающихся историков России, написал в это время о петровской системе около двух тысяч страниц. Он выразил свои взгляды на Петра как реформатора России. Для него – это был великий вождь великого народа.

Много исследовал самого правителя и его время профессор истории Московского университета.

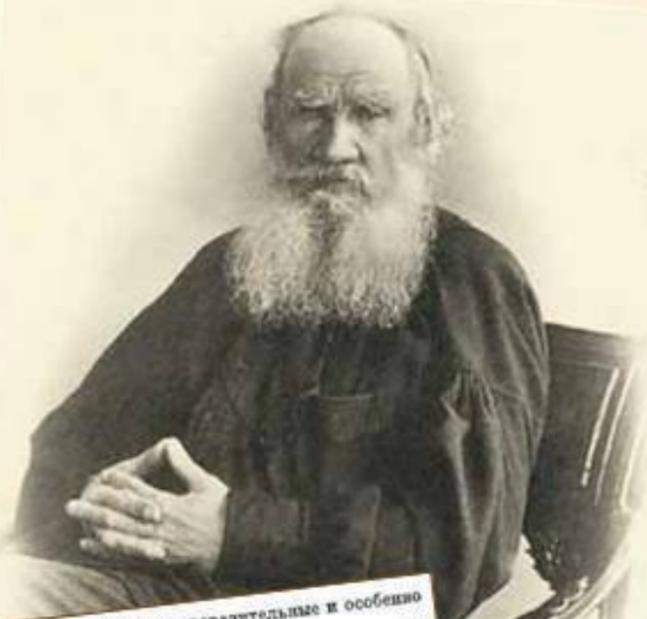


(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Василий Ключевский. У него тоже царь и император остается великим, хотя предстает менее значительной фигурой.

В конце XIX века среди русских историков возобладало мнение, несколько снижающее – по сравнению с взглядами их предшественников – значение Петра Великого для России. Стал преобладать критический взгляд на него как самодержца.

Да, вот таким видел его русский писатель **Толстой Лев Николаевич**, который неудачно пытался начать свой труд о нем, но так и не продолжил эту работу.



Съ Петра I начинаются особенно поразительные и особенно
близкие и понятные намъ ужасы русской исторіи.
Вѣснующіеся, пыльный, ослѣпшій отъ сифилиса въѣрь 1/
столѣтія губить людей, нажить, жечь, заманиваетъ живыхъ на
землю, заточаетъ жену, расчлѣнчаетъ, мужоломствуетъ, бьётъ
слепуетъ, самъ забавляясь рубить головы, кощунствуетъ, бьётъ
съ подобіемъ креста въ чубуковъ на видѣ дѣтородныхъ чле-
новъ и подобіемъ Евангелій — ящикомъ съ водкой славить
Христа, т. е. ругается надъ вѣрою, коронуетъ блядъ свою и
своего любовника, разоряетъ Россію и казнитъ сына и умираетъ
отъ сифилиса, и не только не помнитъ его злодѣяствъ, но дс
своя поря не перестаютъ восхвалять доблестей этого чудовища,
и жить юнца великаго рода памятникомъ ему. Послеъ него на-
чинается рядъ ужасовъ и безобразій подобныхъ его царство-
ванію. одна блудница за другой безчинствуютъ на престолѣ
мучаетъ и губить народъ и заставляеть однихъ мучать другихъ

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Ведущим философом России в XX веке стал **Соловьев Владимир**, сын историка **Соловьева С.М.** Сохраняя критику, он акцентирует внимание на том, что петровские реформы составили основу для просвещения и культуры в России. А вот ученик Ключевского профессор истории Павел Милюков, известный более как политик (с 1905 года лидер партии кадетов, а в феврале 1917 года – министр иностранных дел России), утверждал, что «реформаторская деятельность Петра I стоила невероятных человеческих жертв», что у того не было вообще какого-либо общего плана реформ. Не слишком высоко он оценивал его и как полководца.

Петр Великий и в XX веке по-прежнему привлекал внимание русских писателей и поэтов. Александр Блок написал стихотворение «Петр». Иннокентий Аннинский в стихотворении «Петербург» оценивает творения Петра I вот такими жесткими строфами:

Только камни нам дал чародей,
Да Неву буро-желтого цвета,
Да пустыни немых площадей,
Где казнили людей до рассвета.

Уж на что он был грозен и смел,
Да скакун его бешеный выдал,
Царь змеи раздавить не сумел,
И прижатая стала наш идол.

Здесь имеется в виду, что змея пресмыкается под ногами коня на известном монументе «Медный всадник» в Санкт-Петербурге.

В 1904 году появился знаменитый роман **Мережковский Д.С.** «Петр и Алексей», в котором на авансцену выходит Петр – Антихрист, губитель русской церкви, палач, собственноручно рубящий головы стрельцам, замучивший почти до смерти родного сына – царевича Алексея, потехи ради издевающийся над людьми, распутник, пьяница и сквернослов. Конечно, такой взгляд Мережковского на Петра грешит односторонностью.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В советский период (1917–1991) заметно снижение официальных оценок Петра и его образа. Город Петра на Неве был разжалован, затем у него отняли статус российской столицы. Еще более заметным стало разжалование Петра в его собственном имени. Петр Великий в Советском Союзе стал Петром I.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В исторической науке первые 15 послеоктябрьских лет доминировал **Михаил Покровский** (1869–1932). Он был учеником Ключевского и считал, что Россия бурно развивалась и до Петра I, а тот больше помешал этому развитию.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

С сосредоточением власти в руках И.В. Сталина взгляд на Петра I несколько изменился. Его восхваляли за то, что создал российский флот и армию, выиграл у шведов Северную войну. Его хвалили за то, что он создал передовую науку и технику. Но при это подчеркивалось, что Петр I продлил феодальную эпоху в России более чем на 100 лет.

Именно в этом ключе подавал Петра I в своих произведениях писатель Толстой А.Н. Он больше известен по роману «Петр Первый». Но он писал о Петре всю свою творческую жизнь. В самом начале 1917 года он написал повесть «День Петра». Это была проба пера, по мнению самого писателя, неудачная.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1922 году он написал пьесу о Петре I – «На дыбе». А в 1930 году появилась первая книга «Петр Первый», в 1934 году была опубликована вторая книга этого романа. Последняя, третья книга осталась незавершенной. Оценка романа Толстого А.Н. «Петр Первый» советскими литературными критиками была однозначна: все единодушны в признании за ним художественных достоинств и правильного освеще-

ния эпохи. Роман вошел в золотой фонд советской исторической романистики.

«Реформа Петра была неизбежна, но он совершил ее путем страшного насилия над народной душой и народными верованиями» (А.Н. Толстой).

Не оспаривая художественных достоинств этого романа (хотя и в этом отношении советские критики, как по команде, явно преувеличивали их), следует отметить, что многоликий образ Петра у писателя отсутствует, он далек от реальной жизни, подан односторонне, упущены важные и существенные характеристики. Писатель делает совершенно безосновательно много отступлений от исторической реальности.

И хотя роман назван громко «Петр Первый», однако в нем освещен лишь период с 1699 по 1704 год с показом трех основных событий – подготовка и первый поход новопостроенного Азовского флота в турецкую крепость Керчь, поражение русских под Нарвой (1700) и взятие русскими Нарвы в 1704 году. Этих событий и такого короткого периода времени, видимо, совершенно недостаточно, чтобы создать, пусть даже в романе, образ такого сложного и многогранного во всех отношениях человека. Потому вряд ли роман Алексея Толстого может сегодня считаться действительно фундаментальным литературным произведением о Петре Великом.

С 1937 года и по сей день в России и за рубежом снимаются документальные и художественные фильмы о необычном русском императоре. Они, конечно, разные, но это означает, что мировой кинематограф по-прежнему интересуется этой самобытной личностью.

Советский патриотизм в годы Великой Отечественной войны против фашистской Германии (1941–1945) оказал мощное влияние на оценку Петра. Мавродин Владимир написал книгу, которая начиная с 1945 года неоднократно выходила в советских издательствах. Здесь Петр всецело только восхваляется.

После 1950 года острая враждебность к иностранным влияниям сказалась и в книгах о Петре и его деятельности, прежде всего в работах, которые раскрывали его полководческий талант. Так, еще при жизни Сталина Порфирьев Е.И. написал труд «Петр I – основоположник военного искусства русской регулярной армии и флота», где категорически отрицается, что Петр I создал в России армию и флот по образцу западноевропейскому. Так же поступает и Тарле Евгений в книге «Северная война и шведское нашествие на Россию».

Проф. В. МАВРОДИН

ПЁТР ПЕРВЫЙ



ОБЩЕСТВО ГОСПОДАРСТВЕННЫХ ИЗДАТЕЛЬСТВ 1944

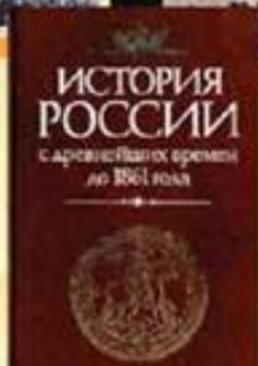
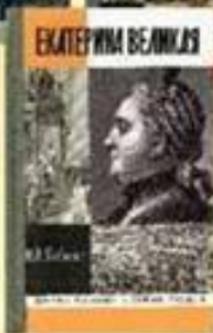
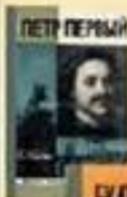
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Следует заметить, что российское военное дело эпохи Петра Великого стало сравнительно рано объектом исследований и русских, и западных исследователей. В то же время удивителен тот факт, что вплоть до Второй мировой войны (1939) эта тема совершенно игнорировалась советскими историками.

В 70–80-е годы XX века главным специалистом по Петру I в Советском Союзе считался историк Павленко Николай, который опубликовал много своих книг, где показывал достоинства Петра, но подчеркивал, что политика его имела классовый характер и успехи были достигнуты ценой величайших человеческих жертв.

Павленко Николай Иванович

(род. 1916 г.)



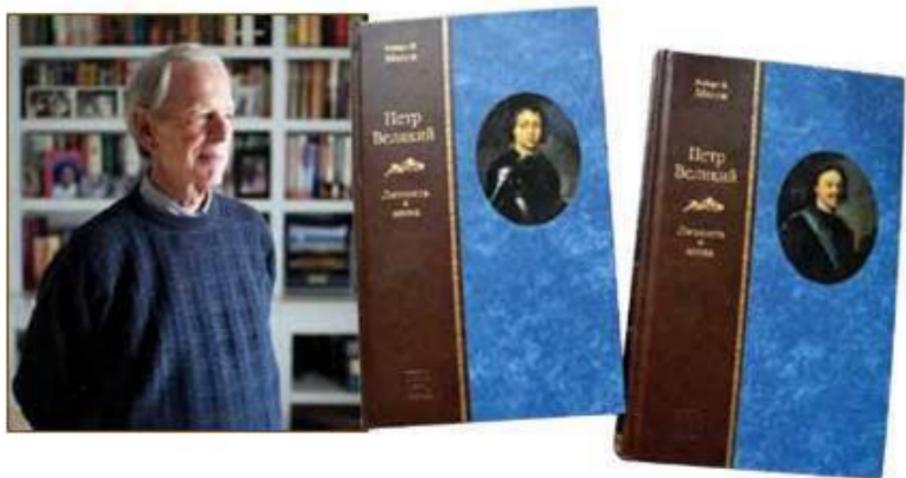
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В XX веке из зарубежных исследований петровской эпохи наиболее заметными оказались следующие. В 1925 году вышла за рубежом первая в XX веке большая биография Петра Великого, имевшая шведское коллективное авторское происхождение. Здесь образ Петра почти полностью отрицателен: «Неграмотный, исполненный недостатков и противоречий, великий в своей силе и мелкий в своей слабости, этот титанический дух представляет собой бурлящий водоворот инстинктов, страстей и идей, кипящий хаос противоборству-

ющих сил» – таким по-прежнему видят шведы русского героя, который разбил их короля Карла XII и навсегда вывел Швецию из числа великих морских держав мира.

В 1964 году вышел двухтомник историка Геттингенского университета Рейнхарда Виттрама о Петре Великом. Это монументальный труд, учитывающий результаты предшествующих исследователей петровской темы. Здесь отмечается, что главный подвиг Петра заключается в том, что Россия с момента ее победы над Швецией была включена в систему европейских государств в качестве великой державы. А вот экономическая политика была полна противоречий и импровизаций.

Автором, более других повлиявшим на нынешнее восприятие необычного императора России всем внероссийским миром, может считаться Роберт К. Масси, получивший историческое образование в США и Великобритании, работа которого «Петр Великий: его жизнь и мир» вышла в 1980 году и стала бестселлером. Здесь Петр изображается человеком необычайного трудолюбия и работоспособности, монархом, постоянно и в первую очередь ставившим перед собой государственные интересы. Масси делает важный вывод о его деятельности: «Окончательной оценки здесь, возможно, никогда и не будет сделано. Как мы можем судить некую силу природы?»



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1991 году распался Советский Союз. В том же году Ленинград снова стал Санкт-Петербургом. В 1992 году в масштабе всей России институт изучения общественного мнения провел анализ: кого россияне считают величайшим политиком России на всем протяжении ее истории? 44% опрошенных назвали Петра Великого. На втором месте оказался Ленин В.И. (15%), Сталин И.В. стал третьим (6%), за ним шел Столыпин П.А, а далее Брежнев Л.И., Андропов Ю.В. и Горбачев М.С. (по 2–3% голосов). В 2013 году, по результатам опроса института социологии РАН, большинство считало олицетворением народных чаяний Петра Великого. В 2016 году, по результатам опроса общественного мнения

ния, первый император России набрал суммарный средний балл +1,47 (опубликовано в Telegram-канале от 12.06.2016). Это является рекордным положительным показателем среди всех знаковых исторических фигур, по которым проводились опросы (например, Горбачев получил вообще отрицательную оценку -1,69). Это говорит о том, что Петр I в современной России снова справедливо стал Петром Великим. По анализу рейтинга известных и популярных людей России, проведенному в Интернете в апреле-мае 2021 года, личность Петра Великого занимает четвертое место в списке из 100 человек. Так что его авторитет по-прежнему сохраняется у россиян.

Военно-Морской Флот новой России одним из первых воздал почести своему основателю, дав имя

«Петр Великий» атомному ракетному крейсеру (в 1992 году). А в Москве воздвигли грандиозный памятник Петру Великому по проекту скульптора Зураба Церетели. Во всех учебниках по истории России уже в XXI веке царь Петр I звучит как Петр Великий. В современной научной историографии исследователи, в том числе и в России, не вернулись к славословиям, столь характерным для прошлого. Они пытаются увидеть и понять его во всех красках и качествах, максимально возможно таким, каким он был на самом деле.



Тяжелый атомный ракетный крейсер ВМФ России проекта 1144 «Петр Великий»
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Для чего мы так долго «мучили» читателя многовековыми оценками Петра Великого? Ответ вот в чем. В 1872 году, в дни

200-летнего юбилея Петра Великого, известный публицист **Н. Михайловский**, пытаясь обозреть «море литературы о Петре», пришел к парадоксальному выводу: истинная «формула Петра» до сих пор все еще не ясна русскому обществу. И далее он говорит о том, что и сегодня звучит не менее справедливо: **«Эта фигура, хоть над ней и много работали, и до сих пор еще состоит из отдельных кусков,**

не сложенных, не спаянных, не охваченных одною общею идеею...

Большинство обществ не знает Петра как личности, как характера, очевидно, выкроенного руками природы и русской истории из цельного куска и в то же время полного, по-видимому, противоречий».



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Наверное, поэтому продолжает жить и поражать разноголосица мнений об этом человеке. Люди все еще пытаются найти интегральную «формулу Петра Великого». Но возможна ли она?

Взглядов на этого монарха, его эпоху и его творения – великое множество. Пожалуй, ни одна личность в отечественной истории не вызывала столько жарких споров. В деятельности Петра невозможно выделить однозначно положительные или отрицательные стороны ибо то, что одни считают величайшим благом, другие считают непоправимым злом. Вряд ли в настоящее время (да, скорее всего, и в будущем) можно говорить о категорическом преобладании какого-либо взгляда.

И тем не менее закономерен вопрос: велик ли Петр на самом деле? И если да, то в чем его величие? Ответив на эти вопросы, нам легче будет говорить о морской составляющей личности этого сложного правителя России.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Велик ли Петр Великий?

Как официально Петр I стал Петром Великим? Трудно возвеличить личность, которая уже и так была поднята на недостижимую высоту власти самой царской короной. И тогда мысли идеологов Петра I обратились к опыту Римской империи. В день празднования Ништадтского мира (окончание Северной войны), 30 октября 1721 года, Сенат России подает Петру I прошение, в котором подчеркивает особую роль царя в «произведении» России и просит его принять новый, невиданный в России титул: «Отца Отечества, Им-

ператора Всероссийского, Петра Великого, как обыкновенно от Римского Сената за знатные дела императоров их такие титулы публично им в дар приношены и на статуях для памяти в вечные годы подписываны».

В ту пору такой титул носил только император Священной Римской империи германской нации, занимавший австрийский трон Карл VI Гамбург. Он не признал за российским монархом права носить такой же, как у него, титул. Это сделала его дочь Мария Тереза только в 1742 году. Но к этому времени императорский титул за преемниками Петра Великого уже признали Пруссия, Нидерланды, Швеция, Турция, Англия. Англичане и голландцы еще в 1709 году, после Полтавской победы, уже высказывали мысль о том, чтобы дать Петру I императорский титул.

Итак, последний русский царь и первый российский император Петр I стал всемирно признанным Петром Великим. Он этим чрезмерно гордился. Его титул признавали и признают большинство ведущих русских и зарубежных ученых, публицистов и литераторов.



Петр I принимает титул Отца Отечества, Всероссийского Императора и Великого. 1721 год.

Чтобы согласиться с величием Петра или отвергнуть это, надо уточнить само понятие «великий». Мы это делаем с помощью крупного российского ученого Соловьева С.М., который детально разъяснил это определение в период празднования 200-летия Петра I (1872), и знаменитого французского писателя Вольтера, который осветил этот вопрос в своей книге «История Карла XII, короля Швеции, и Петра Великого, императора России» (1728).

Что следует вкладывать в понятие «великий человек»? Великим можно назвать человека, начавшего и сотворивше-

го необыкновенное движение внутри народа, которое привело к тому, что, как следствие этого движения, народ претерпел огромные изменения. Человека, по имени которого знают его время потомки. Великому человеку принадлежит почин во всем, он создает, творит всеми средствами своей кажущейся сверхъестественной природы.

Великого человека рождает соответствующее время. Его деятельность теряет характер случайности, он высоко поднимается как представитель своего народа в известное время, как носитель и выразитель народной мысли. Деятельность его получает великое значение как удовлетворяющая сильной потребности народной, выводящая народ на новую дорогу, необходимую для продолжения его исторической жизни.



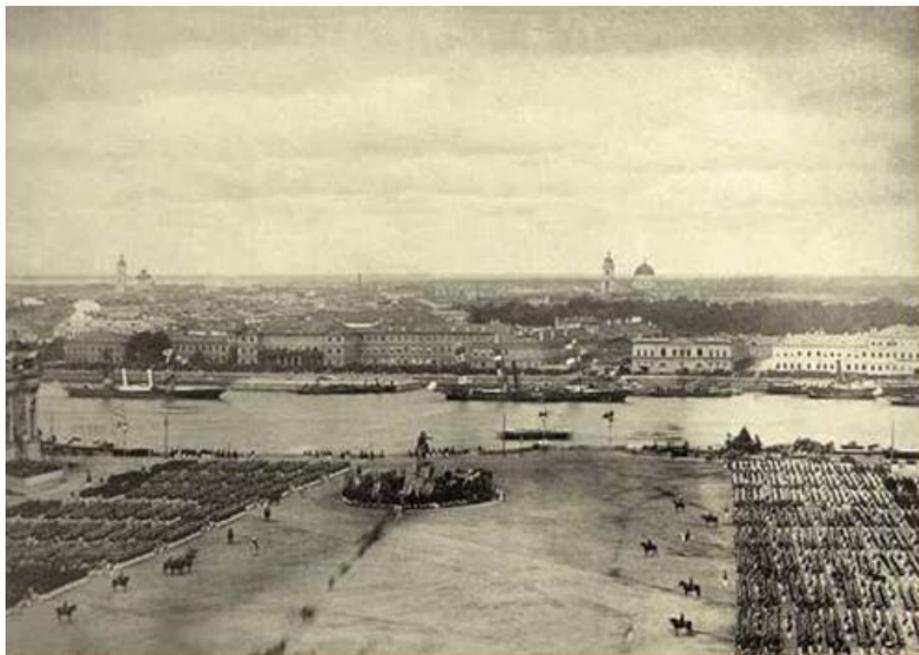
Я. Хоубракен (1698–1780). Портрет императора Петра I, 1718, с оригинала К. Моора

Великие люди, вполне естественно, могут и ошибаться в своей деятельности. И ошибки эти тем виднее, чем виднее эта деятельность, на которую накладывает свой отпечаток особенность, своеобразие личности великого человека. Иногда по силе природы своей и силе движения, в котором он участвует, великий человек ведет движение за пределы, назначенные народной потребностью и народными средствами. Это производит как бы определенную неправильность в движении вперед или, может быть, остановку, даже заставляет делать шаг назад и – наступает реакция. Но эта неправильность временная, а заслуга остается вечной, и признательные народы называют таких людей великими.

Великие люди кажутся существами сверхъестественными и порой видятся силой, действующей стихийно, с полным произволом. Это потому, что они обладают невероятными способностями, огромной волей, силой деятельности, и для многих людей эта деятельность, особенно в начале их движения, бывает не вполне ясной, по сути, и не воспринимается по форме.

Наиболее глубокий след в истории, в памяти человечества оставляют великие люди из числа главных правителей стран и народов. Правителей много, но только малое их число со-

храняется в памяти, и тем более только единицы из них в истории остаются великими.



Бианки И. Молебен у памятника Петру Великому в день 200-летнего юбилея Петра

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Вся история того, что совершил человек в этом мире, в сущности, есть история великих людей, потрудившихся уже на земле. Эти великие люди были вождями человечества, образцами и творцами того, что вся масса людей вообще

стремилась осуществить, чего она хотела достигнуть. Скорее всего, все содеянное в этом мире представляет внешний результат, практическое осуществление и воплощение мыслей, принадлежавших великим людям, посланным в наш мир.

Все, что создает великий человек, он создает во многом неосознанно, но, размышляя, он поднимается до такой высоты, что может создать совершенные и необычные творения.

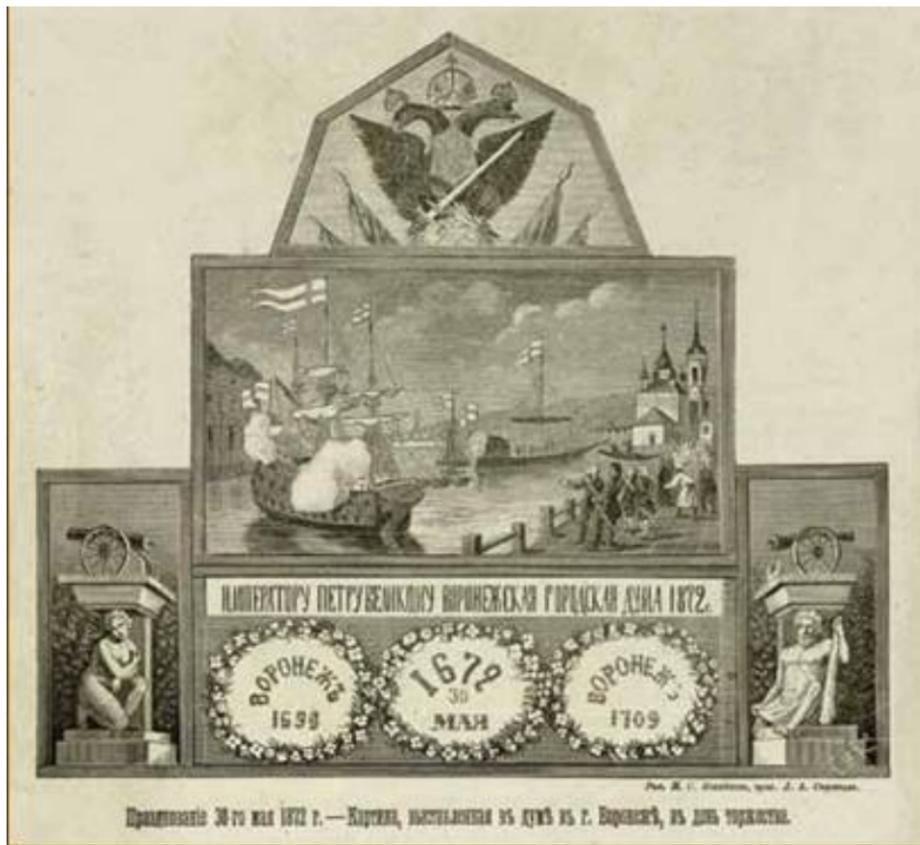
И еще: великим людям, как правило, присущи в поведении определенные странности, обусловленные особенностями их психики, что порой удивляет окружающих. Это могут быть болезни мозга, равнодушие к обязанностям в семье, злоупотребление спиртным, одностороннее развитие чувствительности, эгоизм и т.п. Все это – жестокая расплата за высшие умственные дарования и постоянное перенапряжение мозга и воли.

Следуя нашим рассуждениям о сущности великого человека, можно считать, что Петр I действительно был великим правителем России. И хотя с этим утверждением и сегодня некоторые не соглашаются, но когда непредвзято отвечаешь на вопросы: в чем смысл деятельности этого правителя, каковы ее суть и результаты, насколько эти результаты вошли в российскую жизнь, как они повлияли на нее, каково было их значение для развития России, то больше склоняешься к тому, что он действительно великий человек.



Медаль в память 200-летия со дня рождения Петра I
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Так случилось, что Россия и осознавший себя Петр I «встретились» в переломный момент истории. Несомненно, что к концу XVII века Россия вступила в серьезный кризис, проявления которого были опасны для будущего русского государства. Этот кризис охватил, как традиционные системы государственной службы: землевладение, социальные отношения, военную сферу, так и область духовной жизни. И тогда стало распадаться типично средневековое мировоззрение, свидетельством чего был раскол в церкви и ожесточенная борьба официальной церкви со своими множественными противниками.



(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Этот кризис назрел. Он должен был неизбежно завершиться с участием Петра или без него. Может быть, без Петра I пути и средства выхода из кризиса были бы иными, более постепенными и не такими жестокими и бескомпромиссными. И, оставляя в стороне сослагательную форму, заметим,

что именно влияние личности

Петра I, его интеллекта, личных решений и действий, его боевой и железной натуры, его крепости духа и воли имело огромное и решающее значение для преобразований в стране и последующей судьбы России.

Вольтер писал: **«Московия или Россия... огромная сия страна, оставалась почти неизвестной Европе, пока на ее престоле не оказался царь Петр... Мощный гений царя... развился почти с молниеносной быстротой. Он решил, повелевая людьми, создать новую нацию». При Петре «постепенно московиты узнали, что такое общество цивилизованных людей», «менялись нравы, законы, войско и все лицо страны». Так «единственный человек переменил судьбу величайшего в свете царства».**

Величие Петра, прежде всего, состоит в том, что он сумел провести в России преобразования всеобщего характера, которые охватывали своим влиянием все стороны жизни каждого человека и государства в целом и превратили мало кому известную Московию в Российскую империю.



Памятная медаль из серии «Великие государи России».
2011 год

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но рассматривать Петра I, как взрыв архаичной России, чахнувшей в средневековом невежестве и безнадежной стагнации, неправильно. Задолго еще до его рождения в стране уже возникли силы перемен и возможностей нового роста.

Роль же Петра Великого состояла в том, что он талантливо укрепил эти силы и специфическим образом направил их в новые важные руслу. Однако не он создал их.

Напомним еще раз: величие Петра I признавали Герцен А.И. и Белинский В.Г., Соловьев С.М. и Погодин М.П., Ключевский В.О. и Богословский М.М., Наполеон Б. и Сталин И.В, Плеханов Г.В. и Ленин В.И. И многие, многие другие политические и государственные деятели, ученые, писатели.

«Если бы у нас и не было ни одного великого человека, кроме Петра, и тогда бы мы имели право смотреть на себя с уважением и гордостью, не стыдясь нашего прошедшего, и смело, с надеждою смотреть на наше будущее...» – так считал Белинский В.Г. **«Петр велик не только тем, что он сделал, но еще более тем, что он намечал, но чего сделать он не успел, или не мог по неблагоприятным условиям исторического момента и по условиям его личной жизни»**, – писал доктор исторических наук Фирсов Н.Н. (1864–1934).

В истории каждого народа всегда периодически наступают моменты обостренной жизни, в которые нужны яркие, талантливые политические личности, вожди. Иметь и видеть в обществе исключительных людей – это объективная и психологическая необходимость.

Главный недостаток власти во все времена – это если власть не властна, если ее плохо слушают, если ей приходится приспособливаться, а не приспособливать. То, что назы-

вается властью, есть особого рода «волшебство», свойственное исключительным характерам.

Великие характеры не делаются, они рождаются. Таким вот и родился Петр I. У него были металлические импульсы сильной власти. Он был богатырем власти или даже титаном власти, в котором в то время нуждалась Россия.

Конечно, управление императора Петра было особенным. Налицо были все достоинства, но и недостатки. Однако недостатки, которые для обычного руководителя могут быть пороком, для великого человека часто становятся важным качеством для реализации его особенной роли. И у этого императора тоже были свои «великие недостатки», без которых он бы не был титаном власти. Это, прежде всего, – национальный эгоизм. Но без него, очевидно, не может быть великого государственного деятеля.

Фанатизм в житейских делах – отвратительное качество. Но если большому человеку власти недостает этого порока, то он не сделает большого дела. Он разменяется на мелочи, он истощит свои незаурядные силы.

Нетерпимость вообще – большой порок. Однако если глава государства безгрешен в этом плане, то он пропал. Для человека, стоящего в центре власти, необходимо обладать нетерпеливым, не терпящим проволочек характером. «Промедление времени смерти невозвратной подобно», – говорил Петр.

Вот другие христианские добродетели: смиренномудрие,

прощение врагам, непротивление злу. Петр Романов, подобно всем великим государственным людям, недалеко бы ушел, если бы культивировал в себе эти добродетели. От имени сильного народа русского Петр не обнаружил ни капли смирения перед шведским королем Карлом XII: он воевал с ним 20 лет, почти половину жизни.

Петр Великий после смерти своей стал «жить» как большое историческое лицо. Постепенно идеализируясь, обрстая легендами, он вошел как великая личность в основной капитал русской нации, в дух российского народа.

Он был из той породы людей, которых на Руси принято было называть солью земли, праведными мужами, крепкими натурами, радетелями, коренниками. Не жалеть себя, умножать благо, любить свою землю – такие заповеди были у них в душе. Несомненно, это была сильная, яркая личность, оставившая весомый след в истории России, страны, которую он так преданно любил. Велик Петр, велики его дела!

Противоречивость личности Петра Великого

Итак, император Петр Алексеевич Романов – незаурядный человек, он многомерен. При этом он очень противоречив и сложен. Жизнь и дела его полны славы, но и не менее и драматизма. Петр не был прост, каким его иногда пытались представить. В нем было всего в избытке – и хорошего, и плохого. Великий человек совсем не значит, что это идеальный человек во всех отношениях, образец для полного под-

ражания (да и был ли когда-нибудь такой идеальный человек в реальном мире?). Поэтому не надо охать и ахать, удивляться, тем более возмущаться, когда находим в личности Петра, в его действиях что-то нехорошее или даже очень плохое. Будем воспринимать его таким, каким он был.



Первый из известных прижизненных портретов Петра. В этом возрасте, еще до раннего вступления на престол, он и

был изображен в «Царском титулярнике» – историческом справочнике тех лет. «Царский титулярник» был создан Посольским приказом предшественником Министерства иностранных дел, в подарок царю Алексею Михайловичу (отцу Петра). Петр изображен ребенком, приблизительно в конце 1670-х – начале 1680-х годов.

При этом не будем выступать в роли судей. Петр свое великое дело сделал на века, роль его в истории России определена. Поэтому, как бы кто-то сегодня ни пытался снова осудить его за грехи и пороки, Петр от этого не станет не более и не менее великим. Со всеми своими странностями и недостатками он все равно останется навсегда уже Петром Великим. Как правильно заметил Карамзин Н.М.: «Славя славное в сем монархе, оставим ли без замечания вредную сторону его блестящего царствования?.. Но великий муж самими ошибками доказывает свое величие: их трудно или невозможно изгладить – как хорошее, так и худое делает он навеки». И если брать историческую правду о Петре Великом, то он явится перед нами живым человеком, с ошибками и удивительными делами, с недостатками и чертами гения, с пороками и великими добродетелями. Таким его создали природа и эпоха, то есть время.

От своих отца и деда он унаследовал черты характера и образ действий, мировоззрение и замыслы на будущее.

В то же время Петр был яркой индивидуальностью во

всем. И именно это позволяло ему ломать в стране устоявшиеся обычаи, традиции, привычки, обогащать старый опыт новыми идеями и деяниями, заимствовать нужное и полезное в других странах.

Природа наделила Петра сильными качествами и разнообразными талантами, что давало ему средства исполнять все свои замыслы, работать без усталости и побуждать других к работе. По природе он был в полном смысле человек «огненный, не умеющий ходить, а только бегать».

Два его главных природных качества – это невероятная трудоспособность и такая же невероятная воля в достижении того, что задумал. А еще – талантливая способность находить силы и средства, как материальные, так и духовные, для реализации своих идей. Уже с раннего детства у Петра проявились присущие ему природные данные: живость восприятия, неутомимость и неиссякаемая энергия, страстность и самозабвенная увлеченность тем, что его заинтересовало.

В подходе к жизни, к людям у Петра I были многие черты, получившие преобладающее развитие в то время: предельный рационализм и практицизм. Петр был типичным технократом. Проявляя интерес ко многим отраслям знаний, он явно отдавал предпочтение ремеслу и точным наукам, вообще знаниям, имевшим прикладное, практическое значение. Ему нравилось работать руками и все делать самому. По признанию самого Петра, уже в молодости он знал 14 ремесел. Может, это и не совсем так, но то, что он увлекался ремес-

лами и многое умел делать сам, не подлежит сомнению.

Почти все современные биографы Петра Великого подчеркивают большую противоречивость личности Петра. В одно и то же время он был вспыльчивым и хладнокровным, расточительным и бережливым до скупости, жестоким и милосердным, требовательным и снисходительным, грубым и нежным, расчетливым и опрометчивым. Но при всей пестроте черт характера Петра он был удивительно цельной натурой.

Идея служения государству, Отечеству, в которую глубоко верил Петр и которой он подчинил свою деятельность, была сутью его жизни. Эта идея в сочетании с горячим темпераментом и очень своеобразным воспитанием многое объясняет в его поведении.

В бытовом отношении он был абсолютно неприхотлив. Петр с детства и до конца своих дней вел жизнь солдата и работника. Жил в простых домах, не любил парадных помещений. Меню его было сытным, но простым: щи, каша, жареное мясо с соусом и пряностями, солеными огурцами, солонина, ветчина; он не любил рыбу и сладкие блюда; перед обедом пил водку, во второй половине дня мог выпить пива и вина; любил фрукты и черный хлеб. Спал Петр всегда мало, вставал рано, в пятом часу утра, а в шесть отправлялся по делам. Любил физическую работу и гордился мозолями на своих руках (правда, эту деталь иногда тоже чрезмерно идеализируют, показывая, что царь чуть ли не каждый день лич-

но физически трудился). В час дня, иногда и раньше, Петр обедал, после чего отдыхал часа два. Затем работал в своем кабинете. Вечера проводил либо в гостях, либо в своей мастерской. Уходил к себе обычно около девяти вечера.

Выдающиеся свойства личности Петра Великого: необыкновенное развитие творческой силы ума, как следствие этого – всесторонность; редкая проницательность в разгадывании обстановки и способность быстрого принятия вполне сообразных с этим решений; беспредельная вера в самого себя и умение не теряться от всякого рода неожиданностей и неудач; способность к продолжительному настойчивому стремлению к достижению поставленной цели.

Петр обладал редким сочетанием двух противоположных начал – необыкновенной решительности и мощной осторожности, которые чрезвычайно редко встречаются в таком проявлении и в одной и той же личности. Искусное использование этих начал в стиле деятельности служит несомненным доказательством его даровитости.

Ум его справедливо считают гениальным. Но в чем, прежде всего, заключалась эта гениальность? В том, что ему была присуща чрезвычайно редко встречающаяся способность переходить от привычных умственных ассоциаций к новым. Молниеносно входить в курс этих новых ассоциаций, делать их собственными и самостоятельно создавать из них новые ряды и комбинации других ассоциаций. Люди обыкновенно с трудом, не без внутренней борьбы расстаются с

привычными понятиями. Расставание с устоявшимся стилем жизни, переход к новому стилю заставляет большинство людей страдать. Петр не испытывал такого рода ощущений.

Необъятная энергия, порождаемая в значительной степени характером его ума, просто удивляет. Он старался всюду успеть, во всем, начиная со спуска на воду нового корабля или с собственноручного исправления первой русской газеты, духовного регламента, переводов с немецкого и кончая танцами на ассамблеях, и везде стремился принять личное участие, показать, научить, устроить.

Необузданный темперамент способствовал тому, что временами, в критические минуты, нервы, находившиеся в постоянном напряжении и возбуждении, испытывали страшное переутомление, и тогда Петр впадал в отчаяние. Но свойственная ему богатырская энергия, как следствие его сильного и находчивого ума, брала верх над временным упадком духа. Петр выпутывался всегда из беды, еще упорнее принимался за работу и за свои бурные развлечения. Царь Петр часто не вписывался в трафаретные идеалы правителя. Глубинный мотив поведения гениального государя объяснялся и тем, что его государственный взгляд на все вопросы (от построения флота до новой моды) питался не просто чувством ответственности, долга, с пеленок сопровождающим роль монарха. А еще тем, что Петру были свойственны детская любознательность, фантазия, свежесть восприятия и пренебрежение к условностям, которые он пронес через всю

жизнь.

Это сочетание заботы об Отечестве с детской легкостью и любовь к забавам толкало Петра к постоянному поиску новых поприщ для приложения его недюжинных талантов. Он был вечный ученик, причем хорошо усваивающий уроки и побед, и поражений. Совершенно случайные обстоятельства наводили его на новый род занятий и новое увлечение.

Он попусту за дела не брался. У него кроме огромной воли было еще великое терпение и чутье. Как великий человек, он все созидал на вечность, будущим поколениям на пользу и себе в бессмертие и славу.

Главным действенным орудием у него был личный показ и пример. А на расстоянии – его необычные письма, указы, инструкции.

Таким он был от природы – «огненным, гениальным человеком». Но многие качества его личности были не только от природы, но сформировались и проявились за счет обучения и воспитания.



Вот такой почерк был у Петра Великого. Разобрать его было очень трудно. Письмо хранится в Научно-историческом архиве

Санкт-Петербургского института истории РАН
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

И вот тут-то Петр Великий очень сильно пострадал. Воспитание, даже обычное – древнерусское, питавшее в человеке в основном религиозность, – в силу обстоятельств (у четырехлетнего Петра умер отец, началась долгая борьба за власть, дворцовые интриги и перевороты) коснулось его

только в раннем детстве. А по большому счету настоящего обучения и воспитания у Петра в детстве и юности вообще не было. В отношении письма и грамоты он остался недоучкой до конца своей жизни. Все молодые годы он был предоставлен самому себе. Стихия жизни, среда, в которой он находился, автоматически делали характер царственного юноши своенравным, а порой «диким», часто не совпадающим с его царским предназначением.

Петр с четырех до 10 лет развивался не так, как развиваются обыкновенные люди, а тем более царские особы. Уже с детских лет в нем просматривается сангвиник с повышенной нервной возбудимостью. И вот такой мальчик еще стал очевидцем разыгравшихся перед ним кровавых сцен в борьбе за власть в Кремле. Именно тогда он научился бояться. В его душу прокралась восприимчивость к страху. А рука об руку со страхом всегда идут чувства ненависти и мести. Кровью был облит порог жизни юного Петра. И жизнь его с того момента была испорчена, а в душу его закрались тлетворные чувства – страх и злоба, послужившие началом порчи его личности.

На картине воссоздан эпизод стрелецкого бунта: один из восставших с мечом в руках ворвался в царский дворец. Возможно, именно он получил приказ от сестры Софьи убить юного царевича Петра. Мать будущего императора Наталья Нарышкина, вдова царя Алексея Михайловича, заслонила его собой, спасая от гибели.



Штейбен Карл. 1830. Петр Великий в детстве, спасаемый матерью от ярости стрельцов.

Петр покаялся отомстить стрельцам за убитых родственников. И решение свое исполнил, когда через 14 лет стрельцы снова восстали. Многих он тогда казнил. А стрелецкое войско распустил.

Пережитые в те дни события не могли не отразиться на характере будущего царя-реформатора: он стал мнительным и подозрительным. С того же времени у него начался нервный тик. Бывало, что в минуты принятия непростых реше-

ний его лицо сводила судорога.

Ко времени восстания стрельцов, случившегося в 1682 году, умерли царь Алексей Михайлович Романов и его старший сын царь Федор Алексеевич. Кому править Россией? Иван был сыном Алексея Михайловича от жены Марии Ильиничны из рода Милославских. Вторая жена царя Наталья Кирилловна была из рода Нарышкиных. Родной сестре Ивана Софье тоже хотелось стать царицей, но цари на Руси были мужчинами. Во всех бедах винили Нарышкиных: это, мол, они уморили и царя Федора, и царевича Ивана, чтобы усадить на престол десятилетнего Петра, сына Натальи Кирилловны. На картине стрельцы с оружием в руках подступают к крыльцу, на котором стоит патриарх, а рядом с ним юный Петр Алексеевич – будущий император России. За мальчиком – его мать: она со страхом смотрит на стрельцов. Лежат у крыльца убитые стрельцами бояре из рода Нарышкиных. Еще одного, полураздетого, ведут на казнь. Женщины на коленях молят о пощаде. Восставшие ворвались в Кремль, чтобы убить саму Наталью Кирилловну. А она, выйдя на Красное крыльцо, показала всем Ивана и Петра, живых и здоровых. Поняли стрельцы, что были обмануты. Тогда и поставили царями сразу двух наследников – Ивана и Петра. А пока они были малы, чтобы принимать государственные решения, правительницей России стала их сестра Софья.

Но та обстановка, в которой Петр жил в детстве и юности – стихия, свобода времяпрепровождения с минимумом обя-

зательных занятий и максимумом различных игр, общение с разными и часто случайными людьми – сыграли огромное обучающее и развивающее значение в становлении личности юноши.

«Отсутствие какого-либо воспитания и слабое обучение» в детские и юношеские годы породили в характере Петра достаточно много негативных черт, что делало впоследствии его личность довольно часто весьма непривлекательной, «лишенной здравого смысла и чуждой всяческих приличий». Такое «особое богатство» Петра буквально зацикливало некоторых авторов только на этом, и через подобную призму они пытались раскрыть суть личности этого великого человека.

Так, например, знаменитый русский художник В. Серов, считал, что главные черты личности монарха Петра I – самодурство и непредсказуемость (сегодня велит высечь корабельного плотника за то, что тот, завидев царя, бросился ему в ноги: «не сметь по пустякам от дела отрываться», а завтра на этой же верфи им наказывается другой работник, не поприветствовавший государя должным образом: «совсем распустились людишки»). Поэтому он отказывал ему в «цивилизованности» и собирался рисовать Петра как «недочеловека»: «...он был страшный: длинный, на слабых, тоненьких ножках и с такой маленькой по отношению ко всему туловищу головкой, что больше должен был походить на какое-то чучело с плохо приставленной головой, чем на живого чело-

века».

А вот как развенчивал личность Петра I писатель Пильняк Борис Андреевич (1894–1938) в своей книге «Его Величество Кнеeb Piter Komondor»: «Человек, радость души которого была в действиях. Человек со способностями гениальными. Монарх, никогда ни в чем не умевший сокращать себя – не понимавший, что должно владеть собой, деспот. Испуганный детством, возненавидел старину, принял слепое новое, жил с иностранцами, съехавшимися на легкую наживу, обрел воспитание казарменное, обычаи голландского матроса почитал идеалом. Человек, до конца дней оставшийся ребенком, больше всего возлюбивший игру и игравший всю жизнь: в войну, в корабли, в парады, в сборы, иллюминации, в Европу. Циник, презревший человека в себе и в других. Актер, гениальный актер. Тело его было огромным, нечистым, очень потливым, нескладным, косолапым, тонконогим. Тридцать лет воевал – играл в безумную войну – только потому, что подросли потешные и флоту было тесно на Москве-реке и на Преображенском пруду. Никогда не ходил – всегда бегал, размахивал руками, косолапя тонкие свои ноги, подражая в походке голландским матросам. Одевался грязно, безвкусно, не любил менять белье. Любил много есть и ел руками – огромные руки были сальны и мозолисты».

Что тут можно сказать? Многое, обозначенное в этом словесном портрете, действительно принадлежит императору

Петру. Но, во-первых, это портрет однобокий, высвечены в основном только негативные черты. Во-вторых, в нем сведены воедино, в один момент совершенно разные периоды жизни, когда и Петр соответственно был разным. В-третьих, в характеристике Пильняка далеко не все верно. Например, другой яркий критик Милюков П.Н. как раз, наоборот, доказывает, что у Петра было «одно только чувство, постоянно возвышающее его над всеми мелочами и деталями», — это чувство ответственности, чувство долга. И наконец, личность этого монарха настолько многолика и богата, что настоящий исследователь, историк, писатель не будет писать о Петре, только как «о грязном, пьяном, злом и развратном мужике», потому что бесспорны его другие сильные качества, о которых писать наиболее важно, наиболее интересно и полезно.



Петр I на работах. Строительство Петербурга. Художник Серов Валентин. 1907 г.

Конечно, у этого гиганта было расточительное расплескивание энергии, особенно в молодые годы. Да, его методы часто были не продуманы и плохо приспособлены к целям, которые он ставил себе. Иногда решения он принимал торопливо, в порыве «непродуманного энтузиазма». Его ошибки бросались в глаза. Но это были ошибки крайности, стремительности, поспешности и слишком некритичной самоуверенности. Редко они были ошибками посредственности, не принципиальности или уклонения от ответственности. У

него был реформаторский инстинкт, который заставлял его действовать сразу, часто без размышлений, напролом, по наитию. Своими непродуманными и неподготовленными действиями Петр не раз подводил и себя, и всю Россию, ставил ее на грань катастрофы. Но фортуна была на его стороне, и в конечном счете он все равно оказывался победителем.

В Петре удивительно сочетались невероятные способности к работе, к действию со способностями к беспутному разгулу и грубым забавам. Он был бурным, порой неукротимым и жестоким, особенно в приступе гнева. Недостаток самообладания, склонность к вульгарности, даже непристойности – это тоже было в его характере. Добрый по природе, как человек, он был груб, как царь, не привыкший уважать человека ни в себе, ни в других. Среда, в которой он вырос, не могла воспитать в нем этого уважения. Все это создавало своего рода особый эмоциональный фон, на котором протекала государственная, военная деятельность и жизнь этого сложного правителя России.

Она так сложилась, что давала ему мало времени заранее и неторопливо обдумывать план действий, а его темперамент мало внушал и охоты к тому. Спешность дел, неумение, а иногда и невозможность выждать, большая подвижность ума, необычайная наблюдательность и быстрота реакции – все это приучило Петра задумывать без раздумья, решаться без колебания, обдумывать дело в процессе самого дела и, чутко угадывая требования времени, на ходу сообра-

жать средства исполнения.

Но редкое сочетание физической и умственной энергии в конце концов приводило правителя к усердной работе над делом управления страной, причем интенсивнее и результативнее, чем это получалось у других монархов его времени.



Портрет Петра Великого. XVIII век. Ж.-Б. Вейлер. Лувр

и Портрет царя Петра Великого. XVIII век. Неизвестный. Лувр

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

От времен Петра до наших дней в большинстве отзывов о нем звучит один и тот же рефрен – это необыкновенная сила. В определении действия этой силы сходятся все: действие было могущественно. При этом одни считали его благодетельным, другие – вредным, но никто не считал его малым и нерезультативным.

В характере Петра была еще одна особенность – черта в высшей степени интересная, редкая, не ослабевавшая в течение всей жизни и часто проявлявшаяся у него то в письме, то в пиршестве, то в каком-нибудь маскараде, то в целом учреждении. Речь идет о необычном юморе этого человека. Эта черта характера часто служила для него источником удовольствия и отрады. Его юмор, остроумный и нередко злой, проявлялся броско и зачастую в необычных формах и действиях. Далеко не все его понимали и воспринимали. Но терпели все. В самых разнообразных обстоятельствах жизни у Петра проявлялись черты его юмора, его сарказма, не всегда удачные, но всегда бойкие и своеобразные.

Юмор молодого Петра был довольно грубым, можно сказать, солдатским. Нередко шутки монарха могли оскорбить честь и достоинство знатных людей. Например, однажды на обеде в посольстве Австрии присутствовал боярин Головин Федор, который ненавидел уксус. Петр приказал приближен-

ным схватить боярина, а сам в это время заливал в его нос и рот ненавистную жидкость. Работники посольства были немало удивлены таким поведением царя.

Одной из любимых забав Петра были «потешные пожары». Он организовывал их в последний апрельский день, чтобы подшутить над горожанами. В каком-либо месте специально разводили огонь, а потом звонили в колокола, били в барабаны, устраивали толкотню и суматоху. Царь очень веселился, глядя на то, как народ сбегается к месту пожара, а специальные часовые сообщают, что это шутка.

Каким был Петр по внешнему виду? Как ни странно, но на этот вопрос сегодня ответить тоже сложно. Потому что почти во всех источниках сложился некий образ нереального Петра: человека-богатыря, силача, красавца и здоровяка. Таким его представляют почти на всех портретах.

Во-первых, почти все портреты Петра (и заграничные, и российские) показывают нам больше величавость царя, а не реального человека. Во-вторых, с лица живого Петра I в 1719 году и в 1721 году с лица умершего скульптор Б.К. Растрелли снял маски. А на смертном одре были сделаны еще измерения всех частей и рисунок его тела. Вот все это заставляет очень сомневаться в некоторых сказочных качествах его внешности.

В то же время имеется ряд словесных портретов правителя в разные годы его жизни. Вот одно из, пожалуй, наиболее полных описаний его внешности, которое сделал итальянец

Филиппо Балтари, живший в 1698 году в Москве: «**Царь Петр Алексеевич был высокого роста, скорее худощавый, чем полный, волосы у него были густые, короткие, темно-каштанового цвета; глаза большие, черные, с длинными ресницами; рот хорошей формы, но нижняя губа немного испорченная; выражение лица прекрасное, с первого взгляда внушающее уважение. При его большом росте ноги кажутся очень тонкими. Голова у него часто конвульсивно дергается вправо, тогда в его облике появляется что-то страшное**».

Петр, действительно, ростом был велик, на голову выше окружающих (по разным данным от 2,3– 2,6 м). Он обладал достаточной силой (но совсем не такой, как ему приписывают, что он мог саблей разрубить на лету рулон сукна и т.п.). От природы он имел отменное здоровье, которое, однако, начал быстро терять еще в детские годы. А беспорядочный и бессистемный образ жизни подорвал его окончательно уже к началу XVIII века.

Ему несомненно присущи многие черты харизматического лидера. Его власть и влияние основывались не столько на традиционной царственности, сколько главным образом на признании исключительности его способностей и качеств личности.

В сознании Петра со временем укрепилась идея разумного учителя, с которым он идентифицировал себя, и неразумных, часто упорствующих в своей косности и лени его под-

данных, которых можно приучить к учению и добрым делам только из-под палки, ибо другого они не понимают.

Мысль о принуждении, о насилии, как универсальном способе решения внутренних проблем в стране, не нова в истории России. Но Петр, пожалуй, первый, кто с такой последовательностью, систематичностью использовал насилие для достижения своих целей. Но и концепция принуждения основывалась у него тоже на особенностях его личности. В его отношениях к людям было много того, что можно назвать жестокостью, нетерпимостью, душевной глухотой. На людей он часто смотрел, как на орудия труда, материал для создания того, что было им задумано.

Х.А. Вартман. Петр Великий, первый русский император.
С оригинала Таннауера. 1714 г.

При этом он исходил всегда из представлений о собственной воле как единственном источнике всякого правового творчества. Хотя он и придавал своей деятельности видимость законности, на самом деле у него во всем был законодательный беспредел.

И все же было бы неверно думать о некоей патологии Петра. На самом деле он не проявлял никаких особых склонностей палача. Просто он жил в тот жестокий век, дети которого, как на праздник, бежали к эшафоту, и войска с трудом сдерживали толпу, стремящуюся поближе насладиться зрелищем мучительной казни очередного преступника. Таким был суровый век. Петр есть полнейший представитель своей эпохи и ее преобразовательных стремлений. Формы, в которых они осуществлялись, принадлежат времени, в которое он жил. Хотя только на век все сбрасывать тоже неправильно. В отношении императора к людям многое шло от самой его личности, от свойств души этого сурового, жестокого и бесцеремонного в отношении к окружающим человека. Несомненно, Петр был человеком сильных чувств и в их проявлениях резок и порывист. Его гнев был страшен, не знал границ. «Палка и дубина» у него были своеобразным символом и инструментом управления, культивируемо-

го им. Причем эта его «педагогика», как он считал, всегда имела успех. Затевая крутую ломку существовавших в Московском государстве порядков, он отталкивался от реальных проблем и противоречий, а не от каких-либо придуманных им или позаимствованных где-либо схем действий. У него изначально не было продуманного плана какой-либо реформы, имелись только представления о тех целях, которых он хотел достичь. В основе было огромное желание и стремление превратить Россию в процветающую и грозную державу.

Реформы у Петра I носили нередко случайный характер, проводились под воздействием обстоятельств. При этом одни преобразования часто вызывали необходимость других, ибо ломка в одной области, как правило, требовала немедленного изменения в другой или создания новых структур и учреждений.

Многие исследователи пытаются признать петровские преобразования естественным результатом предшествующего развития России. Но это верно только отчасти.

С другой стороны, волевое настроение царя, подчинение всего хода преобразований одной, притом почти произвольно навязанной обществу цели – внешнему усилению государства, возрастанию его военной мощи – придали реформам Петра Великого во многом искусственный, неорганичный характер. Противоестественность многих установлений петровского времени самым непосредственным образом сказалась на итогах и последствиях преобразований в целом.

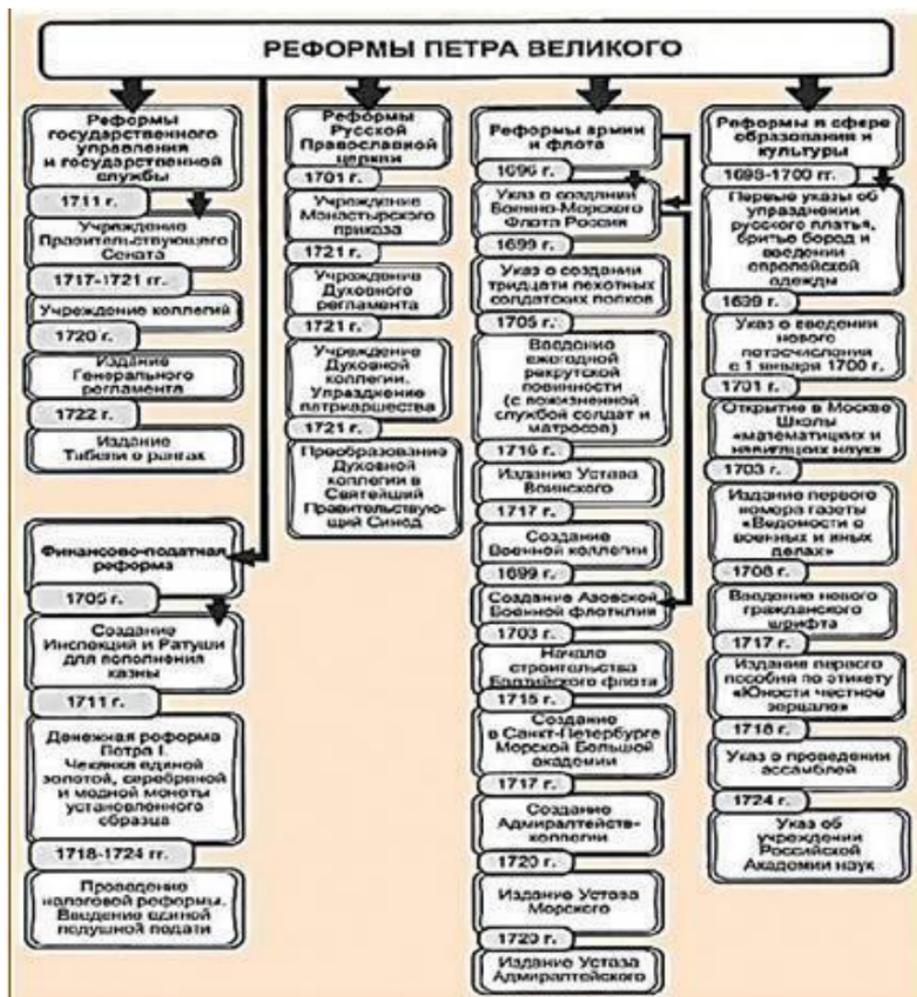
Основными сферами преобразовательной деятельности знаменитого монарха были армия, флот, государственное управление и финансы. Реформы, затрагивающие иные области общественной жизни, были так или иначе подчинены тоже военно-государственным задачам. Процветание России у Петра не мыслилось без военной мощи. Видимо, такое соединение, даже слияние двух сложных задач во многом и определило противоречивость результатов его реформ.

Противоречивость состояла в том, что на фоне огромного движения России вперед и превращения ее в одну из сильнейших стран Европы в других важных областях жизни государства результаты петровских реформ были весьма скромны или даже негативны. Так, Петр создал в России крупную промышленность, но она была крепостнической, условий для развития капитализма по-прежнему не было. Политика Петра в отношении города и торговли, к сожалению, затормозила процесс оформления в России капиталистических отношений. Многие города были разорены, как и крестьянство.

Необычный император создал в России государственный аппарат и бюрократию, которые укрепили самодержавие и крепостнический строй, при этом препятствовали развитию капитализма.

Его реформы позволили совершить «прыжок» и резко интенсифицировать в России развитие промышленности, армии, флота, культуры и науки. Но в то же время великий ре-

форматор не смог вывести страну на путь ускоренного экономического, политического и особенно социального развития. Здесь «прыжок» не получился.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

И тем не менее обеспечение политического и экономического суверенитета России, возвращение ей выхода к морю, превращение ее в сильное государство, создание промышленности, современной армии и военного флота, мощное ускорение в развитии культуры и науки, создание возможностей для их дальнейшего роста – все это дает полное и убедительное основание считать Петра I великим государственным деятелем.

Известный польский ученый Валишевский К. написал книгу о Петре, где он далеко не лестно отзывался о русском императоре. Но даже это не мешало автору честно зафиксировать: **«Петр – это вся Россия, ее плоть и дух, характер и гений, воплощение всех ее добродетелей и пороков. И этим он велик, этим он выделялся из ряда умерших, которых спасают от забвенья наши слабые воспоминания».**

Завершить рассуждения о величии Петра можно мыслями Пушкина А.С. из его поэмы «Полтава»:

Была та смутная пора,
Когда Россия молодая,
В бореньях силы напрягая,
Мужала с гением Петра.

Но в искушениях долгой кары,
Перетерпев судьбы удары,
Окрепла Русь. Так тяжкий млат,
Дробя стекло, кует булат.
Суровый был в науке славы
Ей дан учитель...

Да, вот таким был он реальный: с одной стороны – величие его славных свершений, сделавших Россию серьезной политической и военной силой, с другой – жестокость в социальных делах и грубость поведения.

Родословная Петра Романова

Кратко вспомним некоторые вехи биографии. Это важно, чтобы лучше понимать, каким он был и почему действовал так, а не иначе в определенной обстановке своего времени. Петр Алексеевич Романов (Петр I, Петр Великий) был четвертым царем России из династии Романовых, правившей на протяжении более 300 лет (1613–1917), при которой Россия стала одной из великих держав мира. Он был последним царем России и первым российским императором (с 1721). Династия Романовых имеет родственные связи с династией Рюриковичей.

Предком будущих российских самодержцев был известный боярин XIV века Кобыла Андрей Иванович. Романовы же происходили от пятого сына Кобылы – Федора Кошки,

потомков которого до начала XVI века называли Кошкиными, затем Захарьиными (по имени внука Романа Юрьевича Захарьина).



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Возвышение Захарьиных произошло во второй трети XVI века при царствовании Ивана Грозного (1530–1584), когда дочь Романа Юрьевича – Анастасия – стала первой и самой

любимой супругой грозного государя. Братья Анастасии Романовны приблизились ко двору, из них наиболее известен Никита Романович Захарьин – Юрьев – родоначальник будущей правящей династии Романовых. После смерти Ивана Грозного Никита Романов возглавлял регентский совет при своем племяннике царе Федоре (сыне Ивана Грозного). В то время в Москве популярностью пользовались и сыновья Никиты Романовича, особенно старший из них – Федор, отец первого русского царя из династии Романовых. В 1598 году умер царь Федор Иванович, на котором пресеклась правящая династия Рюриковичей. Начались опальные годы для семьи Романовых. Федора Никитича, имя которого упоминалось в 1598 году в числе кандидатов на царский престол, постригли в монахи, где он получил новое имя Филарет. Новое возвышение представителей боярской семьи Романовых связано с бедственными для России временами Смуты в начале XVII века. Противоречивые сведения, дошедшие от тех далеких лет, не дают возможности четко понять позиции Романовых на всех этапах этих драматических событий. В частности, их роль в появлении первого самозванца Лжедмитрия. Только известно, что при Лжедмитрии I Филарет получил сан митрополита Ростовского. А при Лжедмитрии II Филарета нарекли патриархом. После свержения Василия Шуйского в качестве претендента на престол называли юного сына Филарета – Михаила, которого после завершения Смутного времени Земский собор в феврале 1613 го-

ду избрал все-таки первым русским царем из династии Романовых. Ему тогда было 16 лет. Он царствовал с 1613 по 1645 год.

После его смерти царем стал его сын Алексей Михайлович, который правил с 1645 по 1676 год. Алексей Михайлович был женат дважды. 21 год жил он в браке с дочерью незнатного дворянина – Марией Ильиничной Милославской. У них было 5 сыновей и 8 дочерей. Первенец Дмитрий умер младенцем. Второй сын Алексей достиг совершеннолетия, был объявлен наследником престола, но вскоре скончался. А в 1669 году скончалась после родов Мария Ильинична, через три месяца умер и младенец Симеон. Царь Алексей Михайлович в 40 лет овдовел, у него остались два сына – Федор и Иван, оба они имели слабое здоровье, а Иван к тому же был слабоумным. В 1671 году Алексей Михайлович женился вновь, на Наталье Кирилловне Нарышкиной – дочери стольника, помещика и полковника.

А через 6 месяцев после женитьбы, в ночь на 30 мая (по старому стилю) 1672 года у них родился сын, нареченный Петром, будущий Петр Великий. В 1676 году скончался царь Алексей Михайлович. Царский трон занял в 16-летнем возрасте его сын Федор Алексеевич. Он правил до 1682 года. Но так получилось, что он не оставил наследников. Первая жена, родив ему сына, тут же скончалась, а младенец тоже умер через неделю. Через полгода царь Федор женился вторично на Марфе Матвеевне Апраксиной (сестре будущего

генерал-адмирала российского флота), но через два месяца после свадьбы умер и он сам.



Царевна-регентша Софья (слева) при царевичах Петре и Иване.

Художник В. Верещагин

После царя Федора в царском семействе остались два его брата – царевичи Иван (от первого брака царя Алексея Михайловича), ему было 15 лет, но он не был объявлен наследником царского престола, и Петр (от второго брака, будущий Петр Великий), которому не исполнилось еще и 10 лет. Петр выглядел крепким и смышленным, а Иван болезненным

и неспособным. В этих условиях патриарх и боярская дума избрали царем Петра Алексеевича. Но с таким решением не смирились родственники первой жены царя Алексея Михайловича – Милославские. Благодаря их интригам в мае 1682 года стрельцы (старая русская армия) подняли бунт и добились провозглашения царем также и царевича Ивана Алексеевича. Наступил период соуправления.



Царевна Софья Алексеевна через год после заключения ее в Новодевичьем монастыре, во время казни стрельцов и пытки всей ее прислуги в 1698 году. Илья Репин. 1879 г.

Уникальный для российской истории случай. В результате оба мальчика, 16-летний Иван и 10-летний Петр, венчались на царство. Для них даже был сделан специальный трон с двумя сиденьями и окошечком в спинке, через которое их регент царевна Софья давала различные указания.

Фактически в период с 1682 по 1689 год, то есть 7 лет, на правах регентши при несовершеннолетних братьях правила страной царевна Софья, четвертая дочь царя Алексея Михайловича от Милославской. В 1682 году ей было 25 лет. Она была женщина умная и властная, страстно мечтала из регентши превратиться в самодержицу, закрепить свое господствующее положение венчанием на царство. Но таким честолюбивым устремлениям не суждено было сбыться.

Иногда преувеличивают роль юного Петра I в борьбе с царевной Софьей. На самом деле борьба за власть в Кремле шла между двумя группировками – Милославских (ее возглавляла Софья) и Нарышкиных (здесь проявлялась сама вдовая царица, мать Петра I Наталья Кирилловна). Петр же в это время всецело увлекался своим «преображенским миром» и «потешными» делами. Государственными делами он почти не занимался. Но со временем матери удалось возбу-

дить у Петра возмущение действиями Софьи.

Достигнув совершеннолетия, Петр вернул себе принадлежавшую по праву власть, а сестру Софью после подавления Стрелецкого восстания в 1689 году отстранил от дел и отправил в монастырь, где она скончалась в 1704 году. Слабоумный же брат Софьи Иван V продолжал считаться царем вплоть до своей кончины в 1696 году, хотя фактически правил уже один Петр I. Но и он до 1695 года по-настоящему свой царский долг не исполнял.

Петра не однажды пытались отравить (последний раз в 1690 году), а в 1697 году умертвить во время пожара в Преображенском. В 1689 царица Наталья Кирилловна, стремясь удержать своего сына и царя Петра от разгульной жизни, в которую он ударился со своей новой компанией (в основном иностранцы из Немецкой слободы), а также чтобы отвлечь от опасных увлечений военными играми и водной стихией, женила его на молодой красавице Евдокии Лопухиной. Три года они жили относительно нормально. Евдокия родила троих детей, в том числе двух сыновей. Однако младший сын Александр скончался, не прожив и года. А судьба старшего, царевича Алексея, оказалась печальной – решением Верховного суда он был приговорен за измену к смертной казни и в июле 1718 года, в возрасте 28 лет, окончил жизнь в стенах Петро – павловской крепости в Петербурге.

На картине молодой Петр I в европейском костюме. Наталья Кирилловна в ужасе всплеснула руками: неужели ее сын

покажется на людях в столь нелепом виде? Священник пытается объяснить Петру, что русский царь должен и одеваться по-русски. Но Петр только смеялся над советами старших: он всю жизнь будет поступать по-своему, как считает нужным. На стене – портрет царя Алексея Михайловича Романова, отца Петра. Он одет в традиционный русский костюм. Кажется, что и отец смотрит на сына с упреком.

В 1698 году Петр I окончательно бросил нелюбимую, чуждую ему по взглядам жену и отправил ее в монастырь, где она провела остаток своей жизни и умерла в 1731 году.

На картине изображена первая жена Петра I Евдокия Лопухина. Евдокия не хотела разводиться с мужем и становиться монахиней, но Петр I заставил ее отправиться в Покровский девичий монастырь Суздаля и постричься в монахини. Потом Петр приговорил к смерти царевича Алексея – своего сына от Евдокии Лопухиной. Спустя годы Петр I умер, скончалась и его вторая жена императрица Екатерина I, которая еще в мае 1724 года стала царицей и императрицей.



Музыкальный Григорий Семенович. Семья Петра I в 1717 году:

Петр I, Екатерина, старший сын Алексей Петрович от первой жены, младший двухлетний сын Петр и дочери Анна и Елизавета. Эмаль на медной пластинке

На трон взошел Петр II, сын убитого царевича Алексея. Он вернул свою бабушку в Москву и заботился о ней. С большим уважением к Евдокии Лопухиной относилась и императрица Анна Иоанновна (дочь царя Федора Алексеевича). Евдокия Лопухина прожила на свете 62 года. Она похоронена на кладбище Новодевичьего монастыря в Москве.

В 1694 году скончалась мать Петра I – царица Наталья Кирилловна Нарышкина. С этого момента Петр I по-настоящему начинает полноправно править Россией.

В детские годы юный царь Петр играет в войну, а все свои взрослые годы он фактически воюет: Азовские походы против турок (1695–1696), Северная война против Швеции (1700–1721), война против Турции (1710–1711), война против Персии (1722–1723).

У Петра I было от двух жен не менее 11 детей, в том числе и несколько сыновей. Но все сыновья, кроме царевича Алексея, не пережили отца и умерли в младенчестве или в раннем детстве.



Родовой герб Гольштейн-Готторпов

В начале 1721 года по воле Петра голштинский герцог Карл Фридрих официально посватался к его старшей дочери Анне Петровне. Этот династический брак состоялся уже после смерти первого русского императора. Анна стала матерью будущего императора России Петра III, который потом

стал мужем будущей императрицы Екатерины II. Отсюда и пошла ветвь Гольштейн-Готторпов в правящей династии Романовых.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

28 января 1725 года в возрасте 53 лет Петр Великий скончался в Санкт-Петербурге после тяжелой болезни. Указать своего приемника государь не успел. А обстоятельства сложились так, что однозначного решения вопроса о престолонаследии тогда не существовало.

Единственным продолжателем династии Романовых в прямом мужском поколении оставался в 1725 году 9-летний сын царевича Алексея и принцессы Софьи Шарлоты Брауншвейг-Вольфенбюттельской – внук Петра Алексеевича и его тезка Петр Алексеевич к Екатерине I должен был быть залогом упрочения петровских дел и порядков. Но она сама фактически делами не занималась. Правление ее оказалось непродолжительным. В мае 1727

года она скончалась. Ее сменил на престоле внук Петра I – Петр II, в ту пору 11-летний мальчик, который тоже находился у власти недолго – всего 3 года. В 1730 году он умер от оспы. Петр II был последним представителем дома Романовых по мужской линии.

Морская составляющая величия Петра

По сути дела, до 23 лет Петр как царь серьезно государственными делами, управлением страной не занимался. К этому же времени (1695 год) завершилось и окончательное формирование его личности (довольно позднее по меркам того времени).

Все эти годы молодой Петр жил как бы в двух мирах. В од-

ном – традиционном – он был царем, являлся в царском облачении на торжественных церемониях и молебнах в Кремле. Этот мир был для Петра скучным и нелюбимым, даже потенциально опасным (здесь все время шла борьба за царский трон). В другом – «преображенском мире» (в царской резиденции в селе Преображенском под Москвой, в 7 км от Кремля) – он жил игрой, возводил укрепления, маршировал среди своих «потешных» (так называли тех, кто с ним играл в военные игры, сначала это была небольшая рота, а потом выросли целых два полка), бил в барабан, стрелял из пушек, штурмовал земляные крепости. Здесь ему было интересно, он был в кругу единомышленников.

Этот «преображенский мир», с одной стороны, смог рано выявить большую тягу царственного мальчика к военному делу, а с другой стороны, активно способствовал развитию в нем способностей именно военного направления. Здесь Петр окончательно и серьезно увлекся военным делом.

В результате уже в юные годы Петр хорошо разбирался в военной сфере. Гениальное и «прозорливое око его» могло усматривать уже в том возрасте все мелочи русского военного строя. Петр рано понял, что вся сила государева зиждется на хорошо устроенной армии. С юности для него был ясен вопрос, должен ли сам царь быть военачальником. Поэтому все свои главные силы и практически всю жизнь он употребил на преобразование армии и создание военного флота в России. Почти все историки приписывают Петру Романову

военный талант, многие говорят о его гениальности в военном, особенно в морском деле.

В Преображенском совершенно неожиданно в нем открылся и талант морского человека. В нем проснулся сильный морской инстинкт, который со временем разбудил в нем природного морского гения. Он резко и навсегда увлекся морем, кораблями, военным флотом. Это увлечение отодвинуло от него все остальное. Сначала играя, он стал жить морем, заниматься морем и морским делом.

создал целую «потешную» флотилию на Плещеевом озере. И здесь в юном сознании Петра еще смутно, но уже начали складываться мечты, идеи о русской морской державе, о ее военном флоте. Пока это еще только забавлялась душа молодого Петра. Но забавлялась причудливо. У него не было еще моря, а он уже строил корабли, устраивал с ними «потешные» сражения.

Но какие великие идеи таились в этих забавах и какие могущественные последствия дали они позже! Все это стало залогом морского будущего России, которое задумал гениальный Петр.

Феномен произошедшего состоял в том, что этой идеей возгорелся не просто способный и волевой государственный деятель, а главный правитель страны, молодой монарх, в руках которого для реализации этого непростого замысла были все возможности и необходимые силы. Притом это был даже не просто монарх, но еще гениальный, необычный пра-

витель. В этих обстоятельствах морская идея Петра была обречена на успех. Стремление как можно быстрее реализовать эту идею заставило Петра I по-настоящему повернуться к выполнению своих государственных обязанностей.

С этих пор он превращается в реального царя России, начинает серьез уверенность в том, что в нем есть какие-то особенные морские природные силы. Настолько почувствовал, что начал сам учиться строить настоящие корабли, но управлять государством. Морские дела подтолкнули Петра I к необходимости обновления России, реформированию ее не только в военной сфере, но и в других областях. Именно флота, добычу моря для России и превращение ее в сильное морское государство

Три события, случившиеся последовательно за пять лет (с 1693 по 1698 год), окончательно определили главную направленность жизни и деятельности еще совсем молодого царя Петра: он выбрал главный курс своей жизни – на море.

Первым таким событием стали две поездки Петра в Архангельск на Белое море в 1693 и в 1694 годах. Здесь царь впервые увидел морские корабли, настоящее море, совершил первые плавания при штормовой погоде. Это дало мощный толчок его фантазии, укрепилась еще больше мечта о море для России. Именно с этого момента у него начал складываться и в течение всей жизни расти культ корабля.



(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

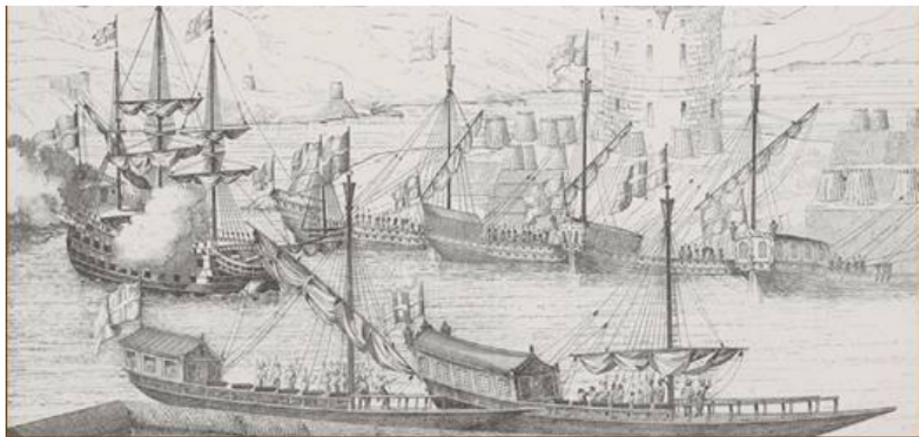
Теперь уже увлечение морем, кораблями для Петра I стало не просто капризом, как это было раньше, а большим государственным делом. Юный гений Петра осознал всю принужденность России быть слабой из-за отсутствия выхода к морю. Он стал рассуждать, как бы этому помочь, как бы достать море, свободный выход в него, а вместе с этим силу, мощь и богатство стране. Как писал М.В. Ломоносов, «это побудило неусыпный дух Петров к полезному рачению основать флот и на морской глубине показать российское могущество».



1702 год. Петр I на пути в Архангельск. Город Тотьма.
Ильин Максим. 2017г.

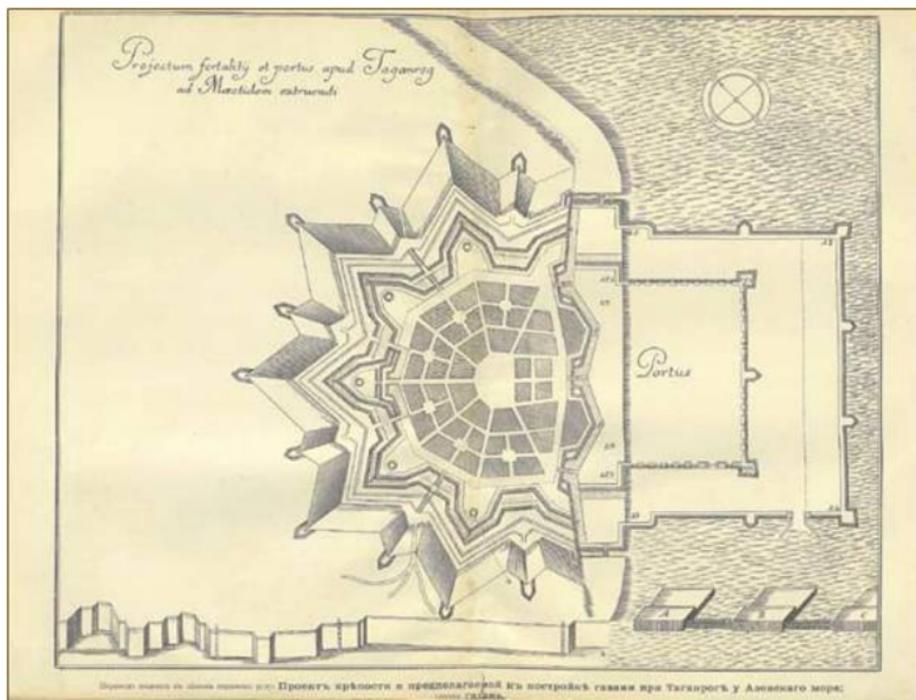
Второе важное событие, которое активно продолжило пробуждать морской гений Петра Великого, – это два похода (1695 и 1696) против турецкой крепости Азов. Здесь у него появился настоящий первый богатый военный опыт. Первая неудача осады Азова в 1695 году, опыт управления большой настоящей армией. Потом в 1696 году тяжелая победа не на привычных «потешных» учениях под Преображенским, а в настоящем бою с серьезным противником. В Азовских походах Петр I окончательно поверил в силу военного флота и

его важную роль в жизни государства. Более того, он принял в 1696 году окончательное решение – ускоренно строить регулярный Военно-Морской Флот, которого до этого не знала вообще Россия.



Осада Азова. 1696. Гравюра Шхонебека.

Для второго Азовского похода в невероятно короткие сроки и в невероятно трудных условиях на верфях под городом Воронеж на реке Дон Петр I организовал строительство большого «морского каравана», который положил начало первому в России регулярному морскому формированию – Азовскому флоту, без которого победа под Азовом была бы невозможна.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

На берегу Азовского моря Петр начал возводить необычный город Таганрог – первый в России военный порт для базирования кораблей Азовского флота – в чем-то прообраз Санкт-Петербурга. Все это стало для Петра I генеральной репетицией тех больших дел, которые через 6 лет, но уже в иных, грандиозных масштабах он развернул на Бал-

тике. Под стенами Азова в сознание Петра вошло еще большее представление о собственном месте, роли в жизни России, которую судьба отвела ему. Цель Азовских походов состояла в том, чтобы испробовать возможность прорыва через Азовское море в Черное. И молодой царь понял, что это вполне можно сделать. Это уже была для Петра I настоящая война, хотя и здесь над ним еще во многом висел максималистский и легковесный юношеский груз села Преображенского и Плещеева озера. Потом, на Балтике, он почти повторит схему Азова: завоюет море и берег, построит военный флот, крепости и порты. Но все это будет уже совсем на другой основе – более осмысленной и взвешенной идеи резко повзрослевшего человека и монарха.

КАРТА ВЕЛИКОГО ПОСОЛЬСТВА ПЕТРА ПЕРВОГО

ПУТЕШЕСТВИЕ ПЕТРА I В ЗАПАДНУЮ ЕВРОПУ В 1697-1698 ГОДАХ



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Третьим важным событием в морском становлении будущего императора России была его первая и длительная поездка за границу в Западную Европу (1697–1698), где он был в составе Великого посольства под именем десятника Петра Михайлова. Эта поездка преследовала в основном морские цели: изучить опыт строительства кораблей и организации военного флота в ведущих морских державах, набрать за границей на русскую службу опытных кораблестроителей и профессионалов-моряков, а также заручиться поддержкой

и помощью у правителей западных стран в борьбе с турками за выход России к Черному морю. По содержанию это было богатое и насыщенное интересными событиями настоящее морское заграничное путешествие Петра I. Почти во всех странах он шел

на различных катерах, кораблях и яхтах по рекам и по морям.

Путешествие доставляло ему особое удовольствие, он еще больше «оморячился» и влюбился в море. В Риге он нанял за 60 червонцев два малых бота и тайно покинул ее, убыв в Курляндию, откуда на судне «Святой Георгий» из Митавы (столицы Курляндии) 2 мая 1697 года пошел морем в Кенигсберг (ныне российский город – Калининград). Так он впервые увидел Балтийское море, которое вскоре овладело всеми его помыслами. В конце июня Петр вновь на корабле пошел в порт Пиллау (ныне российский порт Балтийск), чтобы потом оттуда отправиться в Голландию. Но морское плавание пришлось прервать, так как в море появились пираты, нанятые французами.



Маркус. Великое посольство Петра I в Европу.

1697–1698 гг. Справа портрет Петра в одежде матроса во время его пребывания в голландском Саардаме

Петр I высадился в Германии, чтобы продолжить путешествие по суше. Но фактически он продолжал свой путь снова по воде: по реке Рейн и по каналам. 7 августа 1697 года он прибыл в Амстердам (Голландия) и тут же поспешил к морю. На следующий день он поселился в Саардаме, небольшом городке на морском побережье, где была корабельная верфь. Здесь он часто выходил в море и умело управлял яхтой, иногда совершал прогулки на небольшом буере.

Но Саардам не был главным центром судостроения в Голландии, здесь сооружали в основном купеческие суда и мел-

кие лодки. Большие же корабли строили в Амстердаме. И 16 августа Петр был уже там. Здесь он с восхищением увидел настоящие большие морские суда и военные корабли. И вновь свободное от работы на корабельной верфи время он проводил в море, выходя туда на гребных лодках и на яхтах.

В Амстердаме Петр I присутствовал на показательном морском сражении в заливе Зюйдерзее, данном в его честь городскими властями. В нем участвовало большое число военных кораблей и береговая батарея. Корабли, построенные, как обычно, в две линии, вели между собой артиллерийский бой. Русский царь, находившийся вместе с послами и бургомистром Амстердама на разукрашенной яхте, с большим интересом впервые в своей жизни наблюдал за учебным боем боевых кораблей. И настолько вошел в азарт баталии, что не выдержал роли пассивного наблюдателя и, перейдя на один из кораблей, сам принял участие в маневрах, которые начались ранним утром и закончились далеко за полдень.

Позже король Англии Вильгельм III пригласил Петра I в свою страну и прислал за ним три военных корабля и две яхты, чтобы доставить его в Лондон. 9 января 1698 года корабли подняли паруса, и Петр отплыл в сторону Альбиона, а утром 11 января он уже прибыл в Лондон. Большую часть времени на переходе морем он, одетый в платье голландского матроса, провел на палубе. Адмирала Митчела, его сопровождавшего, он засыпал вопросами по части навигации, устройства кораблей. Однажды он полез на мачту, пригласив

последовать за ним и адмирала, но тот, ссылаясь на свою дородность, вежливо уклонился.



«Посещение Петром I Голландии. Показательный бой на реке Эй в честь Петра I 1 сентября 1697 года». Художник Абрахам Сторк. 1700 г.

В Лондоне русский царь неоднократно встречался с королем Англии и с жаром говорил ему о своих планах создания военного флота, выхода России к морям. Король слушал мо-

лодого русского повелителя, не скрывая недоверия, превосходства и иронии. Он пригласил Петра I посетить главную базу военно-морского флота Англии – Портсмут, где специально для русского царя были устроены учения военных кораблей, самых мощных в тогдашнем мире. Наблюдая их, Петр не скрывал своего восхищения. И даже воскликнул: «У адмирала Англии значительно более веселая жизнь, чем у царя России». В Портсмуте он три дня осматривал корабли, а на линейном корабле «Гамбург» даже выходил на рейд.

Все это произвело на него сильное впечатление. В период обучения морскому делу в Англии Петр I по максимуму возможности познакомился со всем, что относилось к военно-морскому флоту. Он неоднократно посещал Вулидж, где находился главный артиллерийский арсенал английского флота, и другие объекты. Лондон, увиденный Петром I, был крупнейшим городом мира, который насчитывал 700 тысяч человек жителей. Порт Лондона в 1698 году принял более 14 тысяч кораблей.

25 апреля 1698 года царь отплыл из Англии снова в Голландию. Море было бурным, корабли бросало с волны на волну. Но он был рад такому морю и делу, которое ему удалось сделать в Англии. Заграничное путешествие было большой и полезной морской школой. Что дало это заграничное путешествие Петру I?

У него появилось не наивное, как было до этого, а достаточно профессиональное понимание и умение в области

морского дела. Он более взвешенно и реально начал осмысливать суть задуманного им – построить военный флот и добыть России выход к морю. В итоге этого путешествия будущий адмирал вывез из Европы еще один важный вывод, который он понимал предельно просто, даже упрощенно: грядущее морское могущество России возможно лишь на путях реформ, посредством переноса на русскую почву европейских институтов, порядков, науки и культуры.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Петр стал одним из первых русских правителей, который ясно понимал, что для упрочения своей власти и достижения могущества российского государства необходимо, как можно быстрее, перенять и приспособить к условиям России, к менталитету ее народа все самое новое и полезное, что есть на Западе, будь то технология, машины, военный флот, воинские уставы или обычаи. Слава Петра I вовсе не становится меньше, оттого что он многое, особенно в морском деле, заимствовал у развитых европейских морских держав.

Не получив от европейских монархов согласия на поддержку России в борьбе с Турцией, Петр I решил перенести центр тяжести в борьбе за выход к морю с юга на север, на Балтику, так как здесь у него нашлись союзники против шведов. Так пришло решение стать России участницей долгой Северной войны против Швеции (1700–1721) в союзе с Данией, Саксонией и Польшей. Эта война стала мощнейшим стимулятором петровских реформ и создания российского Балтийского флота. Она была также, как говорил сам Петр, школой, которую пришлось пройти ему самому и его стране.

Северная война для России началась как сухопутная, поскольку флота у нее еще не было. Но закончилась она победоносно именно благодаря активным действиям русского Балтийского флота, который был создан волей Петра в невероятно короткие сроки, «на голой почве», в тяжелых

условиях войны со Швецией.



Сражение при Нарве. Коцебу Александр 1700 г.

Петр I, как деятельный и волевой монарх, рано или поздно должен был обратить свой взор к морю. Но перед ним тогда был заколдованный круг: чтобы добыть море, нужно большое искусное войско, но искусства воинского нет, денег для содержания такого войска тоже нет. А для того чтобы содержать войско и приобрести такое искусство, нужно море. И Петр I гениально разомкнул этот заколдованный круг. Он огромной ценой и большими жертвами сначала создал

военный флот и новую армию, а уже потом с их помощью добыл море и выход к нему.

Безусловно, Петр I был одаренным человеком в морском деле. Именно ему справедливо отдают дань в создании морской мощи России в начале XVIII века. Сделал он это действительно гениально. Потому его и называют заслуженно морским гением России.

По большому счету Петр не был в буквальном смысле профессионалом ни в кораблестроении, ни в кораблевождении. Но и рядом с ним тогда почти не было настоящих профессионалов в морском и флотском деле. А на фоне тех, кто был, он чаще всего выглядел наиболее сведущим. Поэтому он многое в создании морского флота пытался взять на себя, делал в азарте, нередко по наитию, в желании иметь как можно быстрее у себя то, что уже было на Западе. Подключал к этому свою могучую волю и власть, начинал действовать, не всегда давая себе отчет, зачем и во что это выльется. Он начинал все с нуля, шел по непроторенной дороге. Ни сам Петр I, ни страна в целом не были подготовлены к такой необычной работе. Поэтому на морском пути Петра, особенно с самого начала, было много ошибок и просчетов в практическом плане.



Бенуа А.Н. «Петр Великий, думающий о строительстве Санкт-Петербурга». 1916 г.

Великая страсть к морю

Первое знакомство с морем окончательно выявило настоящую страсть Петра к морской стихии. «Петр в юные годы внезапно явился, будто из непроницаемой мглы, перед взорами изумленного потомства с несомненными признаками какой-то великой, хотя еще и не совсем ясной мысли, с живой любовью к наукам и искусствам, во всех отраслях знаний

и ремесла, с пламенной страстью к войне, битвам, к грому орудий, и, что всего удивительнее, с неоспоримым влечением к морю. Боевой огонь был его забавой, а море любимой мечтой», – так заметил Устрялов Н.Г. (1805–1870) в своем многотомном труде.

Сохранился для потомства рассказ самого Петра, каким образом без всякого постороннего влияния родилась в душе его страсть к кораблестроению и мореплаванию, как с обнаружения старого ботика в деревне Измайлово под Москвой в нем проснулось намерение искать море. Когда у 16-летнего юноши, как молния, промелькнула мысль о морском флоте, что именно он, по одним смутным рассказам знакомый с морем, смог воспламениться страстью к плаванию по морям и сооружению кораблей.

И быстро, как огненный недуг, развилась в юном Петре страсть к мореплаванию. В 1688 году он со своим первым морским наставником, старым голландцем Брандтом, уже учится ходить на веслах и под парусом по грязной реке Яузе и по тенистым прудам Измайловским. А уже через 2–3 недели он рвется к городу Переславль-Залесский (недалеко от Москвы). Петр увидел там Плещеево озеро, как будто безбрежное море, весело плещущее своими прозрачными струями, усеянное стаями чаек. А вскоре здесь в Переславле Петр начал строить со своими товарищами «потешную флотилию». Это были первые морские шаги будущего великого адмирала.

Вода стала любимой стихией юноши, он потянулся к ней, потому что искал и находил там для своей стремительной и мечущейся натуры гораздо большие просторы, чем на суше.

Удивительно, но в детские годы, по воспоминаниям некоторых современников, Петр долгое время вообще боялся воды и имел к ней отвращение. Страх этот у него появился, когда ему было чуть больше трех лет. Однажды после бурного половодья он с матерью царицей Натальей Кирилловной в карете переправлялся через разлившийся рекою ручей. Мальчик спал на руках матери. Внезапно карета сошла с мостков, накренилась с угрозой перевернуться. Проснувшись от сильного шума врывающейся в карету воды и крика людей, мальчик увидел воду, бледную мать и сильно испугался. С тех пор у него появился страх к воде. Сильное впечатление ребенка пробудило в нем боязнь воды. Он не мог спокойно взирать на реку, озеро и даже на пруд. По меньшей мере он на это все смотрел равнодушно. Никогда не видели Петра переходящего вброд ручей и тем более, чтобы он купался в реке или пруду. Это продолжалось до 14-летнего возраста, когда он все-таки освободился от страха и боязни воды.

Помогли ему это сделать князь Голицын Борис Алексеевич, занимавший тогда место дядьки при царевиче, и единокровный брат и соправитель царь Иван Алексеевич. Князь так все устроил, что Петр вынужден был впервые переправиться верхом на лошади на другой берег реки, сделав над

собой невероятное усилие. Но, переправившись через реку, юноша почувствовал даже некоторое необычное удовольствие. А вскоре брат Иван сумел убедить его зайти в пруд и искупаться. Первый раз он осознанно вошел в воду, преодолев страх. С того времени постепенно боязнь воды у него начала исчезать. И наоборот, его внезапно захватила страсть к воде, со временем переросшая в страсть к морю.

У Петра I была действительно природная страсть к морю, к морской стихии. Иначе трудно объяснить всю интенсивность и глубину того влечения к морю, морскому делу, к морскому обиходу, которое не оставляло его до самой смерти. Позже эта страсть к морю совпала с истинно государственной мыслью Петра I о настоятельной необходимости для России обладать сильным и дееспособным флотом, а затем и с самой пылкой его готовностью – как можно скорее, не считаясь ни с какими жертвами и препятствиями, сделать абсолютно все для его создания.



«Великий рулевой». Петр I на фрегате «Штандарт», 9 сентября 1703 года. Автор: Кушевский Юрий. 2018 г.

У нарвского пастора Геркенса Симона Дитриха, описавшего Петербург 1710 года, Петр I представляется вот таким: «Вода кажется ему истинной стихией, и его часто видят плавающим на яхте, буере или шлюпке и упражняющимся в плавании под парусами. В этом деле его едва ли превзойдет кто-либо, кроме господина вице-адмирала Корнелиуса Крюйса. Эта страсть настолько сильна, что его величество видят на воде и в дождь, и в снег, и в любую погоду, какой бы она ни

была». Крупнейший отечественный историк XX века Павленко Н.И. написал классическую биографию Петра I. Последний раз она была издана в 2005 году. Автор этой биографии особо подчеркивает: «...ни с чем не может сравниться страсть Петра к мореплаванию и кораблестроению».

Да, у Петра, конечно, была природная и редкая по своей силе страсть к морю. Никакая волна, никакая буря не могли остановить его от похода по морю на яхте, легкой парусной или весельной шлюпке или на боте. Не раз в бурную погоду у матросов и гребцов, ходивших в море с Петром I, опускались руки, и замирало сердце, а он сам смело и крепко держал в руках руль судна, ободрял оробевших.

Зимой, когда лед сковывал водную стихию своей крепкой броней и Петру I приходилось отказываться от пребывания в море и на кораблях, он приказывал обычно прорубать во льду Невы перед своим дворцом канал в несколько десятков саженей длины и почти каждый день катался там на шлюпке, работая сам веслами. Он также очень любил катание зимой на буерах. Каждый праздник целая вереница таких суденышек-саней скользила по невскому льду и мчалась в Петергоф.

Наверное, будучи влюбленным в море, Петр был еще и большим романтиком моря, хотя некоторые авторы выражают сомнения, чтобы такой суровый и жесткий человек, как Петр Великий, был способен настраивать свою душу на лирический лад. Но можно привести множество примеров,

опровергающих это. В Кронштадте у Петра I было любимое место, где под развесистым дубом часто уединялся он, глазами поедая море, дышал его воздухом и мечтал под властью этого чарующего морского бытия.

Летом он старался пожить хоть несколько дней в Петергофе, в этом замечательном приморском дворце. Подолгу просиживал он здесь, на террасе своего маленького дворца, любуясь морем и видневшимся вдали Кронштадтом с его укреплениями и эскадрами кораблей. В эти минуты его морская душа радостно пела.

Пела, потому что он понимал и любил море. Эту свободную стихию, которая «то катит волны голубые и плещет гордою красой», то «слышен ропот заунывный и грустный шум», то «своенравные порывы в одежде белой над волнами несет, бушуя в бурной мгле». Здесь был предел желаний его морской душе. Моряк по природе, он был «могучей страстью очарован». И слышал, как «стаи стонут кораблей». И как «корабль вбежал в Неву и вот среди зыбей, качаясь, плавает, как лебедь молодая». «И как ликует русский флот». Это мы попытались с помощью пушкинских строк представить очарованного морем Петра Великого. Вполне возможно, так и было...

Восторженная любовь Петра к морю, доходившая почти до обожания, вначале заключалась не столько в конкретном отношении его к полезности моря как такового, сколько, скорее всего, в личном поэтическом к нему сочувствии. Петр, с

детских лет успевший до пресыщения насладиться властью, по своей высшей натуре не мог вполне удовлетвориться раболепным исполнением своих желаний и грубыми потехами тогдашнего общества. Он искал других удовольствий. И водная стихия, море предоставляли ему такие высокие наслаждения, перед которыми должны были бледнеть все прочие.



«Пушкин и Петр». Из книги Ильи Фейнберга «Читая тетради Пушкина». М.: Советский писатель, 1985 г.

Море и корабли стали судьбой Петра I, были с ним наяву и даже во сне. Сохранившиеся записи снов, которые делал

сам царь уже в зрелые годы, отражают эту воспламеняющую страсть Петра Великого. Есть там запись от ноября 1714 года: «...Сон видел, тогда, как в Померанию вошли: что был я на галиоте, на котором мачты с парусы были не по пропорции, на котором галиоте поехали и обрат его оборотили на бок и воды захлебнулось, с которого попадали и поплыли к другому борту, и обратно к дому, и после поехали, и у себя приказал воду выливать». Опытный глаз моряка и корабела заметил даже во сне неправильное парусное вооружение корабля, на который поместил его Морфей.

Под руководством царя и императора Петра в жизни русского народа в начале XVIII века совершился переход из одного исторического возраста в другой, более зрелый. Но этот переход имел еще одну важную особенность – он знаменовал собой реальный поворот России от степи к морю.

Действительно, превращение России в морскую державу настоятельно требовало, чтобы россияне повернулись лицом к морю и считали его для себя родным и нужным. Такое коренное изменение в развитии государства требовало воспитания нации во всех ее сословиях в духе любви к морю и глубокого понимания, сохранения и преумножения морской мощи государства. Это стало очень трудным делом для Петра. Многие не понимали, зачем все это нужно, другие не хотели этого нового, а третьи вообще отчаянно сопротивлялись.

Он вынужден был торопиться и потому насильно приобщал россиян к морю. Начинает он это делать со своего ближнего окружения. Каждый из них получает какую-то часть совершенно не знакомого им морского дела. «Не можешь – учись, но делай» – таков был лозунг Петра.

Вернувшись из-за границы в 1698 году, он велел распisać всех бояр и дворян по полкам, а многих из них распределить во флот, послав в Воронеж и Азов для обучения морской службе. При этом он заявил: «...чтоб никто не надеялся на свою породу, а доставал чины службой и собственным достоинством».

Всех детей дворян он заставляет идти на службу в армию или во флот. На деньги помещиков, купцов и монастырей он начинает строить корабли. Создается хоть и очень сырая, но законодательная база для развития морского дела в России. Возникают морские учебные заведения по подготовке кадров для нарождающегося флота. Объявляются среди простого народа рекрутские наборы во флот.

Даже членов царской семьи, в том числе и женщин, Петр заставляет ходить в море на яхтах и кораблях. Весной 1708 года Петр вызвал в Санкт-Петербург членов царской фамилии: вдову брата Ивана и трех ее дочерей, а также трех своих сестер. Родственникам он устроил необычную торжественную встречу. Пригнал девять буеров в Шлиссельбург, посадил всех туда и помчал в Петербург, где они были встречены яхтой адмирала Апраксина Ф.М., с которой салютовали

пушечной стрельбой.

Царь рассуждал так: **«Я приучаю семейство мое к воде, чтоб не боялись впредь моря, и чтоб понравилось им положение Петербурга, который окружен водами. Кто хочет жить со мной, тот должен бывать часто в море»**. Петр велел обрядить царевну и царевен на голландский образец в короткие бостроги (куртки), юбки и шляпы и принудил их вести жизнь морских путешественниц: их часто выводили в море, побывали они в Кроншлоте и в Петергофе.

Вот так он приучал россиян к морю...

Культ корабля у Петра был не только на флоте. Корабль стал для Петра Великого символом его эпохи, символом его управления Россией. Корабль (Россия) под парусом мчится вперед, а на мостике его шкипер – сам Петр.

Сразу вспоминаются строки А.С. Пушкина:

Сей шкипер был тот шкипер славный,
Кем наша двинулась земля,
Кто придал мощно бег державный
Рулю родного корабля.

И еще у Пушкина: «Россия вошла в Европу, как спущенный корабль, при стуке топора и громе пушек».

Почему для Петра Великого Россия представлялась именно кораблем? Видимо потому, что корабль для Петра – это было не только транспортное средство для перевозки людей

и грузов по водной поверхности. Во внутреннем мире Петра еще с юношеских лет было какое-то неуловимое соответствие, созвучие образу, идее движущегося корабля – символа разумной организации мира, той идее, к которой он инстинктивно стремился всю жизнь.

Корабль был для него символом организованной структуры, материальным воплощением человеческой мысли, сложного движения по воле разумного человека. Более того, корабль – своеобразная модель идеального общества, лучшая форма организации, опирающаяся на знание законов природы в извечной борьбе человека со слепой стихией.

Идеалом государственного устройства для Петра было «регулярное государство», модель, подобная кораблю, где капитан – царь, его подданные – офицеры и матросы, действующие по единому уставу. Только такое государство, по убеждению Петра, могло стать инструментом решительных преобразований, чтобы превратить Россию в великую европейскую морскую державу.

К началу 20-х годов XVIII века корабль российской империи был вчерне построен великим плотником Петром I, и под звуки последних залпов Северной войны он уже плыл. Каковы же были дальнейшие цели царственного шкипера? Куда плыл этот корабль? Видимо, у российского императора были еще большие идеи дальнейшего укрепления морского могущества России, в том числе дальнейшего расширения прибрежных территорий, что и показал его Персидский по-

ход (1722–1723).

Морские заслуги Петра Великого

Петр I по праву считается Великим правителем еще и потому, что никто после него, ни тем более до него, не сделал столько для развития морской мощи России, как он. **Главная его морская заслуга в том, что он сумел привести многовековую борьбу русского народа за выход к морям к успешному результату – Россия стала сильной морской державой, у нее появился свой военный флот.**

Морские заслуги Петра Великого проявляются, прежде всего, в следующем. Создание регулярного военно-морского флота в России по содержанию выразилось в выполнении целого комплекса важных действий и решений: строительство боевых и вспомогательных кораблей; создание развернутой системы пунктов базирования флота; внедрение новой системы комплектования (рекрутская повинность) и содержания флота (за счет государства) по западно-европейскому образцу; изменение управления флотом (вместо Приказов учреждение Военной коллегии и Адмиралтейств-коллегии, введена должность глав. Совершенно необычным для правящего монарха было то, что он лично сам прошел весь нелегкий морской путь от юнги до полного адмирала, участвовал в боевых действиях на всех морских театрах того времени, командовал кораблями, эскадрами, целым флотом и

даже соединенными союзными флотами.

Петр Великий создал в России мощную базу для кораблестроителей. Были построены многочисленные верфи у реки Воронеж и других притоках Дона, на Волге, у юго-западного побережья Ладоги, в Архангельске и в Санкт-Петербурге, на ингерманландских реках и в Финском заливе. Впервые были построены специальные промышленные предприятия для обслуживания кораблестроения. Одновременно формировались школы подготовки специалистов для работы на этих предприятиях. При личном участии Петра создавалась национальная школа кораблестроителей, которые начали проектировать и строить корабли, не уступающие по своим качествам кораблям ведущих морских держав. С петровских времен Россия надолго закрепилась в числе ведущих стран мира в области кораблестроения.

Исключительно важное значение для рожденного русского регулярного флота имело создание, по инициативе его основателя, достаточно развитого по тому времени тыла флота. В том числе был создан плавучий тыл флота.

Петр основал новые порты и укрепил ряд старых морских портов, гаваней и крепостей, что обеспечивало надежное, защищенное и маневренное базирование сил флота. Среди них – Таганрог, Кроншлот, Выборг, Ревель, Рига, Астрахань. Чего только стоило создание Санкт-Петербурга в устье реки Невы – первого русского военного порта на Балтийском море и базы Балтийского флота! Кронштадт, Рогервик – все

это невероятные морские проекты. Базы, верфи, крепости, другие сооружения для флота, созданные при нем, веками работали на страну и некоторые до сих пор служат России.

основоположником гидрографической службы в России также справедливо считается Петр Великий. В дальнейшем она оформилась в одно из важнейших направлений отечественного флота. Заслуга Петра здесь в том, что он обеспечил подготовку штурманов и геодезистов в первых русских военно-морских учебных заведениях (Навигацкая школа в Москве, Морская академия в Петербурге), организовал ряд экспедиций для изучения морей, описания и съемки берегов Каспийского моря, Финского залива, Белого моря и морей Дальнего Востока.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

С его личным участием начала зарождаться Российская картография. Она появилась для обеспечения прежде всего нужд Военно-Морского Флота. Еще в 1698 году в Амстердаме начали печатать карты для России, а уже в 1699 году это стали делать в Москве. В 1701 году появилась в России карта Азовского моря, в 1702 – Белого, а в 1704 – карта Балтийского моря.



Карта Московии Гесселя

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Петр одновременно с военным флотом создавал и коммерческий. Первые русские торговые суда строились в Архангельске для перевозки русских товаров в Европу через Белое море. Затем русское торговое судоходство получило развитие на Балтийском и Каспийском морях. Первые торговые суда вооружались, как и военные, артиллерией и служили резервом в случае необходимости для пополнения Военно-Морского Флота. Но идеальная цель – широко развить в государстве морскую торговлю – не была достигнута ни самим Петром, ни его ближайшими преемниками. Однако большая заслуга была уже в том, что он первым поставил эту цель и наметил возможную организацию дела. Заботы его о

внутренней торговле неразрывно связывались с его заботами о морской внешней торговле

Он предпринимал масштабное строительство искусственной системы водных сообщений (невиданное даже для Европы строительство каналов), чтобы раздвинуть район внутреннего товарного движения на всю европейскую часть России из края в край, от южных морей до северных. При нем началось строительство каналов, объединивших речную сеть. Петр реально хотел проложить через Россию европейско-азиатский транзит, прочно поставить ее в мировой торговле в качестве посредницы между европейским Западом и азиатским Ближним и Дальним Востоком. К сожалению, Петр не успел реализовать этот свой гигантский план.

Петр организовал разработку отечественного морского законодательства и лично участвовал в этом. Он сам стал автором первых морских инструкций на флоте, вложил много труда, чтобы появился первый Морской устав (1720), равного которому не было ни в одном флоте Западной Европы. На нем воспитывались русские военные моряки еще многих поколений. В него вошли важные и мудрые петровские постулаты.

К концу правления первого императора Россия имела свой национальный, регулярный Военно-Морской Флот, который насчитывал сотни боевых парусных и гребных судов с широко развитой структурой базирования, военно-морских учебных заведений, органов управления и тыла флота. К

этому надо добавить созданную им школу подготовки морских офицеров и выращенную им плеяду талантливых моряков-флотоводцев. Таков был венец морской деятельности Петра Великого.

Но – какова цена этой деятельности?



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

И в прошлом, и сегодня, когда говорят о морских заслугах императора Петра, об итогах его морской деятельности, возникают справедливые вопросы: какова цена этих итогов? Насколько соизмеримы затраты и результат? Оправданы ли эти затраты? Ответ на эти вопросы не может быть чисто математическим: много или мало и тому подобные определе-

ния. Потому что делалось впервые необычное дело, и в условиях крайне необычных, и главный человек, который возглавлял это дело, был тоже крайне необычный. И результаты этого дела во многом оцениваются только в перспективе и во времени. И само морское дело делалось на базе общего необычного обновления и реформирования особой страны, которой была Россия. И процесс этот шел в основном через насилие, через ломку всего и вся. И вряд ли можно найти правильные и объективные критерии, чтобы четко и достаточно определенно ответить на все поставленные вопросы.

Конечно, создание Военно-Морского Флота, да еще в процессе войны, да в отсталой стране, со слаборазвитыми для этого строительства потенциалами – в любом случае это дело затратное по всем позициям и цена его огромна.

Поэтому, когда односторонне даются только цифры и факты по финансовым, материальным расходам и человеческим жертвам – во что обошлось петровское строительство Военно-Морского Флота в России, то появляются, естественно, отрицательные мысли и негативные выводы. Но класть их автоматически в основу исторических оценок деятельности Петра было бы ошибочно. Потому что, кроме этих выводов, нужно учитывать и принимать во внимание много других, не менее важных и существенных объяснений и позиций.

Но тем не менее в России и за рубежом многие осуждали и осуждают сегодня проведение в жизнь петровских планов

относительно строительства морских сил и те ложившиеся на плечи народа расходы, которые шли на создание и поддержку российского военного флота. Более того, некоторые полагают эти затраты совершенно непроизводительными и считают, что значительной пользы от большого флота для России не было.

Да, действительно «петровские сундуки» сильно истощались за счет постройки кораблей и содержания флота. В 1712 году только на содержание флота ушло 400 000 рублей, в 1715 – уже 700 000 рублей, в 1721 – 1 109 000 рублей, а с 1722 по 1725 год – свыше 1,5 млн рублей в год. Это значит, что расходы на флот составляли $\frac{1}{3}$ всех расходов на военные нужды, которые определялись в размерах от $\frac{2}{3}$ до $\frac{4}{5}$ всего государственного бюджета. Народу год от года все труднее и труднее приходилось переносить ту тяжесть, которая легла на него в связи с начинаниями царя.

России пришлось превозмочь страшные трудности, принесли большие жертвы и пережить страдания, создавая флот и превращаясь в великую морскую державу. Но голос истории (пробиться к морю) был услышан: ценой тягчайших жертв русский народ создал отечественный флот и пробился к морю. Именно таким и никаким другим получился для россиян этот путь. На него решился такой сильный человек, каким был Петр Великий, принявший на себя все удары собственной судьбы и осуждения и своего народа, и истории за то, что он делал и как это делал.

А в итоге у него сложилась Российская империя в ряду первых государств Европы, низложившая шведов, уничтожившая силу Польши, покорившая Персидские области, готовая на победу над оттоманами, с плодородными началами образования и просвещения, огражденная внутри мудрым управлением, законами, правами, единством отношений, обладающая всем Балтийским побережьем от Финляндии до Курляндии, открывающим путь в Европу, и берегами Каспийского моря, открывающими путь в Азию, защищенная стройным и храбрым войском и могучим флотом. Таков главный итог многотрудной и, может быть, спорной по результатам деятельности Петра Великого.

Подчеркнем еще раз: природа соединяла в нем необычные способности сухопутного и морского воителя. Пример, не повторившийся ни прежде, ни после. Он создал в России новое войско и морской флот. Сам добыл себе в боях и морских походах звания генерала и адмирала. Поэтому он во всех своих успехах, ошибках и просчетах – достопамятен и велик. Морской гений России.

Глава 2

Морские корни Петра Великого

Как бы ни были велики заслуги Петра Великого, однако нельзя считать, что российский флот не имел корней в истории и был созданием только одного гениального человека. Мореплавание и судостроение в России зародилось задолго до создания Петром регулярного Военно-Морского Флота. И совершенно ошибаются те, кто утверждает, что вообще история российского флота начинается с Петра, а все, что было до него, порой даже не упоминают. Нет. Морские корни у Петра Великого достаточно глубокие и крепкие. Прежде всего, это морская идея, которая формировалась и утверждалась в России еще с древних времен.



Парад кораблей на Кронштадтском рейде. 1723 год. Художник Пен С.В., 2007

Морская идея в России

Петр природными своими качествами еще в молодые годы почувствовал ее, воспринял, глубоко осознал, и она стала его собственной и доминирующей в деятельности.

К пониманию значения моря приходили все великие исторические народы. Из-за доступа к морю происходили между ними ожесточенные и долгие войны. Наиболее яркими их образцами служат свирепая борьба Рима с Карфагеном или Англии с Голландией, а потом с Францией в XVII–XVIII веках, или колоссальная борьба Германии и Англии в начале

XX века.

В чем же суть морской идеи? Она состоит в том, что объективно, по своему географическому положению, Россия всегда была и остается морским государством, которому также объективно необходим Военно-Морской Флот. На западе и востоке, на севере и юге ее территорию омывают воды двенадцати морей, принадлежащих бассейнам трех океанов и двух внутренних морей. Вот почему русские люди (их предки – славяне) были всегда «охочи» к морю, то есть привычны к нему самым естественным образом. Потому что селились и жили они по берегам рек, озер и морей. И постоянно совершали по ним плавания и морские походы, которые были для них необходимым источником жизни. Водный путь был главным средством общения и связи. Для пользования им нужны были специальные мореходные силы и средства, в том числе военный флот. Славяне являются народом морским. Они известны и как искусные судостроители, и как моряки.

Прочная морская традиция, то есть понимание нашими предками и современниками значения моря и морской силы вообще, в России складывалась с древних времен, но очень сложно.

Славянские племена исстари расселились на обширном пространстве от Урала до Эльбы и Адриатического моря. Это пространство охватывало Восточную Европу на 2/3 всей ее территории, на юге – до Архипелага и Черного моря, на

севере – от Балтийского до Белого моря.

Времена сарматского нашествия (сарматы – племена, обитавшие на просторах от устья Дуная до Забайкалья) еще в III веке до н.э. вынудили консолидироваться племена восточных славян – кривичей (верховья Днепра) и вятичей (по реке Оке). Древним славянам пришлось защищать свою территорию, охранять и оборонять ее. Славянские племена выдержали упорную борьбу с вторжениями германских (готов – IV век н.э.) и тюркоязычных племен (гуннов – V в.н.э.), других кочевых и полукочевых народов (аваров, хазар – VI–VII вв.). В VI–VIII вв. славянам пришлось отражать нападения армии Византийской империи, унаследовавшей богатый опыт военного искусства полководцев древности.

Борьба с многочисленными врагами, освоение новых территорий способствовали образованию могучих племенных союзов. Из всех славянских союзов самым могучим и самостоятельным сделалось государство в окрестностях города Новгорода (на северо-западе Европы), которое было основано славянами – ругами или русскими варягами, то есть славяно-прибалтийскими поморами (не варягами-скандинавами, голландцами, англами и не немцами). В VII–VIII вв. варяжский (по-русски) или ганзейский (по-немецки) торговый союз имел по поморью много славянских городов: Любич, Росток, Гданск (Данциг), Штеттин, Кольберг. Все они, кроме того, вели борьбу со скандинавами (будущими шведами).

Славяне уже тогда были известны как искусные судостро-

ители и моряки. Их флот состоял из ладей (лодок), на которых они плавали не только по рекам, но и осуществляли морские походы. Ладья изготовлялась из выдолбленных стволов осины, липы или дуба, иногда на ее основу нашивались три или четыре доски высотой до 30 см каждая. Подобный челн (долбленка, однодеревка) легко преодолевал мелководье, без особого труда перетаскивался через опасные речные пороги.

Нет оснований считать, что русские славяне заимствовали искусство мореплавания и строительство судов у скандинавов. Суда скандинавов (шнеки и драккары) обладали очень высокими мореходными качествами, оснащались парусами, после 1020 года на них появилось рулевое управление, что позволяло ходить даже против ветра. Уже в X веке скандинавы викинги пересекли Атлантический океан и поселились в Северной Америке.

Но из своих северных морей скандинавские купеческие корабли могли беспрепятственно дойти лишь до славянских городов Ладоги или Новгорода. Далее купцы-викинги вынуждены были использовать местные речные суда славян, более приспособленные для преодоления многочисленных между речных волоков, когда приходилось, подкладывая круглые бревна, перетаскивать по суше ладьи из одной реки в другую. Славянские однодеревки с нашитыми бортами легко разбирались, а в случае необходимости без всяких затруднений восстанавливали высоту борта.

В начале IX века земли вокруг реки Ладога находились во

власти норманов – варягов, но вскоре местные племена их изгнали. В это время все активнее русские варяги на своих ладьях ходят теперь за пушным зверем на восток, проникают на реки Западная Двина, Нарова, Луга, Нева, Волхов, Вытегра и далее. Они заводят свои фактории на Ладожском озере и озере Ильмень, а у своих соплеменников – славян в Новгороде – образуют центральные склады восточных товаров. Более того, они на ладьях ходили в пределы будущих Вологодской, Архангельской, Пермской губерний, переправлялись волоком в Волгу и по Каме достигали Уральского хребта. По Волге они спускались до Каспийского моря, а по рекам Ловати, Дону, Западной Двине и Днепру они выходили на моря Азовское и Черное и достигали греческой Оливии, Херрониса и Константинополя. Это был расцвет русско-варяжского или славяно-ганзейского союза (XII–XIII века). Основа владычества славянских варягов была в том, что они умели строить суда и могли ими искусно управлять. Они хорошо знали речной и морской промысел и торговлю.

В 862 году в земли славян прибывает Рюрик. Рюрик (умер в 879) – согласно русским летописям – русский варяг, правитель Северо-Западной Руси, новгородский князь и родоначальник русской княжеской, ставшей впоследствии царской, династии Рюриковичей.

Из Новгорода русские варяги продолжили свое дело поморов, спустившись по рекам на юг и дав жизнь Киеву, утвердились в Суроже и Тмутаракани (древнерусское кня-

жество на Таманском полуострове, возникло в конце X века), на Дунае.

В IX веке создается мощное образование восточных славян – Древнерусское государство с центром в Киеве. Оно возникло исключительно при помощи мореходной силы или мореходных средств.

Произошло так, что к IX веку главная масса восточных славян (современные русские, украинцы, белорусы) осела по великому водному пути из Балтийского моря в Черное – торговому пути «из варяг в греки». Они и создали два центра: Новгород и Киев, на северном и южном концах этого пути. Главное было – удобство торговых связей с Западной Европой для Новгорода и относительная близость к Византийской империи для Киева. Эффективное общение с Западной и Восточной Европой, великий речной путь, замыкавший эти два полюса европейской культуры, и создал первоначальное русское самоопределение.

Древнерусское государство, занимавшее территорию от берегов Балтики до Черного моря, служило важнейшим звеном в экономических связях Скандинавии, Западной и Южной Европы со странами Востока (Ширваном, Дербентом, Багдадским халифатом) и Византийской империей. Мощные речные артерии – Нева, Волхов, Днепр и Волга – являлись наиболее оживленными торговыми коммуникациями как для Руси, так и для стран Европы. В X веке морским и водным путем на русскую землю из Византии пришло хри-

стианство, ставшее доминирующей религией в России.

Стремясь определить свою государственность и ограничить зависимость от Византии, Древне русское государство развивало свою военную силу, и уже в первое столетие существования Киева оно имело собственный достаточно сильный флот. Это позволило Руси нанести в 965 году успешный удар по Хазарии (хазары в X веке контролировали почти всю волжскую речную дорогу) и открыть для русских-купцов волжский путь на Каспий. Древняя Русь с помощью флота обрушилась даже на Византию. Разгорелась война с мощной империей (968–971). Девять раз русский флот ходил на Константинополь и добился того, что греки стали называть Черное море – Русским, и Византия окончательно отказалась от нарушения торгово-экономических договоров с Русью. Русский ладейный флот смело и успешно противостоял византийцам, имевшим в то время уже сильный галерный флот.

Славяне умело организовывали взаимодействие между флотом и сухопутными силами. В ряде случаев, умело начав сражение на суше, они сковывали основные силы противника и одновременно на ладьях высаживали часть войск в его тылу,

«действуя согласно... с помощью бесчисленного количества вырезанного из одного ствола (однодеревки) кораблей».

Кроме Черного моря русские с помощью своего флота

активно пытались осваивать и Хвалынское (Каспийское) море и его побережье. Они на ладьях шли по рекам Днепр и Дон, затем перетаскивали их по сухому пути на реку Волга и спускались потом в Каспийское море. По свидетельству персидских историков, около 880 года русские приходили к их городу Абескуну, но были там истреблены. В 910 году на 16 судах они снова пришли к этому городу. А в 914 году несколько тысяч русских на 500 судах вышли с Волги и основали свой порт на одном из островов Каспийского моря, недалеко от Баку, от куда они делали набеги на западный и южный берега Каспийского моря. В 944 году было еще одно значительное нападение русских на побережье Каспийского моря. Около 1175 года они вновь опустошили некоторые места на южном и западном берегах. Но их флот (72 судна) был разбит персами.

О плаваниях древних руссов можно найти описание в сочинениях византийского императора Константина (Багрянородного), царствовавшего в X веке. Военный флот в то время действовал на тех же купеческих кораблях. Отличие флота, идущего в военный набег, от купеческого каравана было только в том, что вместо товаров и невольников на кораблях были воины и их оружие. Суда того времени были достаточно велики и могли выходить в море со значительным числом людей. И одновременно так легки, что переносились на реках на значительные расстояния.



Прикаспийский регион с выделенной областью, ставшей целью набегов руссов

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

К сожалению, документальных источников о действиях флота Древней Руси очень мало. Но тем не менее совершенно достоверно известно, что у древних русских был свой

морской флот.

Все это и позволило известному английскому военно-морскому историку Джейну Фреду Томасу (1865–1916 гг., создатель ежегодного справочника по корабельному составу военно-морских флотов стран мира, ныне известного среди моряков и судостроителей как «Справочник Джейна») в своей работе **«Российский императорский флот, его прошлое, настоящее и будущее»** справедливо заметить: **«Русский флот, начало которого хотя обыкновенно относят к сравнительно позднему учреждению, основанному Петром Великим, имеет в действительности большие права на древность, чем флот британский. За столетие до того, как Альфред построил британские корабли, русские суда сражались в отчаянных морских боях и тысячу лет тому назад первейшими моряками того времени были они – русские».**

Иначе обстояло дело с флотом в Новгороде. Новгородцы имели свой большой, но только речной флот. Перевозка русских товаров в Новгород осуществлялась большей частью по рекам. А морского флота, тем более военного, в Новгороде не было. Хотя все материальные условия для этого были: высокое интеллектуальное развитие, большая внешняя торговля, привычность к воде, владение морским берегом, денежная стадия хозяйства, транспортный характер торговли. Казалось бы, все это должно было наталкивать Новгород хотя бы на создание собственного коммерческого флота. Но он

нанимал чужие морские корабли под свои товары. Почему? Видимо потому, что у новгородцев отсутствовало осознание необходимости флота как важной государственной задачи, то есть отсутствовало самосознание у правящей элиты и тем более у горожан, что было следствием узости и эгоизма новгородской культуры. Они не осознали морскую идею. А может быть, ее у них даже не было. И еще: Великий Новгород ведь не был собственно приморской страной. Участие новгородцев в морской торговле заключалось лишь в том, что они помещали свои товары на немецкие корабли и иногда сопровождали их за море. Как бы там ни было, своего морского флота у новгородцев не было, несмотря на то что им до самого падения Новгорода принадлежали на Балтике берега Финского залива от рек Наровы до Невы.

Необходимость удобного доступа с моря в Новгород создала в нем целые организации для проводки кораблей через волховские пороги, для перегрузки товаров с морского иностранного флота на Новгородский каботажный (артели лоцманов и лодочников).

Великий Новгород на побережье Финского залива и на реке Нева имел даже усиленную сторожевую службу – «морскую стражу». Правда, ее несли не сами новгородцы, а воины из союзного племени ижора. Именно ижоряне в июле 1240 года первыми известили Новгород о появлении в водах Финского залива пятитысячного войска шведов на 100 судах (шнеках). Это позволило великому князю Новгород-

скому и Владимирскому Александру Ярославовичу (Невскому) собрать русское войско (пешую рать) и на речных судах доставить его по Неве к месту битвы, в ходе которой шведы вынуждены были покинуть Неву. Шведский план состоял в том, чтобы создать форпост на реке Ладога для оккупации новгородских земель. Этот план потерпел крах. Древний водный путь по Неве остался под контролем Новгорода, который с ранних пор стал посредником между Европой и будущей Россией – ее купцом. Он принял веру Византийскую от Киева. Но был всегда вольным городом.

Продвигаясь на северо-восток, новгородцы подчинили себе финские племена севера и, дойдя до Урала и берегов Белого моря, основали по берегам рек поселки – центры для сбора дани, мехов, меновой торговли. Вся дань и все товары из них стекались в Новгород, а из него за море. Внешняя торговля здесь развивалась активно. В 1195 году она была засвидетельствована рядом договоров, в том числе и с ганзейскими городами. В начале XIII века Новгород распространил свою торговлю с возникшими на берегах Балтийского моря городами: Нарва, Ревель, Данциг, Любек, Або, Стокгольм, Выборг. Города по южному берегу Финского залива, в землях Чуди и Ливии (это Дерпт-Юрьев, Ревель – Колывань, по-эстонски означает «Черный Иван», Рига-Волынь, Нарва-Ругодив), были основаны славянами и входили сначала все в состав Новгородского княжества. Но в конце XII века они отошли к немцам.



Основные торговые пути Ганзейского союза (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В XII веке Ганза – этот торговый союз поморских городов на Балтийском море, в котором Новгород владел ключом главных торговых путей, идущих с востока на юг, – получила на европейских рынках особенно важное значение и признала новгородскую контору источником, из которого произошли все прочие конторы союза. В XII веке Ганза получила всемирную известность.

Но новгородцы вынуждены были защищать свои земли от грозных северных соседей. Однако делали это далеко не все-

гда удачно. В том числе и по той причине, что у них не было своего морского флота. Так, во время Емьской войны (со шведами) новгородцы на речных судах (учанах) вместе с эстонцами и корелами, то есть подчиненными им финскими племенами, два раза (в 1187 и в 1191 годах) совершали морские набеги на Емь, главным образом против баз шведского флота и опорных пунктов противника. Причем речной флот играл роль транспортного каравана для военного ополчения. Первый раз, совершив трудный переход морем, флот новгородцев достиг шведского города Сигтуна (район нижнего Стокгольма), высадил десант и штурмом овладел им. Разрушив город и захватив богатые военные трофеи, новгородцы благополучно вернулись в Новгород. Второй поход новгородцы предприняли в союзе с корелами против шведских владений в Финляндии. Главным объектом нападения был избран город Або (ныне – Турку), который также был разрушен.

Решительные действия новгородцев вынудили шведов в 1201 году заключить мир с Новгородом, по которому Емь, занимавшая всю Финляндию (а именно: южную часть ее, прилегающую к Финскому заливу, всю западную, прилегающую к Ботническому заливу, Каянию или Сумь – землю финских лопарей и Корелию – вокруг Ладожского озера), осталась за Новгородом.

Но мир был недолгим. В 1240 году шведы нарушили его и вместе с немецкими рыцарями начали новое наступление

против Новгорода. Несмотря на то что новгородцы нанесли сокрушительное поражение немецко-шведским захватчикам на берегу Невы, позже под натиском шведов они оставили в XIV веке побережье Финского залива, завоеванное ими в XII веке, и отступили на Ладожское озеро. Единственным морем, на котором новгородцы продолжали свободное плавание, стало Белое море и Северный Ледовитый океан.

Относительно спокойно новгородцы отдали шведам северный берег Финского залива и допустили немцев пробиться на его южный берег, в результате чего от Рюриковской державы отошли Чудь и Ливь. Дело в том, что Новгород во многом зависел от Запада. По своей природе, по рождению, он не был западным государством. Но его культура и хозяйство во многом были заимствованы от Запада. Новгород действовал во многом в интересах Ганзы, у него была задача – извлекать для Запада природные богатства Востока, главным образом Руси. Потому новгородское правление было лишено некоторых важных прав самостоятельно защищать себя, иметь свою полицию и др. Зависимость Новгорода от Запада отразилась и в отсутствии в нем крепкой государственной идеи, направленной к удержанию своих морских берегов.

А это, в свою очередь, помогало шведам проводить завоевательную политику на новгородской земле. После того как Новгород отдал шведам свой берег Финского залива, они отстроили Або и построили под носом у Новгорода Выборг

в Новгородской Еми. Опираясь на Выборг и владея военным флотом, шведы построили Ландскрону (Венец) у истоков Невы, на пути Новгорода в море. Вот только тут новгородцы попытались сопротивляться шведам. В начале XIV века они совершили два набега на берега Финляндии. В первый раз разграбили

Свеаборг, а во второй – дошли до Або. Дважды разрушили Ландскрону и при выходе Невы из Ладожского озера, на острове Орехов, основали там свою крепость Орешек.

Но уже в 1323 году по мирному договору новгородцы окончательно потеряли Емь, установив границу со Швецией по реке Сестре (вблизи нынешнего Санкт-Петербурга). Через 25 лет шведы снова нарушили мир и, войдя флотом в Неву, взяли крепость Орешек. Только через 60 лет (в 1411 году) Новгород вернул его себе. Но в этот период шведы построили в устье Невы еще и крепость Ниеншанц, на месте новгородского села Канцы, чем было уничтожено значение Орешка. Упорная борьба за Неву велась новгородцами до потери самостоятельности Великого Новгорода, а после этого продолжалась уже усилиями России.

Новгородцы пытались бороться также за Ливонию, как это делали и литовские князья. Но это они делали не сами, а под влиянием князей Центральной Руси, временно подчинявших Новгород своей силе. Позже Новгород вообще оторвался от ослабленного кочевниками Киева (после долгой борьбы с дикими монгольскими ордами Древнерусское госу-

дарство было постепенно оттеснено от южных морей и затем вообще перестало существовать), от Византийской веры и в значительной степени потерял и чувство народной связи с восточными славянами, и чувство государственной независимости, переходя поочередно к Москве или польскому королю.

Однако в XII–XIII веках Новгород, не подчинившийся монголо-татарам и менее терпевший от междоусобиц русских князей, сохранил свои владения и продолжал развивать свою торговую деятельность. Новгородские товары везли по Ладожскому озеру, Финскому заливу и Балтийскому морю. Их везли в Швецию, Данию и на балтийское южнославянское поморье. А на острове Гогланд у новгородцев был даже свой гостиный двор.

Новгородцы постепенно заняли земли по рекам Печоре и Северной Двине, прилегающие к Белому морю, которые славились своими богатствами и ценными пушными товарами. Морской путь к устью Северной Двины открыл еще в IX веке норвежский мореход Оттер, а уже в XI веке здесь был богатый торговый пункт, куда приходили морем скандинавские купцы. Норвежцы до XIII века ходили сюда на своих судах океаном и Белым морем. Отсюда и названия – Мурманский берег (то есть норманский), а Белое море в старину называлось тоже Мурманским.

Новгородцы, занявшие северное поморье, тоже были хорошими мореходами. От устья Северной Двины, где в XII ве-

ке был ими построен монастырь св. Михаила Архангела, они скоро проникли в Печору, на Новую Землю, Карское море и далее на восток. Они утвердились на Охотском море, добыли первые сведения о Сахалине и Шантарских островах, первыми прошли в 1648 году Беринговым проливом.

В XIV веке появилась так называемая новгородская вольница (прообраз будущих казаков). Это вольные дружины новгородцев, которые на речных судах делали разбойничьи набеги на различные территории и жили за счет добычи трофеев. Они грабили берега подчинявшейся шведам Корелы (1339) и Норвегии (1340 и 1349). Даже грабили и жгли русские города: Устюжну (1340), Кострому и Ярославль (1370). А в 1375 году ушкуйники (так стали называть этих вольников по названию судов, на которых они плавали, – ушкуи) сожгли Нижний Новгород и дошли даже до Астрахани, где были истреблены татарами. Так новгородцы приобретали своеобразный «морской опыт».

Таким образом, Новгород, несмотря на его славянскую природу, не выполнял общерусские государственные задачи и прежде всего по защите исконно русских земель. Он не имел морского и вообще военного флота, а его речной флот был бессилён выполнять задачи по защите южного берега Финского залива от немцев и по удержанию северного берега и обороне от шведов устья Невы. Именно наличие морского флота могло бы решать эти задачи. И Рига, и Ревель были завоеваны у эстов немцами только с помощью флота. Вряд ли

бы это случилось, будь у Новгорода военный флот. Но существование флота, с помощью которого народ распространяет свое влияние далеко за пределы своего государства и защищает свою территорию от нашествий с моря, немыслимо при наличии духовной и экономической зависимости страны. Что и произошло в Новгороде.

Как видим, прочная морская традиция, то есть понимание нашими предками и современниками значения моря и морской силы вообще, в России складывалась с древних времен, но с большим трудом. Россия обязана рождением своей государственности внешней морской торговле на великом пути «из варяг в греки» в то время, когда русские господствовали на море.

Затем наступил трудный период, когда морская сила в России долго как бы дремала. В середине XI века наступил период феодальной раздробленности на землях Руси, которая усилилась во времена изнурительных войн с половецкими полчищами, продолжавшимися более 150 лет. Древнерусское государство распалось на отдельные княжества – «земли». А с XIII века каждая «земля» некогда могущественной Руси превратилась в самостоятельное государство со своим «великим князем». В это же время из-за отсутствия единства среди русских князей произошло завоевание многих русских «земель» степными монголами, которые основали на этих «землях» свои орды (ханства).



Памятный знак на острове Гогланд. XXI век
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но уже с XIV века русская морская идея вновь стала пробуждаться. Для России наступила необходимость развивать свою морскую торговлю, морскую силу, вообще различные морские свойства. Окончательное «пробуждение» наступило только при Петре Великом, в первой четверти XVIII века.

С XIV века на земле центра России (пока еще в удельных княжествах распавшейся Древней Руси) вновь появи-

лась торговля, главным образом хлебом. На западе – с Новгородом, на юге – с Крымом (Сурож, Судак, Кафа) и даже с Грецией, Венецией и Генуей. Завязалась некоторая торговля с Литвой и Польшей. Новгород по-прежнему играл большую роль в этой торговле. Он занимал верховья рек, по которым подвозились на западный рынок восточные товары, а из Руси – воск, медь, кожи, сало, пенька, лен, лес, конский волос. Новгород был и главным скупщиком русского хлеба. Балтийский торговый путь шел из Москвы через Тверь и Торжок на Вышний Волочек и Новгород. Москва стала тем центром, который, прежде всего экономически, привлекал к себе остальные русские княжества.

В XVI веке окончательно сложилось Московское (Русское) государство, которое поглотило и Новгород, и Псков, и другие торговые центры, то есть посредников между ним и Западом. Сложилась и государственность страны, то есть умение народа жить независимо своим трудом, способность отстаивать свою самобытность, готовность применить свой личный труд на общую пользу (чего не было в прошлом в Новгородском княжестве).

Московское государство объективно и естественно вновь подошло к морской идее. При наличии глубокой государственности оно имело в себе все условия, необходимые для создания морской силы и господства на море.

Но Россия должна была еще потратить два века, чтобы вернуть себе потерянное Новгородом Балтийское море и ве-

сти дважды роковую борьбу за то, чтобы «прорубить окно в Европу», и для того, чтобы оказаться способной реализовать морскую идею, осуществить идею создания военно-морского флота в реальной действительности.

Непростая обстановка для Московской Руси сложилась и на юге. В XVI веке Османская империя (сильное турецкое государство, заменившее Византию) завладела устьем Дона, построила там мощную крепость Азов, окончательно отрезав русское государство от Черного моря. Все северное Причерноморье находилось в руках Османской империи и ее вассала – Крымского ханства (крымских татар).

Россия была также оттеснена от Каспийского моря татарскими царствами – Казанским и Астраханским.

На рубеже XVII–XVIII веков Петр I, став последним царем России, родившейся на основе Московского государства, получил в наследство и тяжелый груз морских проблем. Главной из них была проблема выхода к морю. Легендарный путь «из варяг в греки», исконно принадлежавший русским, был в руках Швеции. Шведы захватили крупные города Новгородской земли: Ивангород и Копорье. Россия потеряла побережье Финского залива. И только на северо-востоке Россия обладала побережьем отдаленного и сурового Белого моря. Закрыт был выход к морю и на юге.

Современное понимание морской идеи. Вопрос о морской идее, в сущности, по-прежнему совершенно ясен. Море, так же как и сухопутная территория, есть источник громадных

богатств для народа, умеющего им пользоваться. Источник богатств, значение которого растет все больше по мере роста цивилизации. Морская торговля, особенно внешняя, дает возможность получать неисчислимы выгоды.

Между морской торговлей, морской силой вообще и экономическим развитием страны есть не только прямая зависимость, но и обратное соотношение. Не только второе обуславливается первым, но и наоборот. Однако и то и другое может обеспечить только современный и первоклассный военный флот.

Для того чтобы развивать у себя морские свойства, народу и государству необходимо владеть берегами моря, причем как можно более лучшими и как можно в большем количестве. А владея этими берегами, нужно суметь ими воспользоваться, нужно иметь морские торговые пути. Но чтобы и то и другое было реальным, государству, прежде всего и больше всего, необходим военный флот.

Морская идея и сегодня по-прежнему состоит в том, что Россия по своим важным характеристикам должна оставаться великой морской державой. Ее интересы простираются на акватории всех океанов мира. И чтобы защищать эти интересы, России объективно необходим современный Военно-Морской Флот.

В XXI веке началось глобальное противостояние между цивилизациями, которое и будет в ближайшие десятилетия определять всю мировую политику. Война вновь становится

эффективным средством межгосударственных отношений.

Очень важно, что в этих условиях Россия по-прежнему остается одной из главных морских держав мира. Ее морская идея сохраняется и развивается. А Военно-Морской Флот России сохраняет позиции одного из ведущих флотов мира.

Решение морских проблем на севере России

Эти проблемы накапливались и одновременно как-то пытались разрешаться предшественниками Петра Великого – царями Всея Руси и России.

Еще в середине XV века, в годы правления великого князя Московского Ивана III (правил с 1462 по 1505 год и первым принял царский титул), произошло объединение Руси под властью Москвы.

В то время, когда осуществлялось объединение русских княжеств в Московское, Ганзейская организация (союз) на Балтийском море пошатнулась. Борьба датского короля с Ганзой осложнялась сепаратизмом Швеции, не желавшей признавать власть датчан. Швеция вступает в союз с Ганзой. В ответ Дания (единое Датское королевство образовалось в X веке; в его состав входили Норвегия с 1397 до 1523 год и Швеция с Финляндией) заключает союз с Москвой. Швеция просит помощи у ливонцев и Великого князя Литовского. В то же время Дания заключает союз с Прусским гросс-мейстером, не желавшим признавать над собой власть польского короля. В итоге к началу XVI века на Балтике сложи-

лась непростая комбинация сил: королевство Датское, Московское княжество и Пруссия против Ганзы (Любека), Швеции, Польши и Ливонии.

Распри Москвы со Швецией усложнялись постоянными пограничными недоразумениями. Русские границы со Швецией и Норвегией никогда не были определены точно. Норвегия считала своим весь берег Ледовитого океана до Белого моря. Но и Москва считала его своим. Особенно часто у русских были пограничные недоразумения со Швецией в Южной Финляндии. Шведы периодически переступали русские границы в стремлении оторвать их от устья Невы.



Ивангородская крепость. XXI век
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но великий князь Литовский состоял в родстве с Иваном III, что ослабляло его участие в борьбе с Данией и поддерживало существующую политическую зависимость Ливонии от Москвы.

Это заставило царя Ивана III в 1492 году построить против Нарвы, на другом берегу реки Наровы, крепость Ивангород. А в 1493 году в Нарве Иван III заключил договор с

Данией о нападении на Швецию. С этих пор долгая русская борьба со шведией вступает в более острый период, который выльется в результате в Северную войну (1700–1721), в ходе которой петр великий окончательно разобьет могущественную шведию и лишит ее господства на балтийском море.

Но в конце XV века Иван III, не имея флота, вел войну со шведами нерешительно. Поэтому они осадили с моря и смогли взять Ивангород, разрушив его. При Иване III Москва не могла еще реализовать своего равного права на Балтийское море. Не было создано тогда для этого необходимых условий. И все-таки морская идея продолжает постепенно пробуждаться в Московском государстве. Иван III выразил даже желание подчинить себе балтийских соседей – Ливонию и шведскую Финляндию и тем самым вывести Русь к Балтийскому морю. Более того, Иван III хотел распространить свое влияние и на Норвегию, граничившую с Москвой в Ледовитом океане. В 1524 году в Москву прибыл знаменитый датский адмирал Норбю – первый адмирал на Балтийском море, посланный королем Дании с просьбой о русской помощи для завоевания датчанами Норвегии. Иван III арестовал адмирала с ультиматумом, чтобы тот с русским войском (60–100 тыс. чел.) завоевал для Москвы Норвегию. Но ничего из этих морских желаний первого русского царя не вышло...



Карта Московского княжества. Начало XVI века
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

А вот Дания в эти годы в результате борьбы с Ганзой и войны со Швецией превратилась в сильное государство и стала господствовать на Балтике. Копенгаген стал «королевой» Балтийского моря. Именно регулярный военно-морской флот Дании, основанный впервые на Балтийском море королем Христианом, сыграл в этом главную роль. В 1535

году этот флот разбил у Гогланда флот Любека, а в 1544 году соединенный датско-шведский флот разбил в Зунде флот Священной империи, подкрепленный английскими кораблями. Сам король Христиан был отличным моряком и лично участвовал в морских сражениях и походах своего флота. Петр Великий почитал в свои молодые годы, когда он увлекся морем и флотом, этого короля и во многом хотел ему подражать...

Сын Ивана III царь Василий III (правил с 1505 по 1533 год) продолжил политику своего отца по укреплению Руси. Но лишь при царе Иване IV (Грозном) Московское государство стало действительно сильным государством – Россией. Иван IV провел ряд удачных предприятий, что стало выдвигать Россию на берега морей и обещало возвысить ее морское значение. Пробиваясь к морю, Иван Грозный решительно начал войну против Ливонии вместе с Польшей и Швецией.

Его, пожалуй, можно считать самым «морским» царем России до Петра Великого. Не случайно последний из всех русских царей наиболее почитал именно Ивана Грозного, он благоговел перед ним. По этой причине шведы и немцы в начале XVIII века, переплетая имена обоих знаменитых русских царей, писали про них злобные пасквили и изображали их вдвоем на карикатурах.

Еще заключая мир со Швецией после победоносной двухлетней войны (1555–1557), Иван IV внес в мирный догово-

вор условия о преимуществе русских купцов в Швеции и о предоставлении в распоряжение русских купцов шведского торгового флота. Но это не обеспечивало самостоятельности русской торговли на Балтийском море, что можно было бы осуществить при условии создания русских портов на берегу этого моря и обеспечения для них широкого товарного оборота. Но тогда необходимо было бы подчинить своей политике ливонские торговые города или сделать их русскими. Ливония стояла на пути дороге России к морю.

Иван Грозный еще в 1537 году предпринял последнюю попытку мирным путем получить от Ливонии право русской торговли на Балтийском море. Он отправил князя Шестунова строить город и порт («корабельное пристанище») при устье реки Наровы, ниже Ивангорода. Для безопасности этих работ он у границ с Ливонией поставил 40-тысячную армию. Однако попытка эта была недостаточной, так как пропуск товаров в Нарову в огромной степени зависел от владельцев более крупных западных балтийских гаваней, прежде всего от находившейся рядом Нарвы. А это было владение Ливонии.



Васнецов В.М. Царь Иван Грозный, 1897 г.

Военная борьба с Ливонией для Ивана Грозного стала неминуемой. В 1558 году русские взяли Нарву. Благодаря этому царь получил надежду в близком будущем создать для России приморский торговый город, способный заменить павший Новгород. При Иване Грозном русская Нарва стала расцветать, она функционировала как русский порт, здесь оживилась морская торговля.

А 130-тысячное русское войско опустошило Ливонию от края до края. Через два года, к 1560 году, все ливонские города, за исключением Ревеля и Риги, были в руках русских. За три года Ливонской войны (1558–1561) именно русские победы привели к уничтожению Ливонского государства. Но насладиться Ивану Грозному этой победой не довелось. Пришлось несправедливо делить плоды победы между своими союзниками по Ливонской войне, а на самом деле давними врагами русских – Польшей и Швецией. Дело в том, что в 1561 году Ливонский магистр начал переговоры о присоединении Ливонии к Польше. В итоге почти вся бывшая Ливония в том же году отошла Польше с сохранением всех своих прав под видом герцогства Курляндского. В то же время Ревель присягнул шведскому королю, так как он находился в политической и стратегической зависимости от Швеции (при существовании у шведов сильного флота в

Финляндии Ревель, лежащий в самой узкой части Финского залива, не имел речных путей в Польшу).

Присоединение Ливонии, знаменитой своим приморским положением, обилием гаваней давало польскому королю «владычество над морем». Кроме того, Польша этим решила поставить на место Москву, которая по итогам Ливонской войны владела теперь на Балтике только Нарвой.

Иван Грозный, безусловно, не хотел уступать Польше Ливонию. Вначале он пытался договориться мирно, даже для этого сватался к сестре польского короля. Но из этого ничего не вышло, и тогда началась война с Польшей, которая шла 22 года, до смерти царя. Первые 5 лет она шла удачно для русских. В 1562 году Иван Грозный взял Полоцк на Двине, тем самым разорвал Польшу с Ливонией. Начались переговоры о мире. Польша же, соглашаясь отдать русским всю Ливонию, не вела даже разговора о прибрежной ее части с портами и гаванями, т.е. о берегах Финского залива. Взять силой эти порты и гавани Иван Грозный не мог – у него не было для этого своего флота (например, Ревель был вооружен лучшей артиллерией и снабжался с моря во время осады под защитой шведских военных судов). В это время Иван Грозный по-настоящему понял, какое значение имеет для государства военный морской флот.

В этих условиях русский царь решил обратиться за помощью к Англии. В 1569 году он предложил английской королеве заключить с Россией союз против Польши. Но Англия

отказалась участвовать вооруженной силой в войне с Польшей. Флот Англии только немного посодействовал защите русской торговли от польских крейсеров, охранявших торговые суда Данцига. В 1570 году этот флот взял и передал русскому царю 70 польских корсаров, которые были казнены в Нарве, за что англичане получили право беспошлинной торговли на Белом море на очередные 4 года. Еще в 1553 году один из трех английских кораблей, посланных в целях отыскания у берегов Сибири морского пути в Тихий океан, занесло в устье Северной Двины. После чего капитан этого судна, прибыв в Москву, получил разрешение на открытие беспошлинной торговли с Россией через Белое море. Это во многом способствовало тому, что в 1584 году здесь был основан русский торговый порт Архангельск.

Карта Ливонские войны 1558–1583 г.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Потерпев неудачу в союзе с Англией, Иван Грозный попытался еще раз решить вопрос о Ливонии без кровопролития. У него появилась мысль восстановить Ливонское государство как русского вассала, посадив туда в качестве короля датчанина Магнуса (брата датского короля), с тем чтобы он принес русскому царю присягу верности и постепенно подчинил бы себе, а значит и Москве, Ревель, Ригу и другие города. Тем самым Иван Грозный хотел втянуть Данию в остывшую борьбу со Швецией.

Иван Грозный понимал, что без согласия со Швецией для России владение Ливонией вряд ли возможно. Швеция владела морем, у нее был сильный флот. Поэтому, пользуясь перемирием с Польшей (в 1570 году было заключено трехлетнее перемирие), Иван Грозный начал войну со Швецией. И хотя эта война велась на суше, но велась она за море. В 1579 году царь еще раз попытался взять Ревель и опять безуспешно.



Памятник Петру I в Архангельске. Автор монумента Антокольский М.М. Открыт в 1914 году. В 1920 году статуя была сброшена с постамента, а на ее месте сооружен обелиск жертвам интервенции. В 1948 году памятник восстановлен на нынешнем месте, примерно в 150 м севернее прежнего. Изображение памятника размещено на российских банкнотах 500-рублевого достоинства образца 1898 года и 500-рублевой банкноте образца 1997 года

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

К этому времени Польша возобновила войну с Россией. В 1577 году на польский престол взошел Стефан Баторий (ему тут же присягнул даже Данциг), и в 1579 году поляки вторглись в русские земли. Действия поляков и шведов против России стали едиными. Они действовали в Ливонии, в Новгородской области. А поляки проникли даже до верхнего течения Волги. Через два года, опустошив Северскую, Смоленскую земли и всю Ливонию (Магнус изменил русскому царю и действовал заодно с поляками), они стояли уже у Пскова. А шведы в это время взяли у русских Нарву, Ивангород, Емь и Копорье. Иван Грозный пытался вновь найти помощь у Англии, Дании, Австрии. Но и на этот раз он остался без союзников. Потому вынужден был заключить 10-летнее перемирие с Польшей с определением, что Россия не будет воевать в эти годы со шведами. Все закончилось тем, что России

остался только Орешек. В 1583 году был заключен мир со Швецией, морской берег (Емь, Нарва, Ивангород и Копорье) остался у шведов, Москва снова была отторгнута от моря. У России оставался только путь европейской торговли – через Белое море. Именно белое море и Архангельск поддерживали в России культуру морской идеи, которую подхватил явившийся через 100 лет Петр великий.

После смерти Ивана Грозного (1584) обстановка складывалась вокруг Ливонии в пользу Москвы. Умер в Польше Стефан Баторий, и ей было не до войны с Россией. После 7-летнего перемирия в 1590 году началась очередная война России со Швецией, которая продолжалась до 1595 года. Через месяц после начала войны было заключено перемирие на год, и шведы уступили русским Емь, Ивангород и Копорье. В 1592 году русские опустошили Финляндию от Выборга до Або. Но в это время Польша и Швеция вновь объединились против России в лице единого короля Сигизмунда III. Эстония с Нарвой перешла к Польше. Но война продолжалась еще три года, пока в 1595 году не был заключен «вечный» (Тильзитский) мир со Швецией, по которому шведы возвратили русским Корелу, а те обещали отказаться от своих притязаний на Нарву. Эстония вновь возвращалась от польской к шведской короне. Мир обеспечивал условия взаимно-свободной торговли русских и шведов в Эстляндии, свободного плавания русских в Швеции, а шведов в Ладожском и Чудском озерах. Ревель и Емь были объявлены ста-

пельными пунктами для иностранцев, Нарва оставалась закрытой для них.

И это было началом овладения шведами Балтийским морем, пока его северо-восточным углом. Вскоре началась борьба Польши со Швецией, борьба за балтийский доминант, перешедшая в 30-летнюю всеевропейскую войну и приведшая затем Европу к середине XVII века к той политической комбинации, которой воспользовался в начале XVIII века Петр Великий, чтобы вывести Россию к Балтийскому морю.

Надо сказать, что с начала XVII века и вплоть до царствования Петра I политика Москвы не может быть названа самостоятельной. Бесплодность одностороннего, вследствие отсутствия у России флота, и слабого технически военного потенциала во время борьбы за море приводят русское государство к полной беспомощности, чем и объясняются во многом дальнейшие тяжкие обстоятельства русской истории.



Карта Балтийского моря. Вторая половина XVII века
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В начале XVII века в России наступило Смутное время как результат польско-шведской войны за Балтийское море. Временные цари Лжедмитрий и Василий Шуйский – оба они поддерживались поляками и шведами – правят в России. Первый из них отдал полякам несколько русских областей,

второй купил шведскую поддержку отказом от всех прав на Ливонию и обещанием вечного союза Москвы со Швецией. При Лжедмитрии поляки, а при Шуйском шведы пытались завладеть Москвой и всей Россией. Для этого они держали на русской территории свои войска. Но слишком велика была внутренняя государственная связь в России, что даже в отсутствие правительства она справилась со Смутным временем (1613). С точки зрения внутренней политики (а не только военной) Петр Великий был прав, связав явление Смутного времени с зависимостью от отсутствия в России флота.

Первый царь из династии Романовых – Михаил Федорович заключил в 1617 году со Швецией мир (Столбовский). Шведы не могли вести одновременно войну против Москвы и против Польши при общем неодобрении Европы: царь Михаил заключил договор о союзе против Швеции с германским императором, Англией, Данией и Нидерландами. Но для России этот мир был невыгоден. Ей был возвращен Новгород, но главное – она отказалась от всякого права на Лифляндскую землю и Корелу в пользу шведского короля. Шведы же прочно укрепили свои позиции на Балтийском море и Финском побережье.

На торжественном сейме по случаю мира с Россией король Швеции Густав Адольф говорил:

«Мы, шведы, походили бы на безумных глупцов, если бы, имея возможность оградить себя от русских Ладожским озером, на 30 миль тянущимися болотами и рекою Наравой, до-

пустили бы русских в наши форпосты – Эстляндию и Финляндию ради трех или четырех лет мира». Такое положение сохранялось, по сути, до начала Северной войны (1700).

В 1628 году Густав Адольф прямо заявил, что отсутствие флота у русских явилось главной причиной потери Россией Балтийских берегов. Должно было пройти еще немало лет, прежде чем это поняли в России и пока человек морской идеи не оказался на русском престоле и не решился сломать эту несправедливую и недостойную России позицию.

После Смутного времени до основания регулярного Военно-Морского Флота в России прошло почти 100 лет. Этот долгий срок можно разделить на два периода. Первый – до 1648 года – года окончательного установления шведского доминирования над Балтийским морем. В это время Россия, лишенная берегов Финского залива, не участвует как самостоятельная сила в борьбе за Балтийское море по слабости своей. Она искупает недалекость правительства Бориса Годунова, восстанавливая сильную единую власть. Но за это время она теряет морскую идею. Второй период – с 1648 года, когда создалась внешняя благоприятная политическая обстановка для создания русского флота на Балтийском море и выступления России во главе коалиции стран против Швеции. Но российское правительство вновь медлит, чтобы утвердиться на Балтийском море, и вместо союза с Польшей против Швеции обращается к войне с ней.

В первый период в Европе шла тридцатилетняя война (до

1648), которая разделила Европу на две части: систему Германского (Австрийского) императора (южную) и систему Густава Адольфа (северную). Война велась из-за торговых интересов на море. Империя хотела защитить и укрепить испано-немецкую торговлю и ослабить посредническую торговлю на Немецком и Балтийском морях. Прежде всего, лишить балтийской торговли Голландию – «мать всех коммерций», для того чтобы уничтожить государство открытого моря, куда сходились все пути европейской торговли. Государство, основанное не на национальной самобытности, а на географическом положении центрального посредника между океаном и европейским материком, каким была Голландия. Центром европейской торговли хотела стать Испания, которая планировала Европу сделать своим тылом. Испания и Империя считали возможным победить не только Голландию, но и Англию, Данию. А Польша в их планах, главным образом, должна была связать Швецию. Южная воюющая сторона была представлена странами, исповедующими католическую веру, а северная – протестантскую. Все враги католического мира были сильны своими флотами, их можно было разбить только на море. Поэтому во время 30-летней войны возникают и действуют военные флоты – имперский (австрийский) и польский.

Россия не принадлежала по вероисповеданию ни к одной из воюющих сторон. Она волновала обе стороны только как страна природных богатств и земледельческого труда. За-

ключив унижительной для себя мир с Польшей и Швецией, Россия на некоторое время вообще выходит из европейской политики, чувствуя свое бессилие. Но она остается пассивной участницей в 30-летней войне, больше примыкая к системе Адольфа Густава. Враг Польши – Швеция – становится русским другом в начале XVII века.

Швеция, разбив Империю и Данию, по Вестфальскому миру (1648) прекращает 30-летнюю войну, получает в Европе переднюю Померанию и всеевропейское признание, устанавливает полное господство над Балтийским морем. Начав оккупацию Балтийских берегов с русских берегов Финского залива, за 30 лет она завладела большей частью южного берега и всем северным и захватила доминанту на Балтийском море у Дании. Россия же осталась оторванной от Балтийского моря и в полной зависимости от Швеции.

Но в XVII веке первенство в экономической эксплуатации России досталось голландцам, что во многом и определило содержание многих морских элементов, которые рождались уже при Петре Великом. После ряда морских побед над испанским и английским флотами, в том числе и в русских водах Ледовитого океана, Голландия существенно укрепила свою торговлю и морской промысел. С 1618 по 1635 год число голландских судов, приходящих летом в Ледовитый океан, доходило до 260 с экипажем до 18 тыс. человек. В год Голландия получала только с китового промысла более 2 млн рублей. В то же время с каждым годом росла торгов-

ля Голландии с Москвой через Архангельск. Испания хотела прекратить сношение Голландии и Англии с Москвой. Для этого готовилась эскадра из 15 кораблей с экипажем в 3,5 тыс. человек, и в 1628 году был разработан план уничтожения голландского флота в Белом море у Архангельска. Но он не был выполнен.

Второй период на последнем пути России к морю (с 1648) был, по выражению С. Соловьева, «предтечей Петра». Это было время царствования царя Алексея Михайловича – отца Петра Великого. Время, которое было «сочельником» русской славы. Но малый результат его военной политики указывает на ее несостоятельность.

Алексей Михайлович весной 1656 году предпринял попытку захватить у шведов все побережье Прибалтики – от Риги до Невы, а также берега Ладожского озера. Для этого одновременно на разные направления вышли 4 отряда с использованием плав средств. Сам царь возглавил лично один из этих отрядов и на стругах спустился по Двине, взял Борисоглебск, другие города. Но после неудачной осады Риги осенью вынужден был возвратиться в Москву.

Другой отряд русских занял в октябре 1656 года Юрьев (Дерпт), но брать Нарву не решился. Третий отряд стольника Потемкина вступил в Ингрию, откуда шведы при приближении русских ушли в Нарву. На нескольких судах этот отряд даже высаживался на остров Котлин. Более того, 22 июля он в бою взял в плен у Котлина шведское судно.

Четвертый отряд, перейдя на гребных судах Ладожское озеро, осадил город Корелы. Но подошедшие к исходу сентября 1656 года на помощь шведские войска вновь овладели Невою и стали полными хозяевами на Ладожском озере.

Внешняя политика царя Алексея Михайловича все время была разбита на две части: север и юг, Балтийское и Черное море (эту же ошибку своего отца повторит Петр Великий, когда он в начале XVIII века будет метаться между Азовским и Балтийским морями). Вначале он хотел брать на юге турецкую крепость Азов и для борьбы с турками вступить в союз с Польшей. Но реально вскоре началась война именно с Польшей.



Бой у острова Котлин (русских со шведами)

22 июля (1 августа) 1656 года. Художник Кочергин Н.М.
(1897–1974)

В 1651 году было объявлено о присоединении к России польской провинции Малороссии, что и вызвало войну с Польшей. Король Швеции, после того как русские заняли Смоленск, потом Витебск и Полоцк, а затем всю Литву, потребовал прекратить польско-русскую войну. В ответ русские захватили Великую Польшу (Краков и Варшаву). Вой-

на со Швецией для России в этих условиях стала неизбежной. В 1656 году она началась. Планы России состояли в том, чтобы одновременно занять берега Рижского залива, южного побережья Финского залива с устьем Невы, а также очистить от шведов Ладожское озеро. Но Алексей Михайлович воевал именно за Малороссию, это не была война сама по себе со Швецией. Царь хотел заключить союз с Польшей и даже планировал на датских и голландских кораблях пойти вместе на шведов Балтийским морем. В 1657 году Дания объявила войну Швеции, но в союзе не с Россией, а с Польшей. А Россия как раз в это время прекратила боевые действия со шведами и снова начала войну с Польшей за Малороссию (так как поляки отклонили избрание русского царя в польские короли). В итоге русские были выведены из Ливонии, а Дания прекратила войну со Швецией.

В 1661 году был заключен очередной мир со Швецией, а война с Польшей продолжалась еще 6 лет, когда в 1667 году удалось заключить Андрусовское перемирие, которое стало «вечным» миром с Россией. Границей между государствами теперь стала река Днепр.

последние 50 лет XVII века стремление на юг так проникло в московскую политику, что и Петр I в первую очередь бросился на юг.



Зубов Алексей. Заглавный лист из «Книга Марсова или воинских дел от войск царского величества российских» с портретом Петра I. 1713 г

Решение морских проблем на юге

Еще царь Иван III пытался решать морские проблемы на юге России, желая бороться с Казанским ханством, появившимся на Волге в начале XV века. Весной 1469 года он направил

«судовую рать» под Казань. Такие походы он повторил летом 1469 года и весной 1487 года. Пытался это делать и его сын Василий III в начале XVI века, но удалось решить эту

проблему лишь Ивану Грозному.

В январе 1547 года он принял титул русского царя Ивана IV. Его царство тогда имело площадь 2,8 млн км² с населением 5–6 млн человек. В Москве проживало тогда около 100 тысяч человек. Он осуществляет мощные и результативные меры по укреплению и расширению русского государства и обеспечению его водными путями. Решать эти проблемы он начал с юга России, где в XVI веке Османская империя завладела устьем реки Дон, окончательно отрезав русское государство от Черного моря.

Иван Грозный сначала решил пробиться к каспийскому морю и сам возглавил эту борьбу. Сокрушив Казанское и Астраханское ханства, освободив русскую реку Волгу, он проложил тем самым путь к Каспийскому морю. В итоге боевых действий русской армии при содействии кораблей созданной речной флотилии московский царь, лично руководивший наступлением войска и флотилии, в 1552 году взял Казань (мусульманское ханство), а в 1556 году – Астрахань.



«Осада русскими войсками Казани, 1552 год». Художник

Петров-Маслаков Михаил Всеволодович

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Завоевание Иваном Грозным Казани и Астрахани снова открыло для русских путь в свободное от соперников Каспийское море. Возобновление древнего водного пути через Каспийское море и Россию могло в случае успеха доставлять огромные выгоды. В 1558 году появился первый корабль, который через Каспийское море вез товары в Мангышлак. С

согласия русского правительства англичанин Джен Кинсон, купив в Астрахани судно, нагрузил его товарами и пошел в Мангышлак. В 1562 году он вновь отправился в морской путь, но уже в Персию. В течение 10 лет англичане ходили в Персию через Каспийское море с намерением пробраться в Индию, но без успеха. Все это привело к тому, что англичане не развили свою торговлю с Востоком через Каспийское море. Они ходили-таки в Персию, но только через Персидский залив.

Во второй половине XVI века возобновляется также борьба России с Турцией за выход к Черному морю. При Иване Грозном, благодаря содействию казаков, русские снова утвердились в низовьях рек Днепра и Дона. Казаки жили именно в низовьях этих двух рек. Сначала здесь появилась военная община запорожских казаков (на берегах Днепра), а потом на Дону – донских казаков. Казаки были всегда естественными союзниками русских (общая связь – православная вера). Они были отважными моряками, так как постоянно ходили в морские походы (это было главное, с помощью чего они добывали себе возможности к жизни) по Черному, Азовскому и Каспийскому морям. Их флот насчитывал до 100 и более судов. Ходили в море они на казацких челнах или, как тогда их называли, чайках, которые вмещали от 50 до 70 человек. Несмотря на бдительность турецких галер, стороживших устья рек и построенные турками крепости (на Дону – Азов, а на Днепре – Очаков), казаки успевали все-

гда прорываться в море. Особенно казаки наводили ужас в прибрежье Черного моря в начале XVII века. Дерзость казаков дошла до того, что они на 100 челнах появились в проливе Босфор (в июле 1624) и в течение 6 часов в виду столицы Константинополя грабили и жгли окрестности. Турецкий султан вынужден был заключить с казаками, как с самостоятельным государством, мирный договор.



Виды Босфора. Картина Томаса Аллома. 1838 г.

В течение столетия, с середины XVI века и до середины XVII века, русские войска совместно с казаками неоднократно

но выступали против крымских татар и турок. В каждом таком походе принимали участие от нескольких сот человек и десятков кораблей до нескольких тысяч человек и сотен судов.

Особого успеха достигли казаки в июле 1637 года. Они захватили сильнейшую турецкую крепость Азов и сделали ее своей столицей. Почти 5 лет, до мая 1642 года, турки неоднократно предпринимали попытки отвоевать крепость. Силы, конечно, были не равны. При этом Россия не могла помочь казакам своими войсками, так как их ввод в Азов неизбежно привел бы к войне с Османской империей, к чему Россия тогда еще не была готова. Казаки вынуждены были освободить Азов, предварительно разрушив его укрепления.

Царь Петр в своих Азовских походах (1695 и 1696 годов) тоже активно и умело использовал морскую силу и опыт казаков.

А Иван Грозный понял и оценил очевидную пользу флота еще в походах против Крымских татар и турок. Ведь уже в 1554 году царские дозоры на речных казацких судах по Дону доходили до Азова. А князь Ржевский М.И. ходил даже к Очакову и перебил там турецкий гарнизон. В 1555 году по царскому указу Вышневецкий Д.И. с казаками взял у крымцев крепость Ислам-Кермен (Аслан-Кермен, ныне Каховка – город в Херсонской области Украины). В 1556 году, после того как очередной набег крымского хана на Москву не удался, Вышневецкий разбил крымцев у Азова. А царский вое-

вода Адашев Д.Ф., пройдя на речных судах с восемью тысячами войска через реки Псел и Днепр, пленил в Черном море два турецких военных корабля, высадился в Крыму, опустошил его и освободил там русских пленников.

После набега Адашева крымский хан предложил мир. Иван Грозный сурово ответил, что теперь «русские люди узнали дорогу в Крым и по землям и морем». Хан воззвал за помощью к туркам. Вот тогда-то Россия вошла впервые в непосредственное соприкосновение с Турецкой империей, и с тех пор янычары всегда сопровождали крымцев в их набегах на русскую оборонительную линию.



Кириллов Сергей. Думы о России (Петр I). 1984 г.

Борьба с турками и крымскими татарами за выход России к Черному морю, начавшись при Иване Грозном, продолжалась более 200 лет. В ней участвовали все русские цари, а потом императоры России. Но успешно решить эту проблему никто из них не смог, в том числе и Петр Великий. Хотя некоторые успехи на этом пути периодически появлялись. Так, в 1649 году был подписан договор с Турцией, по которому русским купцам разрешалось свободно плавать по Черному и Эгейскому морям и заходить в турецкие порты.

Во второй половине XVII века и до конца его Россия вместе с европейскими союзниками (Польшей, Австрией и Венгрией) участвовала в войне против Турции, считая своей основной задачей разгромить крымских татар. Два довольно больших, но неуспешных похода на Крым были предприняты во время правления царевны Софьи (1678 и 1688). С тех пор Россия в этом направлении не предпринимала ничего серьезного.

Приступив к самостоятельному управлению (1695 год), Петр I как раз и застал Россию в состоянии затянувшейся войны с Турцией. Поэтому вполне естественно он первые свои военные предприятия пытается тоже осуществить на юге, где и начинаются его действия за выход к морю.



Дрождин П.С. Портрет Петра I. 1795

Попытки строительства военных кораблей и создания военного флота

Попытку строить военные корабли и даже создать свой отечественный военный флот после образования русского Московского государства предпринимал не один царь. Однако никому из них не удалось это сделать. Тем не менее каждый из них вносил свою лепту в реализацию морской идеи в России и укреплял русские морские корни, которые дали силы Петру Великому на рубеже XVII и XVIII веков. Ближе были к созданию военного флота в России в допетровский период цари Иван Грозный и Алексей Михайлович Романов.

Первую реальную попытку создать в России флот осуществил Иван Грозный во время Ливонской войны, которую он вел за выход к Балтийскому морю (1558–1583). На стороне Ливонии выступали тогда Литва, Польша и Швеция. Это были сильные государства, которые имели и свои морские силы. А у Ивана Грозного своего флота не было. Перед ним в этих условиях объективно встал вопрос о создании русского флота на Балтийском море.

Однако для реализации этого замысла в России еще не было достаточных условий. Небольшие морские суда строились только на побережье Белого моря поморами, потомками новгородцев. Здесь на верфях Соловецкого и Печенгско-

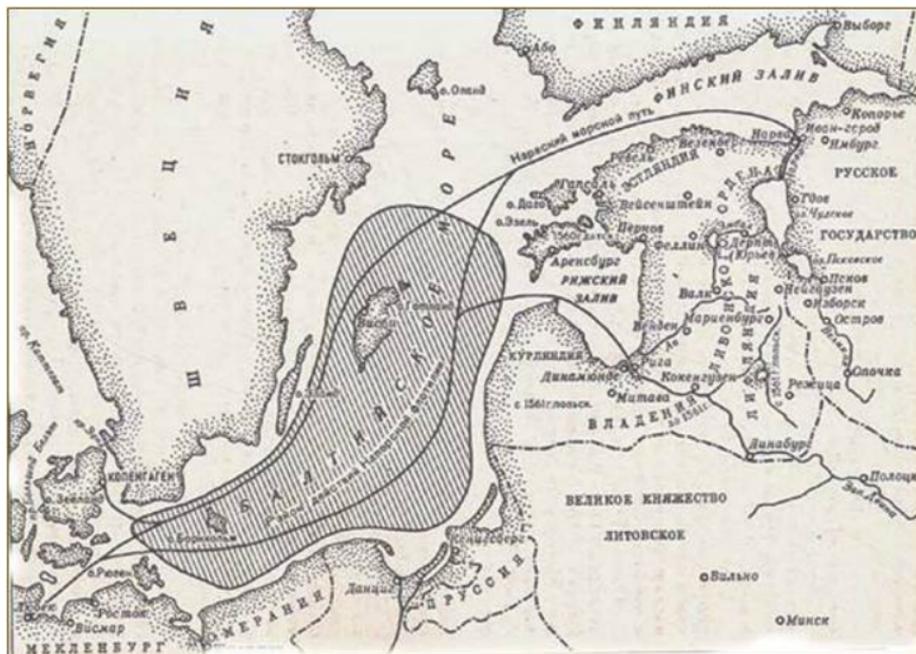
го монастырей появлялись в небольшом количестве гребне парусные суда, предназначенные для рыбного и зверобойного промысла. Опыта строительства специальных военных судов вообще не было.

И тогда у Ивана Грозного родилась оригинальная идея – создать наемный флот. В 1570 году он нанял на русскую службу опытного датского моряка Карстена Роде, с которым заключил соглашение о формировании на Балтийском море каперской флотилии, главными задачами которой были бы защита русской торговли в Нарве и нарушение морской торговли противника. Этим соглашением предусматривалось: захваченные призы делить в долях, часть из них Карстен Роде мог оставлять себе, а остальное – отдавать в московскую казну.

Флотилия Карстена Роде, состоявшая из семи вооруженных парусных судов, базировалась в портах дружественной Дании – Копенгаген, остров Борнхольм и Аренсбург на острове Эзель. Опираясь на эти базы, флотилия развернула уже в 1570 году боевые действия. Она действовала от имени царя Ивана Грозного и под его покровительством. За сравнительно короткий срок (всего несколько месяцев) флотилия захватила 17 военных судов противника. Польша и Швеция вынуждены были создать специальные отряды для борьбы с московскими каперами.

И вот тут прибалтийские страны выступили с демаршем и потребовали от датского короля, чтобы он запретил русской

флотилии базироваться в портах его страны. Король вынужден был выполнить эти требования. Его распоряжением флотилию Карстена Роде ликвидировали, суда ее конфисковали. А самого флагмана арестовали и посадили в тюрьму. Первая русская попытка иметь свой флот не увенчалась успехом.



Карта действий Карстена Роде
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

При Иване Грозном предпринимались также попытки

строить и собственные корабли на территории России. Так, воевода Адашев Д.Ф. построил на Днепре, близ Кременчуга, суда и вышел на них в море к берегам Крыма. В течение двух недель он разорял с их помощью побережье и даже взял в плен два вражеских судна.

А на севере частные лица – братья Аникий и Яков Строгоновы, владевшие обширными землями по рекам Кама и Чусовая, заказали немецким мастерам построить на Северной Двине два корабля, предположительно для организации морской торговли по реке Обь. Но, к сожалению, об итогах этого замысла ничего не известно.

После смерти Ивана Грозного в России наступили такие «лютейшие времена», что, как писал Петр Великий, о флоте «и помыслить стало невозможно». Тем не менее даже в то Смутное время, в годы царствования Бориса Годунова, морская идея продолжала своеобразно жить.

Когда в 1595 году был заключен очередной «вечный» мир (Тильзитский) России со Швецией, Годунов в 1599 году пытается занять свои корабли на море, чтобы обеспечить равноценные условия для России в отношении морской торговли на Балтийском море. По его указанию русский ганзейский посланник купил в Любеке два корабля, которые были переведены в Нарву. Но из этой затеи ничего не получилось, попытка создать московский флот на Балтийском море снова не удалась.

Между тем король Польши Сигизмунд III уже летом 1594

года имел свой флот, построенный ему Данцигом (Святой Престол поставил ему задачу окатоличить не только всю свою державу, но водворить католицизм в Пруссии, Померании, Великороссии и Дании), который должен был мешать морской торговле протестантских купцов. Борьба за католичество выражалась, по сути, в борьбе за господство на Балтийском море. Швеция пыталась отмежеваться в этом от Сигизмунда. А тот на первых порах предполагал подчинить ее своей идее с помощью России. С этой целью он в 1600 году предложил Борису Годунову создать союзный «общий» флот России и Польши в Балтийском и Черном морях. Он предлагал Нарву и Ивангород иметь в общем владении. Даже предполагал разделить действия сторон в этом деле: король набирает экипажи судов, а царь поставляет необходимые материалы для постройки и снаряжения судов; содержание флота и обеспечение команд решать совместными усилиями.

Но Годунов отклонил такой союз, считая, что это всего лишь попытка поляков укрепить свой собственный флот за счет средств и сил России. После отказа Москвы испанский король прислал в распоряжение Сигизмунда 18 кораблей, чтобы этим флотом он отрезал всякое сообщение России и Швеции с Западом и захватил в свои руки всю Балтийскую торговлю.

Вряд ли можно считать серьезным морским делом то, что делал Годунов. Он не мог создать морской флот по той же причине, что в свое время и Новгород, – у него отсутство-

вала самостоятельная политика. Правительство Годунова в связи с непрочностью своей и несамостоятельностью оказалось глухим к требованиям времени и обстановки.

Морская идея в сознании Годунова выражалась довольно необычно. Он мечтал о своеобразной морской стране в России. Хотел сделать новую, великую и свободную страну, подалее от Москвы, независимую от других стран. Назвал он эту страну – Мангазея. В Северной Сибири, на реке Таза, Годунов приказал построить город Мангазею, который должен был служить центральным местом для торговых сношений севера европейской России с Западной и Восточной Сибирью. Еще при жизни царя Федора Ивановича, в 1598 году, Годунов отправил в устье Енисея Тобольского воеводу, прослышав, что туда ходят русские купцы морем, и приказал приготовить морские лодки для двух один за другим посланных отрядов в 100 и 200 человек, которые в 1601 году добрались до реки Таза и построили там острог. Оказалось, что «прежь сего приходили в Мангазею и Енисею (так называлась страна вниз по одноименной реке) многие торговые люди: пермичи, вятичане, вымичи, пустозерцы, устюжане, усольцы, каргапольцы, воложане и всех московских городов торговые люди с всякими (т.е. немецкими и своими) товарами и меняли свои товары на соболи, бобры и на всякую мягкую рухлядь; при этом они не платили никакой пошлины».



Портрет Петра I работы сэра Готфрида Кнеллера (1648–1723), придворного живописца английского короля. 1697 год.

Портрет находится в Англии

Борис Годунов решил организовать морское сообщение между Мангазеей и Архангельском. Этот путь занимал всего 4 недели. Тогда же царь начал переселять в устье Енисея хлебопашцев, чтобы обеспечить новую провинцию местным хлебом. Торговых людей он обложил пошлиной. Для этого в Мангазею были посланы чиновники и военный отряд. В Енисейской губе имелось несколько легких морских судов – кочей – для полицейской службы. Для плавания в Ледовитый океан по велению Бориса было построено 15 «морянок», для которых «судовая снасть», якоря и железо высылались через Верхотурье из Ярославля и Вологды. Морской путь в Мангазею из Архангельска шел в Карскую губу, по реке Мутной, затем волоком в реку Зеленую и по ней в Карское море. Для иностранцев этот путь был закрыт, о нем под страхом смертной казни было запрещено сообщать кому-либо из иноземцев. В царствование Годунова ежегодно в Мангазее бывало до тысячи купцов, а годовые обороты ее превышали полмиллиона рублей, что по деньгам времен царя Алексея Михайловича составляло годовой оборот Архангельска в начале XVIII века. Но после Годунова постепенно Мангазея –

его морская мечта – сошла на нет, растаяла, как в тумане, и прекратила свое существование.

А вот уже при царе Михаиле Федоровиче случилось важное событие – был построен в России первый военный корабль. Как это было?

В 1633 году Шлезвиг-Гольштинский герцог (немецкое герцогство) Фридрих пожелал завести у себя в городе Фридрихштат торговлю шелком, войдя в торговые сношения с Персией при согласии России, через которую планировалось провозить товары. В 1634 году царь Михаил Федорович принял нарочное посольство от герцога. Он разрешил в течение 10 лет производить через его владения торговлю с Персией, а оттуда и с Индией. И для этого он разрешил построить в Нижнем Новгороде 10 кораблей, вооруженных пушками.

В январе 1635 года в Нижний Новгород прибыли иноземные корабельные мастера: немец Анц Берк и с ним еще 5 мастеров, в том числе один швед. С участием русских мастеровых они приступили к работам. Пока было решено ограничиться постройкой только одного корабля, на котором планировалось отправить посланников к персидскому шаху через Каспийское море.

В июне 1636 года корабль был спущен на воду, но еще более трех недель его доводили до нормы. Построен он был из елового леса, плоскодонный, без киля, с тремя мачтами. Его длина 35 м, ширина 12 м, осадка 2 м. Он мог идти и на веслах (предстояло пройти множество мелей). В составе

экипажа было пятеро русских. Капитаном корабля назначили любекского моряка Кордеса, под надзором которого он и строился. В честь своего герцога гольштинцы назвали корабль «Фредерик».

30 июля 1636 года корабль с посланниками под парусами вышел из Нижнего Новгорода, но тут же сел на мель. Снялся с мели с трудом и продолжил путь. Повторяя эту сложную процедуру еще не один раз, только 15 сентября он прибыл в Астрахань (полтора месяца шел по мелководью Волги). Через месяц корабль «Фредерик» вышел в открытое море, держа курс на юг в Персию, в порт Дербент. Но на переходе он попал в сильный шторм, получил течь и сел на мель, а 14 ноября его вообще разбило. Пассажиры и экипаж судна успели спастись на лодках. Учитывая эти обстоятельства, строить остальные 9 кораблей не стали.

Такова была участь первого военного судна, построенного на русской земле, русскими руками и из русского леса. Правда, строился он по заказу иностранцев. Есть основание полагать, что царь Михаил Федорович в то время имел мысль о заведении в России флота. Когда в 1647 году был издан воинский устав, то уже тогда планировалось издать и особую книгу «О корабельной ратной науке».

Через 30 лет строение в России судов для Каспийского моря возобновилось. Но это уже было при другом царе – Алексее Михайловиче и уже не по желанию иностранцев, а по непосредственному распоряжению русского правитель-

ства.

С точки зрения истории Военно-Морского Флота в период царствования Алексея Михайловича, большое значение имели взгляды близкого к царю человека – боярина Ордин-Нащокина А.Л. По его инициативе была предпринята вторая попытка создать в России морской флот на Балтийском море. Делалось это в ходе очередной русско-шведской войны (1656–1661).

Наступление русских вдоль Западной Двины требовало содействия со стороны флота. Для этой цели на берегах реки было построено 1400 барок и стругов, на которых перевозились войска, вооружение, боеприпасы и продовольствие. С занятием города Кокенгаузена (русское название – Царевич-Дмитриев), расположенного на Западной Двине, назначенный царским наместником вновь приобретенного края Ордин-Нащокин, преследуя мысль открыть для русских свободный путь к Балтийскому морю, приступил к построению там военных кораблей. Под его руководством были созданы верфи, на которых началась постройка парусно-гребных кораблей. Строить было очень сложно, поскольку город находился в окружении шведов, не было почти никаких возможностей. Но строительство продолжалось. Однако успешного результата не получилось, Россия начала войну с Польшей и, чтобы не вести боевые действия на два фронта, решила пойти на мир со Швецией.

По заключенному 1 июля 1661 года мирному договору

(Кардисскому) русские обязаны были оставить ряд городов, в том числе и город Кокенгаузен. Поэтому Ордин-Нащокин вынужден был сжечь все суда, построенные им на Двине, разрушить верфь и портовые сооружения. И на этот раз судьба не пошла навстречу морской идее в России, морской флот по-прежнему не появился.

При царе Алексее Михайловиче быстро возродилась торговля на Каспийском море. Русским купцам, ходившим в Персию, царь дал льготы, освободил их от пошлины. А в 1664 году персидский шах попросил Алексея Михайловича о создании особой компании персидских подданных для перевозки через Россию шелка и других товаров. Чтобы защитить эту торговлю, на Каспийском море нужны были вооруженные военные суда. Они же могли и возить русские товары в Персию.

31 мая 1667 года русский царь пожаловал грамоту персидской компании, а через две недели подписал указ о строительстве военных судов в селе Дединове, в 25 верстах от города Коломны, на левом берегу реки Оки при впадении в нее Москвы-реки. Строительство царь вновь поручил боярину Ордин-Нащокину, который на этот момент уже руководил Посольским приказом, что существенно отвлекало его от корабельного дела.

Для реализации задуманного плана в Голландии были наняты 5 корабельных мастеров, закуплены инструменты и прочее необходимое для кораблестроения. Капитаном и

кормщиком первого корабля наняли голландца Бутлера Д., служившего много лет в России, который уже побывал в Индии и умел водить корабли. Ему назначили по тем временам большое жалованье – 100 рублей в месяц. Он сам в Амстердаме набирал экипаж для первого корабля (20 человек, русских среди команды не было).

Несмотря на то что лично Алексей Михайлович давал распоряжения по постройке судов, строительство первого корабля шло очень трудно – отсутствие опыта, неурядицы, общая распущенность. Надо сказать, что отношение всех правительственных учреждений и различных слоев русского общества к постройке первого русского военного корабля было в основном отрицательным. На казенных заводах не нашлось плотников, а те, которые были, строили

60 малых речных судов для дворцовых нужд. Царь лично приказал взять лес насильно, а плотников обязательно выделить. Но все равно целый год шла трудная переписка по строительству корабля с самыми различными правительственными организациями, чинившими препятствия новому делу. Вот тут поневоле вспоминаешь Петра Великого с его «железной хваткой и жесткой волей» ко всему, что касалось морского дела, чего совершенно не было у его отца – царя Алексея Михайловича.

И тем не менее заложенный 14 ноября 1667 года корабль «Орел» 25 мая 1668 года был спущен на воду. Но зимовал он этот год еще в Дединове, так как шла его достройка. Толь-

ко в начале марта 1669 года Бутлер донес, что корабль готов к походу. Кроме «Орла» к этому времени успели построить еще яхту, бот и две шлюпки. Все это обошлось в 9021 рубль. На борт «Орла» была посажена еще пехота в количестве 35 стрельцов, и весь отряд судов летом 1669 года прибыл благополучно по Волге в Астрахань. Здесь суда стояли в бездействии 9 месяцев. Когда в 1679 году началась осада Астрахани восставшими людьми Степана Разина (в 1667 году началось восстание донских казаков), князь Прозоровский приказал Бутлеру поддержать защиту города его отрядом судов. Но тот отказался и вместе с голландским экипажем на мелких судах бежал в Персию. Сам «Орел» захватили войска Разина. По одним источникам, они его сожгли, по другим – отвели его в один из притоков Волги, где он простоял много лет и сгнил. Вот такой печальной получилась и судьба первого русского военного корабля, и очередная попытка создать в России свой флот. Кроме «Орла» планировалось для Каспийского моря построить еще 36-весельное судно по типу венецианской галеры и 20-весельную баркотину или струг. Но все это осталось лишь в планах...



Овчинников В.И. Спуск на воду корабля «Орел», 1995 г

А 22 февраля 1671 года наступил финал карьеры «первого радетеля» морского дела в России – Ордин-Нащокина Афанасия Лаврентьевича. Заведовать Посольским приказом царь Алексей Михайлович назначил своего нового приближенного боярина Матвеева А., который устроил ему в качестве второй жены свою родственницу – Н. Нарышкину. Вскоре Ордин-Нащокин принял канонический чин под именем Антония. Еще через три месяца после этого родился Петр Алексеевич Романов, который мирскими делами и молитвами Афанасия (Антония) вырос в «первого главного де-

лателя» морского дела и военного флота России.

В то время, когда на Оке возникло военное кораблестроение, в России произошло еще одно важное морское событие – появился первый русский морской устав – «статьи морские». Скорее всего, идею об уставе дал Ордин-Нащокин (еще в 1649 году Московское правительство обещало выпустить «Устав корабельной ратной науки»), но главным ее исполнителем был известный Бутлер, а вошел устав в историю, как морской устав царя Алексея Михайловича. Устав, состоящий из 34 статей, представлял некий экстракт голландского устава. Бутлер, по памяти и исправляя голландский устав на русскую статью, сделал эти «морские статьи», которые были вольно переведены на русский язык, рассмотрены в Посольском приказе и сделаны законом.

По уставу царя Алексея Михайловича вся команда корабля подчинялась капитану, который приносил особую присягу в верности царю и один обладал властью. Следующий чин на корабле был – корабельщик. В отсутствие капитана он замещал его и отвечал за плавание корабля и его оружие. На корабле был еще кормщик, то есть штурман. В помощь корабельщику назначался начальный боцман – для управления парусами, внутреннего морского порядка и исправления повреждений. В его заведовании находились «работные люди», то есть матросы корабля. Корабельщик, по сути, был помощником капитана. Капитан же имел еще двух помощников – пушкаря и корабельного поручика для выполнения

специальных, боевых функций. Корабельный поручик был начальником корабельных солдат – морской пехоты. Кроме указанных высших начальных людей на корабле еще были низшие начальные люди, отдельно не поименованные, чины квартирмейстерского звания.

Петр весьма ценил морской устав своего отца и в 1706 году раздавал «морские статьи» царя Алексея Михайловича в виде инструкций командирам кораблей.

Как видно, Алексей Михайлович на царском троне совсем близко подошел к созданию в России морского флота. Но почему он при таком его серьезном отношении к морскому делу остановился и так и не создал флот?

Вопрос здесь, наверное, не только в том, что еще не хватало материальных средств и общей культуры народа в стране. В 1667 году Россия была не только материально сильной, она не только уже «подозревала свое собственное могущество», но и «оценила близость моря». В распоряжении царя были все идеи для создания Балтийского флота. Даже шведский король Густав Адольф подтверждал, что «Россия могла бы все Балтийское море покрыть своими кораблями, и Швеции оставалось бы только дрожать за свое существование».

Но именно Швеция сделала все возможное, чтобы отвести очи царя Алексея Михайловича от Балтийского моря и направить их на юг и на борьбу с Польшей. Царь поставил перед собой задачу – сначала покончить с польскими проблемами (отвоевать Малороссию) и только тогда решать во-

просы со Швецией.

Вокруг Алексея Михайловича, к сожалению, не было сподвижников, заряженных морской идеей и идеей создания русского флота на Балтийском море, за исключением Ордин-Нащокина. Поэтому, ориентированный в основном на юг, царь до самой смерти продолжал свою малороссийскую политику. Даже его дети, правя Россией, тоже упрямо, по примеру отца, стремились на юг и ничего здесь не достигли (при Федоре были два Чигиринских похода с целью получить от турок Заднепровье, а при правительнице Софье – два похода на Крым). Кроме того, сознание русского народа не было готово к новому виду военной силы, каким был военный флот. Алексей Михайлович, пытаясь строить корабли в Дединове, как раз и пытался приучать народное сознание к необходимости морской силы для будущего своей страны.

И еще: у царя Алексея Михайловича не было необходимой воли и решительности, чтобы от желаний и идей о флоте перейти к его строительству и побороть все трудности и сопротивления на этом пути.



ПЕТРЪ ПЕРВЫЙ ИМПЕРАТОРЪ.
ПРИСНО ПРИКЛАДТЕЛЕЦЪ ЦАРЬ

Гравюра Адриана Шхонебека с портрета работы неизвестного художника. Оригинал неизвестен (ок. 1700–1704)

Петр считал, что флот не только был нужен стране в царствование его отца, но и что он должен был быть создан еще царем Алексеем Михайловичем. Но он же и говорил, что воля Божья не была «быть флоту» в царствование Алексея Михайловича. И это бремя, волей Всевышнего Правителя, было возложено уже на его сына. Но Петр Великий не осуждал за это своего отца. В 1722 году он писал:

«И хотя намерение отеческое не приняло конца своего, но достойно оно есть вечного прославления, понеже довольно являет, какого духа был оный монарх и того, аки от доброго семени выросло нынешнее дело морское».

Прошло еще два десятка лет, до того как проросло «доброе семя» царя Алексея Михайловича.

Итак, во-первых, Россия – древнее морское государство, имевшее свой флот и накопившее богатый опыт и морские традиции.

Во-вторых, еще за 150 лет до Петра Великого в России начали появляться государственные «новые корни» морского дела и создания военного флота. Шло постепенное наращивание условий, облегчающих решение появляющихся морских проблем. Иван Грозный первый подумал об отечествен-

ном флоте, первый употребил в военном деле речной флот. Б. Годунов первый купил два корабля для Балтийского моря. Михаил Федорович первый разрешил иностранцам строить военные корабли на русской земле. Алексей Михайлович построил первый русский военный корабль и широко использовал речной флот в боевых походах армии. При нем целый ряд дворцовых сел в Коломенском уезде занялся строительством речных судов. Ордин-Нащокин по указанию Алексея Михайловича в 1658–1661 годах строил уже морские суда в Рижском заливе.

То есть в России, может быть и медленно, но непрерывно повышался уровень материальной культуры и созревала морская идея. Однако у власти и у главных правителей не находилось пока

«волевого центра» для создания военного флота, чтобы объединить различные объекты государства и направить их усилия на решение важнейшей государственной задачи – строительства военного флота.

Именно в лице Петра Великого появился такой «волевой центр», появилось «русское морское Я», которое определило, что надо делать, как надо делать, методы и способы. И началась напряженная деятельность России в течение 30-летнего царствования Петра по созданию флота. И то, что он сделал Военно-Морской Флот реальностью в отличие от своих предшественников, которые делали только попытки создания флота, – это явление не случайное, это накопленный

временем человеческий замысел. Но если для самого Петра оно кажется инстинктивным, то все равно это общий национальный инстинкт поглощения пространства, инстинкт долгого стремления русского народа к морю, осознание морской идеи России.

Морская сила Петра

Конечно, у него были мощные исторические национальные морские корни. Но еще и сама природа наградила его какой-то необычной морской силой. Это – природная страсть к морю, любовь к флоту, привязанность к кораблю, ощущение удовлетворенности и даже радости во флотской службе. Однако это всего лишь важные необходимые потенциалы для морского гения. Морская сила Петра стала же органической составляющей всей его деятельности и как необычной личности, и как великого монарха еще и потому, что она формировалась и реализовывалась в благодатных специфических условиях детства, юности и молодых лет этого сверхсамобытного человека. И когда в нем произошло слияние исторических общероссийских морских корней с морскими корнями его личности, он начал бурно действовать для реализации морской идеи России – не всегда правильно, не всегда точно, с ошибками и просчетами, но настойчиво и целеустремленно, не отступая и не сдаваясь, пока не достиг желаемого результата.

Пробуждение и развитие морской силы у Петра началось в детстве. Чрезмерное влечение к военным забавам и играм

было явным отличием этого ребенка. С военными упражнениями мальчик познакомился раньше, чем с букварем. Отец – царь Алексей Михайлович – всячески способствовал развитию такого увлечения, даря сыну разные военные игрушки (сабли, барабаны, солдатиков, деревянную лошадку и т.п.). Крекшин П.Н. (чиновник петровских времен и историк) писал, что Алексей Михайлович уже в три года от роду Петра велел создать для него потешный полк, который именовал Петровым, а самого трехлетнего царевича назначил полковником. Многие исследователи сомневаются, что так могло быть на самом деле.

Но то, что в Петре с детства стала проявляться «военная косточка», в этом расхождений нет. Чтобы доставить своему любимцу развлечения, Алексей Михайлович приказал приближенным и дворцовым людям посылать детей, по возрасту подходящих маленькому царевичу, на царский двор для участия в играх Петра. Для всех них было сделано деревянное оружие. Чтобы дети не баловались, к ним приставили иноземца, родом шотландца, Павла Менезиуса. В это же время в детской царевича Петра появляется «кораблик серебряной сканной с камнями» ценой в 20 рублей. Кораблик был куплен у иноземца Андрея Миколаева и внесен царевичу окольничим Матвеевым А.С. «А росписи в том кораблике, – читаем в документе, – потому что изволил государь царевичу сделать сам».

Конечно, нельзя в этой игрушке видеть первый зародыш

любви Петра к кораблю, которая в последствие проявится в нем с огромной силой. Но, скорее всего, эта любовь именно так стихийно и зародилась в мальчишке, а потом в юноше. Начал играть с корабликом, увидел яркие картинки с кораблями в потешных книгах, услышал рассказ о морских походах древних русских князей, обратил внимание впервые на лодку, идущую по реке. Так или иначе, но все это постепенно аккумулировалось и до поры до времени «дремало», накапливая силу, чтобы к 15–16 годам мощно взорваться уже в юном царе Петре I и навсегда «пришвартовывать его неимоверную страсть к морю и к кораблям, мореплаванию и кораблестроению».

Петр был действительно воином по природе, которая наделила его всем необходимым, чтобы он стал еще и славным моряком российского флота. Он был оригинален и самобытен как моряк, любил морское дело до самозабвения.

При всей его гениальности трудно допустить, чтобы колоссальная идея возвышения государства посредством морского его могущества могла явиться в голову юноши-царя вдруг, с полной отчетливостью и ясным сознанием бесчисленных полезных ей следствий. Конечно, эта идея развивалась и росла у Петра постепенно, под влиянием разных счастливых случайностей, которые для обыкновенного ума прошли бы бесследно, а для гения послужили материалом для создания стройного целого.

Действительно, первоначальный путь к заветной морской

идею юноше Петру указало сердце, а затем уже пошла работа ума.

Но исключительный интерес к плаванию появился уже у 16-летнего Петра со случайной находки в Измайлово – того самого знаменитого ботика. Это побудило в нем охоту к «нептуновым» забавам. И уже тогда в нем стало еще неосознанно формироваться намерение искать море. Но пока он только страстно осваивает хождение под парусом на своих потешных судах. Летом 1688 и 1689 годов он ходит на дедовском боте по Яузе и по Измайловским прудам, а в 1690 году уже по Москве-реке. С его участием строится яхта в Коломенском, и в апреле 1691 году он ее опробовал в плавании по Москве-реке, скользя по ней вдоль и поперек. Но это было так, для развлечения и отдыха. Первые плавания царя по Яузе и озеру представляли для него только новую забаву, которой он предался со всем увлечением юности.

А мысль о серьезном значении моря для государства явилась только впоследствии, когда он лично ознакомился с годами торговой деятельности Архангельска и своими глазами увидел то великое море-океан, по волнам которого разбегаются широкие дороги во все концы света.

При гениальных способностях молодого Петра I его знания росли быстро во время его путешествий, практическим путем, посредством внимательного осмотра и изучения всего замечательного, в ходе непрерывных расспросов и бесед с различными людьми. 14-летний Петр узнал о том, что су-

ществом прибор для определения расстояний между предметами – астролябия, и загорелся желанием получить ее. Через два года ему из-за границы привезли этот прибор. Но через заинтересованность астролябией он запоздало и ускоренно проходит курс изучения математики под руководством очередного учителя-самоучки.

Сохранились собственноручные записи Петра о том, как он учился работать с этим прибором: «Когда хочешь положить избрать (то есть когда хочешь найти высоту полюса. – Примеч. авт.) и когда будешь делать и сколько градусов... Солнце покажет на астролябиум, записать, потом взять того дня деклинацию (склонение Солнца. – Примеч. авт.) и вынять (вычесть. – Примеч. авт.) оную из того числа, что Солнце покажет... и достальное, которое осталось за выемкою, вынять из 90, и что останет по тому месту, столько и градусоф широты. Деклинацию зимой убавить и летом прибавить».



Астролябия Петра I

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

А вот серьезное дело, которое задумал юный Петр I с осени 1688 года, начало делаться на Плещеевом озере в Переславле. Здесь на верфи развернулось строительство настоя-

щих военных кораблей для его потешной флотилии. В Петре бурно вспыхнула страсть построить свою флотилию кораблей и совершить на ней плавания по Плещееву озеру. В царском дворе это воспринимали просто как очередной каприз Петра I. На самом деле это уже в нем проснулось большое и долгое увлечение, которое было заложено природой, и теперь он ему подчинил свою волю и отдавал почти все свободное время.

В начале июля 1688 года шестнадцатилетний царь впервые посетил Плещеево озеро. Оно восхищало Петра своими размерами: по Писцовым книгам конца XVII века его площадь тогда составляла около 70 км². Но Петра в это время уже одолевали мысли о настоящем море. Суда Переславской флотилии, как они ни радовали его, были все-таки еще «потешными». Им никогда не суждено было плавать по морю.

Россия в ту пору имела выход к трем морям: Каспийскому, Азовскому и Белому. Но ни на одном из них не имела боевых кораблей. Ближе к Москве было Белое море, и там было много иностранных торговых кораблей. Взор Петра I, страстно желавшего увидеть настоящее море, обратился именно к нему.

А опыт Переславской флотилии, проведение маневров на Плещеевом озере имели неоценимое значение для формирования у Петра I морской силы и качеств, благодаря которым он впоследствии сумел утвердить русский флаг на берегах Азовского моря, Балтики и Каспия.

После посещения Архангельска и первого плавания по морю, он заметно изменился в своих мыслях и действиях. У него появляется желание перейти от работы, которая для него имела вид потех, к настоящему морскому делу.

И Петр I принимает окончательное решение: свое первое серьезное дело начать на юге, биться с турками и пробиваться к Черному морю. Но не идти в степной поход (на Крым, как это было дважды при Софье), а идти на турецкую крепость Азов, закрывающую дорогу в Азовское море, через которое можно будет потом идти и в Черное море. В 1695 году он идет на Азов. В нем все еще бурлит азарт потешных игр в Преображенском. Кажется, все будет легко, он верит в свою победу. Но дело не сделалось. Азов не был взят. Петр в отчаянии. У него нет флота, без которого не покорить турок. Он возвращается в Москву, и начинается кипучая деятельность. Здесь русский народ впервые по-настоящему увидел своего великого царя. Петр решил для штурма Азова срочно построить морской флот. Решил в ноябре 1695 года, а корабли должны быть готовы уже к весне 1696-го. Возможно ли это?

Для такого человека, как Петр, возможно! В Москве (за тысячу километров от моря) строят галеры по образцу, привезенному из Голландии. А под Воронежем, в лесных местах ближайших к Дону,

26 тысяч работников рубят струги, лодки, плоты. Петр руководит сам этой небывалой стройкой и сам лично строит. И

вот первая в жизни настоящая боевая победа, да еще впервые с участием военного флота. Первая слава!

Неудача первого и успех второго Азовских походов выявили те громадные силы, которыми обладал Петр I. Здесь произошло явление великого человека. Уже с этих пор его, пожалуй, можно называть Петром Великим.

После взятия Азова окрыленный успехом Петр твердо решает: надо с турками воевать морем, а для этого нужен регулярный Военно-Морской Флот. Решено было поднять общими усилиями страны великую небывалую «тягость». Но для этого нужны были средства, новые силы и, вообще, новая страна. И Петр в связи с этим начинает свои преобразования в России, постепенно реформирует ее всю. Да, именно стремление создать морской флот побудило его, дало импульс для реформирования России.

Но после посещения Западной Европы Петр I приходит к выводу, что воевать с турками ему сейчас будет трудно, поскольку Европа теперь не поддерживает его, а вот на Западе ситуация меняется в пользу России. И тогда он, не отбрасывая мечту о Черном море и не останавливая мощную работу по созданию Азовского флота, срочно перебрасывает свои основные усилия, чтобы вместе с новыми союзниками бить шведов и пробиваться к Балтийскому морю.

Вот так все начиналось, так рождалось его морское дело, и его морская идея обретала жизнь.

Морскую силу в Петре I развивали и его первые учителя и

наставники. Их было немного. Они были разные. Среди них было мало профессиональных и опытных моряков. И тем не менее, как это ни покажется странным, они смогли помочь пробудить в Петре I природные задатки настоящего моряка, помогли ему поверить в свои силы и определиться со своими действиями в неясных и очень неопределенных условиях, в которых он принимал первые решения по организации морского дела в России.

Одним из первых учителей был дьяк Посольского приказа Зотов Никита Моисеевич, человек и сам-то не очень грамотный. Как бы то ни было, но Зотов Н. первым начал вводить своего царственного ученика в мир морской жизни. Все 80-е годы он находился рядом с Петром, и когда тот жил в Кремле, и когда в Преображенском. Когда закончились уроки Зотова Н. для Петра – неизвестно. Но, перестав быть учителем, Зотов сделался одним из ближайших к царю лиц, заняв даже место начальника Ближней канцелярии.

Когда Петр стал царем (1682 год), к нему приблизились и оказывали достаточно большое влияние на его развитие такие люди, как «отважный князь» Голицын Борис Алексеевич – двоюродный брат князя Голицына Василия Васильевича (фаворит Софьи и самый влиятельный человек в ее окружении), который передал много жизненного опыта молодому царю Петру; уже убеленный сединами любимец царя Алексея Михайловича князь Черкасский Михаил Алегукевич, «муж чести и правды». В числе приверженцев Петра I

были в это время боярин Шереметев Борис Петрович, князь Ромодановский Федор Юрьевич. Каждый из них в становление Петра I вложил свою долю, какую-то частицу, которая, может быть и незаметно, но постепенно делала в нем того человека, которого потом история признает Петром Великим.

Недалеко от Преображенского располагалась Немецкая слобода (Кукуй) – средоточие иностранцев, приехавших в Россию из разных стран, мастеров всякого рода, военных специалистов. Кукуй был своеобразной моделью Европы в Москве. Юный Петр, с его ранней тягой к военному делу и ремеслам, не мог не заметить этот странный, непохожий на Москву мир с иностранцами – интересными, образованными людьми. И вообще, с того времени учителями молодого царя становятся в основном иностранцы. С их помощью Петр I усвоил основы артиллерийской и фортификационной наук, узнал правила возведения крепостей. Его научили вычислять полет пушечного ядра. Тяга к техническим, военным знаниям и практическим занятиям окрепла у Петра именно под влиянием деловых иностранцев. Потешные игры в Преображенском и его окрестностях становились все более серьезными. Штурмы потешной земляной крепости уже проводились с применением даже артиллерийских орудий. Эти военные забавы формировали у Петра I различные умения и укрепляли у него охоту к военному делу.

Первый иностранец из Немецкой слободы, которого Петр

И избрал к себе в наставники, был Тиммерман Франц Федорович (1644–1702), родом из Голландии, лет 25 живший уже в Москве по делам торговым. Петру тогда было 15–16 лет. Тиммерман объяснил ему назначение и устройство астролябии, привезенной князем Долгоруким из Парижа. Тиммерман был при Петре I несколько лет безотлучно, учил его арифметике, геометрии, фортификации, составлял планы потешных крепостей, руководил при осаде их земляными работами, удовлетворял, сколько мог, пытливую любознательность державного ученика. Через Тиммермана Петр I узнал голландца Карштен Брандта, затем при его содействии познакомился с инженерным офицером Кортотом. Оба они были первыми учителями Петра в кораблестроении, а Брандт научил его управлять парусами. Они вместе с Петром создавали Переславскую флотилию.

В 16–17 лет Петр I сблизился еще с двумя иностранцами, оставившими в его истории громкое имя для потомков: с полковником солдатского Елецкого полка, швейцарцем Лефортом Францем и полковником выборного Бутырского полка, генерал-поручиком царских войск Гордоном Патриком.

Лефорт Ф. (будущий первый адмирал российского флота, самый сухопутный российский адмирал) не отличался искусством в военном деле ни на море, ни на суше, едва ли он вообще любил труды военные. Он не прославился как флотоводец или кораблестроитель, хотя Петр I сделал его пер-

вым в истории России главнокомандующим Военно-Морским Флотом, то есть он занимал высшее положение в морской иерархии России. Он был старше Петра почти на 20 лет, с 14 лет его учили науке торговли. Но жизнь привела его на военную службу, он служил волонтером в Марселе, потом в армии Нидерландов (Голландии), с 1675 года он был на русской военной службе, участник Русско-турецкой войны (1676–1681) и Крымских походов 1687 и 1689 годов. Женат был на родственнице Гордона П. Жил в Немецкой слободе. Он сумел много дать Петру I – и хорошего, и, к сожалению, плохого.



Портрет Лефорта Франца Яковлевича (1655–1699) в 1698 году, написан в Голландии во время Великого по-

сольства Петра Великого. Женевский музей искусства и истории, Швейцария

Основная заслуга Лефорта Ф. в том, что он помог Петру понять свое предназначение, в том числе раскрыть свой морской талант и сделать первые шаги по созданию военного флота. Лефорт Ф. навел мысли Петра на строительство Переславской потешной флотилии и помог ее организовать. С ним Петр задумал и осуществил свои первые в жизни морские походы в 1693 и 1694 годах на Белом море. Лефорт Ф. закупил для Петра первый военный корабль за границей. Вместе с ним Петр планировал и осуществлял свои Азовские походы против турок в 1695 и 1696 годах. Именно Лефорт подсказал Петру идею первой поездки за границу, чтобы поучиться там кораблестроению и морскому делу, и он был главным советником Петра в период полутора лет его жизни и учебы там. С Лефортом Петр принимал непростое и не очень ясное решение о строительстве регулярного Военно-Морского Флота в России в 1696 году. Вместе с ним Петр шел, как в разведку, и делал первые неуверенные шаги по созданию этого флота. Лефорт набирал за границей первых флагманов и офицеров для рождающегося русского военного флота. Поэтому Петр справедливо считал Лефорта своим самым большим учителем и наставником.

Он любил Лефорта Ф. как друга, со всем жаром своей пламенной души, за его прекрасное сердце, за бескорыстную

преданность его особе, за смелую и благородную откровенность и за горячее сочувствие ко всему и участие во всем, что замышлял и делал он своим гением. Так он оценил самого Лефорта: «Он был плохим адмиралом, но стоил целого флота». Петр любил в Лефорте свои сладкие думы о заморских прекрасных городах и гаванях с кораблями и отважными капитанами, пропахшими табаком и ромом.

2 марта 1699 года Лефорт Ф. скончался и был похоронен в Москве. Петр I примчался из Воронежа, чтобы проводить в последний путь умершего друга и наставника. Он сам вел первую роту Преображенского полка за гробом Лефорта. Надпись на его могиле, сделанная на латыни в переводе означала: «Все то, чему он наставил россиян собственным примером в честности, обходительности и мужестве, не померкнет никогда и не будет в забвении, но останется в сердцах человеческих в вечности времен; и такое имя, честь и слава мужества навсегда пребудет!»

Увы, после смерти Петра Великого даже о могиле Лефорта Ф. забыли, не говоря уж о нем самом. Лишь неясное для большинства москвичей название «Лефортово» сегодня служит нетленным памятником первому русскому моряку, похороненному в Москве.

Верным соратником и большим наставником молодого Петра I был Гордон Патрик Леопольд. Патрик Гордон родился в Шотландии в семье дворянина. В 17 лет он уехал искать счастья в Германию. В Гамбурге поступил на военную служ-

бу к шведскому королю, получил офицерский чин. В 1655 году попал в плен к полякам, с которыми воевала Швеция. Остался служить у поляков в коннице. Потом попал в плен уже к шведам, затем снова к полякам. В 1661 году в чине майора поступил на русскую военную службу. Был командиром полка, комендантом города Киева, где встретился с Лефортом. В 1666–1667 годах был даже неофициальным посланником России в Англии. Участник Чигиринских походов против турок (1677–1678), за что его произвели в генералы. Поддержал Петра I в борьбе за власть с правительницей Софьей.

Едва ли Гордон П. глубже Лефорта Ф. изучил военное искусство. Но он был дорог и незаменим для Петра – точный в высшей степени, бдительный, неутомимый, храбрый, чести безукоризненной, характера прямого и благородного. К этому он присоединил многолетнюю опытность. Он был отличным генералом, а это для Петра было главным; он пользовался уважением и у русских, и у иностранцев в Москве. Он учил Петра военному делу в Преображенском, на Плещеевом озере, в морских походах на Белое море и в Азовских походах. Это был главный военный консультант и первый профессиональный военный наставник и помощник в те трудные годы, когда молодой царь только начинал расправлять свою богатырскую силу. Гордон П. поддерживал и, как мог, помогал во всех его морских начинаниях.

По указанию Петра Гордон П. освоил военно-морское

искусство. За деятельное участие в водных сражениях на Москве-реке и на реке Яузе Петр I еще в 1693 году дал ему контр-адмиральское звание. Но это звание было относительно условно, ведь военного флота как такового еще не было. Гордон ходил с Петром в Архангельск, где ему довелось единственный раз в жизни исполнять роль флагмана на яхте «Св. Петр».

Друзья Гордона П. – Виниус Андрей и фон Менгден, благодаря его одобрительным отзывам, тоже стали близкими людьми к Петру I. Виниус Андрей, сын голландского купца, построившего еще при царе Михаиле Федоровиче железные заводы, родился и жил в России. Он служил переводчиком в Посольском приказе, а при Софье стал дьяком этого приказа. Это через него Петр расширил свои познания в истории, узнал о Древней Греции. Вместе с Виниусом они создали необычный церемониал встречи русских войск и первых моряков в Москве после победы под Азовом в 1696 году. Петр поручал Виниусу выписку из-за границы инструментов и моделей кораблей, наем иностранных мастеров, переводы голландских книг. Тот занимался выделкой пороха, отливкой орудий, бомб, ядер. Устраивал оружейные заводы. А впоследствии Петр I возложил на него учреждение первого в России морского училища – Навигацкой школы. Виниус А. в 1689–1695 годах научил Петра I голландскому языку.

Фон Менгден уже в 1684 году был в России на царской службе в чине полковника. А в 1692 году он был назначен в

Преображенский полк и командовал знаменитой дружиной, где Петр числился сержантом. Так что он был одним из первых непосредственных командиров, который делал из Петра настоящего военного человека.

Кроме этих главных лиц много было еще других иностранцев, которые имели доступ к Петру и оказывали на него соответствующее влияние, делили с ним труд, исполняли его личные поручения и могли обращаться и писать ему запросто, без царского титула. Из них наиболее значительны майор Преображенского полка Вейде Адам, капитан Брюс Яков, переводчик английского языка при Посольском приказе Кревет Андрей.

Окружая себя иностранцами, Петр I имел одну цель – изучить военное дело во всех видах его на суше и на воде: от самых мелких подробностей технических до высших начал военного искусства, сколько могли изъяснить то и другое избранные им наставники. Многие они сами не понимали, и державный ученик приобретал необходимые для него сведения более собственным опытом, чем уроками своих учителей. Учебные битвы потешных со стрельцами в окрестностях Преображенского и Семеновского служили ему средством к приобретению тактических знаний, а плавание по Плещееву озеру и Белому морю образовывало из него моряка.

Все это были иностранные учителя и наставники Петра I, которые передавали ему свой опыт и знания непосредственно в России. Но были и те, кто делал это не менее резуль-

тативно, когда Петр учился за границей. И это тоже эффективно питало морскую силу необычного царя.

Так, в мае 1697 года в Кенигсберге Петр занимался изучением артиллерии под руководством главного инженера прусских крепостей подполковника Штейтнера фон Штернфельда. Он получил от него аттестат, где было зафиксировано, что господин Петр Михайлов (под этим именем Петр I пребывал за границей и проходил службу во флоте) «приобрел сведения, что везде за исправного, осторожного, благосклонного, мужественного и бесстрашного огнестрельного мастера и художника признаваем и почитаем может быть».

Аттестат Петра I о прохождении курса артиллерийских наук в Кенигсберге.

Я, Генрих Штейнер – фон - Штерифельд... над главной и полевой артиллерией полковник, над всеми крепостями Прусского княжества – верховный инженер, свидетельствую, что предводитель сего московский кавалер, именем господин Петр Михайлов, в явнувшем году был здесь, в Кенигсберге, благоизволил дать мне знать, что желает он изучать огнестрельное искусство, в особенности метание бомб и гранат под моим руководством и наставлением. Я тем охотнее согласился удовлетворить его желание, что видел в нем высокопохвальное рвение к столь необходимому искусству, и при первом разговоре с немалым удивлением заметил, какая похитливая особа ищет моего содействия. Начало предвещало доброе исполнение, и я тем ревностнее, без потери времени, как здесь, в Кенигсберге, так и в приморской крепости Пиллау, ежедневно господина Петра Михайлова не только в теории науки, но и в практике частыми работами собственных рук его обучал и упражнял, в том и другом случае в непродолжительное время, к общему изумлению, он такие оказал успехи и также приобрел сведения, что везде за исправного, осторожного, благоконного, мужественного и бесстрашного огнестрельного мастера и художника признаем и почитаем быть может. В чем сии свидетельства явственно и непреложно удостоверяю (...). Дано в Кенигсберге, 2 сентября 1698г.

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

А это аттестат в переводе на русский язык. «Я, нижеподписавшийся, Геррит Класс Поол, корабельный мастер при Амстердамской камере привилегированной Оси-Индской компании, свидетельствую и удостоверяю по истине, что Петр Михайлов (находящийся в свите великого московского посольства в числе тех, которые здесь, в Амстердаме, на Ост-Индской корабельной верфи с 30 августа 1697 года по ни-

жеуказанное число жили и под нашим руководством плотничали), во времена благородного здесь пребывания своего был прилежным плотником, также в связывании, заколачивании, сплачивании, поднимании, прилаживании, натягивании, плетении, конопачении, стругании, буравлении, распиловании, мощении и смолении поступал, как доброму и искусному плотнику надлежит, и помогал нам в строении фрегата «Петр и Павел», от первой закладки его, длиной в 100 фут (от форштевня до ахтерштевня), почти до его окончания, и не только что под моим надзором корабельную архитектуру и черчение планов его благородие изучил основательно, но и уразумел эти предметы в такой степени, сколько мы сами их розумеем. Для подлинного удостоверения я подписал сие моею собственною рукою. Дано в Амстердаме, в нашем постоянном местопребывании на Ост-Индской верфи, 15 января, в лето господне 1698 г. Геррит Класс Поол, корабельный мастер привилегированной Ост-Индской компании в Амстердаме».

Ich ondergeschrevenen Gerrit Claes-fool
M^r. zedelfstimmerman Orde Grootwoyde
Postindus & Compagnie tot waeren van Amsterdam.
Certificeere en getuyge over de Ordeertseijt
dat sijter Mijde ijs of (zijde onrecht Geroeg
want Groot meesteris gezantschap, en dat sijt
onder die Gene, die alhier tot Amsterdam op de
Postindus & zedelfstimmerwof Orden 30 Augustus
1605. tot op dato dezes gesogheet en anders beider
getimmert heeft hem de tijt van zijn edelc
wrevelijf alhier, als een neerstig en hooch timmer
man heeft gedragen. Soom die die, steethouder
toeluygen, affwaerden, wagen, waeren, sluyten
bueren, schaven, vanden, zagen, sponnen
en stootmouten vanden, entijden den goet en
heest deftig timmerman behoort te. Soem
en heeft t. j. v. j. a. t. s. i. e. r. en paul. van 100
voet want begin af, jaen de vromtken van stien,
soent tot dat het bijna klager was, t. j. s. i. e. n. m. a. k. e. n.
en dat niet alieen, maar is door mijn oock dat vanden
in de zedelfs architecture en tekenen tot
scomen onderwelen, soodan sijne edelc der
tot in de quont Orde staet, en dat zoo v. e. n. e. a. l.
ons dorde die te d. s. e. l. van Orden gespractideet
te t. h. e. d. der Ordeertseijt heblic dit niet mijn
eijgen hant onderteken.

Actum in amsterdam in ons Ordinaxie Orconplatts
by de Ordinaxie Orde van 15 januarij int jaer
m. d. c. v. l. d. d.



Gerrit Claes-fool
M^r. zedelfstimmerman
de. el. Grootwoyde de
Postindus Compagnie
tot Amsterdam

Фото копии аттестата корабельного мастера Петра Михайлова (Петра I) от Ост-Индской корабельной верфи в 1698 году.

Российский государственный архив древних актов
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

В Англии морскому делу, искусству кораблевождения и современной методике проектирования в Военных кораблей Петра I учили опытные моряки, мастера и даже адмиралы.

Очень важной благодатной почвой, которая питала природные морские корни Петра, были сами условия его жизни, где он получал необходимую практику, приобрел то, чего он не получил во время учебы, закалялся профессионально и шлифовал свои морские навыки и умения. В этом плане его жизнь была многогранной и богатой. Это была настоящая морская школа. Он учился морскому делу, одновременно создавая его в России, сам осваивал обязанности матроса, офицера, корабельного плотника, кораблестроителя и закладывал основы будущего флота. Петру минуло 22 года, когда время забавных игр и потех проходило и наступала пора «настоящего дела».

Непосредственное движение к морю и флоту в России началось благодаря сильной руке. Но, чтобы оно шло с возможной быстротой, успехом, нужен был глаз, надзор хозяина, начавшего громадное дело. А что такое глаз и надзор в то вре-

мя без собственного знания и опыта? Вот почему Петру Великому выпала такая доля – царственной личной деятельности во время вступления его страны на новую дорогу. Народ должен был поднять и осилить страшную тяжесть. И Петр, как истинно великий человек, первый подставляет свои могучие плечи под эту тяжесть, отдает всего себя этому делу. И дело благодаря этому начинает двигаться вперед.

В любом случае России с точки зрения морских интересов повезло, что Петр I решил сам возглавить этот процесс, будучи страстно влюбленным в море и всецело поглощенным морской идеей. У Петра были сильные морские исторические и природные корни, и он сам лично занимался морским делом. Потому у него и получилось то, к чему тоже стремились, но чего так и не смогли достичь его предшественники.

Глава 3.

Адмирал Петр Великий

Еще раз фиксируем: Петр Великий вошел в историю не только как великий монарх, правитель, который создал Российскую империю, но и как флотоводец. Ему по праву, по его заслугам принадлежит первенство в плеяде самых выдающихся флотоводцев мира. Пожалуй, ни одному из флотоводцев эпохи парусного флота не приходилось в масштабе государства в условиях колоссального реформирования страны и непрерывных войн создавать Военно-Морской Флот со всеми его структурами в такие короткие сроки, как это сделал Петр Великий.

С 1688 года и до конца жизни Петр I постоянно совмещал исполнение царских обязанностей с одновременным выполнением реальных обязанностей по флотской службе. Он получал воинские звания и в армии, и на флоте. Но если в армии он получал эти звания за участие в боевых действиях эпизодически, то на флоте он прошел фактически все должности от юнги до полного адмирала. Он получал вполне заслуженно эти чины и почти все свое время и всю жизнь отдавал флоту – строил и водил корабли, командовал эскадрами, флотилиями и флотами, сам учился военно-морскому искусству и учил офицеров флота, проводил маневры и участвовал в боевых действиях на море.

Конечно, службу Петра I на флоте нельзя считать обычной классической службой морского офицера. Все-таки эту службу исполнял сам царь России. И тем не менее это не было просто формальным отсчетом. Это была реальная служба, исполнение конкретных обязанностей, командных обязанностей, управление целыми соединениями, планирование и организация кампаний, морских боев и сражений, личное участие в боевых действиях флота.



«Портрет Петра I». Шарль Буат. Миниатюра. Первая четверть
XVIII века. Эрмитаж, Санкт-Петербург

Флотская служба Петра Алексеевича Как Петр сам оценивал свою службу

Учредив «потешное войско», ставшее ядром будущей российской регулярной армии, Петр на себе самом проверил разумность и целесообразность многих предприятий, им установленных в военной сфере. Молодой царь наряду со всеми своими товарищами проходил службу в первой роте Преображенского полка, ставшего потом гвардейским: сначала барабанщиком, затем рядовым солдатом. Он, так же как и все прочие, стоял на карауле, спал в одной с солдатами палатке, носил такой же, как они, мундир, копал землю, возил ее на тачке, сделанной, кстати сказать, собственными руками, и ел ту же кашу, что и солдаты, из одного с ними котла.

Не только, как теперь говорят, популистские мотивы здесь двигали юным Петром I, но и чистая прагматика. Испытав на самом себе тяготы военной службы рядового, Петр знал, удобен ли мундир, достаточна ли солдатская служба.

Для справки: 12 декабря 2012 года в своем Послании Федеральному Собранию президент России Владимир Путин заявил о необходимости возрождения Преображенского и Семеновского полков. 9 апреля 2013 года именем легендарного Преображенского полка стал называться 154-й отдельный комендантский полк, служить в котором мечтают многие новобранцы.



Кившенко Алексей Данилович. Военные игры «потешных»
войск Петра I под селом Кожухово. 1882 г.

На сухопутной военной службе Петр I успел побывать и пехотным офицером, и кавалеристом, и артиллеристом, и инженером, и комиссариатским(тыловым) чиновником. Считаясь капитаном гвардии, только в 1706 году согласился он принять чин полковника. За Полтавскую битву в 1709 году он стал генерал поручиком, а за Финляндскую кампанию в 1713 году получил полного генерала.

Началом своей государственной службы Петр I считал не время вступления на престол (1682 год), а свое первое уча-

стие в деле государственного значения. Это его Азовские походы (1695 и 1696 годы). Поэтому отсчет службы «сему государству» Петр вел с 1695 года. Когда собирались материалы для истории Северной войны, царь в собственной записке четко зафиксировал: «начал служить с первого Азовского похода бомбардиром, когда каланчи взяты» (крепость Азов).

Получалось, что «потешные» игры нервы, в которых он исполнял должность и барабанщика и бомбардира, первые увлечения кораблестроением, сооружение Переславского флота, путешествие в

Архангельск в представлении Петра I не включались в его послужной список.

Однако это не совсем так. У Петра было два толкования государственной службы. Более широкое – это вообще служба государству. А другое – может быть, более узкое, но не менее значимое для Петра I, потому что это тоже государственная служба, – это служба в Военно-Морском Флоте. И начало этой службы сам Петр вел именно со времени строительства Переславской флотилии и плавания на Плещеевом озере (с 1688 года). Боевых действий эта флотилия не совершала, тем не менее Петр считал, что уже и тогда он нес морскую службу, хотя еще и не «служил сему государству». Морскую службу он начал матросом.

доброе и шире...
матушки и сестры рыничу и светлю
княгини и княжича сынишка твоего
твоего труда в любви перешла блото словения прош
доброе зра вт слыше фска б а у нн о м о м о
твоим зра во си а озаро вт в шрмо с е т о м а
и х о м в с е п р о м б р о ш о т о р о м а в о з в ы в т л о д а м
на пта мн стаме і о т о м н д е п т у ш т у с т о
т в а н и т а т о с е м н о і о с а е п л о ш ь н а т о
т о т у н ж а з т е м е ш н о в т в м н и б и л и в а н и
м і з б о с т а н е і ф н е н а ш е т р о д о ф н з a
п о с е д н и м б р о л о в е н н а т о ш т і п е р е с л а в
на а р е л ь к е 5689



Письмо Петра Алексеевича матушке Наталье Кирилловне из Переславля:

«Вселюбезнейшей и паче живота телесного дражайшей моей матушке государыне царице и великой княгине Наталье Кирилловне сынишка твой,

в работе пребывающий Петрушка, благословения прошу, а о твоём здравии слышать желаю, а у нас молитвами твоими здорово все. А озеро вскрылось всего 20 числа, и суды все, кроме большого корабля в отделке: только за канатами станет: и о том милости прошу, чтобы те канаты, по семи сот сажен из Пушкарского приказа не мешкав присланы были. А за ними дело станет и житье наше продолжится. По семпаки благословения прошу. Из Переславля апреля

20-го дня 1689 г.» (Письма и бумаги Петра Великого, т. 1, СПб., С. 12, № 8)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Петру самому и окружающим его людям было сложно общаться на службе. Потому что он всегда выступал в двух ипостасях: как царь (он не прекращал им быть никогда и ни при каких обстоятельствах) и одновременно, вместе с другими и даже наравне с другими, царь постоянно исполнял обязанности по флоту.

Чтобы упростить свои взаимоотношения по службе на флоте, Петр, когда служил бомбардиром, шкипером, корабельным плотником, капитаном, командиром корабля, командовал отрядами кораблей, считал себя частным лицом, а не царем, поэтому и числился на флоте, как Петр Михайлов, а не Петр I.

Но и во внеслужебных делах сослуживцы по флоту обращались к Петру, как к товарищу по службе – «басу» (кора-

бельному мастеру) или капитану Петру Михайлову. Таким образом могла существовать возможная доверчивая близость без панибратства. Дисциплина при этом не страдала, напротив, она получала опору на внушительном примере: опасно было шутить службой, когда ею не шутил сам царь.

Будучи в чине шаутбенахта (контр-адмирала), а затем и вице-адмирала, Петр I требовал, чтобы к нему обращались, когда он занимался своей службой на флоте, не как к государю, а как к лицу, носящему военно-морской чин: «господин шаутбенахт», «господин вице-адмирал».

Петр I, как моряк, собственным опытом изведавший все радости и невзгоды флотской службы, хорошо знал, что для морского офицера первые составляют малые капли в море последних. Потому, справедливо оценивая труды и заслуги моряков, он не мог не любить их – своих боевых и походных товарищей. Морская служба, как никакая другая, сближает людей, нередко превращает просто походных товарищей в друзей. В море на корабле весь экипаж до некоторой степени живет одной жизнью и волей неволей превращается в одну семью, невзирая на то, как велико различие в положении отдельных личностей.

Петр I в службе на флоте так всецело входил в круг своих обязанностей и отношений, служебных и частных, что сослуживцы его в Петре Михайлове часто видели просто командира корабля, корабельного мастера или адмирала. Тем более что и сам Петр старался в таких случаях «играть с со-

служивцами на равных». И

потому, несмотря на сильную вспыльчивость и чрезмерную строгость, он при своем, в сущности, чрезвычайно добром сердце возбуждал глубокую привязанность в большинстве людей, которые встречались с

ним в его любимой морской сфере деятельности.

Моряки и в общественных торжествах, и даже в семейных праздниках у Петра I пользовались перед прочими служащими преимущественным почетом. Так, например, в брачном торжестве государя 19 февраля 1712 года кроме Меншикова А.Д. в числе шаферов было много флотских офицеров: Госслер, Папагай, Муханов, Вильбао, Мишуков, Сенявин Наум. За обеденным столом сидел по правую сторону от Петра I «в отцово место» вице-адмирал Крюйс К., а по левую шатбенахт Боцис И., а в «братное место» простой корабельный мастер Скляев Феодосей. А уже потом сидели послы, министры, сенаторы и генералы. Во второй палате находились жены морских офицеров, а в третьей – в основном морские офицеры, а из сухопутных только одни штаб-офицеры.

Внешний демократизм Петра I никого не вводил в заблуждение относительно истинного характера его власти. Да и сам он отнюдь не стремился выдавать себя за народного царя. В жизни Петр оставался абсолютным монархом во всех случаях – и тогда, когда выполнял обязанности корабельного мастера, и когда управлял кораблями, и когда вел флотские отряды в бой.

Но Петр I сознательно всегда и искренне проявлял подчеркнуто почтительное отношение к вышестоящим флотским начальникам (Апраксину Ф.М., Крюйсу К.) в самых различных ситуациях флотской жизни – во время спуска корабля на воду, при повседневных и боевых плаваниях кораблей в море, при получении очередного звания и т.д. И это, скорее всего, не было игрой. Он просто очень хорошо понимал особенности флотской службы. Французский посол в России Кампредон писал своему королю Людовику XV о Петре в 1723 году: «Он... переходя от чина к чину, дошел до звания генерала и адмирала, соблюдая во всякой должности с самой крайней точностью повиновение и субординацию по отношению к высшим начальникам и дисциплине...»



Парный портрет Петра I и Екатерины работы С. Муסיкийского. 1715 г

А посланник датского короля Юст Юль 28 марта 1710 года зафиксировал в своем дневнике о морской службе Петра I: «Задавшись мыслью пройти все ступени военной и морской службы и дослужившись до звания шаутбенахта во флотском арьергарде, царь в нынешнем году ходатайствовал о предо-

ставлении ему командовать над бригантинами и малыми судами. Но, так как царь, во всем подчиняясь старшим офицерам, явился... к вице-адмиралу Крюйсу К., ведавшему всеми распоряжениями по флоту в предстоящем походе под Выborg, а главным начальником похода был генерал-адмирал, то просьба царя не могла быть удовлетворена до получения вице-адмиралом соизволения на нее от генерал-адмирала».



Балтийск (бывший Пиллау). Памятник Петру Великому. Воздвигнут в 1998 году в честь 300-летия Балтийского флота. Работа скульпторов Минина И.А. и Бартенева В.И. (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Нося флотские чины, Петр I действительно служил на флоте, реально исполнял служебные обязанности и пользовался служебными правами. Он даже получал и расписывался в получении положенного его чину флотского жалованья. Причем Петр неоднократно замечал, что это деньги его собственные, их он заслужил и может употребить, как хочет (одевать себя, покупать подарки, использовать на другие нужды), но с государственными доходами ему надо поступать осторожно, так как «в них я должен дать отчет Богу». Конечно, чины военному моряку Петру Михайлову шли не так, как простым смертным. Но тем не менее он получал их за конкретные дела и отличия в службе.

Для Петра никаких особых условий на кораблях, на которых он выходил в море, не делалось (хотя в море выходил царь!). Зато он, как правило, отличался от всех идущих с ним знанием морского дела, оперативным владением обстановкой, решительностью действий и увлеченностью самой морской стихией. Служба для Петра была синтетическим понятием. Оно вобрало в себя и четкое осознание обязанностей каждого перед государством и государем, и ревностное

и честное их исполнение, даже если это сопряжено с риском для здоровья и жизни, и безусловное подчинение воле вышестоящего начальника, и право на награду за самоотверженность.

При этом важно, **что Петр I понимал военную службу не просто как добросовестное исполнение обязанностей и подчинение вышестоящему, а как служение государству, Отечеству.** Именно в этом он видел главную цель и смысл своей жизни и жизни своих подданных. На личном примере службы на флоте Петр показывал подданным, как надо исполнять свой долг. Морское дело, служба давали ему постоянное наслаждение. Это было видно всем. Демонстрация самозабвенности на глазах тысяч людей – на стапелях верфи, лесах стройки, мостике корабля или в морском бою – была необычно эффективной, заразной для одних и обязывающей для других. Такая служба нравилась Петру I, она давала ему тонус для дальнейшей жизни и великих дел.

Служба на Переславской флотилии (1688-1693)



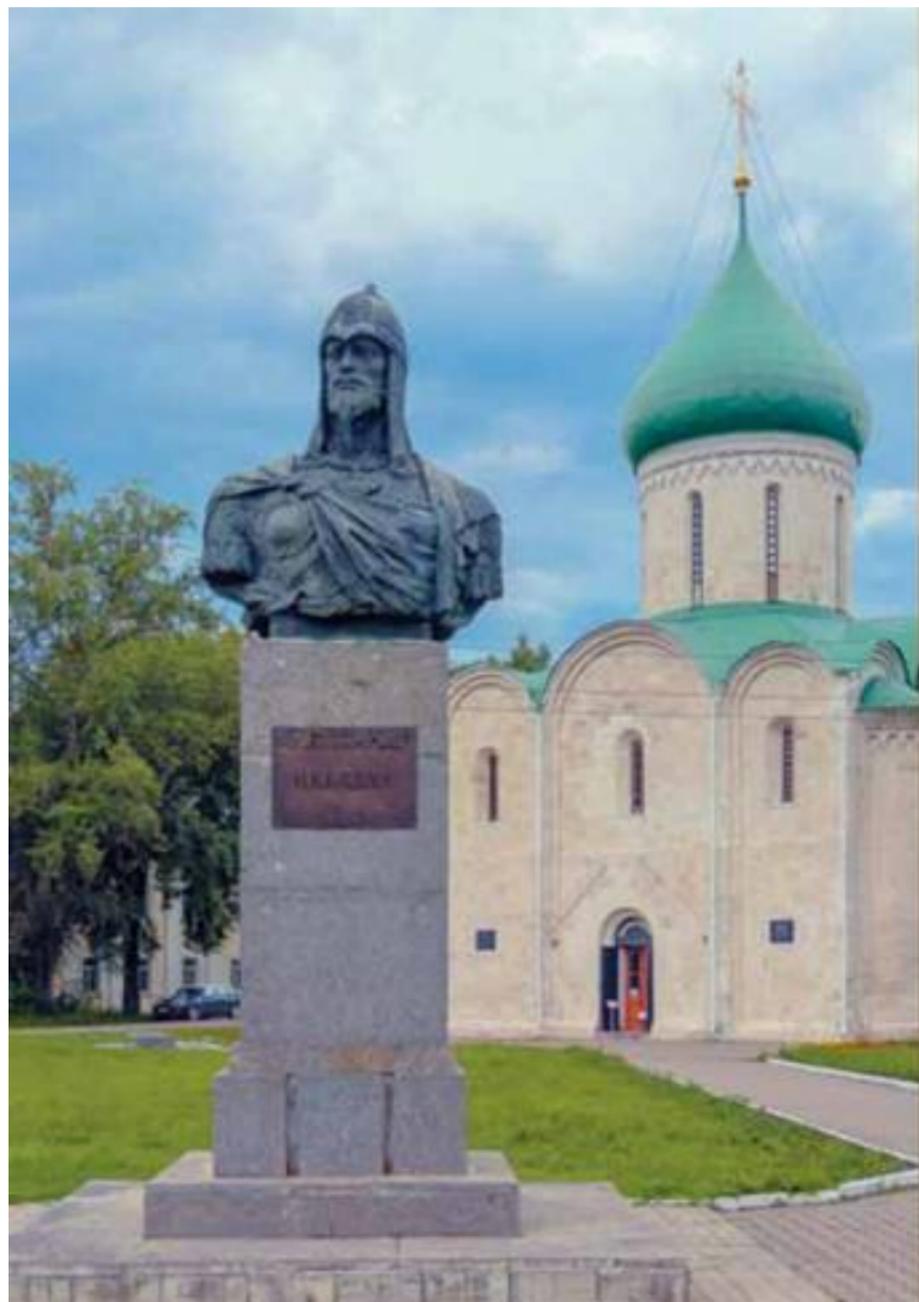
Кардовский Д.Н. Петровская «потешная» флотилия на озере Плещеево 25 августа 1692 года

Весной 1688 года юный царь Петр, натешившись «марсовыми забавами» в подмосковных селах Семеновском и Преображенском, загорелся желанием строить корабли. Он узнал, что есть недалеко от Преображенского, около Переславля-Залесского раздольное Плещеево озеро. Загорелся он своими глазами увидеть его. И в июле 1688 года 16-летний Петр помчался туда, «совершил вояж на озеро». Он узнал, что там, где река Трубеж впадает в Плещеево озеро, слободские плотники переславские «справляют добрые» лодки. А промысел этот «чинили» еще их деды и прадеды, которые в «сих местах вековали, да рыбкой кормились». А

еще он узнал, что у Трубежа реки есть «подель» – место такое, где суда разные выделывают, конопатят их, смолой обваривают, весла да снасти разные готовят. Целая артель там этим занимается, и есть умельцы-корабельщики, которые на Беломорье, на Волге, в Нижнем Новгороде «прижились» к корабельному делу.

Напомним.

Переславль-Залесский (бывший Переяславль) основан, как и Москва, князем Юрием Долгоруким в качестве столицы Северо-Восточной Руси в 1152 году. Князь сделал из городка крепость, на земляных валах которой часто сходились в рукопашном бою русичи и кочевые племена. Город Переславль-Залесский расположен на восточном берегу Плещеева озера при впадении в него реки Трубеж, в 124 км к юго-западу от Ярославля. Переславль-Залесский стал родиной святому благоверному князю Александру Невскому, великому русскому полководцу, победившему армию немецких рыцарей в 1242 году в «Ледовом побоище». Князь любил свой родной город и, даже получив в 1252 году владимирский великокняжеский стол, поспешил обменять на Переславль доставшуюся после смерти отца Тверь.



Памятник Александру Невскому в Переславле-Залесском (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Сегодняшний Переславль-Залесский – мирный город, куда устремляются туристы, желающие увидеть места, где Петр I строил свои первые суда.

На Плещеевом озере Петр впервые «ловил ветер» и ходил под парусом на настоящей лодке, как и впервые выполнял роль кормщика (правил лодкой коротким веслом с широкой лопастью). Он молчал, словно замороженный, но душа его ликовала. Определенно в его жизнь властно входило что-то могучее, не изведенное ранее. Водная гладь стелилась вокруг во все стороны. Лодка набирала ход. Петр сидел на корме и с трепетом ощущал в себе нарастающую, неизъяснимую страсть к «водной потехе». А главное – он сам, «своей рукой правил лодкой»! И она, укрощенная кормилом (рулем), послушно, хоть пока и не всегда, подчинялась его воле. Неумное, радостное блаженство овладевало Петром. Душу пленило чувство нового, ощущение власти человека над стихией...

И в юном Петре загорелся пламень новой затеи – водной – «построить на озере настоящие суда, сделать там настоящую флотилию кораблей», чтоб можно было совершать на них большие плавания и проводить маневры. Петр быстро взялся за дело. Целую неделю он раздавал указания – опре-

делить лесные угодья для десятин, заготовить разные припасы для смолки, конопатки, мужиков приписать на «подель». Вспомнил про парусину. Пороховые припасы где-то надобно взять. Приходилось вникать во все самому. Он хотел сделать дело, не только ему неизвестное, но новое для всего его окружения. А ведь ему было только 16 лет!



Памятник Петру I в Переславле-Залесском. Скульптор А. Д. Казачок, архитектор В. Ситниченко, открыт в 1992 году. (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Не все «гладко стелилось». Но через неделю, которая пролетела в сплошных хлопотах и заботах, Апраксин Ф. уже встречал царскую свиту в Переславле. Вместе с Петром прибыли Лефорт, Таммерман, Брандт – все его первые морские наставники. Особенно активно поддерживал идею Петра I Лефорт Ф. «Государь все разумно придумал, – горячо говорил он, – то все есть мудрая забава, обернется с пользой, только время надо ждать».

По совету Брандта поначалу решили построить небольшую ладью беспалубную в виде корабля (яхту), а потом уже более солидное военное судно – фрегат. Петр сам ни на один день не бросал работы на «поделе», которую теперь называли верфью, при этом, скинув кафтан, часто трудился вместе с плотниками на козлах. А в перерывах с радостью ходил на лодке под парусом. Он уже освоил азы парусного дела и довольно ловко орудовал снастями при перемене галсов и заходе ветра.

К весне 1691 года в Преображенском построили еще одну яхту (ее Петр приказал отправить в Переславль). Петр решил устроить на Плещеевом озере водные баталии. Чтобы подготовить «воев морских» (воинов) для этих баталий, Петр приказал к весне 1692 года послать в Переславль роту преображенцев под командой Головина Федора Алексеевича и роту солдат из «выборных» под командой П. Гордона. Это и были морские экипажи первых кораблей Переславской флотилии. А для начальной выучки первых матросов и офицеров Петр

повелел собрать в Москве и окрестностях все выстроенные яхты, карбасы, шняки и отправить их на Плещеево озеро. Их обозами к завершению зимы в 1692 году доставили в Переславль к Апраксину, чтобы до вскрытия озера все суда отремонтировать и «привести в годность», как писал Петр, к перевозке войск.

Солдат Преображенского полка, как только они прибыли в Переславль, более половины направили на корабли обучаться новому военному делу – быть матросами. Остальных вместе с ротой Бутырского полка определили для помощи в достройке и спуске новых кораблей на воду. От зари до зари «корпели потешные, ступали на качающиеся палубы, карабкались на мачты, боязливо поглядывая вниз».

Петр I задумал 1 мая 1692 года устроить торжество по случаю рождения первой военной флотилии на Руси. День этот был выбран не случайно. На 1 мая как раз пришелся ежегодный крестный ход для водосвятия (шестое воскресенье после Пасхи). 29 апреля у пристани напротив царского дома на Плещеевом озере стояли первые настоящие русские военные корабли, построенные руками русских умельцев: два корабля, два фрегата, галера и 4 яхты. А всего «потешная» флотилия на Плещеевом озере насчитывала около 100 различных судов и кораблей.

Флагманским кораблем был определен корабль «Марс». Петр решил, что тоже будет на «морской баталии» на «Марсе», но заявил, что «здесь впредь я токмо бомбардир есть,

Петр Алексеев» (в первые годы службы на флоте именно так именовал себя Петр I, но позже и уже навсегда на флоте появится военный моряк Петр Михайлов).



Петров Н.Г. «Петр строит флотилию на озере Пleshчево». 1949 год



Кардовский Дмитрий Николаевич. Петр I и Лефорг.
Флот Петра I на Плещеевом озере, 1927 г.

1 мая 1692 года на Плещеевом озере против устья Трубежа, будто возникшие из сказки, величаво возвышались стройные ряды светлых мачт, красовались с убранными парусами корабли Переславской флотилии. На «Марсе» впервые развивался трехцветный флаг царя России. Это был первый в России военно-морской праздник, во время которого корабли продемонстрировали различные маневры и технику ведения боя.

Всю неделю Петр занимался кораблями, спешил сам выучиться всему. Поднимался вместе с матросами по вантам,

лазил на реи. С непривычки до крови раздирал пальцы и ладони при постановке и уборке парусов. На пятый день случилась беда: на одном корабле, когда налетел внезапно сильный ветер, не успели убрать паруса, он перевернулся и начал тонуть. Благо его понесло к мелководью. Он лег на борт, уперся сломанными мачтами в дно. Никто из экипажа не погиб...

А 1 августа 1692 года Петр решил повторить майскую церемонию в Переславле для всего царского двора и иностранных послов. Флотилия в этот день на глазах удивленных гостей подняла паруса, совершила плавание вдоль берегов озера, выполнила маневры со стрельбами...

В течение августа Петр провел еще несколько походов флотилии. Наиболее интересный был 13 августа. В этот день состоялись совместные маневры флотилии с Бутырским полком, приведенным в Переславль генералом Гордоном П. Это был первый в истории России опыт боевого взаимодействия сухопутных войск с флотом.

В последующие месяцы Петр продолжал проводить корабельные маневры на Плещеевом озере. Он много плавал, дневал и ночевал на «Марсе». По мере того как Петру все чаще предоставлялась возможность побороться с водной стихией, все больше пробуждались в нем черты моряка. Неукротимо влекло его к новым ощущениям, связанным с плаванием на кораблях.

И в то же время Петру чем дальше, тем больше стано-

вилось тесно на водном просторе Плещеева озера, окончательно пробудилась в нем жажда настоящего моря. Маневры на озере и на берегу, пушечные стрельбы, обучение «потешных» морскому ремеслу на своих кораблях – все это здорово. Но ведь происходило это лишь на небольшом озере. А Переславская флотилия походила на сильную, но связанную руку – дороги на моря для нее были закрыты.

В беседе с патриархом в эти дни Петр I впервые четко выразил свою морскую идею: **«Замыслы наши, может быть, великие... Мы моря хотим воевать. Полагаем счастье нашей страны в успехах морской торговли».**

Весной 1693 года Петр приказал прекратить строить корабли на Плещеевом озере. Сам он 22 мая последний раз ходил на кораблях флотилии. Петр задумал что-то новое для своего морского увлечения...

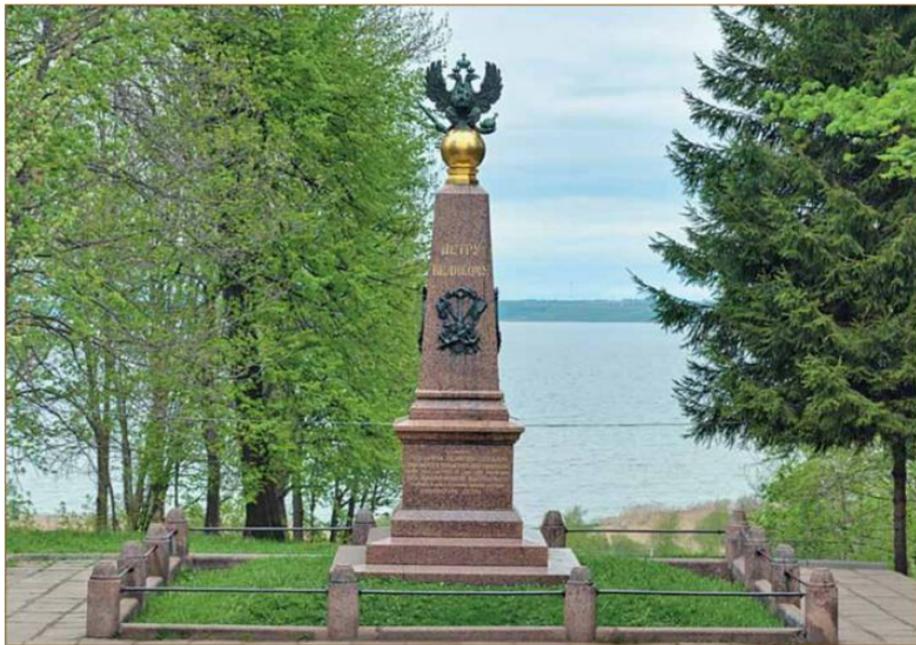
Так завершилась славная эпопея Переславской флотилии. Все здесь было для Петра в первый раз. И первая верфь, и множество судов, построенных на ней, и их совместное плавание. Первые матросы, первые навыки вождения кораблей. И это было началом флотской службы Петра I. Здесь он получил свой первый опыт морского дела, здесь у него начали формироваться качества будущего флотоводца. Но пока это были его только первые шаги. Переславская стезя вывела Петра к настоящему морю, где он оказался летом 1693 года.

Но прежде чем отправиться вместе с ним туда, напомним, какова была дальнейшая судьба потешной флотилии Петра

I. Сразу отметим, что он никогда не забывал ее. Готовясь зимой 1695–1696 гг. ко второму Азовскому походу, Петр специально заехал в Переславль, чтобы снять с кораблей пушки крупного калибра для отправки их в Воронеж и последующей установки на новые корабли.

В декабре 1697 года Петр приказал князю Ромодановскому Ф. перевести с озера самый большой корабль флотилии на Волгу, а затем на Каспий. В своем письме Петр подробно указывал, как провести этот корабль через лед и по мелководью. Точных данных нет, но, видимо, корабль так и не был выведен с озера.

Через несколько лет Петр приказал переславским воеводам поставить корабли под навесы, выставить к ним постоянную охрану и сделать опись всего имущества Переславской флотилии. Некоторое время этот приказ царя выполнялся строго. Однако потом, рассчитывая на то, что Петр не заглянет больше в Переславль, воеводы перестали следить за сохранностью «потешных» кораблей. В результате навесы вскоре прогнили и корабли стали быстро разрушаться.



Памятная стела Петру Великому в Переславле-Залеском.

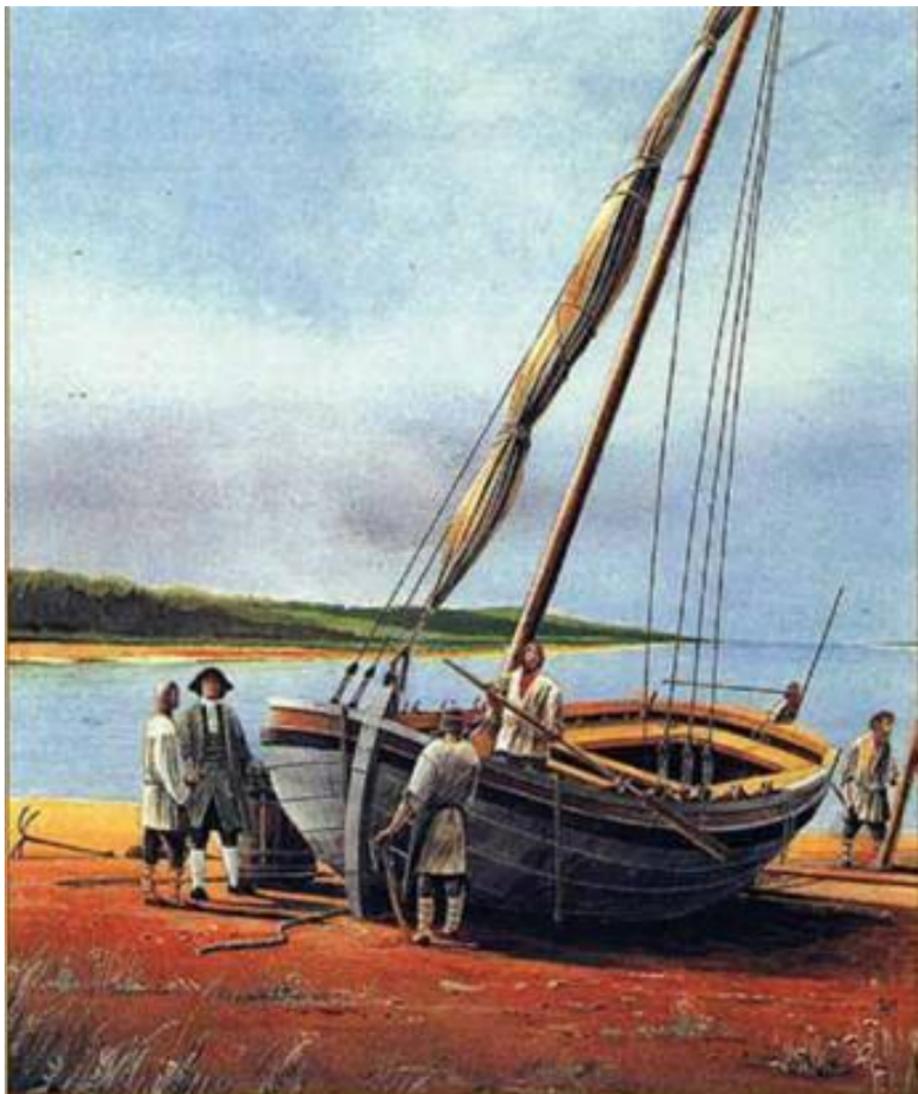
Открыта в 1852 году, архитектор Кампиони П.С.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В свой приезд в Переславль в феврале 1722 года, по пути в Астрахань, Петр Великий, увидев, что там творится с кораблями его флотилии, вынужден был издать воеводам строгий указ.

Напуганные воеводы вызвали из Петербурга корабельного мастера Шелудякова и дали ему в помощь 300 крепостных крестьян. Под его руководством крестьяне подняли по-

что все сохранившиеся суда на левый берег реки Трубеж и поставили их под навесы. Там они простояли почти 50 лет. Однако в 1788 году в Переславле возник большой пожар, уничтоживший ту часть города, в которой находились «потешные» суда.

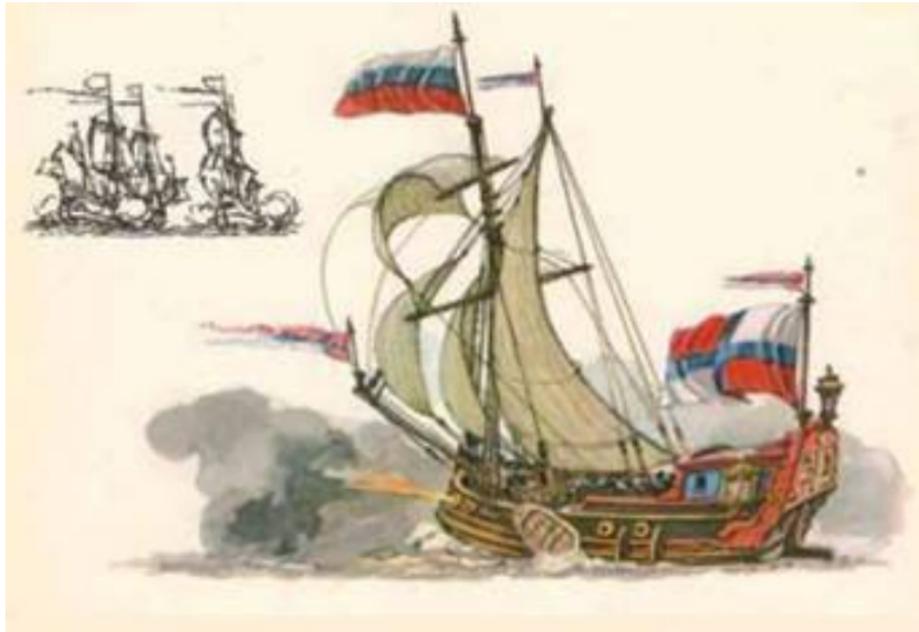
А Петр в последний раз побывал на Переславской флотилии весной 1724 года, когда направлялся из Ростова Великого в старую столицу. Некая сила влекла его каждый раз в эти места, где закладывался его морской характер. Но в этот раз он как бы чувствовал, что больше ему не доведется здесь быть уже никогда...



Ботик «Фортуна» на берегу Плещеева озера.
Емышев Владимир Сергеевич (род. в 1946 году)

Походы на Белое море (1693–1694)

Весной 1693 года Ф. Лефорт, видимо по предложению голландцев, намекнул Петру I, что хорошо бы прогуляться в Архангельск, взглянуть на настоящие морские суда. Петр тут же загорелся этой идеей, и уже на другой день понесли грамоты к воеводам, чтобы обеспечить поездку царя в Архангельск. Петра сопровождала большая свита. Он в этом походе был в звании сержанта Преображенского полка. Из Москвы до Вологды ехали (сухим путем) на лошадях. Потом перешли на 7 карбасов (парусное судно среднего размера, какими пользовались поморы Севера и Сибири) и поплыли по рекам – по Сухони до Устья Великого и далее по Северной Двине до Архангельска. Плавание продолжалось с 12 по 30 июля 1693 года. Шли и на веслах, и под парусами.



Родионов Игорь Иванович (род. в 1962 году). Яхта «Святой Петр»

И вот он – Архангельск. На правом, восточном берегу стояли сотни русских лодок, груженных сырьем, прикрытых рогожками. На этот восточный берег с презрительным недоумением вот уже более столетия глядел богатый и важный, грозный золотом и пушками европейский левый берег, как господин на врага. Здесь стояли голландские, английские и гамбургские купеческие корабли. От борта ближайшего корабля отлетело облако дыма. Это Петра I приветствовали ар-

тиллерийским салютом. Тогда он лично в ответ выстрелил из трехфунтовой пушки. Но это был хлопок по сравнению с громом морского орудия. В ответ на царский салют все иностранные корабли окутались дымом. Но на фоне этих иностранных кораблей до того жалкими казались русские карбасы, что у Петра защемило сердце.



Архангельск в XVII веке

Однако и русский царь солидно поразил иностранцев. Когда карбасы подошли к берегу, он сам первым выскочил в воду, влез запросто на стенку, обнял голландских капитанов и, путая немецкие и голландские слова, рассказывал им про свое плавание и заявил, что немедленно закладывает в Ар-

хангельске корабельную верфь.

В Архангельске срочно строили 12-пушечную яхту «Святой Петр». К лету 1693 года она была спущена на воду. Это было первое русское боевое судно, построенное на Белом море. Строили яхту чрезвычайно спешно, поскольку в июле уже должен был прибыть царь. Размеры яхты не поражали своей величиной: двадцать один метр в длину, четыре – в ширину, высота борта – два метра. Строили ее, скорее всего, по голландским чертежам. Но сделана она была русскими плотниками под надзором голландского мастера. На яхте «Святой Петр» царь и разместился в Архангельске.

В Архангельск каждый год заходили иностранные суда со своими товарами. Обратно они уходили с русскими. В это лето здесь было более сорока судов. Вместе с купеческим караваном прибыл и конвойный голландский фрегат. К моменту появления в Архангельске Петра I торги в основном завершились и на суда уже грузили купленный русский товар – смолу, пеньку, зерно, ворвань (жидкий жир, добываемый из сала морских млекопитающих), рыбный клей. До отплытия каравана в обратный путь оставалось несколько дней. И Петр I решил воспользоваться возможностью познакомиться с голландским военным кораблем. Капитан фрегата с готовностью принял на борт царственного гостя. Целых два дня провел Петр I на нем. Он с интересом присматривался ко всему: как работает капитан, как действуют матросы, каковы взаимоотношения в команде.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

А 6 августа 1693 года стало знаменательным днем. В этот день Петр, первым из русских царей, вышел в русское море. Вместе с яхтой «Святой Петр» отправились возвращающиеся на родину иностранные купеческие суда, конвоируемые голландским фрегатом, на котором шел и Петр I. Он сам даже стоял у рулевого колеса-штурвала. Незаметно царь прошел с ним более 300 верст до Трех Островов, а затем на яхте

возвратился в Архангельск.

Все это разбудило у Петра I сокровенные мысли: надо создавать в России свой собственный торговый флот и самим возить в Европу русские товары, а для охраны этого флота строить боевые корабли. У него с Лефортом в эти дни состоялся важный разговор. Петр заявил ему, что хочет купить два иностранных корабля и строить свои корабли. Одобрив эту мысль, Лефорт подчеркнул, что Петр вступил в возраст больших дел и что эти дела обязательно потребуют от него проявить свою волю в борьбе за Черное море.

И Петр немедленно начинает действовать, чтобы как можно быстрее воплотить в жизнь эти мысли. В Архангельске, на острове Соломбала, что в устье Северной Двины, спешно обустроили верфь, на которой заложили первый морской боевой корабль, размерами превосходящий яхту «Святой Петр».

Малый фрегат называли «Святой Павел». Петр решил строить на Соломбальской верфи более крупные суда, подобные голландскому фрегату, понравившемуся ему своей быстротой и мощным вооружением (тот имел на борту 44 пушки). Точно такой же фрегат Петр приказал заказать в Амстердаме с расчетом, чтобы уже летом 1694 года он был в Архангельске. Наблюдение за постройкой судов Петр поручил вновь назначенному воеводе, своему стольнику Апраксину Ф.М.



Голландский художник Корнелис де Бруин (Брюйн).
Соломбальская верфь. 1701

В Архангельске Петр пробыл 6 недель (до 19 сентября). Порт и море до того понравились ему, что он решил на будущее лето вновь прибыть сюда.

Вернувшись в Москву, Петр, заботясь о строившемся в Архангельске корабле, сам отливал для него пушки и в своей преображенской мастерской точил блоки. Всю зиму он готовился к новой поездке на Белое море, подбирал команды судов, разрабатывал свод морских сигналов для совместного плавания.

И в начале мая 1694 года отряд речных судов (22 карбаса) вновь вышел из Вологды к Архангельску. Теша себя, Петр называл этот отряд уже флотом. Сам же Петр принял звание шкипера. Уже занимаясь серьезным делом, Петр пока

все еще в чем-то продолжал играть в морские игры.

18 мая 1694 года флот Петра I прибыл в Архангельск. И прежде всего он поспешил на Соломбальскую верфь. Малый фрегат «Святой Павел» был почти готов, оставались мелкие доделки. 20 мая он был спущен на воду. Но еще месяц ушел на его оснастку.

Пока его вооружали и готовили окончательно к выходу, Петр I отправился на яхте «Святой Петр» в Соловецкий монастырь, он планировал это сделать еще в прошлом году, но реализовать план удалось только сейчас. 13 июня Петр I возвратился в Архангельск.

А в июле из Голландии прибыл в Архангельск покупной фрегат о 44-пушках. Назвали его «Святое Пророчество». Был он крепкий и ходкий. Команда его состояла сплошь из голландцев. Капитаном фрегата был Ян Флам. Здесь же находился в качестве шкипера Петр I, который назначил на начало августа первый совместный выход боевой архангельской эскадры.

Цель выхода была весьма практичной – сопровождение иностранного торгового каравана из Архангельска до выхода его в Северный Ледовитый океан.

И вот этот необычный поход начался.

Впервые целая эскадра русских военных кораблей выходила в море. И впервые русские боевые корабли сопровождали заграничные торговые суда. Из-за неумения управлять судами и отсутствия опыта плавание было труд-

НЫМ.

Но, несмотря ни на что, 17 августа, на рассвете караван судов в сопровождении русской эскадры подошел к крайней точке северного побережья Белого моря – мысу Святой Нос, то есть к выходу в Северный Ледовитый океан. Здесь русские корабли, обменявшись прощальными пушечными выстрелами с иностранными гостями, расстались с ними и при свежем попутном ветре отправились в обратный путь.

После трехдневного пребывания в Архангельске Петр отправился в Москву. Посещение Архангельска и время, проведенное в морской торговой сфере, не остались без внимания наблюдательного и впечатлительного Петра I. В первую очередь это были бесчисленные и интересные подробности торговых сношений с иностранцами. Молодого царя не могли не поразить эти отношения, представлявшие то странное явление, что в единственном русском морском порту настоящими хозяевами были иностранцы, в руках которых находилась вся заграничная торговля. А труды русских людей и богатство русской земли служили только средством их обогащения. Петру довольно было только увидеть подобную уродливость, чтобы обратить свою деятельность на исправление этого и сделаться горячим поборником русских морских торговых интересов. Восприимчивый царь ясно представлял уже возможность отправлять русские товары на собственных кораблях, построенных из своих материалов и своими специалистами.

За осуществление этой идеи взялся Франц Тиммерман, которому еще в 1693 году Петр I выдал жалованную грамоту на исключительное право постройки судов на реке Северной Двине и на Усть-Мезени. При вторичном посещении Архангельска Петр I, желая ускорить дело заведения своего торгового флота, положил начало ему, приказав отправить за границу с русскими товарами корабли «Святое Пророчество» и «Святой Павел». Но начало морской торговли для России оказалось неудачным: несмотря на то что корабли для большей безопасности пошли под голландскими флагами, один из них был захвачен французами...

А неутомимый шкипер архангельской флотилии по приезде в Москву превратился в бомбардира Петра Алексея, который, охладев к своей идее строительства флота на Белом море, обратил теперь свой морской взор на юг. Он решил исполнить великий замысел – открыть для России путь к Азовскому и Черному морям. Но этот кратчайший путь в Европу лежал через длительное противостояние с могущественной Турцией – Османской империей, или Портой, как она тогда называлась. Россия была отрезана от этих южных морей турками, укрепившимися в устьях рек Дон и Днепр, и татарскою ордою, владевшей Крымом. Петр решил драться за выход в Азовское море.



Мыс Святой Нос. Памятный знак в честь поморов, прославивших землю русскую. Установлен в год 300-летия российского флота (1996)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Азовские походы Петра I

Петре I бурлило огромное желание как можно быстрее по-

лучить выход к Черному морю. Ради этого он возобновил войну, которую Россия давно вела с Турцией, но последние годы военные действия не осуществлялись. В качестве первого этапа прорыва к Черному морю через Азовское Петр I решил взять у турок крепость Азов, а уже потом захватить и Керчь.

Турецкая крепость Азов была небольшим, но сильным укреплением. Она представляла собой замок-цитадель, окруженный четырехугольником каменных стен с высокими угловыми башнями. Первую линию оборонительных сооружений составляли земляной вал и ров. Гарнизон насчитывал три тысячи солдат.

Но главная сила этой крепости состояла в том, что турки, единовластно владея Азовским морем, могли беспрепятственно своим мощным флотом доставлять подкрепления гарнизону крепости. Поэтому осуществить блокаду крепости только с суши, на что рассчитывал Петр, было маловероятно. Но он решил все-таки брать крепость штурмом с берега. Уж очень хотелось ему взять крепость. А у него было правило: чего захотел, отступить не будет.

Решение брать Азов Петр I принял зимой 1694 года. Он замыслил осадить турецкую крепость тридцатитысячной армией, то есть силой почти в 10 раз большей, чем был гарнизон в Азове. Поэтому надеялся на безусловный успех. Он планировал более

20 тысяч человек доставить к крепости по Дону, осталь-

ная часть войск должна была идти маршем по берегу.



Белли А. Портрет Петра I с оригинала Годфрида Неллера, 1697, Лондон

Для доставки войск по Дону по приказанию Петра I в Москве, Нижнем Новгороде и Воронеже строили небольшие плавсредства. Строилось их великое множество. Весной 1695 года на освободившуюся ото льда Москву-реку спусти-

ли множество разнообразных лодок, так называемых коломенских стругов. На них погрузили пушки, порох, продовольствие и солдат. Все делалось в спешке, под мощным давлением Петра I и его соратников по этому походу.

30 апреля 1695 года огромная флотилия двинулась в путь. Сам Петр (бомбардир Петр Алексеев) находился на ней, плыл во главе каравана на лефортовской многовесельной «каторге». В конце июня русские войска подступили к Азову и приступили к блокаде крепости.



Макет крепости Азов до взятия ее Петром. Музей в Азове
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но эта блокада была неполной. Со стороны моря турки свободно могли силами своего флота бесконечно поставлять в Азов и новые войска, и боезапас, и необходимый провиант. Воспользовавшись этим, они перебросили в крепость на двадцати галерах значительное подкрепление. Поэтому, несмотря на отчаянный и долгий штурм турецкой крепости, осада оказалась безуспешной. Петр приказал снять осаду крепости и отвести войска...

Конечно, вся затея с походом на Азов – это были только волевые действия самого Петра, еще «самонадеянного мальчика», который в силу своей молодости «шел напролом». Это не была по-настоящему военная операция. Просто, по выражению А.С. Пушкина, у Петра I «заклинило» мысль: «Азов будет взят! Хоть всю Россию на карачки поставить». Воля Петра окаменела. Он был непреклонен. Он заставлял людей работать с напряжением, которого они не знали ранее. И оказалось, что люди-то могут так работать – «на износ», а вот отсутствие военного опыта, необходимых сил и продуманного плана действий не может покрыться никаким энтузиазмом людей.

Азов сделал Петра I совсем другим человеком. От беды под Азовом он сразу возмужал, неудача «бешеными удилами

взнуздала его». Даже близкие люди не узнавали его – другой человек: зол, упрям, деловит.

Первая неудача под Азовом не погасила у Петра желания взять крепость. Наоборот, она вызвала у него еще большую настойчивость в действиях. Он решил повторить поход на Азов в 1696 году. Но для этого ему нужно было срочно построить военный флот для Азовского моря.

И Петр взялся за многотрудное дело: в одну зиму соорудить флотилию, чтобы запереть Азов с моря. Даже мысль о подобном предприятии, при тогдашних скудных средствах, при бесчисленных недостатках всякого рода, едва ли могла родиться в уме самом предприимчивом. В три-четыре месяца надлежало заготовить материалы, построить суда, оснастить их, вооружить, набрать людей, способных к морской службе, и никак не позднее первых чисел мая 1696 года вывести в Азовское море такой флот, чтобы он мог держать турецкие корабли «в почтительном отдалении от устьев Дона». Тогда ведь у Петра не было ни верфей, ни мастеров, ни офицеров. Пока была только могучая воля, превозмогшая все. И флот в установленные сроки был построен для второго Азовского похода. О крупных кораблях в это время, разумеется, нельзя было и думать. Петр ограничился гребной флотилией: галиасами, галерами, каторгами и брандерами.

И закипела невиданная до того времени на Руси работа, которую мог организовать только человек с энергией и волей Петра. Все средства, разбросанные отдельно по России,

и все сколько-нибудь способные к делу люди быстро соединились и были направлены к одной цели. В селе Преображенском (в том самом, под Москвой) появилась корабельная верфь, на которой взялись за топоры те же гвардейские солдаты, из числа которых иные уже познакомились с делом кораблестроения на Переславском озере. Из Архангельска привезены на подводках опытные корабельные плотники, взятые с иностранных судов; там же наняты были юнги и штурманы, а корабельных мастеров, лекарей, также штурманов и матросов выписали из Голландии.

В Преображенском приготавливались части для галер и брандеров. Для первых образцом служила галера, заказанная еще в 1694 году и теперь доставленная из Голландии в Вологду, а оттуда уже на особо устроенных дровнях (сажени по три длиною) привезенная в Москву.

Несмотря ни на что, уже к исходу февраля 1696 года, правда, из сырого, летом срубленного леса, успели приготовить части 22 галер и 4 брандеров. Для окончательной сборки и спуска на воду этих судов, а также для строения других избрано было место близ города Воронежа, на берегу одноименной реки, в 15 км от впадения ее в Дон. Одновременно с постройкой галер в Преображенском Петр I приказал для предстоящей перевозки войск и различных грузов построить в нескольких местах по притокам Воронежа 1300 стругов, 300 морских лодок и 100 плотов, для чего назначалось около 26 тысяч человек, собранных из городов Белгород-

ского полка. Между прочим, в бассейне реки Воронеж строение стругов (плоскодонных судов типа барок) издавна было обычным промыслом. На них по Дону сплавлялись всегда все тяжести, а сами струги уже не возвращались назад, а ломались на дрова.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В исходе февраля 1696 года Петр, несмотря на распутицу, приехал в Воронеж и поселился в подготовленном для него доме, который называли Государевым шатром на Воронеже как центр морского управления.

В то время как в Воронеже строились суда, в других местах изготавливались все необходимые для строения и вооружения их предметы и материалы, с которыми тысячи подвод потянулись к Воронежу с разных концов России. Все, что требовалось для флота, забирали отовсюду. Например, железо брали с частных заводов под расписки, по которым деньги платили уже позже. Для скорейшего доставления более необходимые предметы везли на переменных лошадях безостановочно день и ночь и в каждом городе записывали время провоза. С 1693 года на юге России заработал первый чугуноплавильный завод с использованием водной энергии (Липецкий завод).

Разобранные на части галеры и брандеры были привезены из Преображенского в Воронеж сухим путем, с ними прибыли и назначенные для них командиры иностранцы. Немедленно приступили к сборке привезенных судов. Петр, несмотря на дурную погоду, успел второго апреля спустить на воду три галеры, из которых одна называлась «Принципиум». Позже спустили на воду 36-пушечный корабль «Апостол Петр» (походил на английский корабль 4-го ранга). Построенный в Воронеже, он был плоскодонный, имел три мач-

ты, пушки различных малых калибров. Почти такой же корабль «Апостол Павел» не успели достроить к началу похода.



Дом, где жил Петр I в Воронеже.

С картины Трофимова Викентия Павловича (1878–1956)

Галеры были различными по числу весел (самые большие имели 38). На носу галеры стояли три медные пушки малых калибров. Гребцы представляли рабочую силу на галерах, во

время хода они гребли на веслах, а при плавании под парусами, не сходя со своих банок (скамеек, на которых сидели во время гребли), тянули снасти, подаваемые им матросами. Так как первые гребцы на галерах были из каторжан, то их левую ногу приковывали к банкам. Матросы же на всех кораблях и галерах в основном были тоже из числа иностранцев, за исключением нескольких человек из числа преображенских солдат.

Готовясь ко второму походу, Петр формировал морской «регIMENT» (отряд) и назначал командиров кораблей и эскадр. Морской регIMENT был составлен из нескольких рот Преображенского и Семеновского полков со значительной частью вновь набранных солдат (всего 4 тыс. человек), разделенных на 28 рот. Главным командиром, «адмиралом морского каравана» был «наименован» царский любимец Лефорт Ф. (с этих пор он подписывался двойным званием – адмирал и генерал), вице-адмиралом – венецианец, полковник Лима Юрий Степанович, шаутбенахтом – француз, полковник де-Лозьер Бальтазар Емельянович. Командирами грузовых судов назначены офицеры Преображенского и Семеновского полков. Петр зачислил себя капитаном 3-й роты. Он под именем капитана Преображенского полка Петра Алексеева (по некоторым источникам он имел звание шкипера) командовал галерою «Принципиум» (27 матросов и 172 солдата на борту), боцманом здесь был Александр Меншиков. Начальствование Лефорта над флотом было более почетное,

нежели действительное. На самом деле главным организатором и душой всегоэтого дела был сам Петр I.

3 мая 1696 года эта галера в составе авангарда «морского каравана» выступила в поход. Кроме командования галерой на Петра возлагалась задача быть «начальником над всем авангардом» (8 галер). В течение двух недель галеры спускались по Дону от Воронежа к Черкасску.

Перед отправлением в плавание последовал первый указ по галерам о назначении морской провизии, которую составляли: сухари, крупа, толокно, ветчина, уксус, сбитень и две чарки вина в день; в постные дни полагалась вместо ветчины рыба. Вино и сбитень кроме нижних чинов получали также все начальствующие и другие лица, как-то: офицеры, лекари и священники.

Уже на походе, 8 мая, Петр объявил еще один указ по галерам, в котором в 15 пунктах заключались правила, как галерам держаться во время плавания, при остановках и снятии с якоря, при встрече с неприятелем и во время боя. При этом сообщались условные сигналы флагами, выстрелами, барабанным боем и фонарями. В этих же правилах за неисполнительность и другие проступки назначались наказания от денежного штрафа в размере одного рубля до смертной казни.

Петр прибыл со своим отрядом в Черкасск 15 мая. Здесь он получил донесение, что казаки пробились на своих лодках на взморье и напали на два турецких корабля, но были отбиты. Чтобы не упустить такую добычу по решению воен-

ного совета (Петр I, Гордон П., Головин Ф., казацкий атаман Минаев Фрол), командир галеры «Принципиум», капитан Петр Алексеев немедленно отправился к взморью, взяв на галеры часть сухопутных войск генерала Гордона П. Теперь отряд Петра состоял из 9 галер и 40 казачьих лодок, на каждой из которых было по 20 человек. Но малая вода не позволяла пробиться к устью реки. Тогда Петр, оставив галеры, продолжил движение только с казачьими лодками. Но когда наконец-то они пробились к морю, то увидели, что на взморье стоят не два (как было ранее известно), а 13 турецких кораблей. Конечно, нападать одними лодками на такого неприятеля было немыслимо. И Петр, огорченный неудачей, вынужден был возвратиться...

26 мая Петр I решил реками Каланчой и Кутермой вывести всю флотилию (22 галеры) в Азовское море. Ему это удалось. Но уже к вечеру 27 мая поднялся шторм, который разбросал все суда по побережью и едва не разбил их. Только к 12 июня все галеры и брандеры стали у устья Дона, на входе в Азовское море. С помощью этого неопытного флота и еще двух батарей, построенных на обоих берегах, Петр I по сути прекратил сообщение осажденного гарнизона крепости Азов с морем и лишил его возможности получать помощь от своего флота. Петр I в эти дни находился на своей галере «Принципиум», но иногда убывал к осаждающим крепость войскам для осмотра работ и совещания с генералами.

Через два дня, после того как русский флот перекрыл

устье Дона, появились турецкие корабли и стали на якорь в виду нашего флота. На пришедших судах находилось 4 тыс. войска, присланного в помощь азовскому гарнизону. Турецкий адмирал, потеряв в бездействии 10 дней, 24 июня наконец-то решился отправить к берегу суда с десантом. Но, увидев, что русские галеры стали сниматься с якоря, турецкий флот поспешно поднял паруса на кораблях и ушел в море.

На этот раз появление русских судов в море лишило осажденную крепость обычной помощи своего флота и вынудило турок сдать ее. Царские галеры подошли к крепости Азов с моря, встали в два ряда под ее стенами и открыли «здравную, радостную пальбу» троекратными залпами, которые подхвати-ли все войска на берегу. А в июле 1696 года русские войска с участием флота взяли Азов, осадив его с суши и с моря. Петр I ликовал.

Таков был собственный первый опыт Петра в строительстве настоящего военного флота. Опыт, который он будет повторять тут же, уже на строительстве большого Азовского флота, потом на Балтике и позже на Каспии, внося, конечно, определенные коррективы с учетом времени и реальной обстановки.

Победа под Азовом с небывалой торжественностью отмечалась в Москве (30 сентября 1696). И при этом флоту отдавался почет равно с армией. У въезда на Каменный мост были построены триумфальные ворота, а возле них сооружены две пирамиды. На одной из них выбили надпись: «В

похвалу прехрабрых воев полевых», а на другой пирамиде – «В похвалу прехрабрых воев морских». Победители с триумфом вошли в Москву. За каретой командующего флотом адмирала Лефорта гвардеец-знаменосец нес огромный военно-морской флаг, а далее шли экипажи «морского каравана» и вместе с ними шел пешком Петр I в звании морского капитана, затем шли войска генералиссимуса Шейна А. и генерала Гордона П. Москва впервые в отечественной истории особо приветствовала не только своих ратников, но и моряков, возвратившихся из боевых походов. Здесь Россия впервые увидела своего царя в морском мундире.

Строительство Петром I Азовского флота

Создание регулярного Военно-Морского Флота в России Петр начал со строительства кораблей для Азовского моря в целях защиты южных границ российского государства и обеспечения свободы торгового мореплавания по Черному морю, которому препятствовала Турция, поддерживаемая Англией и Францией (возрастание экономического и военного могущества России не соответствовало их внешнеполитическим интересам).

Взятие Азова дало Петру первый опыт организации боевых действий на море. Он получил такой опыт сразу по трем показателям: как командир боевого корабля, как командир авангарда (отряда галер) и как организатор сложного взаимодействия между сухопутными и морскими силами. Под

Азовом впервые обнаружили организаторские и стратегические способности Петра. Бесспорно, что в истории военно-морского искусства этот удачный опыт взаимодействия сухопутных и морских сил при осаде и взятии морской крепости занимает свое почетное место. Но надо ли при этом сопоставлять, как это делают Тарле Е.В. и другие, успешные действия Петра под Азовом и неудачи англичан при подобных же попытках взять в 1691 году Квебек (в Канаде) или в 1693 году Сен-Пьер (на Мартинике)? Ведь под Азовом у Петра был еще только импровизированный флот. И в то же время взятие Азова было чрезвычайно легкомысленным и опасным делом. Этим актом русские накликali большую войну с Турцией. А сил у России для этой войны не было. Нужно было срочно искать союзников.

Но взятие Азова было только первым шагом в исполнении обширного плана Петра I – открыть свободный путь для русских кораблей в Черное и Средиземное моря. Следующая задача была – построить и организовать жизнь регулярного Военно-Морского Флота. Первым таким флотом и стал флот Азовского моря.



Медаль «За взятие Азова». На лицевой стороне погрудный портрет Петра I анфас, в латах и лавровом венке. Голова царя слегка повернута влево. В обрезе плеча царя инициалы медальера: «С.Ю.» («Самойл Юдин»). По кругу: «ПЕТРЪ. АЛЕКСЕВИЧЪ. ПОВЕЛИТЕЛЬ – МОСКОВСКОЙ. ПРИСТАТИТЕЛЬ». На обороте панорама осады и ар-

тиллерийского обстрела Азова. Вверху по кругу: «МОЛНИЯМИ. И ВОЛНАМИ./ ПОБЕДИТЕЛЬ». В обрезе: «1696», с двух сторон звездочки

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

При этом Петр активно опирался на исторический опыт прошлого России в попытках решать подобные задачи (пусть небольшой, но такой опыт был) и на свежий собственный опыт, который он получил в ходе Азовских походов, особенно во втором, когда в течение зимы (1695/1696 гг.) ценой большого напряжения сил и нещадной эксплуатации крепостного крестьянства был построен морской и речной флот для взятия турецкой крепости Азов. На строительство Азовского флота ушло почти 900 тыс. рублей. Но при важности такой работы расходы для Петра были делом второстепенным.

Однако просто доступ к Азовскому морю не мог удовлетворить Петра, ибо крепость Керчь оставалась пока в руках турок, а это значит, что и выход в Черное море для русских был закрыт по-прежнему. Петр понимал, что созданный им для блокады Азова галерный флот не может служить для борьбы с турками за море. И в то же время он понимал, что бороться с ними можно будет только при наличии у России своего современного Военно-Морского Флота. Поэтому надо было строить крупные военные корабли, создавать большой Азовский флот.

По собственным словам Петра, он «всю мысль свою уклонил для строения флота... по неизменному своему желанию не стерпел долго думать о том – скоро за дело взялся».

В своем предложении Боярской думе Петр писал 20 (30) октября 1696 года: «...ничто же лутче мню быть, еже воевать морем, понеже зело блиско есть и удобно многократ паче, нежели сухим путем... К сему же потребен есть флот или караван морской, в 40 или вяще судов состоящий, о чем надобно положить не и спустя времени: сколько каких судов, и со много ли дворов и торгов, и где делать».

В тот же день Боярская дума приняла «Статьи удобные, которые принадлежат к взятии крепости или фортеции от турок Азова». В этом постановлении, имевшем большое государственное значение, в частности, говорилось: «Морским судам быть, а скольким, о том справитца о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми, о том выписать и доложить, не замолчав».

Так Петр I разделил с Боярской думой ответственность за принятие решения о строительстве регулярного Военно-Морского Флота. И день 20 (30) октября 1696 считается официальным днем рождения Российского флота.

Но денег на строительство флота у государства не было. И тогда Петр быстро нашел выход – строить корабли для флота на средства народа. 4 (14) ноября 1696 года Боярская дума утвердила указ царя о постройке флота «кумпанствами» (коммерческими компаниями). То есть вводилась ко-

рабельная повинность, обязывающая помещиков, вотчинников, светских и духовных, а также купцов, горожан и жителей слобод строить корабли. Суть этого была вот в чем.

Землевладельцы, имевшие более 100 крестьянских дворов, объединялись с таким расчетом, чтобы в «кумпанствах» набиралось в общей сложности по 10 000 крестьянских дворов. И каждое из них обязано было построить по кораблю. Монастыри и церкви, объединенные в «кумпанства», строили один корабль на каждые 8000 принадлежавших им крестьянских дворов. С владельцев, имевших менее 100 дворов, взимались так называемые «полтинные деньги» (по полтине со двора). Купцы, горожане и жители слобод сообща должны были построить, вооружить и снабдить всем необходимым 12 кораблей.

Правительство выделяло лес для постройки кораблей и нанимало корабельных мастеров. Всеми делами по созданию военного флота (всего было заложено 52 корабля) ведал Владимирский судный приказ, глава которого стольник Протасьев А.П., получивший звание адмиралтейца, стал главным распорядителем всех строительных работ.

Азовские походы 1695 и 1696 гг. Строительство русского флота.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Каждому «кумпанству» вменялось в обязанность организовать весь комплекс подготовительных и строительных работ: заготовка и доставка леса, покупка железа, парусов, пушек и т.д.; содержать необходимое количество рабочих (корабельного мастера с подмастерьем, шестерых кузнецов, более 60 плотников, столяра, маляра, лекаря, пятерых переводчиков). Два кузнечных мастера и два плотника, сами корабельные мастера набирались, как правило, из иностранцев. При строительстве галер состав специалистов был значительно меньше. Строительство одного судна в среднем обходилось для кумпанства около 10 000 рублей.

Сдача кораблей была намечена на апрель 1698 года, затем этот срок отнесли на конец 1698 года. За срыв сроков сдачи кораблей грозило изъятие поместий и вотчин в пользу казны. Многие землевладельцы и купцы, враждебно встретившие введение корабельной повинности, пытались откупиться от этой обязанности. В ответ на поданные челобитные «уволить их от корабельного дела» за денежный выкуп Петр I приказал их подателям построить дополнительно два корабля.



Адмиралтейство в Воронеже при Петре (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Для строительства кораблей использовался правый пологий берег реки Воронеж на всем протяжении от города до слободы Чижовка, а также удобные места у Ступинской пристани (в 40 верстах выше Воронежа), на реке Хопре и в Паншине. Здесь были построены верфи, мастерские, склады для хранения леса, корабельных частей и вооружения.

В августе 1697 года прибыли из-за границы около 70 мастеров и подмастерьев. Собственно корабельные мастера вы-

зывались из Голландии, Дании и Англии, а галерные – из Венеции.

На собранные «полтинные» деньги Петр решил построить 6 кораблей и 40 бригантин, приобрести все необходимое для вооружения и снабжения этих судов, а также создать в Воронеже Адмиралтейский двор – первое государственное Адмиралтейство.

Одновременно с постройкой флота в Москве и других городах заготавливалась на 20 тыс. человек морская провизия, которая должна была храниться в Воронеже.

Петр избрал Воронеж колыбелью российского флота, поскольку город стоял на берегу реки Воронеж, недалеко от Дона. В окрестностях росли вековые дубы и сосны, служившие материалом для строительства судов. Неподалеку залежала липецкая железная руда, из которой можно было выплавить пушки и другое оружие

К сентябрю 1697 года корабельные работы в воронежском Адмиралтействе развернулись в полную силу. Не дожидаясь окончания постройки кораблей, заложенных «кумпанствами» весной и летом 1698 года, Петр приказал им построить дополнительно еще 25 новых кораблей (фактически из них было заложено только 12).



Воронеж на гравюре К. де Бруина. 1703 год

Строительство кораблей шло очень трудно. С марта 1697 по август 1698 года Петр I в составе «Великого посольства» находился в Западной Европе. Но при этом он через постоянные письменные доклады достаточно основательно владел обстановкой по строительству Азовского флота и продолжал существенно влиять на этот процесс, давая различные указания в своих письмах. Хотя, конечно, отсутствие Петра серьезно сказалось на итогах решения этого первого большого морского дела в России.

В конце августа 1698 года Петр прибыл в Москву, а уже в октябре он был в Воронеже. Здесь, несмотря на все трудности и недостатки, суда первого наряда, строившиеся «кумпанствами», за исключением немногих, были уже на стапелях готовы. Однако из-за спешки, отсутствия опыта и неудовлетворительной организации строительных работ эти корабли не обладали должными качествами. Одни из них тре-

бовали усиления вооружения и оснастки, другие – исправлений и даже переделок в самом корпусе. «Кумпанства» получили жесткое указание устранить все замечания и исправить недостатки, причем под личным контролем самого Петра, вступившего в должность главного корабельного мастера России. Большая часть судов новопостроенного Азовского флота была спущена на воду 1699 года.

Корабли имели длину до 35 м, ширину 8–10 м, осадку – 2–2,5 м; вооружение состояло из 26–44 пушек, в числе которых были 12- и 24-фунтовые орудия, а также так называемые картечницы. Бомбардирские суда длиной 25–28 м, шириной, 8,5 м имели на вооружении по две мортиры и несколько 24- и 12-фунтовых пушек. Длина галер составляла 41–53 м, ширина – 7,3 м, вооружение: 20 -фунтовая пушка и несколько 6- и 3-фунтовых картечниц. Одновременно с созданием флота закладывались и основы его боевой и повседневной организации. В 1700 году был утвержден приказ Адмиралтейских дел (позже он будет преобразован в Адмиралтейств-коллегию), который стал центральным государственным органом по руководству строительством, снабжением и обеспечением флота.

Вместо обвиненного в злоупотреблениях и умершего Протасьева А.П. 18 февраля 1700 года был назначен адмиралтейцем Апраксин Ф.М., родственник Петра (его сестра была женой царя Федора Алексеевича) и сверстник его по возрасту. Морское дело было несколько знакомо ему. Он

принимал участие в морских «потехах» и плаваниях Петра I, четыре года служил воеводой в Архангельске, а доверие к нему царя давало возможность принести флоту большую пользу. В помощь Апраксину были назначены два стольника, названные «товарищами адмиралтейца». Один из них, Племянников, находился в Москве и заведовал приказом Адмиралтейских дел, а другой, Игнатъев, распорядился в Воронеже.



«Портрет Петра I». Гравюра немецкого гравера Иоганна

Фридриха Баузе (1738–1814)

С назначением Апраксина часть Володимирского судного приказа, заведовавшая кораблестроением, составила самостоятельное учреждение, сохранив тейца было приведение в порядок страшной запутанности по «кумпанским» работам. Перессорившиеся между собой «кумпанства» судились одно с другим и вообще чрезвычайно были неисполнительны в возложенных на них вопросах строительства кораблей. В дальнейшем Петр прекратил постройку кораблей «кумпанствами», а строительство судов для Азовского флота продолжалось уже правительственными средствами и силами.

По приблизительному расчету в течение трех лет (с 1697 по 1700 год) за счет «кумпанств» и «полтинного сбора» (это и был налог на содержание флота) было использовано до 1,25 млн рублей, не считая лесов, стоимости перевозки и других работ, выполняемых крестьянами.

С 1700 года было определено на содержание флота ежегодно брать по 1000 рублей с 10 тысяч дворов светских владельцев и с 8 тысяч духовных. Кроме того, «полтинный сбор» составлял ежегодно около 83 тыс. руб. Но этого налога для содержания флота было недостаточно, потому что, не считая других расходов, на один только личный состав Адмиралтейства выходило в год 50 982 рубля и на строевых чинов 28 539 рублей.

Для увеличения средств на содержание флота 7 мая 1701 года в Москве был учрежден новый монетный двор, который отдали в ведение Воинского морского приказа. Поэтому его называли Адмиралтейским или Военно-морским. Монетный двор находился в морском ведомстве до исхода 1711 года. Главной доходной статьей этого двора была перече- канка серебряных ефимков в русскую монету, сравнительно меньшей стоимости против номинальной ее цены. Чтобы судить о степени поддержки, доставлявшийся флоту этим учреждением, заметим, что в последние менее доходные годы монетный двор доставлял морскому ведомству чистой прибыли более 120 000 рублей в год.



1 рубль 1710 года

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Там тогда чеканились золотые червонцы, серебряные монеты нового образца и старые серебряные «чешуйки» – ко-

пейки. С 1704 было открыто специальное отделение для чеканки медных монет. На монеты из трех металлов – меди, серебра и золота – наносился портрет Петра I.

Морскому делу Петра I повсеместно выражалось явное и скрытое сопротивление. Но встречались и добрые примеры, выражавшие сочувствие к создаваемому флоту. Так, именитый человек Строганов кроме назначенных на его долю двух кораблей построил еще один, сверх нормы. А воронежский епископ Митрофаний на жалованье «ратным людям морского флота» внес из своей домово́й казны 4 тыс. рублей.

Кроме денежных средств Адмиралтейство нуждалось в рабочих, которых постоянно не хватало. В связи с этим в 1701 году Петр издал два указа, по которым 11 городов Белгородского полка отписывались в ведение Адмиралтейства. Они должны были выставлять ему ежегодно до 27 000 рабочих.

Немалую заботу представляли и корабельные леса. Места, первоначально отведенные для порубки (в 1697 году), уже были истощены. Поэтому в 1700 году для строительства кораблей еще были описаны леса в нескольких уездах к югу от Воронежа и в уездах Тамбовских.

Охрана лесов также лежала на Адмиралтействе, и это было очень трудным делом. Раньше крестьяне пользовались лесами свободно, теперь разрешалось рубить только лес на дрова. За каждое срубленное дерево строевого леса взимался штраф в 5 рублей. За незаконную порубку леса винов-

ные подвергались телесным наказаниям, ссылались на жительство в Азов, иногда дело доходило до смертной казни. Для этих целей в 1700 году в число штатных «мастеров» Адмиралтейства ввели «заплечного мастера» – палача.



Кушевский Юрий. Экзамен Петра. 2005 г

С 1698 года Петр произвел в личном составе морского ведомства значительную замену. В течение 1699–1701 годов большая часть иностранных судостроителей, разных мастеров, морских офицеров и нижних чинов первого вызова (всего около 600 человек) была уволена и заменена новыми, в

числе которых прибыл из Англии замечательный корабельный мастер Козенц. Но мастеров по-прежнему было недостаточно: голландцев пытались теперь избегать по указанию Петра, а англичане из-за дурных слухов боялись поступать на службу в Россию.

Сам Петр всем русским, кто вернулся из-за границы и планировался для службы на кораблях, устроил экзамен, который выдержали из 30 только 4 человека. Среди них был и князь Урусов Федор, который в 1704 году стал первым русским капитаном в Военно-Морском Флоте России.

А в январе 1701 года указом Петра I в Москве была создана школа «Математических и навигацких, то есть мореходных хитростно искусств учений», или Навигацкая школа. Она стала готовить кадры командного состава для русского флота, а также артиллеристов и геодезистов. В ней обучали арифметике, геометрии, тригонометрии, черчению и навигации, морской астрономии, географии и некоторым другим предметам. Эта школа стала одним из первых светских учебных заведений в России. До этого в стране существовали епископские, монастырские и приходские школы, которые давали ученикам гуманитарные и богословские знания. Еще в 1685 году в России была открыта Московская славяно-греко-латинская академия, которая тоже давала преимущественно философское, филологическое и богословское образование. А в Навигацкой школе обучали уже современным практическим дисциплинам. На базе Навигацкой

школы были подготовлены кадры для так называемых «цифирных» школ, которые создавались по всей России, чтобы обучать людей первичным знаниям грамоты.

Навигацкая школа была рассчитана сначала на 200 человек. Но в 1701 году «добровольно хотящих» в школу поступило всего 4 человека. Тогда были приняты меры принуждения, к лету 1702 года в ней уже обучалось 180 учеников в возрасте от 19 до 25 лет, а к январю 1703 года уже насчитывалось 300 человек. Срок обучения в школе не был утвержден. Из класса в класс ученики переводились после сдачи экзаменов. За год можно было пройти два класса. Нерадивые или же неспособные ученики порой засиживались в одном классе по 2–3 года. Некоторые заканчивали Навигацкую школу за 4 года, но были случаи, когда обучение растягивалось на 13 лет. Так как трудности с комплектованием школы сохранялись, то Петр (уже в 1710 году) издал указ, по которому тех, кто уклонялся от учебы, направляли на различные работы, в том числе и «бить сваи» на набережной в строящемся Петербурге.

В 1715 году в Санкт-Петербурге на основе Навигацкой школы была создана Морская академия.

В присущем для него стиле управления Петр жестко принуждал всеми мерами учиться морскому делу, особенно детей дворян. Для этого он использовал не только разовые карательные меры, но и издал целую серию специальных указов. Так, в 1714 году вышел указ о единонаследии, которым

вводился порядок наследования недвижимых имений, целиком передаваемых только одному сыну. Остальные сыновья, оказавшись без поместий и, следовательно, без средств к существованию, должны были сами «хлеба своего искать службою, учением, торгами и прочим».



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Другие акты Петра I запрещали жениться дворянским недорослям, не овладевшим элементами цифири и геометрии. Также не разрешалось производить в офицеры дворян,

которые не служили рядовыми. Позволялось приобретать имена только по истечении 7 лет военной службы. Кроме того, Петр использовал еще одно средство привлечения дворян на службу. Он периодически устраивал им смотры, на которых выявлялись те, кто упорно уклонялся от службы. Лишь Екатерина II отменила эти жесткие требования Петра относительно службы дворян.

Неустанно занимаясь строительством флота, Петр сам многие часы и дни трудился на корабельных верфях в Воронеже – то как мастер-строитель, то как простой плотник и личным примером поддерживал бодрость людей и укреплял в них сознание о пользе и значении корабельного дела. Заразившись идеей создания флота, своей энергией, волей, невероятной жесткостью и упорством он заставлял всех преодолевать любые трудности.

И к весне 1700 года все кумпанские суда, за исключением двух, были готовы. Из них в Воронеже стояли на воде 15 кораблей и 6 бомбардирских судов, на стапелях – 14 галер, а также в эллингах еще стояли 11 кораблей, строящихся за счет казны. Кроме того, в Супине на стапелях было еще 10 кораблей.

Но в связи с изменившейся международной обстановкой (перемирие с Турцией, начавшаяся Северная война, когда Дания и Польша выступили против Швеции) Петр резко меняет главное направление своей внешней политики, и в 1700 году он вступает в Северную войну и начинает борьбу со

шведами за выход к Балтийскому морю. Главное развитие морских сил России поэтому перешло на север. Азовский же флот, хотя и продолжал свое существование до 1712 года и даже временами активизировал свою деятельность, возбуждавшуюся ходом событий, но главенствующее значение свое потерял. Исключительные заботы Петра и почти все наличные средства теперь направлялись на создание флота на Балтике, с развитием которого значение Азовского флота постепенно падало, сам флот уничтожался, а затем и прекратил свое существование. Однако именно Азовский флот положил начало регулярному Военно-Морскому Флоту России.



Памятник Петру I в Воронеже. Открыт 1860 г. Скульптор Шварц А.Е., архитектор Гримм Д.И.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Служба Петра I на Азовском море

Создавая регулярный военный флот на Азовском море, Петр и сам проходил службу на нем. По возвращении из-за границы (1698) Петр делает все, чтобы Азовский флот был готов к весне 1699 года к выходу в море. Ему важно было этим выходом флота убедить турок в действительности существования вновь созданной русской морской силы. 19 февраля 1699 года Петр появился в Воронеже. И началась энергичная работа по приготовлению флота к выходу в море. Несмотря на кажущуюся готовность к плаванию всех судов, фактически из них готовы для выхода в море были только 11 кораблей, один бомбардирский корабль и 4 галеры. Для практики новых моряков Петр присоединил к ним еще 13 бригантин и 11 галиотов. Кроме того, за судами следовали 117 стругов с разными грузами и провиантом. Командирами на бригантины и галиоты были назначены преображенские и семеновские офицеры, а экипажи судов вообще всего флота состояли из солдат тех же полков и иностранных матросов.

Неутомимой деятельностью Петра к весне 1699 года было подготовлено в Воронеже 86 военных судов для похода в Азовское море.



Вид Керчи в 1821 году. Крепость турки построили после того, как в 1699 году там появился флот Петра I

Главным командиром флота был боярин Головин Ф.А. Но он был только «парадной» фигурой, за которой скрывался сам Петр I, избегавший первой роли и предпочитавший развивать энергию и распоряжаться, прикрываясь именем другого. Петр, готовясь к походу, сам составил инструкцию о порядке движения морской эскадры. О плавании Азовского флота в эти дни имеются сведения в «Юрналах» (краткие записи о событиях, которые делались по указанию Петра, их

начали вести в период пребывания Петра в составе Великого посольства) и в дневнике вице-адмирала Крюйса К.

Турецкий султан не верил в то, что Россия сможет за это короткое время создать настоящий флот. Он и в мыслях не допускал существования такого флота, ибо смотрел на южные моря, как на внутренний двор своего дома, куда нет доступа чужеземцам. Он заявил, что охотнее откроет дверь в свои покои, чем позволит русским кораблям появиться в Черном море. Он твердо был уверен, что у России нет военного флота и в ближайшие годы быть не может.

Но 27 апреля 1699 года по решению Петра российский Азовский флот снялся с якорей под Воронежем и медленно двинулся в сторону моря по вздувшейся от весеннего паводка реке.

Головным шел барколон «Соединение», на котором находился Петр I. За ним держались еще три барколона – «Меркурий», «Заячий бег», «Периная тягота». Далее шли малые суда, растянувшиеся в длинный караван. Крупные корабли, строившиеся на Хопре и в Панине, должны были идти в Азов самостоятельно.

К середине мая перед выходом в Азовское море все суда собрались в устье Дона. Но теперь предстояло преодолеть мелководное гирло Дона. Сделать это было не просто. Турки были уверены, что русским, даже если они и построят в Воронеже свои корабли, вывести их в море из-за мелководья низовьев Дона не удастся. Но они еще не знали Петра I...

Действительно, когда русские корабли прошли по Дону от Воронежа и спустились к устью реки, они вынуждены были остановиться из-за малой воды. Петр приказал ждать штормового ветра, который должен был нагнать воду в устье Дона. Однако его все не было. Ждали упорно до конца июня, когда подул сильный западный ветер и вода пошла вспять, затопляя низины. Петр удачно воспользовался этим моментом, приказал сниматься с якорей и начинать движение в Азовское море.

Петр решил сам провести первый корабль. И отправился на прорыв на наименьшем из кораблей – «Отворенные врата». Почти касаясь остриями мачт низко нависших грозовых туч, кренясь и чиркая днищем по каменистым отмелям, он благополучно миновал коварную протоку и вырвался на морской простор. Следом потянулись и другие корабли.

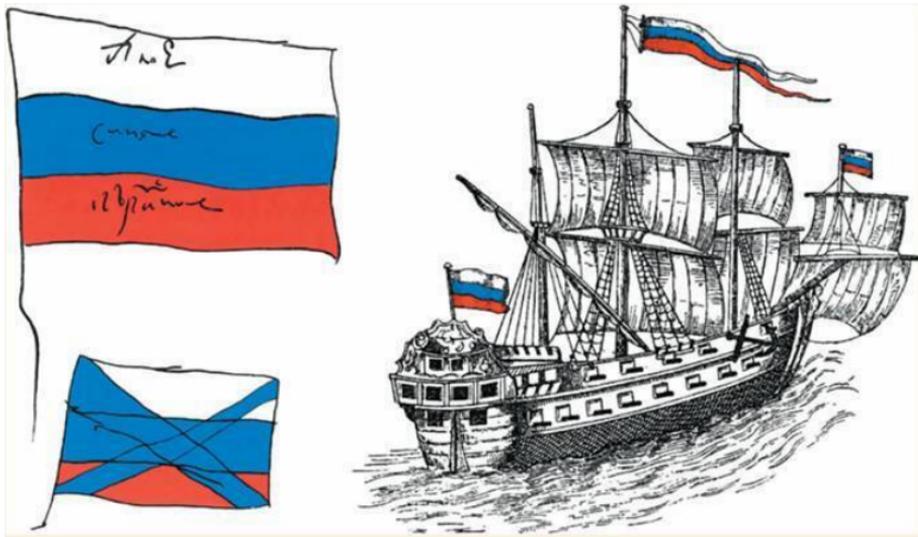
Выйдя в море, флот пошел к Таганрогу, где занялся килеванием, конопачением и осмолкой кораблей. Больше месяца Петр водил флот по Таганрогскому заливу, чтобы сплаваться и приучить команды к морю.

Здесь Петр сформировал эскадру кораблей для сопровождения корабля «Крепость», который направлялся в турецкую крепость Керчь, чтобы далее идти с послем России Украинцевым Е. в Константинополь на переговоры о мире с Турцией.

В состав эскадры вошли 10 парусных кораблей: «Скорпион», «Благое начало», «Цвет войны», «Отворенные врата».

та», «Апостол Петр», «Сила», «Безбоязнь», «Соединение», «Меркурий», «Крепость» и две галеры – «Периная тягота» и «Заячий бег». Кроме того, в состав эскадры вошли кипарисная яхта (подарена Петру I в Голландии), галиот и четыре казачьи лодки. Флагманским кораблем был 62-пушечный корабль «Скорпион». А сам Петр I шел капитаном (командиром) на корабле «Отворенные врата».

Петр выводил флот в море, чтобы испытать в деле построенные суда и обучить их экипажи. Это был первый выход в море Азовского флота в полном составе. Но главное было в том, чтобы убедить турок в существовании у России сильного флота и тем принудить их к скорейшему заключению мира. Поэтому Петр I и решил отправить посла Украинцева Е. в Константинополь морем на военном корабле и лично проводить его со своим флотом до крепости Керчь.



Собственноручный рисунок царя Петра I (1699) и корабль «Крепость»

(по рисунку Христиана Отто, 1700)

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Перед походом Петр вывел корабли в море для практики, где «держал обучающую баталию и забавный бой» (то есть проводил маневры). 14 августа эскадра взяла курс на Керчь, выйдя из Таганрога, и через четверо суток благополучно прибыла туда, стана якорь близ турецкой эскадры, состоявшей из четырех кораблей и девяти галер.

Керченский паша, удивленный неожиданным появлением русского флота, пытался отговорить Украинцева Е. идти в

Константинополь морем, но в конце концов согласился, выделив ему для сопровождения «Крепости» четыре турецких военных корабля.

Сделаем небольшое отступление и заметим: **Петр был первый московский государь, ступивший на землю Крымского полуострова, и первый, поставивший вопрос о присоединении Керчи к русскому царству.**

А любопытный Петр в августе 1699 года в Керчи при посещении галеры турецкого адмирала сопровождал русского флагмана Головина Ф.А. в форме голландского матроса и исполнял на адмиральской шлюпке обязанности рулевого. Пока русские и турецкие адмиралы вели беседу под парусиновым навесом галеры, Петр в это время угощал турецких матросов своим табаком, а потом ушел с ними на нижнюю палубу. После завершения переговоров адмирал Крюйс К. подошел к трапу и крикнул сурово: «Эй! Петр Алексеев!» – «Здесь», – торопливо отозвался Петр и выскочил из люка на палубу. Шлюпка помчалась в сторону русского корабля «Крепость». Петр весело скалил зубы оставшимся на галере турецким морякам...

Русский флот, проводив 28 августа 1699 года «Крепость» в Черное море, отправился к Таганрогу, а затем к Азову. Сам Петр из Таганрога убыл в Воронеж, где 10 дней осматривал там спущенные без него на воду 14 новых судов.

А корабль «Крепость» остался зимовать в Константинополе и вернулся в Азов только летом 1700. Петр в это время

уже был всецело поглощен подготовкой к Северной войне и настойчиво добивался мира с Турцией. «Крепость» помогла ему это сделать. Тогда был заключен мирный договор сроком на 30 лет. Однако желаемого выхода в Черное и Средиземное моря Россия так и не получила...

На Азовский флот Петр вновь прибыл в феврале 1700 года, где находился в течение трех месяцев, в основном занимаясь строительством новых кораблей. 28 апреля, к величайшей радости, он спустил здесь на воду в присутствии сына царевича Алексея свой корабль «Гото Предестинацию» («Божье провидение»), который строился под его руководством с 1698 года.

Почти одновременно с 58-пушечным кораблем «Гото Предестинация» были заложены еще два корабля – «Черепаша» и «Великий галеас». Строительством «Черепашки» руководил английский мастер Най Осип, а строительством второго корабля – венецианец Моро Яков. Таким образом, благодаря одновременному строительству трех кораблей было начато своеобразное соревнование между русскими, английскими и венецианскими корабельными мастерами.

Военно-морская служба «Гото Предестинации» начинается с 1710 года, когда корабль привели на камелях в Азов. На корабле использовали 6 якорей, среди которых 2 якоря по 72 пуда, 2 по 68 пудов и 1 весил 52 пуда 20 фунтов. По классификации, принятой в то время в Европе, корабль с двумя батарейными палубами, несущий 58 пушек, соответствовал

IV рангу.

Команду корабля составляли новобранцы, впервые ставшие матросами, а не приглашенные иностранцы, как делалось раньше. А вот капитанами корабля в разное время были иностранец Стамати Камер, швед Отто Крестьян, датчанин Нанингъ Генрих, голландец Шхонъ Симон. Общее количество членов экипажа на судне было 253 человека.

В проект корабля царь Петр лично внес немало новинок. Например, киль «Гото Предестинации» состоял из двух брусьев, скрепленных подвижными ершами, что давало важное преимущество при посадке на мель. В иностранных флотах подобное новшество появилось только через 140 лет.

Дальнейшая судьба корабля сложилась довольно печально. После неудачного Прутского похода и потери Азова (1711) корабль был продан Османской империи. После вступления в состав турецкого флота «Гото Предестинации» присвоили новое название – «Московский капудание». До 1718 года корабль охранял в составе эгейской эскадры турецкие берега от пиратов. В 1718 году он пришел в негодность, и его продали на слом.

Создание Балтийского флота

Петр I вступил в Северную войну за Балтийское море, не имея там своего флота. Но, чтобы выиграть эту войну, ему нужно было срочно создать Балтийский флот. По сути дела, Балтийский флот Петр начал строить одновременно с нача-

лом Северной войны, с 1700 года. И продолжалось это строительство непрерывно вплоть до 1721 года. Безусловно, у Петра уже был богатый опыт создания военного флота на Азовском море. И теперь Петр его активно использовал. Но здесь были другие условия, совершенно другая обстановка. Поэтому просто копировать азовский морской опыт было нелепо. Здесь Петр (и в этом тоже проявился его флотоводческий талант) задачу строительства флота решает своеобразно.

Своеобразие это проявилось в трех важных аспектах:

– Прежде всего, срочно были созданы речные и озерные флотилии, чтобы оказать помощь сухопутным войскам в освобождении от шведов Ингрии (территории вокруг Чудского и Онежского озер и рек Ладоги и Невы)

– Во-вторых, одновременно на верфях, созданных оперативно на освобожденной территории, начали строить корабли для Балтийского флота.

– И третье: с учетом особенностей Балтийского морского театра (наличие островов, шхер, узких мест, проливов и заливов) строили и большие парусные корабли (для действия в открытом море), и гребные суда, которые могли действовать в узкостях и на мелководье, перевозить сухопутные войска для высадки десантов на побережье противника. Причем последние вначале строились более активно и результативно.

Начало гребному флоту Петр I положил еще в период борьбы за Ладожское и Чудское озера. С выходом русской армии на берега Финского залива строительство гребного

флота продолжалось. Русский галерный флот затем показал свое преимущество при взятии крепости Выборг, действуя в шхерных и в мелководных районах. Но особенно велико значение галерного флота было при его действиях в Финляндии, где он сыграл решающую роль.

Основным типом судов гребного флота были галеры и скампавеи (те же галеры, но меньших размеров). Суда были вооружены небольшим количеством малокалиберных орудий и имели экипажи с десантом до 260 человек. Они могли ходить и под парусами, но основным средством передвижения были весла. Бригантины и карбасы были тоже парусногребными судами, но значительно меньших размеров, чем галеры и скампавеи. Они использовались в основном для перевозки войск и грузов.

Корабельный флот развивался и рос медленнее, чем галерный. Постройка корабельного флота представляла более трудную задачу. Кроме того, для плавания судов корабельного флота по Балтийскому морю требовалась большая выучка экипажей. Петр добился высокого качества постройки судов не сразу. Вначале не хватало сухого леса, и приходилось строить корабли из сырого материала. Были и конструктивные недостатки при проектировании судов. Корабли обладали малой мореходностью. При свежем ветре они плохо маневрировали, и приходилось задраивать нижние портики, что значительно снижало возможности артиллерийского огня. Постепенно с накоплением опыта судостроения кон-

структивные недостатки были изжиты, и суда Балтийского флота не уступали ни по конструкции, ни по качеству постройки лучшим судам морских держав Западной Европы.

Итак, создание Балтийского флота началось с формирования речных и озерных флотилий. Уже 30 января 1701 года новгородскому приказу было велено: «...на реках Волхове и Луге, для нынешней швейцарской службы, поде всякие полковые припасы и на дачу ратным людям, сделать 600 стругов». Нерадивое исполнение этого распоряжения строго преследовалось, и за 160 стругов, не поспевших к назначенному времени, с виновных в замедлении взыскано было по 100 рублей на достройку и по 15 рублей штрафа.

Кроме постройки новых стругов на тех же реках и на озерах (Ладожском и Онежском, на реке Свири и в Тихвине) было приказано у всех частных владельцев переписать струги и, оценив их, приготовить к весне. С наступлением весны 1701 года Петр I приказал собрать от бывалых людей подробные сведения о водном и береговых путях от устья Волхова к Орешку и далее по Неве до выхода в море.

Между тем шведы не ожидали никакой опасности и спокойно оставляли свои гарнизоны, в том числе и пограничные воды, так как совсем не могли предвидеть здесь нападения русских, не имевших никакого флота. Потому для Невы и Ладожского озера шведы полагали достаточным держать у своей крепости Нотебург (Орешек) под началом вице-ад-

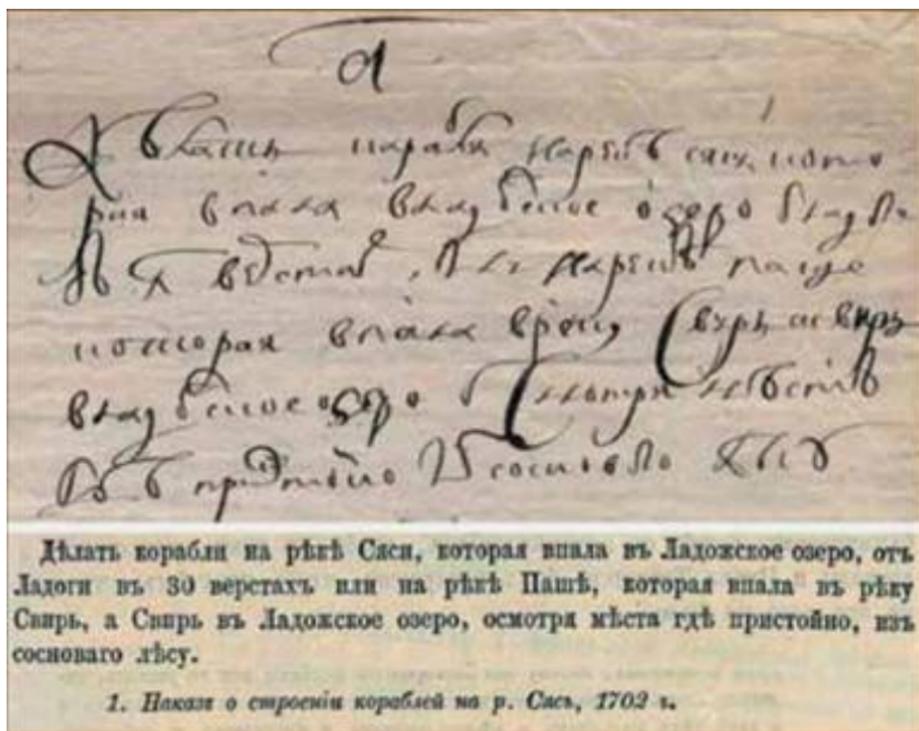
мирала Нуммерса отряд из восьми мелких судов. Действия этого отряда в течение всего лета 1701 года ограничивались высылкою в Ладожское озеро нескольких судов.

Петр тем временем развивал свои успехи на берегах Балтики. Он смог до конца 1701 года утвердиться в Ингрии и приступил к очищению от шведов Чудского и Ладожского озер и реки Невы. Для исполнения этого плана в январе 1702 года начали готовиться не только в местностях, прилегающих к самим озерам, но даже и более отдаленных. В Тверском уезде по реке Волге и ее притокам было велено переписать все принадлежавшие частным лицам суда, которые могли поднимать от 15 до 20 человек. В Ладоге и Пскове отряды солдат были посажены на суда, какие смогли собрать, и отправлены на Ладожское и Чудское озера.

В течение 1702–1704 гг. под личным руководством Петра с участием русских флотилий и отрядов малых судов от шведов были полностью очищены Ладожское и Чудское озера, берега впадающих в них рек, а главное – устье реки Невы, через которое лежал путь в Балтийское море. Театр войны приблизился к Финскому заливу. Теперь здесь уже нужен был настоящий большой военный флот. И Петр I немедленно приступил к его созданию.

Первым делом для строительства кораблей Балтийского флота еще в 1702 году было выбрано удобное место – дворцовое село Сяськое устье на реке Сяси, впадавшей в Ладожское озеро. Здесь было решено построить 6 фрегатов «для

отпору свейских войск на Ладожском озере».



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Сначала заведование кораблестроением на Балтике было поручено Новгородскому приказу, которым управлял ближний окольничий и воевода Апраксин Петр Матвеевич (брат Апраксина Ф.М). Но в начале 1703 года оно было передано

в приказ Адмиралтейских дел. Заготовку леса и ближайший надзор за строительством судов поручили стольнику Татищеву И., строителем назначили голландца Воутера Воутерсона. Плотников и рабочих взяли с Олонца, а кузнецов из Устюжны Железнопольской. Орудия, якоря и железо поставлялись с русских олонецких заводов иноземца Бутенанта, а деньги на расходы отпускались из Новгородского приказа. То есть в отличие от строительства кораблей для Азовского флота, здесь уже почти все осуществляется на отечественной основе.

В 1702 году Татищев успел заложить 4 фрегата. Два из них были спущены уже в сентябре того же года, третий – «Михаил Архангел» спущен был на воду в 1704 году, а четвертый – «Ивангород» был готов только в 1705 году. Строили эти фрегаты из тесаного леса, и по несовершенству постройки два из них были переведены в брандеры. Потом на Сяськой верфи заложили еще 5 шмаков. Впоследствии на ней строили только мелкие суда, а в 1706 году кораблестроительные работы здесь вовсе прекратились.

Взятием у шведов крепостей, защищавших истоки и устье Невы (Нотебург и Шлиссельбург), Петр возвратил наконец России древний путь «из варяг в греки» и земли «отчичь и дедичь» (отцов и дедов), захваченные в смутные времена между царствия.

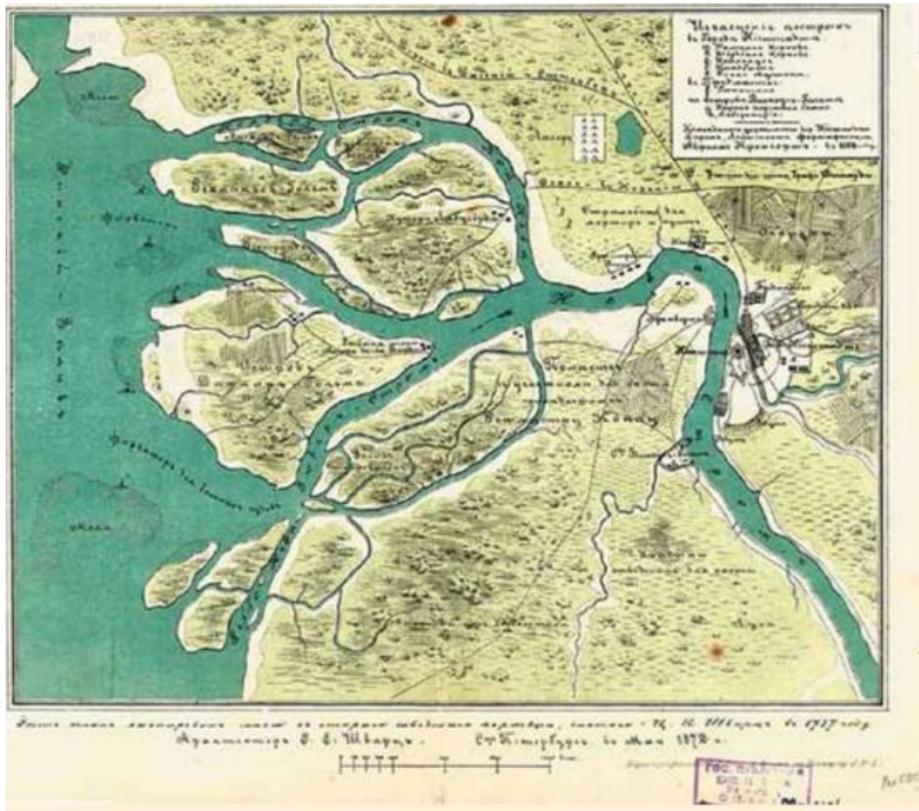


Свирь – колыбель Балтийского флота
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Но с приближением морского берега, чтобы удержаться на завоеванной местности, Петру I нужны были здесь свои морские силы. Следовало довести их хотя бы до таких размеров, чтобы они дали возможность не допустить неприятельские суда в Неву. Поэтому кораблестроение на Ладожском побережье закипело по указанию Петра с такой же энергией, как в 1697 году на Дону. Для успешного хода дела главный надзор за ним Петр поручил деятельному и распорядительному своему приближенному любимцу Меншикову А.Д., которого сделал губернатором взятых шведских крепостей и территорий. В феврале 1703 года Меншиков принял решение де-

лать на реке Свирь новую верфь Лодейное поле, которая потом стала называться Олонецкой. Работы по традиции Петра начались немедленно. И уже в марте здесь были заложены первый фрегат и 7 грузовых судов.

После взятия Ниеншанца на военном совете решено было найти место, ближайшее к устью Невы, для постройки новой крепости и торговой пристани. Петр сам выбрал это место 16 (27) мая 1703, где вскоре потом появился новый русский порт Санкт-Петербург. История Санкт-Петербурга начинается с 1703 года строительством Петропавловской крепости.



Карта местности 1698 г.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

День закладки Петропавловской крепости (27 мая 1703 года) считается днем рождения Санкт-Петербурга. С 18 мая 1703 года ведет свою историю Балтийский флот России (это день его рождения). Но заметим: не будь у Петра флота, он никогда бы не решился переносить столицу в устье Невы. И

один из известнейших ныне мировых научных и культурных центров мира – Санкт-Петербург – своим появлением тоже обязан флоту.

Торопясь с сооружением Балтийского флота, Петр в июле 1703 года сам прибыл на Олонецкую верфь и в течение 6 недель работал там с обыкновенной своей неумемной энергией. Здесь он лично заложил галеру «Святой Петр», шняву «Мункер» и галиот. До конца 1703 года на верфи еще заложили 7 фрегатов, 5 шняв, 7 галер, 13 полугалер, 1 галиот и 13 бригантин. Такими темпами начали строить корабли для нового флота России.

Но отдаление от моря Олонецкой верфи и трудная проводка судов по бурному Ладожскому озеру, а также по мельям и порогам Невы представляли большие проблемы, особенно для судов, глубоко сидящих в воде. Поэтому Петр I решил построить новую верфь прямо в Санкт-Петербурге и приступить там кораблестроению.

Возвратившись с гордостью в Петербург с Лодейного поля на спущенном там в конце августа 1703 года первом парусном корабле русского Балтийского флота – фрегате «Штандарт», Петр заложил новую верфь – знаменитую Адмиралтейскую, сыгравшую большую роль в развитии флота России. Уже в феврале 1704 года он велел начать на ней строительство 34 бригантин. А 5 ноября того же года в Санкт-Петербурге приступили к строительству обширного Адмиралтейства, план которого начертил сам Петр.

Но, несмотря на создание Адмиралтейства на Неве, окончательное перенесение главной верфи в Петербург затянулось. Здесь были две причины. Во-первых, это объяснялось большим недостатком средств для строительства флота. Но главное было в том, что Петр все еще опасался мощных атак шведов, которые могли бы вновь забрать себе устье Невы. Это было вполне реальным (подобные опасения не покидали Петра вплоть до победы под Полтавой). Шведы неоднократно пытались даже захватить Петербург. Русские войска с участием Балтийского флота сумели отразить эти попытки. Кроме того, с 1705 по 1709 год Петр главные свои усилия вынужден был сосредоточить в армии, на сухопутных фронтах Северной войны, где обстановка иногда становилась для русских критической. Король Швеции Карл XII угрожал, а потом и начал поход на Россию (блокада русских войск под Гродно зимой 1706 года, поражение русских в сражении под Головчином летом 1708 года в Белоруссии). В эти сложные времена флотские проблемы Петр решал с еще большим трудом. Так, в зиму 1706/1707 гг. Балтийский флот не пополнился ни одним крупным кораблем.

И тем не менее, как писал Тарле Е.В.: «...хоть много лет прошло, пока он (флот) начал наконец играть заметную роль в войне, уже с 1703–1705 гг. его существование никак нельзя было игнорировать». Шведы убедились в этом, когда первые русские корабли появились на Балтийском море.

Летом 1704 года на Балтийский флот прибыл его первый

командующий – вице-адмирал Крюйс Корнелиус. Правда, ему Петр I поручил командовать только корабельным (парусным) флотом, в составе которого было всего лишь три фрегата (28-пушечных): «Штандарт», «Михаил Архангел» и «Этна». Осенью предполагалось ввести в строй еще 7 фрегатов, 5 шняв и 7 галер. Кроме того, Петр подумывал о переводе кораблей с Азовского моря на Балтику. Но турки отказались их пропустить через свои проливы Босфор и Дарданеллы. К весне 1707 года Балтийский корабельный флот по-прежнему был немногочислен: самым крупным из судов был 32-пушечный корабль «Олифант» («Слон») и еще было до 10 фрегатов. Правда, ожидался спуск на воду корабля «Думкрат» – такого же ранга, что и «Олифант».

Флагманским кораблем оставался фрегат «Штандарт». Он был назван так не случайно. Штандарт – это особый флаг с двуглавым орлом на желтом фоне. Он поднимался на военных судах, где находился Петр I как русский царь. До 1703 года на штандарте имелись изображения трех карт. В правой главе орла красовалась карта Белого моря, в левой главе – Каспийского, в правой лапе – Азовского. И вот после взятия у шведов крепости Ниеншанц, когда путь в Балтийское море был свободен (конец апреля 1703 года), Петр I решил исправить свой морской штандарт: в левой лапе двуглавого орла появилось изображение еще одной, четвертой карты – Балтийского моря. И новому фрегату в честь этого события дали такое имя – «Штандарт».



Штандарт (флаг) Петра I 1703 год
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

В 1708 году были заложены в Новой Ладогe 50-пушечные «Рига» и «Выборг» (спущены в 1710), шнявы «Диана» «Наталья» Корабли «и» (спущены в 1711). На Олонецкой верфи заложили 50-пушечный корабль «Пернов» (спущен в 1711).

Еще более быстрыми темпами строились суда для гребного флота. Только на реке Лугев 1704 года уже было построено 44 бригантины. Был назначен и первый командующий гребным флотом – контр-адмирал Боцис И.Ф.

И хотя первый период деятельности нового Балтийского флота (1704–1711) не ознаменовался особо важными событиями, но он уже показал надеде серьезное свое значение и прочность существования на Балтийском море. Эта деятельность была «не робким шагом неопытного малыша, а твердым и смелым движением исполина», указывающим на быстрое усиление морского могущества России.

Русский военный флот в Финском заливе, несмотря на его молодость, незрелость и все другие недостатки, был настолько сильным, что он смог с полным успехом уже в 1705 году отразить нападение шведов на остров Котлин и Петербург. И хотя в этот период деятельность главных сил флота ограничивалась охраной острова и весьма не далекими практически плаваниями, но отряды гребного флота и мелких судов уже совершали смелые и важные походы, начинавшие тревожить врага. Несмотря на то что шведы господствовали в водах Финского залива, юный Балтийский флот успел и смог оказать значительное содействие сухопутным войскам при взятии Выборга и Риги, при осаде Нарвы. Все это показало Европе, что Россия, вступив на берега Балтики, готовилась занять принадлежащее ей место в ряду морских держав.

В мае 1706 года Петр I вызвал в Петербург адмирала графа Головина Ф.А., который после смерти Лефорта Ф. формально считался главным морским начальником в России (хотя эта должность не была тогда еще четко определена), и адмиралтейца Апраксина Ф.М. Оба они впервые прибыли

на новый флот, который с этого года, постоянно наращивая активность, начал свои походы и плавание по Балтийскому морю.



Апраксин Федор Матвеевич (1661–1728) – один из создателей Военно Морского Флота России, сподвижник Пет-

ра Великого, первый генерал-адмирал (1708), первый президент Адмиралтейств-коллегии, сенатор (с 1717). Командовал

русским флотом в Северной войне (1700–1721) и Персидском походе (1722). Граф (с 1709). Портрет кисти В.Ф. Бовина. 1848

Весной 1706 года было совершено первое плавание отряда русских кораблей морем из Нарвы к Кроншлоту (9 галиотов, взятых у шведов в 1704 году в Нарве, и 40 бригантин, построенных в Луге). Петр I очень обрадовался этому плаванию. Получив о нем известие, он писал Апраксину: «Поздравляю вашу милость с счастливым приходом и первым распущением вить-флага (white – белый), которое мы за своим благочестием видеть не сподобились» (Петр в это время был в сухопутных войсках). С 1 по 7 мая 1706 года состоялось еще одно плавание русских судов (9 бригантин) под командованием капитана Дамьяни (его называли на флоте Демьяновым). Отряд дошел до острова Гогланд и возвратился к острову Котлин. В августе 1706 года контр-адмирал Боцис со скампавеями (небольшими галерами) и бригантинами (14 судов) благополучно пробрался мимо шведских кораблей к северному берегу Финского залива и прошел шхерами до Гогланда, затем спустился к Нарве и, держась близ южного берега, возвратился к Кроншлоту.

Когда 18 августа 1706 года скончался адмирал Головин

Ф.А., звание адмирала и президента Адмиралтейства, а вместе с этим и действительное управление всем Военно-Морским Флотом перешло к Апраксину Ф.М.

Осенью 1706 года вернулся на время из армии в Петербург Петр I, и в ноябре он уже был на острове Котлин, где стоял Балтийский флот. Петр здесь лично испытывал построенные по его проекту бригаантины. Весной 1707 года, как только в апреле на Неве прошел лед, русский флот вышел снова на рейд острова Котлин. На рейде стояло 11 фрегатов, 7 шняв, 6 брандеров, 2 бомбардирских судна, 2 прама и несколько мелких судов. Флаг Апраксина был поднят на фрегате «Олифант».

Командирам судов адмирал Апраксин по рекомендации Петра I дал инструкцию, которой предписывались определенные правила осторожности от неприятеля. В случае же неизбежной встречи с ним, велено было «поступать при этом как прилично доброму и честному офицеру, которому надлежит потом во всех своих действиях добрый ответ дать». Но Апраксин не очень твердо надеялся пока на свой флот, и в письмах Петру он выражал опасения, чтобы в случае какой-либо беды не быть в ответе.

Весной 1708 года русский корабельный флот уже традиционно вытянулся из Петербурга на рейд Котлина, где к нему присоединились галеры под командованием Боциса.

С усилением Балтийского флота действия русских против шведов становились все смелее и решительнее. В начале

мая 1708 года, пользуясь отсутствием в районе Финского залива шведского флота, отряды русских лодок под командованием полковников Толбухина Ф. и Островского П. ходили к неприятельским берегам почти до шведской крепости Выборг. По пути они разорили селения, забрали несколько пленных и возвратились к Котлину.

Но самый крупный и успешный морской поход в 1708 году совершил отряд Боциса. 6 мая он на девяти скампавеях и семи бригантинах, где разместилось 500 человек, вышел в море. Пройдя шхерами, подошел к шведскому городу Борго, высадил десант и захватил город. При этом истребил 16 довольно больших купеческих судов и уничтожил большие запасы провианта. После чего благополучно возвратился к Котлину. Подобные частные успехи благотворно действовали на дух молодого русского флота. Хотя, конечно, они еще не имели существенного влияния на ход военных действий в войне со Швецией.

А на суше обстановка в эти дни для России принимала угрожающий характер. Шведы начали вторжение на территорию России. На юге страны возник бунт донских казаков, поднятый Булавиным, который угрожал разрушить все труды Петра I на Дону и в Азовском море и тем самым облегчить военные успехи Карла XII против России. В этих условиях Петр I после двухмесячного пребывания на флоте и в Петербурге в конце июля 1708 года снова убыл в войска.

В это же время Апраксин с войсками и флотом отражал

очередную попытку шведов захватить Петербург и остров Котлин. Шведы привели к Кроншлоту 22 боевых корабля. Сил у Апраксина было недостаточно, чтобы противостоять шведам. Русские войска в Ингрии отступали, уничтожая все запасы и провиант, чтобы это не досталось шведам.

Но обстоятельства в итоге сложились так, что военные счастье и удача перешли на сторону Петра. Появились сначала отдельные победы русских на севере, удалось усмирить бунт казаков на юге, очередная попытка шведов взять Кроншлот, Котлин и Петербург окончилась неудачей. Петр I разбил шведов в Лифляндии у деревни Лесное.

В 1709 году шведы в Финском заливе не предпринимали ничего серьезного, потому и русский Балтийский флот активных действий здесь не предпринимал. Но в эти дни шведы позволили себе грубую выходку против русских моряков.

20 мая 1709 года Крюйс послал на шняве «Фалк» поручика Шмидта передать шведскому адмиралу Анкерштерну письмо из Москвы от шведских пленных. Несмотря на свой парламентский флаг, русская шнява была задержана у острова Гогланд и признана шведами как судно, умышленно зашедшее в принадлежавшее им море для сбора сведений о шведском флоте. Крюйс по этому поводу просил разрешения у Петра захватить шведское судно, привезшее на остров Котлин русских пленных. Но Петр не разрешил это сделать, подчеркнув, что придет время, когда с «помощью Божьей им (шведам) сию неправду вящше отомстить». И в 1710 году

при взятии Выборга Петр не забыл исполнить свое обещание...

А в 1709 году судьба России и Балтийского флота решалась на полях Украины. Весной Петр I побывал в Воронеже и лично принял меры для укрепления сил Азовского флота, чтобы Турция не вздумала снова начать войну с Россией. После этого Петр 27 июня (8 июля) 1709 года блестяще уничтожил шведскую армию под Полтавой, за что получил первый адмиральский чин – шаутбенахта. И именно этой победой он окончательно утвердил Россию на берегах Балтийского моря.

Но теперь «огромные очи шаутбенахта Петра I» смотрели уже далеко за пределы Невы, и после решительного разгрома шведов под Полтавой он видел возможность стать владельцем не только Финского залива, но и Рижского и даже возвратить России те земли, которые она считала своим достоянием еще со времен князей Владимира и Ярослава. Не любивший терять время, окрыленный Полтавской победой, Петр велел Апраксину немедленно готовиться к осаде Ревеля и Корелы (Кексгольма). Но потом остыл и счел более правильным отложить это на 1710 год.

В 1710 году главным событием на Балтике было взятие русскими шведской крепости и военного порта Выборг (крепость сдалась 13 июля). 4 июня 1710 года сдалась Рига. В августе 1710 года сдались русским Динамюнде (крепость, защищавшая устье Двины), города Пернов и Аренсбург с ост-

ровом Эзель. В сентябре пали Ревель и Кексгольм. И везде участие принимал молодой Балтийский флот. И везде с ним был его создатель – Петр I.



О той роли, которую Петр I придавал военному успеху с участием флота в 1708 году у острова Котлин, говорит учрежденная в честь победы медаль, на одной стороне которой был выбит портрет Апраксина, а на другой – флот с многозначительной надписью: «Храня сие не спит, лучше смерть, а не неверность».

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

1710 год ознаменовался еще одним важным событием в

развитии военно-морской деятельности России. Из Белого в Балтийское море впервые совершили переход три фрегата, построенные в Архангельске. Это было первое в истории Военно-Морского Флота России океанское плавание и межтеатровый переход отряда военных кораблей. Европа видела, что русские военные корабли уже совершают океанские плавания.

Летом 1711 года в Петербург благополучно прибыл фрегат «Самсон», купленный за границей князем Меншиковым и подаренный им Петру в день его рождения. От Ревеля за «Самсоном» гнались два шведских корабля, но он ушел от них. **Это был первый опыт покупки военного судна за границей для Балтийского флота.** Впоследствии этот способ приобретения новых судов послужил быстрому увеличению состава и мощи русского флота.

Настоятельная необходимость в ускоренном увеличении корабельного флота заставила Петра I, несмотря на крайний недостаток денег, обратиться к закупке готовых военных кораблей за границей. Корабли покупались в Дании, Франции, Голландии, как совершенно новые, так и порядочно поплававшие, разных размеров и вооружений. Потому и цена их была различной. Это было дешевле, чем строить корабли в России (заграничная цена составляла около 2/3 цены кораблей тех же размеров в Петербурге).

А 15 июня 1712 года был спущен на воду первый, построенный петербургским Адмиралтейством, линейный корабль

«Полтава» – 54-пушечный. С этого момента со стапелей Адмиралтейства сходили один за другим линейные корабли.



Слева копия исторического линейного корабля петровской эпохи «Полтава», ошвартованного ныне у Английской набережной Санкт-Петербурга. Справа гравюра «Полтавы» (1712 или 1713 год). Питер Пикарт.

Петру теперь уже нужен был сильный корабельный флот не только для защиты своих берегов и сил, но и для активных действий против берегов Швеции. Но пока такого флота по численности и силе у него не было. А один гребной флот без прикрытия его корабельным не мог серьезно угрожать бере-

гам собственно Швеции. И Петр, в свойственной ему манере, принимал все необходимые меры. Он активно строил галерный флот (этот флот насчитывал до 150–200 судов), но основу боевого флота России, как и в других странах Европы, начали составлять парусные корабли.

Важное значение в ведении совместных действий на приморском направлении имело создание Петром I на флоте десантного корпуса. Для этой цели было выделено несколько полков пехоты общей численностью 15–20 тыс. человек. Солдаты и офицеры были расписаны по гребным судам, проходили специальную морскую и десантную подготовку. Десантный корпус являлся маневренным соединением, которое широко использовалось на приморском направлении и для десантных действий.

Темпы роста Балтийского флота, особенно после 1712 года, были очень высокими. Если в 1714 году в его составе было 10 линейных кораблей, 7 фрегатов и около 100 гребных судов, то в 1721 году – 27 линейных кораблей, 12 фрегатов, 3 бомбардирских корабля и около 120 гребных судов. На всех кораблях флота имелось более 2000 орудий. Личный состав Балтийского флота в 1721 году насчитывал 16 тыс. человек (без десантного корпуса).

Вместе со строительством кораблей Петр I закладывал основы организации, административного управления и морского законодательства на Балтийском флоте.

Как уже отмечалось, первый постоянный орган управления регулярного русского Военно-Морского Флота – приказ Воинского морского флота – был основан в Москве еще в 1698 году и управлял им боярин (потом адмирал) Головин Ф.А. Он занимался комплектованием флота личным составом. Адмиралтейское же управление находилось первоначально в Володимирском судном приказе, взамен которого в 1700 году в Москве был учрежден приказ Адмиралтейских дел (Адмиралтейский приказ). В 1712 году уже в Санкт-Петербурге была создана Военная морского флота канцелярия как высший административный орган, а в 1715 году – Морской комиссариат, ведавший финансами и снабжением флота. В декабре 1717 года Петр I издал указ о создании Адмиралтейств-коллегии – высшего органа руководства военной и административно-хозяйственной деятельностью флота. Первым ее президентом стал адмирал Апраксин Ф.М., а вице-президентом – вице-адмирал Крюйс К.И. Одновременно с созданием Адмиралтейств-коллегии были учреждены должности главных командиров портов и капитанов над портами, которые ведали снабжением и ремонтом кораблей, а также обеспечением их базирования.

Порядок решения всех дел Адмиралтейств-коллегии был коллегиальным. Членами коллегии являлись оберштер-комиссар, ведавший вещевым и денежным снабжением, созданием резервов материальных средств, командующие корабельным и гребным флотами и наиболее опытные команди-

ры соединений и портов, которые назначались на определенный срок. Наиболее важные вопросы решались Советом Адмиралтейств-коллегии с участием Петра I, которому принадлежала решающая роль в определении направления развития флота и его стратегического использования в войне на море.

Петр Великий, с самого начала и до конца, держал в своих руках все, что касалось жизни и деятельности Военно-Морского Флота, даже любые мелочи он все равно пропускал через себя. Это он делал через свои указы, письма должностным лицам, письменные указания, письма в сенат, инструкции, распоряжения, письменные резолюции, личную правку документов и т.д. И ведь это делал не просто флотоводец, главнокомандующий флотом, а главный правитель России, ее царь и император! Поражаешься, как он все это успевал помнить и не упускать из виду.

С началом создания Балтийского флота Петр собственноручно составил записку «Предложение о начинающемся флоте на Ост-Зее», где выражена мысль, что все морское управление надо подчинить одному главному начальнику, а также разграничить деятельность администрации портовой и адмиралтейской от собственно морской.

С основания Балтийского флота главным его начальником официально числился адмирал Головин Ф.А. На деле же до адмирала доводились лишь общие распоряжения. Да и на самом Балтийском флоте он появился только в 1706

году. Главный надзор за строением судов для Балтийского флота Петр I поручил ингерманландскому губернатору князю Меншикову А.Д., а заведование Олонецкой верфью, а потом и петербургским Адмиралтейством олонецкому коменданту Яковлеву, который, к сожалению, в начале 1707 года скончался.

Над корабельным флотом начальствовал вице-адмирал Крюйс К.И., а над галерами – шаутбенахт Боцис И.Ф. В таком виде управление Балтийским флотом пребывало до 1707 года. Со смертью адмирала Головина Ф.А. (1706) произошли значительные изменения в управлении флотом и Адмиралтейством. Апраксин Ф.М. был назначен и адмиралом, и президентом Адмиралтейства. Звание адмиралтейца было упразднено и Военный морской приказ присоединен к Адмиралтейству. Как адмирал, Апраксин Ф.М. принял начальство над флотом не номинальное, как было у Лефорта Ф. и Головина А.Ф., а действительное. По званию же президента Адмиралтейства к нему перешло и высшее управление верфями, и Адмиралтейство Балтийского флота, бывшее в ведении князя Меншикова. Следствием этого было учреждение в Петербурге Адмиралтейской канцелярии.

Морская администрация того времени представляла «большое неудобство», так как распорядительная часть управления флотом находилась в личном заведовании адмирала, местом пребывания которого с 1707 года был Петербург, а центральное морское управление – приказ Адмирал-

тейских дел – продолжал быть в Москве. В его ведении находились все служащие на флоте и вся хозяйственная часть Делами приказа этого руководил Племянников. Такой сложный и неэффективный вариант управления сохранялся до 1712 года, когда для сосредоточения высшей морской администрации в Петербурге была учреждена Военная морского флота канцелярия, на которую было возложено теперь заведование морскими и сухопутными чинами флота, их довольствие, обмундирование и производство «суда и расправы». В ее же ведение были отданы аптека и вычеты денег на госпиталь.

В 1715 году Петр I учредил на флоте звание оберштеркригс комиссара (прообраз начальника тыла флота), в ведение которого поступила Военная морского флота канцелярия, все доходы Адмиралтейства, отпуск денег на верфи, счет их и материалы, приготовлявшиеся работниками.

Военная реформа



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

С 1714 года управление верфями и Адмиралтейством было поручено вице-адмиралу Крюйсу К. (он уже не был командующим корабельным флотом). Вскоре административному учреждению Крюйса присвоили название адмиралтейской конторы, в состав которой входили адмиралтейская и экипажеская конторы и модель камера, преобразованная в 1717 году в оберсарваерскую контору. В 1718 году управление морским комиссариатом Петр поручил генерал-майору Чернышеву Г.П.

В это время Петр приступил к преобразованию всего морского управления и составлению Морского устава и регламента. Он решил ввести по примеру других морских государств коллегиальный порядок управления флотом. Но появившаяся в 1717 году Адмиралтейств-коллегия еще даже в 1719 году функционировала слабо. В 1722 году в ведение Адмиралтейств-коллегии поступили все канцелярии флота (их было 13), появился регламент коллегии. Но в морском управлении было по-прежнему много недостатков. Главных проблем было две. Одна из них – безденежье, которым постоянно страдал флот. А другая – непрерывные распри между морскими начальниками. Из-за отсутствия четкого разграничения прав и обязанностей между главными деятелями флота постоянно возникали бесчисленные «столкновения и неудовольствия», много вредившие успешности морского дела. Распри шли между Крюйсом, Чернышевым и другими морскими начальниками (отсюда росли проблемы в управлении флотом). Все они, в свою очередь, осаждали Петра и Апраксина жалобами друг на друга. Петр вынужден был специальным указом распределить обязанности между Крюйсом и Чернышевым.

Надо сказать, что и сам Петр часто вносил в управление флотом дополнительные трудности. Желая скорейшего исполнения дела, Петр I нередко отдавал свои приказания и распоряжения тому, кто был ближе к этому делу или попался ему на глаза, не давая об этом знать его начальнику.

И часто распоряжение начальника, идущее сверху, оказывалось в противоречии с приказанием Петра, идущим снизу вверх, от подчиненного к его начальнику.

Что получилось? Петр формально и не занимал в структуре управления флотом никаких должностей, и не имел никаких постоянных обязанностей. В то же время, держа в своих руках всю жизнь и деятельность флота, царственный моряк считал возможным и непрерывно вмешивался во все флотские дела и проблемы – большие и малые. Такой стиль приучил многих флотских руководителей делать все с оглядкой на Петра, ожидая его указаний, очередных инициатив. Кроме того, монарх и в морских своих делах внедрял принцип «любимых подчиненных», что дополнительно осложняло отношения между морскими начальниками.

В итоге морское управление при Петре I было недостаточно эффективным, зато очень сложным и нередко мало результативным. На нарождающемся флоте от этого страдали все, и все ждали очередного вмешательства царя, который только один и мог все рассудить и поставить на места.

Важную роль в развитии молодого отечественного флота сыграли два петровских документа – Морской устав, изданный в 1720 году («Книга Устав морской о всем что касается доброму управлению в бытности флота на море») и «Регламент о управлении Адмиралтейства и верфи» (1722, «Адмиралтейский регламент»). Оба документа разработаны при личном участии Петра I. Они впитали в себя богатый боевой

и организационный опыт Азовского флота, Северной войны, а также соответствующие документы иностранных флотов.

Чтобы устав был полноценным, Петр приказал перевести на русский язык английский, французский, голландский, датский и шведский морские уставы. Но существенной основой для создания Морского устава Петра Великого послужило содержание ряда отечественных организационных и правовых флотских документов, проверенных уже на практике. Это «Правила службы на судах», написанные в 1698 году под руководством вице – адмирала Крюйса К.И., состоявшие из 63 статей. И целый ряд других документов, которыми руководствовались ранее на русском флоте: «О морских чинах, как переменятца» (здесь определялись сроки выслуги в воинских званиях), «Инструкция и артикулы военные Российскому флоту», «О салютации кораблей при городах и крепостях», «Инструкция офицеру, командующему кораблем», «О чтении на кораблях дважды в неделю артикулов морских и других». Морской устав Петра Великого действовал до 1856 года (с небольшим перерывом при императоре Павле I).



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Строительство большого Балтийского флота потребовало развития всей экономики страны: создания верфей и смежных отраслей промышленности, обеспечивающих флот артиллерией, порохом, канатами, парусами и другими предметами корабельного обихода. Именно петровская идея о строительстве флота стала мощным стимулятором активного, невиданного ранее вмешательства государства в экономическую сферу. При этом Петр I заложил принципы, на ко-

торых строилось управление экономикой России вплоть до конца XX века. К концу царствования Петра Великого действовало 45 металлургических и металлообрабатывающих заводов, производивших около 7 млн пудов чугуна и 7000 пудов меди. Поставками для флота пушек, якорей, ядер и других железных и медных изделий занимались частные и казенные заводы, созданные главным образом в период строительства флота. Наиболее важное значение имели три района – северо-западный (Олонецкие и Петровские заводы), Урал (заводы Демидова) и воронежско-липецкий. Так, на Липецких и Козьминских заводах в 1716–1720 годах было отлито 1680 пушек, на Олонецких – 895 мортир и пушек.

И строительство, и снабжение российского военного Флота шло активно. Причем в основном на отечественной промышленной и производственной основе. Это уже само по себе вызывает чувство гордости за возможности и способности России Петра Великого.

Наиболее трудной проблемой строительства Балтийского флота являлась подготовка морских кадров командного и рядового состава. Одной из причин военных неудач Петра I на первых порах создания флота являлась именно нехватка кадров, особенно офицеров и командиров кораблей, слабая их обученность и недостаток боевого опыта. Как уже отмечалось, на первых этапах Петр вынужден был прибегнуть к найму иностранцев для службы на русском флоте, особенно для командного состава. Но это была вынужденная и вре-

менная мера.

Однако с первых же дней создания флота Петр настойчиво занимался подготовкой национальных кадров. Быстрому росту отечественных кадров командного состава способствовал высокий уровень для того времени подготовки в Навигацкой школе. А в 1715 году Петр подписал указ о создании в Петербурге Морской академии, куда были переведены старшие классы Навигацкой школы. В инструкции для Морской академии был пункт, написанный самим Петром: **«Для унятия крика и бесчинства выбрать из гвардии отставных добрых солдат и быть им по человеку во всякой каморе, во время учения иметь хлыст в руках; и буде кто из учеников станет бесчинствовать, оных бить, несмотря какой бы он фамилии ни был, под жестоким наказанием, кто поманет»** (то есть сделает поблажку). Вот так учили в то время в академии будущих флотоводцев.

Морскую Академию поместили в бывшем доме Кикина, который вначале отделали на скорую руку и пристроили к нему несколько мазанок, окончательно достроив его летом 1718 года. Здание это размещалось на набережной Невы, на месте нынешнего Зимнего Дворца на углу, обращенном к Адмиралтейству и Главному Штабу. Расположение Морской Академии в этой части города, близ Адмиралтейства, весьма символично.

Но кроме подготовки офицеров для флота в Навигацкой

школе и Морской академии Петр широко использовал обучение морскому делу за границей (Англия, Франция, Голландия, Венеция). Интенсивная подготовка национальных морских кадров позволила вскоре отказаться от найма иностранных специалистов: с января 1721 года правительственным указом был запрещен прием иностранцев на службу во флот.

Большое внимание Петр уделял также подготовке рядового состава флота – матросов и пушкарей (комендоров), от которых во многом зависело выполнение маневров парусных кораблей и исход морского боя. С этой целью проводились систематические учения в управлении парусами, маневрировании кораблей и производстве учебных стрельб. Гребцы галерного флота, которые набирались из солдат, много времени уделяли тренировкам в гребле. Благодаря высокой тренированности гребцов русские гребные суда могли развивать скорость на веслах до 8 узлов, чему всегда удивлялись иностранные наблюдатели.

Кораблестроители для флота готовились в адмиралтейских школах, которые создавались, как правило, при верфях. К 1725 году кадры для Военно-Морского Флота готовили уже 11 различных школ.

На Балтийском море в ходе Северной войны Петром был создан достаточно сильный военный флот. Этот молодой флот России сумел подорвать морскую мощь Швеции, надежно прикрыть приморские фланги русских войск, оказать

им всестороннее содействие в вооруженной борьбе на континентальном театре.

В результате Россия окончательно утвердилась на побережье Балтийского моря. К концу Северной войны (1721) она стала одним из наиболее сильных государств Европы. На гравюре, выпущенной в честь Северной войны, была надпись: «Конец сей войне таким миром получен ничем иным токмо флотом». Эту оценку дал сам Петр Великий.



Морской кадетский корпус, XVIII век.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Служба на Балтийском флоте

Петр I с 1702 года, оправившись после позорного пора-

жения под Нарвой (одно из первых сражений Северной войны между русской армией Петра I и шведской армией Карла XII, состоявшееся 19 (30) ноября 1700 года у города Нарвы и окончившееся поражением русских войск), всецело отдает себя нарождающемуся Балтийскому флоту.

Вместе со строительством кораблей Петр начинает активную свою службу на Балтийском море. Первым практическим делом моряка Петра Михайлова на Балтике была подготовка морских сил для взятия шведской крепости Нотебург (Орешек). Еще за 16 месяцев до ее штурма, в мае 1701 года, по указанию Петра были собраны все сведения о торговых людях, ходивших по Ладожскому озеру и по Неве до самого моря.



Петр I. Таким его изобразил художник Кнэшт Александр

после поражения под Нарвой. 1995 г.

Так как Нотебург стоял на острове среди Невы (более 100 сажень от берега), то Петр, предвидя неизбежность штурма крепости, заблаговременно приказал перетащить свирские лодки из Ладожского озера в Неву по специально приготовленной для этого просеке версты на три. Дело было многотрудное. Но в 24 часа 50 лодок появились у русского лагеря к великому изумлению шведов. На другой день тысяча солдат Преображенского и Семеновского полков под личным предводительством Петра сели на эти суда и переправились на правый берег Невы, где стоял неприятельский шанец (небольшое фортификационное сооружение), которым они без всякой потери овладели. Шведы по первому выстрелу разбежались. Обложив Нотебург с обоих берегов, Петр решился на штурм. Шведы отчаянно сопротивлялись. Русские потери были огромны, они превышали число осажденных в гарнизоне – было убито более 500 человек и почти тысяча человек. Штурм крепости смогли продолжить только благодаря находчивости князя Голицына: видя, что некоторые солдаты собираются бежать с поля боя, он приказал оттолкнуть суда от берега и смог повести их снова на крепость, которая сдалась после 13 часов боя.

1 мая 1703 года русские взяли еще одну шведскую крепость – Ниеншанц, в устье Невы. 28 апреля Петр с 7 ротами гвардии на 60 лодках совершил первое плавание к устью

Невы под артиллерийским огнем этой крепости. А уже 7 мая 1703 года состоялась первая морская победа Петра I над шведами в устье реки Невы.

15 июля 1703 года Петр в очередной раз из Петербурга убыл на Свирь к Лодейному полю. Он хотел из Шлиссельбурга перейти Ладожское озеро. Но трое суток носило его по волнам, и он вынужден был вернуться в Шлиссельбург. Только 21 июля он пришел на Лодейную пристань. Осмотрел строение судов и не совсем был доволен одним кораблем, уже спущенным со стапелей. Здесь Петр работал непрерывно 13 недель. По собственному чертежу он заложил шняву «Мункер». А 1 августа Петр начал спуск на воду построенных судов. Первыми сошли шмак «Вельком», или «Добрый приезд» (в честь приезда на верфь Меншикова А.Д.), а через неделю сошел 28-пушечный фрегат «Штандарт». 8 сентября 1703 года Петр сам, в сопровождении шести ластовых судов, повел фрегат «Штандарт» в Шлиссельбург.

Весь конец августа и сентябрь Петр водил свою небольшую эскадру по Ладожскому озеру, поджидая, пока шведские корабли, упрямо сторожившие устье Невы, уберутся во свояси и можно будет выйти в Финский залив. Петр почти не покидал фрегат «Штандарт», ходил на нем по Неве и по озеру. В начале октября 1703 года на горизонте, с запада, возник парус. Это был галиот «Курьер», который доставил Петру ликующее письмо от Меншикова А.Д., который донес ему, что шведский флот 1 октября ушел из Финского залива

на зимовку в Выборг: «Господин адмирал Нуммерс, который перед устьем стоял, виват 1 октября отдав не беспечально о том, что за противным ветром больше кораблей в устье не ввел, и так отъехал».

Петр перебрался на шмак «Вельком» и, сопровождаемый «Курьером», отправился в Санкт-Петербург. Время не позволяло мешкать – по Неве уже шли льдины, вынесенные с Ладожского озера Поэтому в Петербурге Петр пересел на яхту и в сопровождении галиота вышел в море, впервые в воды Финского залива. До этого момента он совершал плавание на судах только по рекам и озерам этого морского театра

5 ноября 1704 года Петр заложил верфь в Санкт – Петербурге. В «Поденной записке» он делает запись: «Заложили Адмиралтейский дом и были в остерии и веселились».

19 мая 1704 года Петр на двухмачтовой шняве «Екатерина» вместе с бригантиной «Ульрика» и фрегатом «Вахтмейстер» (взяты в плен у шведов) отправился, чтобы брать очередную крепость шведов – «Кексгольм» (Корелу), а потом снова осадить Нарву. Но в это время там появился шведский флот (до 35 судов). Поэтому Петр отменил поход к Кексгольму и 22 мая прибыл к Нарве. Он не мог себе позволить, чтобы ее взяли без него.

31 мая 1704 года Петр с небольшим отрядом преображенцев взял в плен две шведские шкуты (небольшие военные суда), оказавшиеся намели в устье реки Наровы. Дело было так. В тот день Петр точно определил по своей примете,

что будет шторм: чайка на песок садится – жди шторма. Почувствовав усиление ветра и приближение знатного шторма, Петр надел матросскую куртку и ботфорты и поскакал на лошади к морскому берегу, чтобы полюбоваться начинавшимся штормом. Море всегда завораживало и тянуло его к себе. Валы волн катились выше и выше, обдавая водяной пылью. Слепила извилистая молния и упала в воду. Рвануло так, что люди на берегу присели, – словно небо обрушилось. «Вот это шторм! Вот это лю-лю!» – прокричал Петр Меншикову.

Но кроме чарующей красоты этого зрелища, Петр увидел, что буря погнала к берегу и шведские корабли, которые пришли с подкреплением Нарве Их несло на песчаные отмели. Казалось, еще немного и весь разбросанный шведский караван прибьет к берегу. Но корабли, лавируя на штормовых парусах, понемногу стали удаляться за горизонт, уходя в море. И только два, тяжело груженных, продолжало нести на мель. Они сели на нее шагах в трехстах от берега. Огромные волны начали валить их.

Петр тут же погнал лошадь в море (глубина здесь была небольшая). Меншиков с гренадерами бросился вслед за ним, где вброд, где вплавь. Шведов на шкутах сильно испугал вид всадника среди волн. С судов, севших на мель, стали в воду прыгать матросы. Меншиков и его солдаты взобрались на эти суда и пленили их вместе с экипажами (более 100 человек офицеров и нижних чинов).

После шторма, разметавшего шведский флот, гарнизон

Нарвы признал поражение, не видя под- хода своих войск.

30 июня 1704 года Петр на шведской яхте «Ульрика» пошел к Дерпту (Юрьев), который 2 июля уже был взят. Петр на шняве «Екатерина» лично доставил оттуда к Нарве шведские знамена.

Осенью 1704 года Петр с отрядом кораблей Балтийского флота совершил плавание по Ладожскому озеру. Он взял на себя командование отрядом, в который входили новые корабли, построенные на Олонецкой верфи, в том числе фрегат «Де-Фам» («Летящая слава») и шнява «Мункер». Сам Петр шел на галиоте.

Отряд вышел из Лодейного поля 2 октября. Плавание по Ладожскому озеру в осеннее время, при морозе и противном ветре, доходившем до ураганного, было очень тяжелым. Но, благополучно завершив его, основательно пополнив свою морскую практику, 18 октября Петр прибыл в Санкт-Петербург, оставив некоторые суда своего отряда зимовать в Шлиссельбурге.

Покорение Нарвы и Дерпта в конце 1704 года было торжественно празднуемо в Москве. Петр ликовал. Его планы по выходу в Балтийское море начали активно реализовываться в жизнь. В 1703 году русские отняли у шведов Ям, Копорье, Мариенбаум. В 1704 году взяты Дерпт, Нарва и Ивангород. К концу 1704 года Россия вышла к берегам Балтийского моря. Ингерманландская кампания закончилась победами. Появился Балтийский флот. Русские научились бить

шведов на суше и на воде, разбили шведские флотилии на Чудском и Ладожском озерах, а также на озере Пейпус. В Лифляндии и Эстляндии шведы были рассеяны и отброшены к Ревелю, Пернову и Риге. В Финском заливе создаваемый русский флот уже надежно прикрывал Санкт-Петербург и успешно оборонялся от шведского флота.

Петр овладел рубежом рек Невы – Наровы и Дерптом, чем облегчалось дальнейшее наступление русских в Прибалтике. Этим самым была решена важнейшая стратегическая задача разрыва операционной линии шведов – они лишились сухопутной связи между двумя своими армиями, действующими на Карельском перешейке и в Ливонии, благодаря чему была обеспечена значительная безопасность Петербурга.

На 1705 год Петр намечал дальнейшие боевые действия в Прибалтике по созданию к северу от Невы прочной оборонительной линии. Стал вопрос об овладении шведскими крепостями Выборгом и Кексгольмом. Но в конце 1704 года и в начале 1705 года осложнилась обстановка в Польше. Петр вынужден был передвинуть значительные силы из Прибалтики в Литву в район Вильно, чтобы отвлечь Карла XII от Саксонии, а также получить возможность влиять на борьбу, происходящую в Польше между сторонниками короля Августа II и шведским королем. Воспользовавшись этим, шведы возобновили нападения на Санкт-Петербург.

Тем не менее первую половину 1705 года Петр по-прежнему находился на морском флоте. С 18 февраля по 19 ап-

реля он был в Воронеже, спускал на воду новые корабли, основал новую верфь под Воронежем – в Таврове, дал указание к марту 1706 года оснастить и вооружить на Азовском флоте не менее 24 судов.

27 апреля 1705 года Петр вернулся в Москву, а уже в начале мая он снова на Балтике, на шмаке «Вельком» пошел в Кроншлот смотреть, как там идет строительство крепости.

Однако 31 мая 1705 года Петр вынужден был покинуть флот и отправиться в армию. Через Смоленск, Витебск он прибыл в Полоцк, откуда с гвардейскими полками двинулся к Вильно, затем к Гродно, чтобы отвлечь шведов от Саксонии.

Петр I, находясь в войсках, не упускал из виду обстановку на флоте. В июле 1705 года он пишет письмо Апраксину Ф.М. о переделке кораблей. 15 июля он пишет еще два письма: одно – снова Апраксину, другое – корабельному мастеру

Скляеву Ф., где ведет речь о том, что нельзя будет спустить корабли прежде весны следующего года. 13 октября 1705 года Петр пишет подробное письмо вице-адмиралу Крюйсу об укреплении острова Котлин, выговаривая ему за то, что учение молодых матросов проводится небрежно под предлогом, что «все корабли и шнявы, кроме двух, не годны к ходу». «Но сие, – пишет Петр I, – есть великой важности, и я буду оное свидетельствовать, ибо не добро есть брать серебро, а дела делать свинцовые». Осенью 1705 года

Петр I делает чертежи кораблей и отправляет их в Петербург Крюйсу.

Весь 1706 год русский флот на Балтике провел в стоянке у Кроншлота и в мирных крейсерствах для обучения экипажей кораблей. Возвратившись на флот весной 1706 года, Петр особое внимание обратил на совершенствование навыков своих моряков собственно в морском деле, то есть в управлении судами в море. Так как экипажи кораблей были очень плохо укомплектованы, то было решено посылать в море корабли поочередно на трое суток, соблюдая при этом крайнюю осторожность от неприятеля и удаляясь в море настолько, чтобы не быть отрезанными от Кроншлота.

Петр весной и летом 1706 года после крейсерства отрядов кораблей устраивал у Кроншлота смотры Балтийского флота и оценивал уровень морской выучки экипажей. В этот период он и сам лично неоднократно выходил в море на корабле «Штандарт» и на шняве «Мункер». Более того, в мае, когда у острова Котлин появился отряд шведских кораблей в составе семи единиц, Петр пытался захватить эти неприятельские суда. При обнаружении в море шведского отряда кораблей Петр тотчас же условными выстрелами из пушек «Мункера» известил Крюйса о появлении противника в надежде на то, что тот примет меры, чтобы воспользоваться случаем и захватить шведские суда. Но Крюйс не сделал необходимых распоряжений по этому поводу, и таким образом надежда Петра на новую морскую победу не осуществилась.

Все годы, с 1706 по 1709, Петр в основном занимается в армии делами на суше, которые шли далеко не лучшим образом для России. Но это не давало повода Петру забыть о своем родном детище – Военно-Морском Флоте. И каждый раз, вырываясь из армии, он тут же появлялся на флоте. Летом 1706 года Петр с помощью своего флота пытался брать у шведов Выборг. Но эта попытка завершилась неудачно. Задачу эту он отложил на более поздний срок. Флот по-прежнему занимает важное место в делах Петра. В Петербурге он спустил на воду бригантину собственного проекта и совершил первое плавание на ней, а потом, оставшись очень довольным работой, заложил там еще две бригантины этого же проекта. Несколько дней подряд он работает на строительстве крепости на острове Котлин. В начале 1709 года Петр пишет письмо Апраксину о том, что пришла информация, будто шведы заставляют турок идти на Азов. Он приказывает генерал-адмиралу все недостроенные суда для Азовского флота спустить и привести в Тавров. 12 февраля 1709 года Петр сам поехал в Воронеж, где пробыл несколько недель. Он считал, что только сильным Азовским флотом можно удержать Турцию и крымских татар от союза со шведами. 31 мая, получив известие, что Карл XII осадил Полтаву, он уехал в армию.

За два дня до Полтавской битвы Петр пишет Апраксину письмо, где размышляет о подробностях морской службы, о намерении в ближайшее время посетить Петербург и остров

Котлин, выражает удовлетворение, что они теперь хорошо укреплены.

А потом была Полтавская битва (27 июня 1709 года). Уже 9 июля Петр отправляет письмо в Воронеж (губернатору Кольчичеву), где сообщает, что туда будут отправлены 3 тысячи пленных шведов на строительство крепости для флота. А в письме Апраксину пишет, что этой осенью Выборг брать нельзя, лучше осадить Ревель. 13 июля он отправляет в Воронеж чертеж нового корабля. Корабельного мастера Склеяева Ф., который был при нем в Полтавском сражении, он производит в морские капитаны.

13 августа 1709 года из Киева Петр благодарит Ф.М. Апраксина за присвоение ему звания шаутбенахта и дает указание, сколько сил оставить в Кроншлоте, в Петербурге, Шлиссельбурге и Нарве.

В декабре 1709 года Петр лично заложил в Петербурге 54-пушечный корабль «Полтава». 21 декабря 1709 года он триумфально вошел в Москву с героям Полтавской битвы. Но 21 февраля 1710 года Петр уже был в Петербурге, чтобы развернуть новые наступательные действия русских войск и Балтийского флота в Прибалтике. 13 июня 1710 года был взят Выборг, а 4 июля сдалась Рига.

Показательны грамотные и решительные действия Петра I как флотского командира в период подготовки Балтийского флота к переходу в район Выборга весной 1710 года. Взятие Выборга было необычным в во-

енном отношении. Именно здесь проявились удачные совместные действия сухопутной армии и флота. В марте был совершен бесподобный в военной истории героический ледовый поход регулярной армии. Войска, успешно совершив 130 километровый марш по льду, обложили Выборг и приступили к его осаде. А затем свою решающую роль выполнил Балтийский флот, который доставил к Выборгу основные силы артиллерии, провиант и боезапас для осадных действий.

30 апреля 1710 года под командованием Петра I и контр-адмирала Боциса на помощь осадному корпусу вышла из Кроншлота флотилия в составе 270 больших и малых судов с подкреплением, боевыми припасами и продовольствием. Этот морской переход был исключительно труден, так как с 30 апреля по 5 мая на протяжении всего пути от Котлина до Выборга пришлось пробиваться через льды. Этот поход в ледовых условиях иностранцам казался безумием. Однако он был блестяще выполнен.

Для того чтобы зайти в гавань Выборга, русские применили военную хитрость: на ластовых судах они подняли флаги и вымпелы, «подобные шведским флагам, а на людей, обретающих на судах, надели мундир, подобный шведскому». При проходе мимо русских батарей у Транзунда открыли стрельбу якобы по неприятелю. Шведский комендант, наблюдая эту картину, «отворя ворота, вышел навстречу». Суда же, пройдя опасное место, повернули к русскому лагерю. Шведы открыли огонь, но было уже поздно. 13 июня Выборг

решил «на аккорд сдаться» русским. В 1710 году русские взяли еще Ревель, Динамюнде, Кексгольм, Пернов и остров Эзель. Таким образом, Лифляндия и Эстляндия были полностью очищены от шведов. На левой стороне Балтийского моря Карл XII не имел уже «ни одной степени земли».



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

На Балтийском флоте в 1710 году Петр провел всю весну и лето. Он держал свой флаг корабельного шаутбенахта на шняве «Лизета», потом на шняве «Мункер». А в августе ходил на новом корабле

«Выборг», состоя под начальством Апраксина, который держал свой флаг на корабле «Рига». Морские переходы же между Петербургом, Котлином и Петергофом Петр I обыкновенно совершал на яхте «Екатерина».

При близком соседстве шведского флота, стоящего у Биорко-зунда, русскому флоту нельзя было удаляться от своих крепостей. Поэтому все учения и маневры Петр проводил между островом Котлин и Красной горкой. 16 сентября 1710 года он устроил очередной смотр Балтийскому флоту.

А с 24 по 26 сентября Петр I провел маневры флота, на которые пригласил дипломатический корпус и все царское семейство с герцогом курляндским, женихом царевны Анны Иоановны (будущей императрицы России). Он разделил флот на две половины и в течение нескольких часов забавлял гостей учебным сражением с применением артиллерии и с ружейной стрельбой. Петр хотел продемонстрировать гостям, как корабли сваливаются на бордаж, и в заключение всего учения зажечь брандер. Но этому помешал сильный ветер. Однако контр-адмирал Петр Михайлов не выдержал:

близ Кроншлота он все же перешел на брандер и сам зажег его. Взрыв произвел на гостей необыкновенное впечатление.

А вот весь 1711 год Петр отсутствовал на Балтике. Сначала он находился в Воронеже, а потом в Прутском походе в связи с вновь начавшейся войной с Турцией. Он пишет Меншикову 21 мая, что ему «не без грусти, ибо от обоих флотов лишен». Урегулировав взаимоотношения с Турцией (1711), Петр ставит задачу – окончательно овладеть шведской Финляндией. Первым шагом в решении этой задачи была кампания 1712 года.

С 23 апреля по 17 июня 1712 года Петр непрерывно находился на Балтийском море. Свой флаг он держал на фрегате «Самсон» и выступал в роли командира отряда корабельного флота, который осуществлял крейсерство в районе Котлина. В мае Петр на шняве «Лизета» совершил поход в Выборг, чтобы проверить, как идет заготовка провианта сухопутным войскам для финляндской операции. А 17 июня Петр отправился к своим войскам в Померанию. Сначала он шел на шняве «Лизета», потом на скампавее дошел до устья реки Луги, а затем и до Нарвы.

Почти весь 1713 год, находясь на кораблях, Петр участвовал в боевых действиях Балтийского флота по вытеснению шведов с территории Финляндии. 26 апреля он отправился в поход с галерным флотом, который шел к берегам Финляндии тремя частями. Авангардной частью командовал контр-адмирал Петр Михайлов, с которым был и царевич Алексей.

Авангардия Петра занимала правое крыло в боевом порядке. Но когда галерный флот 2 мая продолжил движение от Котлина далее по маршруту, Петр пошел до Березовых островов в составе корабельного флота на корабле «Полтава». А перед тем как галерный флот начал входить в финские шхеры, он вновь пошел с его авангардом.

Петр приказал соблюдать всевозможные меры предосторожности от внезапного нападения шведов. По его указанию во время похода шхерами впереди каждой «шквадры» (эскадры) шли две лодки или скампавеи, а уже потом основные силы эскадры, которые держались днем на расстоянии трех пушечных выстрелов, а ночью на расстоянии одного выстрела. Соблюдая этот порядок, гребной флот прибыл к важной крепости шведов Гельсингфорс и 10 мая начал ее осаду с моря. Авангардия под предводительством Петра шла впереди и расположилась в проливе. Петр поставил прамы и бомбардирский корабль в глубине рейда, ближе к батареям, и начал бомбардировку крепости с кораблей, которая длилась всю ночь. А с рассветом русские галеры высадили десант, и Гельсингфорс был взят.

14 мая с участием галерного флота (Петр попрежнему командует авангардией) русская армия взяла шведский город Борго на побережье Финского залива. Путь к столице Финляндии Або был открыт. Но для захвата Або нужно было создать в финских шхерах хорошо укрепленную временную гавань для русского галерного флота, чтобы туда можно бы-

ло оперативно доставлять из Выборга необходимые запасы и провиант, а уже далее все это двигать шхерным путем на мелких судах. Место для этой гавани отправился отыскивать сам Петр и нашел его у острова Форсбина, в 28 верстах от Борго. Петр срочно направил туда из Борго галерный флот и 3 тыс. пехоты. На избранном месте уже 28 мая начали выгружать с судов провиант и строить укрепления.

Сам же Петр на шняве «Мункер» в сопровождении трех бригаantin и пяти скампавей 31 мая убыл в Петербург для подготовки корабельного флота к переходу в Гельсингфорс, чтобы запереть там шведскую эскадру. 7 июня он прибыл на флот, стоявший у Березовых островов, куда пришли и первые корабли, купленные за границей. Петр поднял свой флаг на корабле «Полтава» и на другой же день учинил смотр этим новым кораблям. Для их испытания он сам ходил на них между Березовыми островами, становился на якорь, снимался с якоря. Отзыв Петра о закупленных кораблях был далеко не лестным. Он назвал их «приемышами» по отношению к отечественным кораблям.

В день празднования очередной годовщины Полтавской победы 27 июня 1713 года в Петербург прибыл персидский посол. Его встретил сам Петр I. А вечером в его честь царь устроил фейерверк. 5 июля посол прибыл на скампавее на котлинский рейд. Его разместили на корабле «Выборг». На море в это время разыгрался шторм. Но на другой день Петр устроил в честь посла большой прием на корабле «Полтава»,

а потом показательные маневры флота.

А тем временем в Ревель прибыли еще три корабля и два фрегата, закупленные за границей. Их надо было как можно быстрее подключить к действующему корабельному флоту. Но исполнить это предстояло почти на виду у шведов. Для прохода судов из Ревеля к Котлину Петр послал капитан-поручика Сенявина Ивана, а затем еще капитана Сиверса с офицерами и матросами. Уже 6 июля Сиверс был в Ревеле и через три дня успел подготовить отряд к переходу. Между прочим, корабли в Копенгагене закупал младший брат Ивана Сенявина – Наум.

К 25 июля 1713 года все корабли из Ревеля прибыли к Кроншлоту. Петр пришел на рейд, чтобы лично осмотреть новые суда. А уже 31 июля он пошел со всем корабельным флотом к Березовым островам. Здесь он пересел на шняву «Мункер» и с преображенским батальоном, размещенным на пяти скампавеях, повел в финские шхеры очередной отряд судов с провиантом для русской армии. Но сильный ветер и шторм задержали Петра в шхерах. Он чуть было не потерпел крушение на шняве «Мункер». Шнява стояла на якоре в узком проливе. Порывом ветра ее понесло на берег, до которого оставалось не более 12 саженьей. К счастью, успели бросить другой якорь, а также резко поменялся ветер, что и спасло шняву.

5 августа 1713 года Петр прибыл с отрядом гребных судов на шняве «Мункер» в Гельсингфорс. На другой день

генерал-адмирал Апраксин объявил Петру о пожаловании ему чина полного генерала «за радение и службу». 17 августа Петр вместе с Апраксиным пошел на скампавеях из Гельсингфорса к Або, который был взят русскими 28 августа. 3 сентября Петр отправился в обратный путь с восемью скампавеями, сначала в Гельсингфорс, а 14 сентября он уже был в Петербурге. Но, озабоченный доставкой провианта в Финляндию, Петр с эскадрой кораблей с 14 октября еще три дня крейсировал в море, охраняя скампавеи и бригантины, шедшие с провиантом в Гельсингфорс. Окончательно Петр завершил свое морское плавание в 1713 году 20 октября и возвратился в Петербург.

Зимой (1713–1714) Петр лично руководил подготовкой Балтийского флота к новой кампании. Управление флотом в это время было не простым: умер Боцис, смещен был с командования корабельным флотом вице-адмирал Крюйс К. Поэтому контр-адмирал Петр Михайлов (Петр I) «главное начальство над корабельным флотом возложил на себя, как на старшего флагмана».

9 мая 1714 года Петр поднял свой флаг на галере «Св. Наталья», и галерный флот торжественно выступил из Петербурга в путь. Галеры шли одна за другой и, проходя мимо Петропавловской крепости, обменивались салютами. Дойдя до Котлина, в ожидании очищения моря ото льда занялись окончательным распределением по галерам десантных войск и другими приготовлениями к дальнейшему переходу.

У Котлина Петр вступил в командование корабельным флотом в числе 18 кораблей, фрегатов и шняв, поднял свой флаг на корабле «Св. Екатерина». От галерного флота корабельному флоту были переподчинены 9 скампавей и 9 бригантин.

20 мая оба флота (корабельный и галерный) пошли к Гельсингфорсу, но в районе Биорко задержались, так как лед еще стоял во всю ширину Выборгского залива. Здесь у генерал-адмирала Апраксина Ф.М. состоялся военный совет. Решено было корабельному флоту под командованием Петра I идти сначала в Ревель для соединения с находившимися там кораблями, вновь пришедшими в состав Балтийского флота. При этом было определено, что на переходе в бой со шведами вступать, только если русский флот будет на треть превосходить силы противника. А галерному флоту надо было продолжать идти шхерами к Або. Если встретится на пути противник, то надо об этом дать знать Петру в Ревель.

Оба флота простояли несколько дней у Березовых островов, занимаясь обучением команд. 30 мая Петр отпраздновал там день своего рождения. Ему было уже 42 года. На другой день русские флоты пошли по своим планам. Во время перехода в Ревель Петр принял меры по соблюдению крайней осторожности от неожиданных встреч со шведским флотом, который находился в Финском заливе. Поэтому он поставил впереди 4 корабля (шнява, два фрегата и корабль) в пределах видимости друг друга. В случае появления шведского флота они должны были сообщить об этом условными

сигналами. На переходе морем Петр, заметив, что командиры плохо сохраняют заданную дистанцию между кораблями, приказал за подобное упущение вычитать с виновных месячное жалование. Обстановка в этом плане сразу же изменилась к лучшему.

11 июня 1714 года котлинская эскадра Петра пришла в Ревель. На ревельском рейде теперь собрался уже весьма значительный парусный русский флот, состоявший из 16 кораблей (от 72 до 42 пушек) и 8 фрегатов и шняв (от 32 до 18 пушек). Общее количество орудий на этих судах было 1060, а численность экипажей до 7 тыс. человек. Со своим галерным и таким корабельным флотами Петр наконец-то чувствовал себя довольно сильным и в шхерах, и на море.

Летом 1714 года Петру представилась возможность испытать искусство своего молодого флота. Петр I вместе со своими морскими сподвижниками смог блестяще осуществить гангутское морское сражение.

После сражения 1 августа 1714 года галерный флот продолжил движение к Або. Петр со своей скампавеей по пути сумел еще захватить два шведских купеческих судна (шхуны), шедших из Стокгольма и никак не ожидавших здесь встречи с русскими кораблями. С 5 по 8 августа галерный флот пошел дальше к Або, к Аландским островам и захватил еще несколько шведских торговых судов.

А 15 августа Петр в сопровождении пяти скампавей, захватив с собой пленного шаутбенахта Эреншельда и других

шведских офицеров, отправился в Петербург. 21 августа он подошел к Гельсингфорсу, где находился весь корабельный флот, пришедший из Ревеля. Петр отправил его к Березовым островам, а сам продолжил путь на скампавеях тоже туда, и только 30 августа он перешел на корабль «Св. Екатерина». Но на другой день на море начался сильный шторм, который через сутки еще более усилился. В результате почти все корабли и особенно гребные суда получили повреждения.

Едва стихия начала успокаиваться, как Петр, беспокоясь о галерах, оставшихся в Биоркозунде, решил идти туда на шлюпке, чтобы самому увидеть их состояние. Это привело всех в ужас, так как еще сохранялся сильный ветер и волнение моря было тоже большое. Плавание в этих условиях было рискованным. Но Петр был непоколебим. Он сел в шлюпку и пошел к берегу. Добравшись благополучно до него, он сообщил об этом на «Св. Екатерину» с помощью костра, который разожгли на берегу.

В 1715 году Петр продолжал лично заниматься устройством Балтийского флота, неоднократно ходил на остров Котлин осматривать там ход работ, участвовал в спуске на воду нескольких новых кораблей, в том числе 64-пушечного корабля «Ингерманланд».

Но главным морским событием в 1715 году для Петра было то, что он смог продемонстрировать свой молодой военный флот Англии и Голландии. Уже будучи вице-адмиралом, Петр I сумел воочию сравнить русский Балтийский

флот с двумя лучшими европейскими флотами, которые привели в Ревель в июне месяце более 100 купеческих судов, охраняя их от набегов шведских каперов. Вместе с ними пришли и три корабля, купленных за границей для русского флота.

Петр предлагал английскому адмиралу Норрису, старшему флагману на англо-голландском флоте, подождать в Ревеле прихода с Котлина русского флота. Но, простояв в Ревеле с 19 по 28 июня, Норрис ушел к берегам Померании. А русский флот смог прийти лишь 8 июля. Флагманом на переходе флота был генерал-адмирал Апраксин Ф.М. на корабле «Леферм», а вице-адмирал Петр Михайлов (Петр I) держал свой флаг на корабле «Ингерманланд».

В конце июля адмирал Норрис вновь должен был прийти в Ревель с объединенным англо-голландским флотом для конвоирования судов, возвращающихся из русских портов. В ожидании прибытия Норриса Петр приказал своему флоту крейсировать в районе Ревеля. Сам же он 20 июля на шняве «Лизета» в сопровождении галер ходил осматривать удобные гавани в Моонзунд и к острову Даго, где определил строительство военной гавани Рогервик.

Палдиски – в прямом смысле «град Петров». Этот полуостров и эта бухта были выбраны лично Петром, задумавшим построить здесь морскую крепость, которая должна была прикрывать новую российскую столицу. 23 июля 1718 года Петр собственной персоной заложил новый порт, а вско-

ре прямо в плитняковой толще балтийско-ладожского глин-та каторжане принялись вырубать классическую бастионную крепость того времени, получившую «шведское» название Рогервик. Ныне это порт Эстонии на берегу Финского залива.

Но как только англо-голландский флот Норриса прибыл в Ревель, Петр поспешил явиться туда со своим флотом.

Наконец-то исполнилось желание царственного моряка Петра I увидеть созданный им флот на фоне двух лучших европейских флотов. Ему хотелось своими глазами сравнить свой флот с иностранными. А также ему хотелось представить свой флот на суд знающих морских ценителей и осязательно доказать Европе, что Россия действительно уже по праву должна иметь значение морской державы. При этом Петр I был озабочен относительно этого необычного события сохранением достоинства русского флага во всех предстоящих официальных церемониях и встречах с прибывшими гостями.

Появление иностранных военных кораблей в этом русском порту для Петра было настоящим праздником, и он с огромным наслаждением провел несколько дней в своей любимой морской среде. Взаимные посещения и приемы следовали один за другим. На рейде Ревеля несколько дней беспрестанно раздавалась пушечная стрельба, гремели взаимные салюты. На флагманском корабле с участием гостей торжественно отпраздновали первую годовщину гангутской по-

беды.



Домик Петра в нынешнем Таллине (бывший Ревель), в котором Петр жил с 1714 года
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Три недели пребывания англо-голландского флота в Ревеле пролетели незаметно. При расставании Петр щедро одарил своих дорогих гостей: адмирал Норрис получил портрет

государя, украшенный алмазами, английский и голландский шаутбенахты – по драгоценному перстню, каждый из командиров кораблей (их было 32) – по паре соболей. А корабельным экипажам на каждый корабль было отпущено по две бочки французского вина. 16 августа 1715 года иностранные флоты с пришедшими из Петербурга англо-голландскими коммерческими судами отправились из Ревеля в море. Петр I был максимально доволен.

Главной заботой Петра в 1715 и 1716 годах была задача подготовить сухопутные силы и Балтийский флот для высадки совместно с Данией десантов на территорию самой Швеции. В январе 1716 года он отправился в Померанию. По пути он лично осмотрел русские галеры, зимовавшие в Либаве, и приказал им идти сначала в Данциг, потом в Росток и затем в Копенгаген. В Либаве к Петру с докладом прибыл князь Бекович (он в 1714 году был послан Петром I в Астрахань и на Каспийское море), который доложил, что турки и крымский хан стараются склонить горцев и другие племена к принятию подданства Персии. Петр вновь отправил Бековича в Хиву, прикомандировав к нему морского поручика Кожина в целях открытия водного пути в Индию (составил ему подробную инструкцию).

В июне 1716 года русские галеры пришли в Росток, куда после лечения в Пирмонте прибыл и Петр, и 10 июня он сам перевел их в Копенгаген, где его торжественно встретил король Дании.

Заботясь о приготовлении к высадке десанта, Петр строго приказал ревельской эскадре корабельного флота, находившегося под начальством Сиверса, быть готовой к выходу в море по возможности раньше, чтобы успеть прийти в Копенгаген до появления в море шведского флота. Но на деле это получалось с трудом из-за низкого качества управления и материальных недостатков петербургского Адмиралтейства и ревельского порта, где недоставало даже самых необходимых предметов для снаряжения флота.

Пример подготовки русского корабельного флота к переходу в Копенгаген ярко показывает, как зависел успех любого морского дела от личного участия в нем самого Петра. В его присутствии, несмотря на трудности и проблемы, всякая работа шла быстро и успешно, силы всех частных деятелей согласно направлялись к достижению одной цели. При этом были незаметными несовершенства самого управления и личные недостатки отдельных морских деятелей. Но в отсутствие Петра все это выступало наружу и очень вредило делу. Так было и весной 1716 года. Не было на месте Петра, не было генерал-адмирала Апраксина. Адмиралтейскими делами заведовал Меншиков. Его помощники – возвращенный из ссылки вице-адмирал Крюйс и определенный в 1715 году к Адмиралтейству в должность оберштеркригс-комиссара Чернышев Г.П. – находились во враждебных отношениях и постоянно ругались. В итоге ревельская эскадра с большим трудом готовилась к походу. Это раздражало Пет-

ра, он негодовал на то, что заблаговременно, еще осенью 1715 года, не было доставлено из Петербурга в Ревель все необходимое для снаряжения судов. Петр, угрожая Крюйсу, писал: «...ежели впредь так поступать станете, можете живот свой потерять». В сердцах он даже угрожал поставить на счет Крюйса деньги, использованные на позднюю доставку разных предметов берегом, а не морем. С горечью Петр писал Ф. Апраксину: «...ежели бы я ведал, что такое будет, лучше б на себя взял сие дело».

Можно только удивляться, как в этих обстоятельствах эскадра Сиверса 20 апреля 1716 года в составе семи лучших линейных кораблей, трех фрегатов, трех шняв и нескольких более мелких судов успела выйти из Ревеля. Но такое замедление с выходом, тревожившее Петра, не прошло даром. Подходя к острову Борнхольму, Сиверс узнал, что шведский флот уже крейсирует в море, и это заставило его вернуться назад в Ревель. Только 19 июля 1716 года ревельская эскадра пришла в Копенгаген, где уже находились русские корабли, пришедшие из-за границы и из Архангельска.

Корабельный же флот должен был пополниться строящимися в Петербурге 10 кораблями (от 70 до 90 пушек каждый). Для ускорения работы надзор за их постройкой Петр поручил шести сенаторам, приказав разделить корабли между собой.



Открытие памятника Петру Великому в Таллине (Ревель). 1910 г.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Однако и в 1717 году совместная с союзниками высадка десанта на территорию Швеции не состоялась. Но русские военные корабли в продолжение навигации 1717 года смело ходили по всему Балтийскому морю. Шведскому флоту пришлось скрываться в своих гаванях, так как в начале мая сильный английский флот (23 корабля и 3 брандера) зашел в Зунд, угрожая Швеции. В мае 1717 года Петр приказал вывести русские войска из Мекленбурга. Тогда же русские галеры перешли из Ростка в Ревель. А в Петербурге были спущен-

ны на воду два 70-пушечных корабля «Ревель» и «Св. Александр» и 20 галер. Петр приказал заложить там еще 12 фрегатов (30- и 40-пушечных).

10 октября 1717 года Петр вернулся в Петербург. Он тотчас же отправился в Адмиралтейство осмотреть строящиеся корабли. После долгого отсутствия в России он первым делом окунулся во флотские дела. Несмотря на то что в марте 1718 года на Аландских островах все же начались переговоры о мире со Швецией, Петр для большей успешности их усиливал и гребной, и корабельный флоты. Этим он хотел показать и шведам, и сочувствующим им державам полную готовность России к продолжению войны и значительность ее морских сил.

Парусный русский флот уже в количестве 27 кораблей, трех фрегатов, пинка и двух бомбардирских кораблей вытянулся 6 июня 1718 года на котлинском рейде. Начальствующий над всем флотом генерал-адмирал Апраксин Ф.М. держал флаг на корабле «Москва» и находился в кордебатании. Авангардией командовал вице-адмирал Петр Михайлов (Петр I), имевший флаг на корабле «Ингерманланд», а арьергардией – шаутбенахт князь Меншиков А.Д. на корабле «Св. Александр». Кроме этих флагманов на флоте в то время были шаутбенахты Паддон и Шельтинг и капитан командоры Сиверс, Сандерс и Гордон Я. (сын генерала Гордона П.). Общее число членов корабельных экипажей составляло более 10 тыс. человек, а число орудий было 1436.

16 июня 1718 года корабельный флот снялся с якоря и 19 июля прибыл в Ревель, где находился до 1 августа, потом перешел к Гангуту, куда прибыли из Абогалеры князя Голицына М.М., а также 36 галер из Петербурга. Часть кораблей парусного флота отправили к Биорко, а другая часть должна была до середины сентября крейсировать в районе финских шхер.

Петр I на галерах отправился в Або, а оттуда 17 августа перешел к острову Аштерлоту, где собрался весь русский галерный флот, состоявший из 121 галеры. Здесь Петр пробыл 10 дней, в течение которых устраивал различные маневры и «экзерциции» (учения). При этом галеры целенаправленно подходили к шведскому берегу в целях демонстрации силы шведам, «дабы тем их скорее склонить к миру». 27 августа 1718 года Петр на петербургских галерах вместе с Апраксиным и Меншиковым пошел шхерами в обратный путь. 1 сентября они у Биорко-Зунда перешли на суда корабельного флота, на которых и прибыли к Котлину.

Смерть Карла XII (30 ноября 1718) и последовавшая за этим казнь его первого министра барона Герца, главного руководителя мирных переговоров с Россией, отодвинули казавшееся близким заключение мира. При этом сложились новые коалиции союзников: короли Польши и Англии склонились на сторону Швеции, приглашая в этот союз другие страны; датчане по-прежнему действовали нерешительно. Выведенный из терпения, Петр I решил действовать один,

как это уже было в 1714 году. Он решил сделать нападение на территорию Швеции только своими силами.

Кампания 1719 года началась для России блистательно: крейсера, разосланные из Ревеля ранней весной, захватили много призов. Петр, получивший известие о том, что три шведских корабля конвоируют транспорт с хлебом в Стокгольм, послал в погоню за ними Сенявина Н.А. с ревельской эскадрой (4 корабля и 4 шнявы). У острова Эзель Сенявин вступил в бой с парусными кораблями шведов, одержал победу и взял в плен 52-пушечный корабль «Вахмейстер», 32-пушечный фрегат «Карлус-Кронвапен» и 12-пушечную бригантину «Бернгардус».

А на Котлине и в Санкт-Петербурге готовились деятельно к выходу в море корабельный и галерный флоты. 2 июня у острова Котлин стояла уже готовая к походу эскадра из 12 кораблей (48–90-пушечных), 2 прама, 2 бомбардирских судна, гукора, шнявы и бригантины. Командовал этой эскадрой вице-адмирал Петр Михайлов (Петр I), держа свой флаг на корабле «Ингерманланд». Ночью 23 мая случилось странное крушение нового линейного корабля «Лесное» – он по неосторожности получил большую пробоину в подводной части корпуса от навала на собственный якорь, принял много воды, повалился на борт, сломав все мачты, и затонул у берега в котлинской гавани.

9 июня 1719 года корабельный флот с Петром пошел в Ревель, а галерный под началом генерал-адмирала Апраксина

– в Финляндию, к полуострову Гангут, где его ожидал князь Голицын М. со своими силами. Эскадра Петра из-за плохих погодных условий продвигалась медленно, но через 10 дней она успешно достигла Ревеля, где уже была готова к выходу другая эскадра из 21 вымпела, в том числе девять 50-пушечных кораблей. Соединившийся здесь русский корабельный флот теперь имел в своем составе 23 линейных корабля. Число орудий на всех судах корабельного флота достигало 1672, а численность экипажей – 10 711 человек. Эта сила уже давала Петру возможность, даже без участия несговорчивой союзницы Дании, обезопасить свой галерный флот при переходе его с десантом к шведским берегам.

10 июня оба флота тронулись в путь к шведскому берегу. Галерный флот состоял из 132 галер и более 100 лодок, на которых было до 26 тыс. войска для высадки десанта на территорию Швеции. 11 июля войска подошли к шведскому берегу в 70 верстах от Стокгольма. Корабельный флот, убедившись, что шведский флот не принимает никаких мер для противодействия галерным силам генерал-адмирала Апраксина, с Петром возвратился к острову Ламеланд, оставив у шведского берега 7 кораблей для крейсерства. Но при подходе к Ламеланду из-за встречного ветра и неумелых действий сели на камни три корабля, в том числе и «Ингерманланд», который просидел там более двух часов с Петром на борту.

21 августа Петр спустил свой флаг на «Ингерманланде» и вместе с Апраксиным на пяти галерах отправился в Санкт-

Петербург. Корабельный и галерный флоты тогда же пошли к Ревелю. Армия была оставлена на зимовку в Финляндии. 30 августа Петр был торжественно встречен в Петербурге.

В половине сентября 1719 года большая часть ревельских кораблей (из-за недостатка мест стоянки) была переведена в Кроншлот. При этом два корабля на пути туда сели на мель и разбились («Портсмут» и «Лондон»). Петр, сознавая недостаток хороших гаваней для Балтийского флота, повелел немедленно укреплять Гельсингфорс «так, чтоб в будущую зиму там со всем флотом зимовать было можно».

В 1720 году Петр, опасаясь случившегося объединения Англии со Швецией, укреплял берега Эстляндии и Финляндии войсками, а порты Ревель, Гельсингфорс и остров Котлин артиллерией, ставил боны и готовил там старые суда к затоплению на проходах. Флоты были вооружены очень рано – Ревельский в конце марта, а Котлинский в конце апреля. Но корабли из портов базирования не выходили, чтобы не иметь встреч с неприятельским флотом. Но все-таки Петр приказал с открытием навигации осуществить очередное нападение на шведские берега галерным флотом со стороны Вазы и Аланда, но только с величайшей осторожностью. В результате был разорен город Умео в Ботническом заливе и его окрестности. Это вынудило отозвать от ревельских берегов пришедший туда англо-шведский флот. 2 июня он спешно снялся и ушел к берегам Швеции.

Далее время тянулось в ожиданиях и переговорах. 27

июля 1720 года состоялся неожиданный, но победный морской бой русских галерных сил со шведским отрядом кораблей у острова Гренгам. Эта победа, не связанная с общим планом военных действий – набегов на шведские берега, не влияла на всю кампанию 1720 года, но она сказалась на повышении морального состояния и доставила Петру самое искреннее удовольствие. В июле 1720 года Петр выходил в море от Котлина до Выборга, пробуя новопостроенные суда и возвратился в Кронштадт через две недели.

В начале 1721 года был учрежден мирный конгресс в Ништадте. Но Петр делал приготовления к новой кампании, не полагаясь на добровольные уступки шведов. Швеция тоже вооружалась, рассчитывая на помощь Англии, которая снова угрожала России своим флотом. Не сознавая в себе довольно сил, чтобы бороться на море с двумя флотами, превосходящими русский флот численно и, конечно, гораздо более опытными, Петр рассчитывал на выигрыш времени, полагая, как и в 1720 году, что успеет организовать нападение на шведские берега ранее прихода туда английского флота. Поэтому русские флоты вооружались даже зимой.

Март, апрель и май 1721 года Петр провел в Риге. Его пребывание там ознаменовалось важным событием в развитии морской торговли. 22 мая он заложил в Риге партикулярную верфь для торговых кораблей. Здесь в Риге Петр получил доклад о том, что английский и шведский флоты уже в середине апреля вышли в Балтийское море. Такая ранняя го-

товность неприятеля изменила план Петра. Он решил в этой обстановке послать только часть галерного флота в Ботнический залив под прикрытием ревельских кораблей. А главную высадку – у Стокгольма – произвести только по обстоятельствам.

Отправленные из Финляндии к шведским берегам на 30 галерах и 30 лодках 5 тыс. человек пехоты и 450 казаков во второй половине мая 1721 г. Снова начали разорять селения на шведском берегу.

В конце мая английский флот остановился у острова Борнхольма, где была в то время и русская ревельская эскадра. По приказу Петра она тотчас же возвратилась в Ревель, куда 25 мая прибыл и сам Петр. Он анализировал ситуацию: надо ли выводить русский флот в море? Получив информацию о благоприятных результатах на мирном конгрессе в Ништадте, он отменил выход флота в море. 7 июня Петр I поднял свой флаг на корабле «Ингерманланд» и со всем флотом вышел к Рогервику, чтобы в очередной раз проконтролировать там строительство порта. А 15 июня он на «Ингерманланде» с частью судов пошел к Кроншлоту, где стояли основные силы Балтийского флота.

В 1721 году Петр еще не один раз ходил в море на кораблях Балтийского флота. В июле (с 16 по 18 число), подняв флаг на корабле «Ингерманланд», он обучал экипажи эволюциям и оценивал мастерство действий под парусами. В этих учебных маневрах участвовало 18 линейных кораблей и дру-

гие силы флота. Сам Петр находился в составе сил кордебатальи (командир – контр-адмирал Гордон Т.). На маневрах Петр ввел новые сигналы для совместного плавания судов, велел заняться остойчивостью некоторых кораблей, проверял практику артиллерийской стрельбы.

В эти дни у Петра гостил в Петербурге герцог Гольштинский, будущий супруг его дочери Анны Петровны. Петр с радостью показывал гостю город и его окрестности, особенно все то, что относится к морю. Он показал Адмиралтейство, где в их присутствии был спущен на воду корабль «Пантелеймон-Виктория», названный именем святого, празднуемого в день гангутской и гренгамской побед. 30 июля 1721 года Петр с герцогом осматривал котлинскую гавань и Кронштадт. А 2 августа он с гостем на царской яхте «Принцесса Анна» прибыл на рейд Котлина, где стоял весь корабельный флот. Корабли были расцвечены флагами и салютовали герцогу 15 выстрелами. Гости перешли на флагманский корабль Петра «Ингерманланд». На следующий день состоялись показательные учения с артиллерийскими стрельбами. 4 августа Петр и герцог ходили по кораблям, а на следующий день возвратились на Котлин и отбыли в Петербург.

Так удивительно случилось, что послание из Ништадта о мирном трактате, заключенном 30 августа 1721 года, то есть весть об окончании Северной войны, вице-адмирал Петр I встретил в море, на пути в Выборг. И царствующий моряк лично принес эту весть в Петербург, войдя туда на брига-

тине под пушечный салют. Так Петр Великий завершил Северную войну, прослужив все ее годы на Балтийском флоте и получив за это звание полного адмирала.



VREDE, tekening tusschen de Plenipotentiarijen van den Keizer van Groot Rusland en de Koning van Sweden, tot Nijstadt, naar een Oorlog van 21 Jaaren. op den 28 Aug. 1721.

PAX inter Magnam Moscovitarum Imper. et Regem Sueciae composita, facta Oratorum utriusque cum summa potestate Nijstadi die 28 Augusti 1721 post bellum 21 annorum.

Подписание мирного договора в Ништадте 20 августа 1721 г. Петер Шенк

Создание Каспийской флотилии

Вспомним, что мысль о Каспийском море появилась у Петра I еще во время первой поездки в Архангельск в 1693 году. Но с тех пор другие интересы не позволяли ему вплотную заняться Каспием. Несмотря на значительное торговое движение, существовавшее на этом море в древние времена, мореплавание на нем в начале XVIII века было в самом зачаточном состоянии. Поэтому с самых первых лет Северной войны Петр заботился о развитии мореплавания на Каспийском море.

В Казани в 1701 году были заложены 4 ката. Это были грузовые суда, предназначенные для перевозки товаров по Каспийскому морю. В следующем году спустили 15 шмаков меньших размеров и тогда же в соседнем с Казанью селе Услоне, на берегу Волги, заложили еще 39 шмаков (небольших парусных судов). В 1706 году во время восстания Булавина казанские суда пригодились и для военных целей. Прибывший сюда по указанию Петра капитан Рейс вооружил эти суда пушками, чтобы с их помощью задержать восставших казаков. Петр писал по этому случаю: «...суда лучше 10-тысячного войска могут воров вверх не пропустить». Рейс отобрал годные суда, поставил на них 62 пушки разных калибров. Но все это оказалось напрасно, так как после усмирения бунта эти суда оказались ненужными. Сначала их было велено перевести в Петербург. Но сложность их проводки (хотя на это было использовано много средств и людских сил) и трудность перехода по рекам привели суда в такую ветхость,

что их просто пришлось все сломать к 1713 году.

Перевозка товаров по Каспийскому морю в начале XVIII века производилась на казенных судах, которыми заведовала и распоряжалась астраханская таможня. В 1707 году надзор за перевозными судами Петр поручил присланному в Астрахань морскому капитану Рентелю. Ему было приказано найти места на Каспии, удобные для строительства гаваней. Рентель построил для коммерческих целей 4 судна и в 1713 году ходил на них с товарами в Персию.

В 1713 году Петр снова обратил внимание на Каспийское море в связи с получением из двух разных источников известий о приисках золотого песка в верховьях реки Аму-Дарья. Для отыскания этого места и путей по воде в Среднюю Азию и в Индию были отправлены две экспедиции: одна из Сибири по реке Иртыш к городу Эркети (на реке Аму-Дарья), другая из Каспийского моря через Хиву в Среднюю Азию. Первая была поручена капитану Бухгольцу, который отправился с отрядом на лодках по Иртышу, но остановленный калмыками, не достиг цели. Во главе другой экспедиции стоял Преображенского полка поручик Бекович-Черкасский.



Михайловский Владимир (род. в 1932). «Петр Первый»

29 мая 1714 года, находясь с флотом в море на корабле «Св. Екатерина», Петр подписал указы об отправлении посольства в Хиву под видом поздравления нового хана, а в действительности для разведывания города Иркень и отыскания возможного речного сообщения между ним и Каспийским морем.

Бекович на 16 стругах с 1,5 тысячами солдат и казаков добрался из Казани в Астрахань. К исходу октября 1714 года к выходу в море здесь были готовы 2 шхуны и 27 больших стругов. Артиллерийское вооружение на них состояло из 19 пушек. Начальство над такой флотилией было поручено капитану Рентелю, в подчинении которого было 10 морских офицеров, 100 матросов и других морских чинов.

7 ноября суда вышли в море, но задержанные сильным льдом, возвратились в Астрахань. Здесь были заложены 15 скампавей, из которых 9 предназначались для Бековича. На новой флотилии в апреле 1715 года Бекович отправился снова в путь. В этом походе была составлена карта Каспийского моря. В октябре 1715 года Бекович вернулся в Астрахань и отправил донесение Петру об обследовании бывшего русла Аму-Дарьи, где он обращал внимание Петра на желание Турции захватить некоторые владения на Кавказе.

Петр приказал Бековичу продолжить экспедицию, а близ прежнего устья Аму-Дарьи (в Красноводске) построить кре-

пость на 1000 человек и в качестве посла отправиться в Хиву, осмотрев по дороге бывшее русло реки и возможность «обратить течение ее в Каспийское море». В Хиве постараться склонить хана в подданство России, а также, послав отряд по реке Сыр-Дарья, проникнуть до Эркети и исследовать золотые россыпи. А по Аму-Дарье отправить суда в Индию, изучив сведения о возможном водном пути из Индии в Каспийское море.

Лишь в сентябре 1716 года новая флотилия с Бековичем (командовал ею снова Рентель, ему в помощь Петр прислал поручиков Кожина и Лебедева) с 6 тыс. войска на 17 судах и почти 60 лодках двинулась из Астрахани в путь и приступила к решению своих задач. Несмотря на то что на переходе было разбито более 13 судов и лодок, Бекович продолжал строить по пути крепость и опорные пункты. Но поход Бековича завершился гибелью его отряда. Печальный конец экспедиции привел к затуханию военной деятельности русских на Каспийском море. Здесь продолжалось только незначительное торговое мореплавание.

В 1718 году капитан-лейтенанту князю Урусову с участием поручика Кожина было поручено уточнить карту, составленную Бековичем, и еще раз описать восточный берег Каспийского моря. В 1719 году для описания всего Каспийского моря был послан капитан-поручик фон Верден. На трех малых шнявах (с ним были Рентель, лейтенанты Саймонов и князь Урусов) он в течение 1719–1720 гг. сделал карту Кас-

пийского моря, которую Петр, как член Парижской академии, представил ученому сообществу Европы.

До 1722 года положение Каспийской флотилии было весьма печальное (если вообще можно считать, что она существовала). Северная война поглощала все источники государственных доходов, и на Каспий выделялись самые скудные средства. Командовал флотилией Рентель, но у него кроме матросов не было ни одного офицера и даже боцмана.

CARTE MARINE
DE LA MER CASPIENNE

Par M. de LAMOTTE
en 1794, et par M. de LAMOTTE
et M. de LAMOTTE de Paris.



Морская карта Каспийского моря, составленная фон Верденом (Карл Петрович Верден) в 1719, 1720 и 1721 годах. Амстердам, 1723 г.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1721 году все служащие в каспийском коммерческом флоте были отчислены от Адмиралтейства в ведомство коммерц-коллегии и вместо Рентеля назначен капитан Блорий.

Возмущения против шаха персидских провинций, прилегающих к западному берегу Каспийского моря, и опасения, чтобы их не захватила Турция, заставили Петра Великого сразу после заключения Ништадтского мира начать поспешное приготовление к походу на Персию. Местные обстоятельства обещали успех: соседний Дагестан и приморский город Дербент готовы были стать под защиту русского царя. Христианская Грузия, теснимая турками, ожидала своего спасения тоже от России.

В этой ситуации Петр Великий велел срочно готовить морские силы на Каспии к походу на Персию. В феврале 1722 года Петр приказал полкам, предварительно расставленным близ Волги (в Волочке, Твери, Угличе и Ярославле), построить 200 островских лодок по образцу употреблявшихся в финских шхерах и необходимое число ластовых судов. Надзор за постройкой всех судов он поручил генерал-майору Матюшкину, а по морской части капитан командору Гос-

слеру. Паруса, якоря, канаты и прочее велено было привезти из Петербурга с финляндских лодок и мелких галер. На строящиеся суда назначили 250 матросов, 50 галерных, 10 боцманов и боцманматов и необходимое число разных мастеровых. Из числа офицеров выбраны были лучшие и преимущественно уже бывавшие прежде на Каспии.

Подготовка к походу сохранялась в тайне. В первых числах мая 1722 года начали спускаться по Волге к Нижнему Новгороду все построенные для похода суда. Командование всем войском в походе Петр Великий поручил генерал-адмиралу Апраксину Ф.М. 2 июня из Нижнего Новгорода пошли основные суда с войском и различными припасами. Старшим из морских начальников был капитан-командор Госслер. В первой половине июля уже все суда и войска прибыли в Астрахань, которая стала главной базой Каспийской флотилии и по петровскому Регламенту 1722 года была отнесена к категории военных портов.

Там создали специальную военную гавань с причалами, в которой могли размещаться корабли флотилии. Построено также было адмиралтейство, складские помещения, казармы для моряков и охранных войск, расширены судостроительные верфи. Для защиты города на случай нападения противника с сухопутного или морского направлений были возведены укрепления и установлены береговая и полевая артиллерии.

4 ноября 1722 года указом Петра I был основан во-

енный порт в Астрахани и образована военная флотилия (эта дата считается днем рождения флотилии).

А непосредственно Каспийская флотилия в то время состояла из трех военных шняв (малых фрегатов) «Св. Александр», «Св. Екатерина» и «Астрахань» и более мелких судов, всего 25 единиц. В ходе Персидского похода (1722–1723) были проведены с участием Каспийской флотилии четыре военные операции:

- сухопутно-морская поход армии на Дербент (июль–август 1722) с участием императора Петра Великого;
- морская экспедиция – из Астрахани в Гилян под началом полковника Шилова (ноябрь–декабрь 1722);
- морская экспедиция из Астрахани в Баку (июль 1723) под командованием генерал-майора Матюшкина;
- морская экспедиция из Баку в Сальяни под началом подполковника Зенбулатова (осень 1723).

В результате русские заняли ряд важных пунктов на западном и южном берегах Каспийского моря.

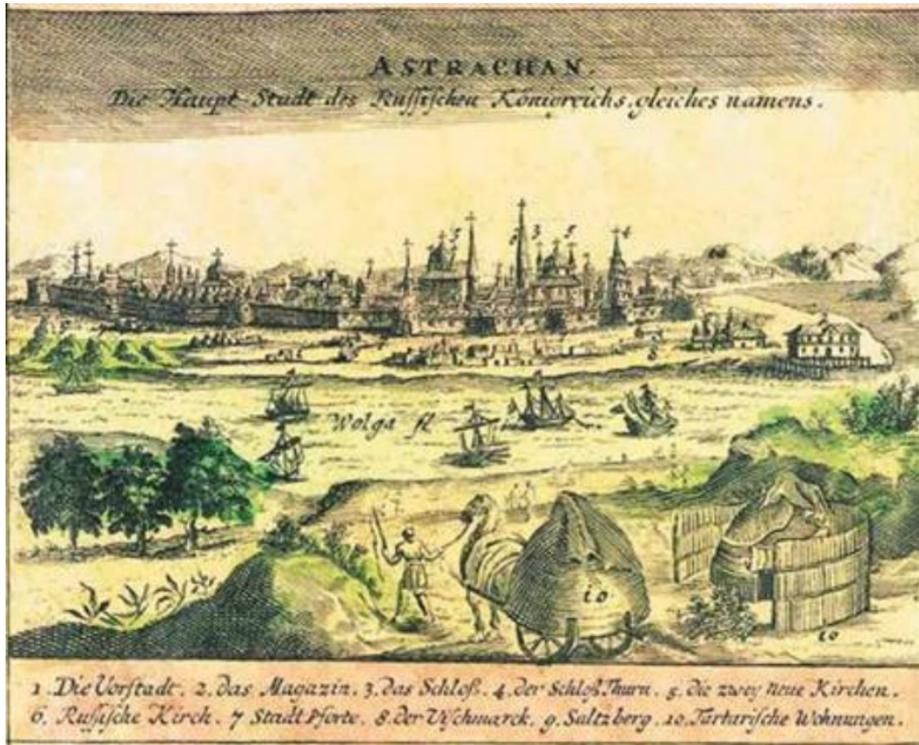
Но для удержания завоеванных берегов требовалась сильная флотилия. Для пополнения ее состава строились по приказу Петра суда в Нижнем Новгороде и в Казани. С приходом в Каспийское море этих судов в 1723 году флотилия должна была насчитывать 75 судов, из них 1 яхта, 1 гукор, 2 шнявы, 3 шкуты, 6 эверсов, 7 ластовых судов, 10 ботов, 13 тялок, 30 катов (гекботов). Позднее был указ императора «заложить в Казани 50 шхерботов сосновых» и ежегодно строить по 5

гекботов.

Петр Великий планировал провести еще одну морскую операцию на Каспийском море – поход из Гиляна в Мазандеран и Астрабад (в 1724–1725 гг.). Но выполнение ее не состоялось.

С формированием Каспийской флотилии и оборудованием для нее в качестве главной базы Астрахани завершилось создание в России регулярного Военно-Морского Флота на этапе петровского времени.

Конечно, Каспийская флотилия в те годы не могла сравниться ни с Балтийским, ни даже с Азовским флотом. В ее составе вообще не было крупных парусных кораблей, а были в основном вспомогательные суда. Но тем не менее это было важное соединение Военно-Морского Флота на юге России, с помощью которого Петр Великий успешно решал внешнеполитические задачи и укреплял морское могущество своей империи.



Астрахань. Раскрашенная гравюра 1683 г. Э. Кемпфера, изд. 1740 год

Персидский поход Петра Великого

В 1721 году Россия триумфально завершила 21-летнюю войну со Швецией. Поскольку больше не было серьезных внешних врагов, Петр решил осуществить свою давнюю затею – присоединить территории, прилегающие к Каспийскому морю, объявив войну Персии.

Что заставило Петра Великого это сделать? Экономическая причина состояла в том, что Петр давно стремился превратить Россию в торговую посредницу между восточными и западными странами, в том числе между Индией и Западной Европой. Непосредственным поводом к организации Персидского похода стало ограбление в 1721 году русских купцов в Персии (в Шемахе). Жертвы грабежа понесли убыток в 500 тыс. рублей.

В начале 1722 года из Персии пришло сообщение об очередном выступлении подвластного персидскому шаху феодала и о победах его над шахскими войсками, была взята столица Персии Исфагань. Сложились благоприятные условия для вторжения на территорию Персии турок. Петр Великий решил предупредить их выступление и велел готовить Персидский поход. К 5 мая он приказал подготовить максимальное число грузовых судов в Нижнем Новгороде.

Петр Великий сам лично решил участвовать в Персидском походе и командовать армией и флотом. Правда, это участие было относительным. Но тем не менее войска и силы флота в этот поход повел лично сам Император всероссийский, адмирал Петр Великий.

В мае 1722 года он вместе с Екатериной из Москвы через Коломну по рекам Оке и Волге отправился в Астрахань. 26 мая он прибыл в Нижний Новгород, куда собирались все сухопутные и морские силы для похода. Здесь он широко отпраздновал свой очередной день рождения. Это был уже

юбилей – 50 лет. После этого Петр Великий сразу же убыл в Астрахань, где окончательно определил план похода, который состоял в захвате персидских городов Дербента, Шемахи, Баку и предотвращении перехода дагестанских князей на сторону мятежников.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В Астрахани Петр Великий устроил смотр судов, приготовленных в поход. Он лично обошел их на яхте, построенной для него казанским адмиралтейством. И написал донесение, что убывает в Каспийский поход на «государскую службу со всем здешним флотом».

18 июля Петр Великий отплыл из Астрахани в Каспийское море. Флотилия из 274 судов и 170 лодок (главным образом это были транспортные суда) направилась к Аграханскому заливу (залив у западного берега Каспийского моря, отделен от него Аграханским полуостровом). В походе участвовало 5 тыс. матросов, 22 тыс. пехотинцев, которые шли на судах флотилии. И еще 9 тыс. человек конницы. А нерегулярные войска шли сухим путем на юг вдоль морского побережья. Флотилией, как и всеми силами Персидского похода, командовал генерал-адмирал Апраксин Ф.М., а авангардом флотилии – сам император, адмирал Петр Великий (но он по-прежнему именовал себя здесь как Петр Михайлов).



Аграханский залив. Территория нынешнего Дагестана России
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

27 июля флотилия была в Астрабадском заливе. Здесь

Петр Великий лично определил место для строительства крепости. А 28 июля высадившаяся на берег пехота заложила Аграханский ретраншемент (внутреннюю оборонительную ограду). И соединившиеся войска направились вдоль берега на Тарки.

23 августа русские войска вступили в Дербент. Но вскоре произошло несчастье, которое поломало все планы. 13 судов с хлебом, стоявшие у Дербента, разбила сильная буря, и погибли еще 30 судов с продовольствием, которые выбросило на берег при Астраханском мысе. В связи с этим было решено отложить дальнейшее движение к Баку и, оставив гарнизон русских сил в Дербенте, возвращаться в Астрахань, где руководить мероприятиями по подготовке к военным действиям 1723 года. 7 ноября 1722 года Петр Великий выехал из Астрахани и 13 декабря торжественно прибыл в Москву.

Итоги первой части Персидского похода подавались народу как большая победа. Петр Великий в целом был удовлетворен походом. **«Итак, можем мы, – писал он сенату, – благодаря Вышнему сею кампанией довольны быть: ибо мы ныне крепкое основание на Каспийском море получили».**



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но Петр Великий решил ограничить свое дальнейшее личное участие в этом походе. В 1723 году военные действия в походе осуществлялись Каспийской флотилией (командовал Матюшкин М.А.) с приданными ей сухопутными сила-

ми. В итоге русскими стали Баку, Сальяны и Решт.

В сентябре 1723 года был заключен русско-персидский договор, по которому Персия уступала России все западное и южное побережье Каспийского моря. Этим самым была отведена угроза проникновения Турции в Восточное Закавказье. И таким образом, Россия, благодаря воле Петра Великого и совместным действиям армии и флота, обосновалась на Каспийском море.

12 сентября 1723 года Персидский поход Петра 1 был официально завершен. Петр реализовал свою затею, но останавливаться на этом не собирался, поскольку желал продвигнуться вглубь, чтобы не дать Османской Империи расширяться. Османы работали «на опережение» и летом 1723 года захватили практически всю территорию Грузии, Армении и Азербайджана. В 1724 году османы заключили с Портой Константинопольский мир, сохранив за собой право на завоеванные земли. Россия признала этот договор, а в ответ Османская империя признала договор России и Персии от 1723 года.

Итоги войны с Персией:

1723 г. Персидский мир: Россия получает Баку, Ленкорань, Решт, Дербент и ряд персидских прикаспийских провинций на южном и западном побережье Каспия.

1724 г. Константинопольский мир: Турция удерживает Восточную Грузию, Армению, Тебризское, Кадвинское, Шемаханское ханства.

Но Персидский поход значительно развил еще одну идею Петра Великого: установить морской торговый путь России с Индией. Именно Персидский поход и показал, что преодолеть «сухопутный океан», отделяющий Баку от Индии, очень трудно. А значит, нужно продолжать поиски пути туда по морю. И Петр I, загоревшись этой идеей, снаряжает в конце 1723 года морскую экспедицию в Индийский океан. В силу ряда причин эта экспедиция не состоялась. Но важно заметить, что у российского императора Петра Великого, отдавшего всю свою жизнь морю и военному флоту, в последние годы, уже после окончания Северной войны, начало формироваться океанское мышление.

Ему уже было недостаточно покорения морей на юге, на западе и на севере России. Он активно устремляет свой мощный морской взор в океаны. У Петра Великого рождаются планы освоения русскими Тихого, Индийского и Северного Ледовитого океанов. По замыслу Петра Великого, эти неимоверно трудные планы должны были реализовывать российские военные моряки и созданный им Военно-Морской Флот.

Петр Великий в Персидском походе добился выгодного для Россия мира с Персией. Но его преемники на российском престоле эти территории не удержали. По результатам договоров 1732 и 1735 годов императрица Анна Иоановна вернула Персии все территории на Каспии.

Последние годы флотской службы Петра Великого

Петр Великий до последних дней своей жизни продолжал службу на Военно-Морском Флоте. В 1723–1724 гг. он развил как никогда бурную морскую деятельность и далеко не только военного характера, несмотря на то что он много болел и был очень занят важными государственными реформами. В январе 1724 года Петр составил для себя новое расписание по дням недели. Утро пятницы всегда предназначалось рассмотрению дел в Адмиралтействе.

В эти годы Балтийский флот ограничивался только кратковременными практическими плаваниями отдельных отрядов кораблей.

А вот морская торговля России стала успешно развиваться. Летом 1722 года в Санкт-Петербург пришло 116 судов, в Ригу – 231. В 1724 году в Санкт-Петербург уже прибыло 240 судов, в Нарву – 115, в Ригу – 303, в Ревель – 62, в Выборг – 28 судов. Первые русские торговые суда появились в иностранных портах. В декабре 1724 Петр Великий отправил в Испанию и Францию несколько груженных русскими товарами военных судов.

В мае-июне 1723 года весь Балтийский флот России собрался на рейде Ревеля под флагом генерал-адмирала Апраксина Ф.М. Пришла сюда и котлинская эскадра, причем ее авангардной частью командовал адмирал Петр Михайлов, держа свой флаг на корабле «Св. Екатерина». Здесь он произвел торжественную закладку военной гавани в Рогервике.

В этой церемонии по завершении молитвы каждый – от императора до последнего из присутствующих – обязан был донести до берега от 4 до 5 камней и бросить их в воду. Причем многие, которым хотелось иметь честь тащить самые большие камни, вынуждены были изрядно попотеть. Бросая камни в воду, все сильно забрызгались. Пока все таскали камни, из расставленных по берегу пушек сделан был салют 21 выстрелом.

По окончании церемонии каждый участник должен был сдать по полтине генерал-адмиралу Апраксину Ф., который собирал эти деньги для солдат, занимавшихся ломкой камня. Сам император пожаловал 10 червонцев, многие также давали по несколько золотых монет. После сбора денег каждый получил за это несколько стаканов вина. Затем Петр Великий простился с гостями и убыл на свой корабль.



Линейный корабль «Св. Екатерина». С гравюры Пикарта
1716 года

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Отплыв из Рогервика, Петр занялся маневрами кораблей. Он сам командовал авангардом флота. Постоянно заботясь о том, чтобы подавать пример своим подчиненным в службе, он беспрестанно обращался за приказаниями к Апраксину Ф.М. и без его позволения не оставлял своего корабля. А в

июне на линейном корабле «Св. Екатерина» он возвратился в Петербург.

26 марта 1723 года Петр, будучи на ответном обеде у герцога Гольштинского, много говорил о военном флоте, сообщил, что в Адмиралтействе в настоящее время стоят на стапелях 6 линейных кораблей и 3 фрегата, что он сам не пропускает ни одного дня, чтобы не побывать рано утром в Адмиралтействе. Ему задали вопрос, почему он поменял свой флагманский корабль, то есть вместо прежнего «Ингерманланда» выбрал себе корабль «Екатерина». На это Петр Великий ответил: «Я сделал это не потому, что «Ингерманланд» не годится более или хуже «Екатерины», он так же хорош и вовсе не испорчен, а потому что желаю сохранить его для вечного воспоминания и не выводить более из гавани, чтоб со временем не пострадал как-нибудь на море, ведь я командовал на этом корабле четырьмя флотами».

В это время Петр часто общается со своими сослуживцами по флоту, порой в необычных ситуациях. Так, 6 мая 1723 года он участвовал в похоронах госпожи Берстен, свояченицы вице-адмирала Сиверса. Он позволил себе следовать за похоронной процессией от скорбного дома до Невы пешком, а затем в шлюпке – на другую сторону реки до немецкого кладбища. Среди провожатых было много иностранных корабельщиков. К ним присоединились и морские офицеры, и адмиралы. После похорон Петр отправился в дом умершей и там со всеми участвовал в поминальном обеде.

23 июня 1723 года Петр в очередной раз участвовал в Адмиралтействе в спуске на воду 36-пушечного фрегата «Крейсер». Но этот корабль был спущен на воду кормою, чего обыкновенно здесь не делали. Это был новый способ придуманный кораблестроителем. Случайно при этом избежали несчастья. Если бы не сам Петр, который с сильной бранью и криками успел отогнать от места схода фрегата малый бот с растерявшимися зеваками, была бы беда...

29 июня 1723 года Петр заложил в Санкт-Петербурге по составленному им чертежу первый в России 100-пушечный корабль, называвшийся до окончания постройки «Собственным Его Величества кораблем».

11 августа 1723 года в Петербурге состоялся большой морской праздник. В честь дня рождения Петра на торжества из Москвы привезли знаменитого «дедушку русского флота», который принимал участие в праздничном параде кораблей Балтийского флота. На руле стоял при этом сам адмирал Петр Великий, а на веслах сидели четыре флагмана.

7 октября 1723 года Петр основал на острове Котлин крепость Кронштадт, чертежи которой во многом были составлены им самим.

В глубокую осень 1723 года с большой поспешностью и секретностью в Ревеле готовились корабли к плаванию в Индийском океане. Петр лично руководил и контролировал подготовку этой необычной морской экспедиции. Но в начале 1724 года он отменил ее в силу изменившихся обстоя-

тельств.

Получив осенью 1723 года известия, что турки собирают в окрестностях Азова 60-тысячную армию, Петр Великий принял все меры на случай войны с Турцией. Более 20 тыс. человек было отряжено для строительства флота в Воронеж, 80 тыс. русских ждали на Украине приказа следовать к Черному морю для покорения вновь Азова. Но до войны дело все таки не дошло...



Петер Сиверс (Петр Иванович) (1674–1740) – российский военный и государственный деятель голштинского происхождения, адмирал (1727)

16 августа 1724 года Петр Великий принял решение торжественно праздновать очередную годовщину завершения Северной войны и сам составил программу этого торжества.

27 июля 1724 года, в очередную годовщину гангутского сражения, состоялся спуск на воду нового корабля «Дербент». Это был последний корабль, в спуске которого участвовал Петр Великий. А 30 августа, в день годовщины Ништадского мира, Петр организовал торжественное перенесение мощей Святого Александра Невского. Он сам за 7 верст от Петербурга встретил галеру, на которой мощи святого князя доставили из Владимира. Ларец перенесли на другое гребное судно. За весла его сели адмиралы и генералы, а Петр встал у руля. Доставленную святыню Петр перенес в монастырь, где она была переложена в серебряную раку, которую установили в храме Александра Невского.

Несмотря на усилившуюся болезнь, Петр продолжал активно заниматься морскими делами даже в январе 1725 года. Он приказал описать подробно Балтийское море. В октябре 1724 года отправил Матюшкина в Баку, так как там персы пытались восстать против русских.

В 1724 году Петр неоднократно возвращался к вопросу о строительстве в России каналов, в том числе сам ходил

осматривать строительство Ладожского канала, последний раз в сентябре 1724 года после операции, которую сделал ему английский хирург Горн. В конце октября Петр пошел на яхте в Шлиссельбург на традиционный ежегодный праздник по случаю овладения крепостью, а оттуда на Олонецкие железные заводы, потом в Старую Ладугу, затем через Новгород в Старую Руссу.



Москвитин Филипп. Перенесение мощей Александра Невского. 2001 г.

2 ноября (по другим данным, 5 ноября) он возвратился

в Петербург и тут же на яхте пошел на Лахту, чтобы осмотреть местные заводы. Но начался очередной приступ болезни, и он на другой день возвратился в Петербург. Это было последнее плавание адмирала Петра Великого.

Уже будучи безнадежно больным и прикованным к постели, Петр Великий исполнил еще два последних акта важного морского содержания. Он приказал корабельному мастеру Баженину построить в Архангельске 3 судна, 3 бота и 18 шлюпок (видимо, для промысла в Северном Ледовитом океане). И назначил Беринга В. командиром экспедиции флота для открытия пути в Индию через Ледовитый океан.

В планах развития торговли России на Дальнем Востоке Петр заботливо собирал сведения о соседней, почти неизвестной тогда Японии. Он лично готовил в 1724 году на Камчатку экспедицию капитана Беринга, чтобы узнать, соединяется ли Азия с Америкой, а также для сбора сведений о ближайшем к Камчатке берегу Америки. Петр давно мечтал разведать северный путь в Америку. Как истинному профессиональному моряку, страстно влюбленному в море, ему постоянно хотелось новых морских походов, новых открытий и новых приобретений для России.

Петр Великий продолжил русскую традицию походов в Тихий океан, сложившуюся уже давно. Еще до Петра русские отважные землепроходцы XVII века – Дежнев С., Хабаров Е., Нагиба И. – ходили до устья реки Амур и добирались до берегов океана. Собирая экспедицию Беринга В.,

Петр продолжил эту старую традицию разведок на крайнем северо-востоке России.

Образно говоря, Петр Великий уже проложил Берингу путь в Тихий океан своими предварительными действиями в этом направлении.

– В 1697–1699 гг. Атласов В., первый из русских, побывал на Камчатке.

– В 1702 году якутский служилый человек Наседкин М. сообщил первые сведения об островах, которые потом называли Командорскими.

– В 1711 году служилый человек Попов П. и промышленник Толбин Е. ходили к Анадырскому носу и узнали, что между Америкой и Россией существует пролив.

– В 1711 и 1713 гг. Козыревский И. дважды ходил «в малых судах» на Курильские острова.

– В 1713 году казаки Анабара С., Быков И. и другие открыли Шантарские острова.

– В 1716 году был открыт морской путь из Охотска на Камчатку.

– В 1719 году по поручению Петра поручик Евреинов И. и геодезист Лужин Ф. ходили на Камчатку и на Курильские острова, чтобы выяснить, граничит ли Азия с Америкой

Но возложенных задач последние посланники Петра не смогли выполнить. И вот теперь, за три недели до своей смерти, Петр приказывает капитану 1 ранга Витусу Берингу, на которого он решил возложить решение так давно интере-

совавшей его проблемы, возглавить экспедицию на Камчатку.

6 января 1725 года Петр Великий подписал лично инструкцию для Беринга. Вот некоторые выдержки из нее.

«1. Надлежит на Камчатке или в другом том месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах, возле земли, которая идет на норд, и по чаянию (понеже оной конца не знают), кажется, что та земля часть Америки.

3. И для того искать, где она сошлась с Америкою и чтобы доехать до какого города европейских владений, или ежели увидят какой корабль европейский, проведать от него как оной кюст (берег) называют и взять на письме, и самим побывать на берегу, и взять подлинную ведомость, и, поставляя на карту, приезжать сюды».

24 января 1725 года (за четыре дня до смерти Петра Великого) экспедиция Беринга двинулась в путь из Петербурга. 8 февраля, доехав до Вологды, Беринг узнал, что Петр Великий скончался. Но командор, несмотря на невероятные трудности, выполнил задачу, которую на него возложил этот великий моряк России.

В 6 часов утра 28 января 1725 года дыхание Петра Великого остановилось...

Российский флот лишился венценосного адмирала, своего главного создателя. Но Петр Великий успел составить у русского народа ясное понимание пользы и необходимости

для России Военно-Морского Флота. Гений Петра сумел так правильно и прочно положить основы всех главных отраслей морского дела и настолько вдохнуть истинной любви к флотской службе, военным морякам, что и по кончине великого морского мастера машина, приведенная в движение его гениальной рукой и колоссальной волей, продолжала двигаться уже своей собственной силой.



Вид из космоса. Об этом мечтал Петр Великий: увидеть, как Россия «сошлась» с Америкой
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Флотоводческий талант Петра Великого

Еще раз фиксируем: Петр Великий вошел в историю не только как великий монарх, правитель, который создал Российскую империю, но и как флотоводец. Ему по праву, по его заслугам принадлежит первенство в плеяде самых выдающихся флотоводцев мира. Пожалуй, ни одному из флотоводцев эпохи парусного флота не приходилось в масштабе государства в условиях колоссального реформирования страны и непрерывных войн создавать Военно-Морской Флот со всеми его структурами в такие короткие сроки, как это сделал Петр Великий.

Иногда к оценкам флотводческого таланта Петра Великого относятся скептически. Это явно не справедливо. Обратимся к Военно-морскому энциклопедическому словарю, чтобы уяснить суть понятия «флотоводец». Так вот, флотоводец – это военно-морской деятель, военачальник, умело осуществляющий руководство военно-морскими силами государства или их значительной частью (флотом) во время войны, владеющий искусством подготовки и управления силами при решении задач на море в стратегическом или оперативно-стратегическом масштабе. Флотоводец должен обладать определенными специфическими качествами и способностями, его роль и значение в руководстве военными действиями и в развитии Военно-Морского Флота должны быть значительными. Основные качества, роль и значение флотоводца в руководстве военными действиями и в развитии военного дела сходны с теми, которые относятся к пол-

ководцам. С точки зрения этого определения, несомненно – Петр Великий истинный флотоводец. Он более 30 лет был постоянно с флотом, на кораблях, в море, делал морскую славу России. Это был настоящий моряк, адмирал.



Дмитриев-Оренбургский Николай Дмитриевич (1837–1898). Петр Великий. XIX век

Военно-морская биография Петра Великого – не поспешная карьера с присвоением себе высоких званий по праву царского происхождения, а постепенное прохождение всех ступеней флотской службы, изучение военного и морского дела, личное участие в повседневной и боевой жизни флота. Это сделало Петра искусным знатоком всех тонкостей морской службы и во многом объясняет силу его флотоводческого таланта.

В чем проявился флотоводческий талант Петра Великого?

Создание в России за столь короткое время, с нуля, мощного флота, разработка основ его комплектования, снабжения, обучения и воспитания экипажей кораблей – это одно из самых выдающихся достижений Петра Великого.

Можно считать, что Петр как флотоводец заявил о себе еще во время второго Азовского похода в 1696 году, где впервые вместе с армией России участвовал флот. Это был первый морской опыт боевых действий. Своеобразный, необычный, но результативный.

Но в полной мере и во всем блеске флотоводческое

искусство Петра I проявилось во время Северной войны. В ней боевые действия на море отличались широким масштабом и велись с большим напряжением сил. Здесь закалялся флотоводческий опыт и раскрывался морской талант Петра Великого. **Это выражалось в разнообразной деятельности:**

- планирование кампаний и боевых действий на море, изменение их в ходе войны;
- выбор способов боевых действий, направлений главных и обеспечивающих ударов, определение группировок сил на этих направлениях;
- стратегические маневры сил флота;
- организация взаимодействия армии и флота и между парусным и гребным флотами;
- сочетание наступательных и оборонительных действий;
- стратегическое и оперативное управление силами флота.

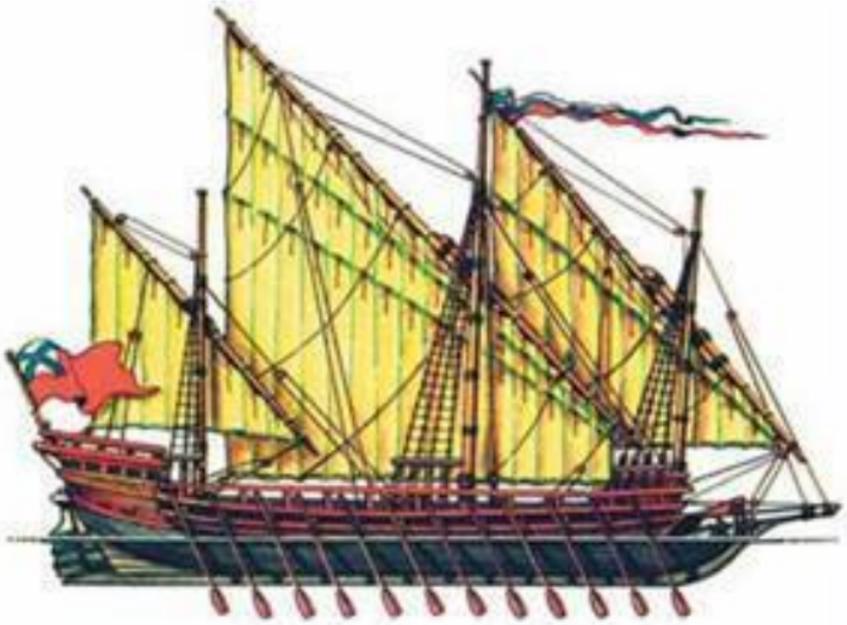
Начав Северную войну с небольшим числом галер и малых парусных судов, построенных на Ладожских верфях, Петр I добился того, что к концу военных действий Военно-Морской Флот превратился в грозную силу, а на заключительном этапе войны стал играть решающую роль в борьбе на Балтийском морском театре. В 1719–1721 годах гребной флот практически беспрепятственно господствовал в Ботническом заливе. Его десантные действия надежно обеспечивались парусным флотом. Шведский флот уже не мог эффек-

тивно им противостоять, даже несмотря на поддержку Англии.

Сам Петр только временами командовал флотом, в остальное время это делали его флотские сподвижники – адмиралы Апраксин Ф.М., Крюйс К. и другие. Но на самом деле он и как государь, и как родоначальник идеи создания флота, и как самый подготовленный в профессиональном отношении русский адмирал, и как самый преданный и настойчивый моряк относительно всего, что касается флота, именно он все 30 лет создания и развития регулярного Военно-Морского Флота России был всегда главной фигурой во всех вопросах жизни и деятельности флота. Поэтому реально именно Петр Великий – не только основатель российского регулярного флота, но и его истинный первый Главнокомандующий. Хотя формально он им никогда не значился. Но флот России первой четверти XVIII века справедливо называют петровским флотом. Петр Великий был и первым настоящим российским флотоводцем, и первым настоящим российским адмиралом. Без него не решался не только ни один важный вопрос на флоте, но и большинство самых разнообразных вопросов повседневной жизни.

Большая заслуга Петра Великого как флотоводца в том, что он сначала развернул строительство гребных судов различных типов, которые наилучшим образом отвечали специфике совместных действий с сухопутными войсками в прибрежных районах, особенно в шхерных. И уже потом ак-

тивно началось строительство парусных кораблей, вначале небольших фрегатов и шняв, а затем линейных кораблей, составивших основу парусного флота.

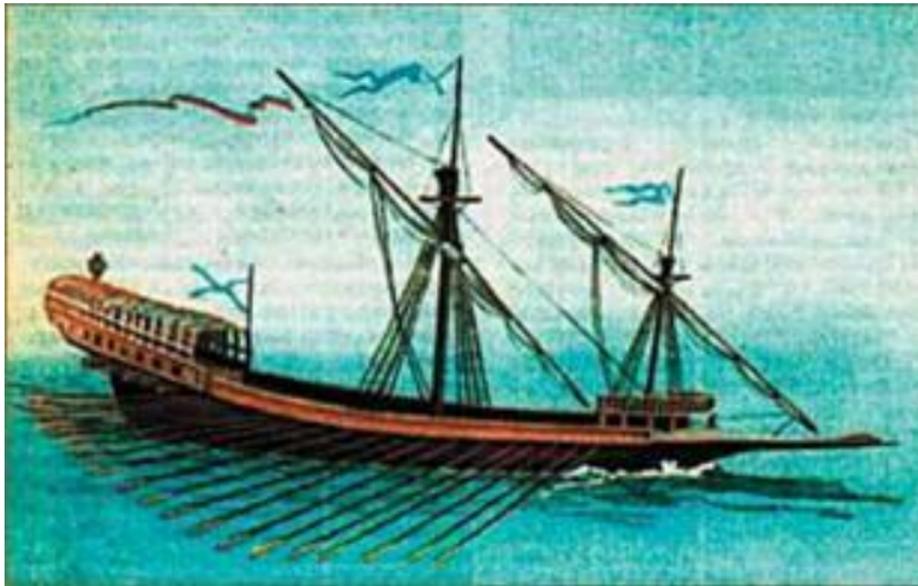


Русская скампавея

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Это совершенно неординарное решение Петра I – создать мощный гребной флот с приданными ему десантными войсками (все морские державы Европы тогда в основном стро-

или только парусные корабли) – дало России важное преимущество перед Швецией в Северной войне, поскольку та не имела у себя достаточного количества подобных гребных судов, не могла организовать надежную защиту своих прибрежных районов. Было построено около 450 гребных судов различных типов. Основным из них были скампавеи – парусные корабли многоцелевого назначения. Скампавеи широко использовались для ведения разведки и несения дозорной службы, перевозки войск и боевой техники, высадки морских десантов и артиллерийской поддержки на берегу, для бомбардировки приморских крепостей и береговых укреплений противника.



Галера времен Петра Великого. Усов А.В., Митяев А.В.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Галерный флот – это особое творение Петра Великого. Массовое применение больших плоскодонных гребных судов для боевых действий на море было действительно его собственной идеей. Обстановка, в которой приходилось действовать в Северной Балтике, натолкнула его на это. Действия парусного (корабельного) флота в Финляндии, в Аландских шхерах и у шведских берегов были не только сопряжены с трудностями, но и даже опасны для него. И тогда именно в галерном флоте Петр Великий нашел сред-

ство, позволившее нападать на труднодостижимые, изрезанные фиордами и заливами берега шведов. Галерный флот имел возможность проникать вглубь самых внутренних фиордов и заливов, куда он пробирался от бухты к бухте. При галерном флоте существенно повысилась подвижность сухопутных войск и облегчилось их применение. Благодаря галерам произошло завоевательное вторжение на территорию Швеции. В открытом же море галеры были всегда защищены парусным флотом от шведских кораблей.

В 1719–1721 гг. галерный флот обеспечивал нападение русских войск и высадку десантов на побережье самой Швеции. В целом более 1100 судов с армией в 115 тысяч человек на их бортах нанесли в этот период Швеции такие тяжелые поражения, каких она еще не испытывала, что и заставило ее окончательно пойти на мир с Россией. Не корабельный флот, любимое детище Петра Великого, а именно галерный флот был важнейшим залогом русских успехов в войне со Швецией.

Гребной (галерный) флот Петра Великого представлял собой самостоятельную организацию морских сил на Балтийском море. В его состав помимо кораблей входила и морская пехота – десантный корпус численностью около 16 тыс. человек. Первый полк морской пехоты был сформирован Указом Петра Великого от 16 ноября 1705 года. Он положил начало новому роду сил морского флота.

Благороднѣйшій Гунтѣ Вицеадмиралѣ мой драгоу-
шій Благодѣтеле ,

Мнѣ нѣкогда нѣ было сто и Елисаветы адмиралъ мнѣ
пои правѣ имѣла , рѣшило тѣбѣ прошу , ишла снѣ
Согласна , Забѣ составилъ . Бѣтиссѣ . Бѣтиссѣ
Содержитъ . Исла ишла прѣтиссѣ , Исла
бѣтиссѣ прѣтиссѣ , Ишла пѣтиссѣ
прѣтиссѣ прѣтиссѣ неостатна , Ишла бѣтиссѣ
Скопѣ Бѣтиссѣ , Ишла Ишла согласна Убавна .
По прѣтиссѣ рѣтиссѣ согласна ;

Здравствуй
. Милостивый
Генерал-Адмиралъ

Прозанъ Ноябрь, 1705
Дня . 1705 .

Фрагмент письма генерал- адмирала Головина Ф.А. от 16 ноября 1705 г. К вице-адмиралу Крюйсу К.И. о формировании по указу Петра I морского полка. (РГА ВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 246. Л. 275–276 об.).

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Гребной флот России стал, говоря современным языком, первым объединением разнородных сил, способным и во взаимодействии, и самостоятельно решать не только тактические, но и стратегические задачи на приморских направлениях. Подобного объединения в то время не было ни в одном флоте мира. Этот выбор Петра I был действительно провидческим. Не преувеличивая можно сказать, что без гребного флота вряд ли удалось бы России вернуть себе Балтийское побережье, отошедшее ей в 1721 году от Швеции по Ништадтскому миру.

Но в целом Петру Великому удалось создать на Балтийском море сбалансированный флот, состоявший из парусного и гребного. В каждом из этих флотов сбалансированность сил достигалась путем правильного определения количества и места соответствующего класса кораблей.



Петр I на спуске галеры. Художник Владимиров Иван Алексеевич. 1909.

Петра Великого и как человека, постоянно ищущего что-то новое, и как флотоводца отличали стремление к нешаблонным способам действий на море, отказ от традиционных методов.

Потому его действия, как правило, были неожиданными для противника. Он отказался от принятых в западноевропейских флотах методов завоевания господства на море через генеральное сражение и блокаду неприятельского флота в его базах. Во первых, у него для этого не было достаточного количества парусных кораблей. А во-вторых, далеко не всегда генеральное сражение и блокада обеспечивали достижение намеченной цели. **Петр I изобрел другую форму**

достижения господства флота на море – систематические боевые действия против баз противника. В итоге, последовательно захватив у шведов Выборг, Гельсингфорс, Ревель, Або и все побережье Финского залива, Петр I лишил шведский флот системы базирования и заставил уйти в метрополию.

Новаторство Петра Великого в морском деле имело широкий диапазон. Он поощрял и поддерживал все новое, что сулило достижение преимущества над противником, даже идеи, реализация которых в то время была под большим вопросом. Например, что могло быть абсурднее (по меркам обычного сознания) строительства какого-то «потаенного судна» (прообраза подводной лодки), когда казна государства уже до предела опустошена войной со Швецией? Но в идее челобитной, поданной в 1718 году крестьянином Никоновым Е.П. о постройке «потаенного судна», Петр I увидел «рациональное зерно» будущности флота.

Наиболее сильной стороной флотоводческого таланта Петра Великого стало умение организовать эффективное взаимодействие армии и военного флота.



В 2007 году в поселке Пионерский (городской округ Истра Московской области) установлен этот памятник. Автором монумента выступил молодой архитектор Викулов Виктор. (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Петр был одним из немногих флотоводцев в мире, кому удавалось так успешно решать эту сложную задачу. Это ярко проявилось в ходе кампании 1712–1714 гг. и особенно на заключительном этапе Северной войны в 1719–1721 гг.

Петра Великого можно считать родоначальником опера-

ции как новой формы ведения боевых действий на море.

В ходе Северной войны по его замыслам и под его руководством неоднократно по единому плану длительное время (от одного до нескольких месяцев) действовали крупные силы армии и флота для достижения стратегических целей, влиявших на общий ход войны на театре. Это и боевые действия по взятию Выборга, и Гангутское сражение, и высадка десантов на побережье Швеции со стороны Ботнического залива.

Особенно большой вклад Петр I внес в такие виды боевой деятельности, как взятие приморских крепостей и десантные действия.

Взятие русской армией турецкой крепости Азов (1696) и особенно шведской крепости Выборг (1710) обеспечивалось активными действиями гребных судов, которые поддерживали сухопутные войска артиллерийским огнем, блокировали крепости с моря и осуществляли военные перевозки.

Во время финляндской кампании (1712–1714) и набеговых действий на побережье Швеции (1719–1721) Петр Великий продемонстрировал высокое умение организовывать комбинированные действия армии, гребного и парусного флотов.

В боевых действиях на море (особенно на заключительном этапе Северной войны) Петр Великий важное место стал отводить действиям парусного флота по нарушению морских коммуникаций противника, используя для этого быст-

роходные суда – фрегаты, бригантины и шнявы, а для их поддержки привлекались линейные корабли. Они действовали как одиночно, так и в составе небольших групп.

Как сильный флотоводец, Петр Великий разумно и удачно сочетал наступательные и оборонительные действия флота.

Несколько раз шведы, используя мощные силы армии и флота, пытались вернуть себе земли в устье Невы и побережье Финского залива. Но делали это безуспешно, так как русские использовали умело, по единому замыслу сухопутные силы, береговые укрепления и силы нарождающегося Балтийского флота.

Значительный вклад внес Петр Великий в развитие тактики морского боя, который он рассматривал в качестве основной формы решения флотом задач в борьбе на море.

В основу боя он вкладывал принцип: не держаться линейной тактики, а подходить к ней творчески и действовать в зависимости от конкретной обстановки. Здесь уместно напомнить мысль Петра, которая отражала важнейший принцип морского искусства: **«Не держаться правил, яко слепой стены, ибо там порядки писаны, а времени и случаев нет».**

Следуя этому принципу, тактика русского флота, разработанная Петром I, его соратниками и учениками, в своем развитии ушла вперед по сравнению с шаблонной линейной тактикой, которой строго придерживались европейские флоты XVIII века, хотя в это время русская тактика только на-

чинала формироваться.

Во всем блеске своих способностей Петр Великий проявился не только первоклассным стратегом (полководцем и флотоводцем), но и проницательным высокоталантливым дипломатом, которого не смогли, как ни пытались, обмануть ни англичане, ни французы, ни Австрия, ни Пруссия, ни Швеция.

Здесь важно подчеркнуть, что он с самого начала создания военного флота постоянно активно использовал его как эффективный инструмент в своей внешнеполитической деятельности. Военно-Морской Флот был всегда для Петра Великого надежным помощником во внешней политике государства. Эта политика была насыщенной и многообразной, и всегда Военно-Морской Флот в ней занимал достойное место.

В 1696 году Петр I хотел завоевать Азов, покорить берега Азовского моря и открыть себе путь в Черное море.

В 1700 году он начинает с западными союзниками войну против шведов, чтобы овладеть берегами Балтики и прорубить «окно в Европу» (по выражению итальянского писателя Франческо Альгаротти).



Петровская эскадра 1721 год. Яркин Владимир Петрович (род. в 1939).

Продолжая войну со Швецией, он принимает очередной военный вызов Турции в 1710 году, понимая на новую войну весь Азовский флот.

В 1718 году он готов сменить своих европейских союзников и принять участие в обширных замыслах своего главного врага по Северной войне короля Швеции Карла XII, предполагавшего поменять властителей Англии, Дании и Польши, чтобы вместе с ним править судьбами Европы.

Едва закончив войну со Швецией, Петр Великий уже стремится в Персию (1722), планируя овладеть торговлей и

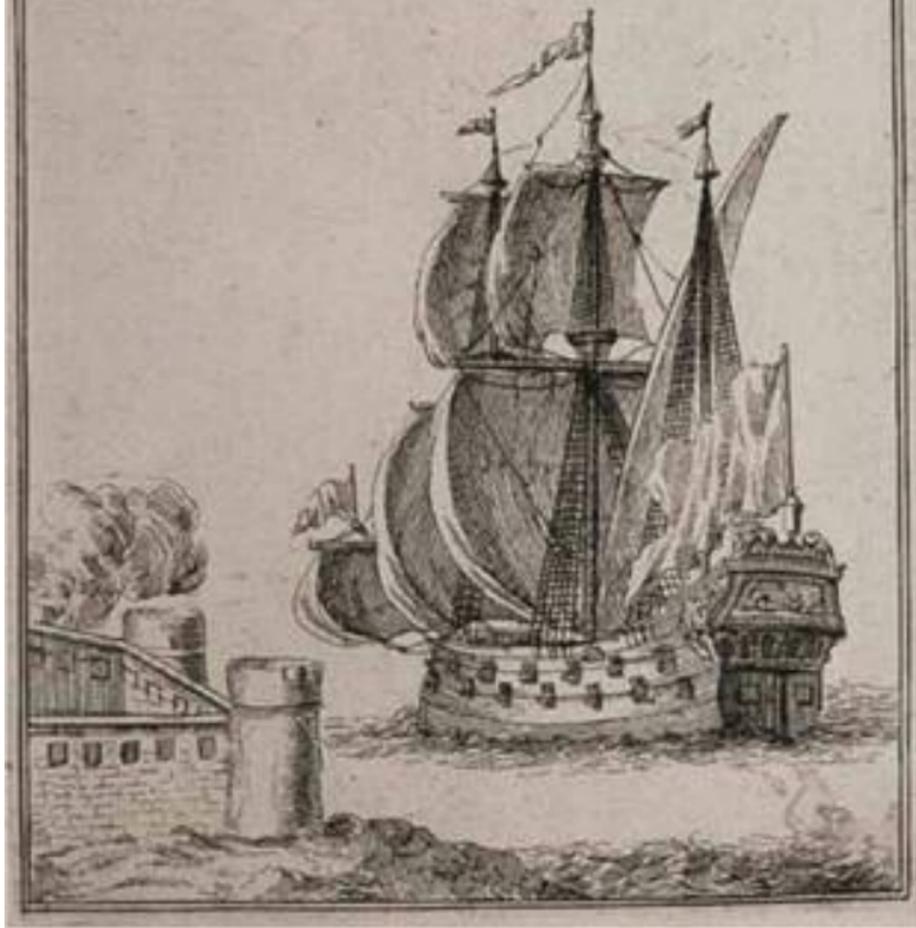
богатством Азии.

Закончив здесь, он помышляет о новой войне с Турцией и походе в Китай.

Таким жаждущим и ненасытным был морской и внешнеполитический нрав Петра Великого.

Если Полтавская битва (1709) нанесла непоправимый сокрушительный удар шведскому могуществу, то именно русский морской флот помог Петру Великому одолеть все усилия шведов, направленные на то, чтобы отдалить подписание мира, все интриги англичан и французов, направленные на продолжение войны России со шведами.

ЖЕЛАНІЯ ЕГО ІС ПОЛНЯЕТСЯ



Корабль «Крепость». Гравюра Адриана Шхонебека

Петр I еще в начальные годы своей флотской деятельно-

сти (1699) понял важную роль Военно-Морского Флота во внешней политике государства. Чего стоил в этом плане демонстрационный поход всего русского Азовского флота к турецкой крепости Керчь, а затем знаменитый поход русского военного корабля «Крепость» с послом России на борту в Константинополь для заключения с Турцией мирного договора?! **Это была первая и успешная демонстрация русского военно-морского флага в заграничных водах.**

Но в то же время чутье и искусство опытного дипломата заставили Петра I пожертвовать своим Азовским флотом (1711), когда в войне с Турцией сложилась критическая ситуация не в пользу России. И чтобы сохранить Балтийский флот и возможность продолжить войну с главным врагом – Швецией, он подписывает мирный договор с турками, по которому Россия должна была уничтожить все корабли и пункты базирования Азовского флота. Тяжелый и даже, наверное, позорный шаг. Но в этом и заключается искусство дипломатии: идти где-то на большие уступки, чтобы не потерять главное.

Мы рассуждаем о большом флотоводческом таланте Петра. И здесь есть очень важная деталь, которую нельзя обойти молчанием. Факт состоит в том, что Петр Великий при своей колоссальной и всесторонней морской деятельности одержал истинно морскую только одну победу – в Гангутском морском сражении со шведами. И она вряд ли по своим масштабам и результатам может сравниться с крупными,

известными миру морскими победами, как, например, Трафальгарское сражение адмирала Нельсона в 1805 году. Все правильно. Но не будем торопиться обвинять за это Петра.

Прежде всего, заслуги флотоводца определяются не только количеством побед, одержанных в морских боях, которые в своем большинстве носят тактический характер, но, главным образом, решением крупных стратегических задач в войне на море. Именно таким флотоводцем и был Петр Великий, сумевший в ходе Северной войны сокрушить военно-морское могущество Швеции и установить господство флота России на Балтийском море.

Но есть объяснение и того, почему в ходе Северной войны не было крупных морских сражений между шведами и русскими. Для этого надо вспомнить систему взглядов на морскую войну, утвердившуюся в европейских флотах на рубеже XVII–XVIII веков и специфические взгляды на оценку флота со стороны русского царя Петра I и шведского короля Карла XII.

В начале XVIII века большинство флотоводцев мира на морской бой смотрели, как на «рвотное» средство. У них не было стремления к уничтожению живой силы противника посредством сокрушительного удара на море. Они стремились к бесконечным сложным искусственным маневрам, демонстрации силы, диверсиям, к удержанию сильной своей позиции и к истощению противника.

А Карл XII в своей морской стратегии долгое время ис-

ходил еще и из сильного личного убеждения, что Россия не имеет и никогда не будет иметь мощного флота и что война с ней будет решена на сухопутных театрах. Он не воспринимал серьезно попытки Петра I строить военный флот для Балтийского моря. Действиям же возникающего русского флота он придавал второстепенное значение и недооценивал возможности превращения его в грозную для Швеции силу, которая в конце концов и решит исход всей войны. Этим и объясняется пассивность действий на море шведских адмиралов против российского флота.

Взгляды Петра на морской бой в тех условиях тоже были своеобразны. У него долго не было мощного парусного флота на Балтике. Силам же строящегося и еще неопытного своего флота Петр вполне разумно не мог позволить вступать в морские сражения с превосходящими силами крупного флота Швеции. Поэтому, пока накапливались силы русского Балтийского флота, Петр I активно шел на развертывание морского боя только в тех случаях, когда позволяла обстановка или морские силы русских превосходили силы шведов.



Булычев Николай. Царь Петр Первый. 1982 г.

Известный советский историк, академик Тарле Е.В. справедливо писал: **«Русские флотоводцы – Петр, Апраксин, кн. Голицин, Наум Сенявин и т.д. – одержали первые в русской истории блестящие морские победы, русские моряки владычествовали к концу Северной войны в Ботническом и Финском заливах, нещадно били врага у его берегов, подводя близко к Стокгольму созданный гениальной новаторской мыслью Петра I шхерный флот, которого тогда не знали вовсе ни шведы, ни голландцы, ни англичане, ни датчане, ни французы. От русского флота трижды уходил, не отваживаясь сразиться с ним, британский адмирал Норрис, русские верфи выпускали суда, по единодушному отзыву знатоков-очевидцев, не уступавшие ни в чем лучшим кораблям старых морских держав вроде Англии. Великая держава, одна из самых могущественных на море и, безусловно, самая могущественная на суше – вот чем было Русское государство в системе других стран к моменту смерти Петра».**

Когда Петр Великий скончался, адмирала-императора, своего создателя, провожал в последний путь весь российский флот. Все офицеры, находившиеся в Кронштадте, разделились на две смены, чтобы каждый мог приехать в Петер-

бург и поклониться ушедшему великому моряку.

10 марта 1725 года, в процессе перенесения тела Петра Великого из дворца, где он умер, через Неву в собор Петропавловской крепости моряки выделялись особенно и очень зримо. Потому что умер не только Великий император России, но и Великий российский адмирал. Морские офицеры занимали места в процессии вместе с сухопутными офицерами, равными им по чину. Вице-адмиралы несли короны казанскую и астраханскую, державу и скипетр. Контр-адмиралы с генерал-майорами находились при шнурах траурного балдахина, который несли капитан-командоры и бригадиры. Лошадей под гробом вели морские капитаны с сухопутными полковниками. Императорский морской штандарт нес капитан первого ранга Муханов Ипат. Во время движения процессии через Неву 60 гардемарин Морской академии в числе войск стояли с факелами. 200 морских артиллеристов в Петропавловской крепости вместе с сухопутными воинами производили салют из орудий. Кроме того, морские артиллеристы были расставлены между Петербургом и Кронштадтом, чтобы пуском ракет сообщить в Кронштадт о времени начала траурного салюта.

Так Военно-Морской Флот России вместе со всем народом провожал в последний путь великого адмирала Петра Великого.



PETRUS
POTENS RUSARUM
ET ALIORUM

MAGNUS
IMPERATOR
CHRISTICUS
POTENS

Вартман Х.А. Петр Великий, первый русский император.
С оригинала Таннауера. 1714 г.

Командование союзными флотами

В своей бурной флотской жизни Петр дважды удостоивался чести командовать объединенными союзными флотами. Ни один монарх того времени не имел такой чести.

В августе 1712 года, когда Петр I находился в Дании, датский король доверил ему командовать объединенным русско-датским флотом. В это время обстановка в Померании для союзников складывалась неудачно. Петр I на берегу Померанского залива встретился с королями Польши и Дании. Было решено действовать совместно, брать у шведов остров Рюген, бомбардировать Штральзунд. В этих условиях датский король Фридрих IV и отдал в распоряжение Петра I свой флот.

Проливом Штрелазунд остров Рюген отделен от города Штральзунд (на материке), который называют «воротами острова Рюген».



Фредерик IV (1671–1730), король Дании и Норвегии с 25 августа

1699. Портрет работы Гиацинта Риго

Три архангельских фрегата Петра под командованием капитана Рейса, прозимовав в Норвегии, весной и летом 1712 года крейсировали у Скагена (самый северный город Дании), а в августе вместе с датским флотом были в Померании, у Гривсвальда, где находилась часть русской армии, куда и прибыл Петр I. Ему была предоставлена королевская яхта «Ульрика», на которой он прибыл к датскому фрегату «София» и на нем уже пошел к своим фрегатам, стоявшим на якорю в пяти милях от Гривсвальда.

Пересев на русский фрегат «Св. Павел», русский государь пошел к корабельному датскому флоту, стоявшему у острова Рюген. Там было 17 линейных кораблей и 5 фрегатов под командованием генерал-адмирала Гильденлова. Петр I был встречен салютом всех судов. Он сразу же нанес визит генерал-адмиралу, который держал свой флаг на корабле «Олифант», где русскому венценосному адмиралу представили всех датских флагманов, и состоялся большой прием, который продолжался до вечера. При каждом тосте палили из девяти пушек.



Штральзунд, 1615 год

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Здесь Петр I встретил Юста Юля, который в 1709–1711 гг. был при нем датским посланником. Теперь он командовал кораблем «Морская царица». Петр хорошо помнил его и питал к нему дружеские чувства. Поэтому пожелал остановиться именно на «Морской царице» во время пребывания на датском флоте. Позже Юст Юль, еще при жизни Петра, напишет свои «Записки датского посланника при Петре Великом». Но в 1712 году Юст Юль любезно принимал Петра у себя на корабле.



Генерал-адмирал Ульрик Кристиан Гильденлов (1678–1719)

Петр I пробыл на датском флоте до 14 августа. На 120-пушечном корабле «Фридрих IV» он выходил в море при таком свежем ветре, что случилось потерять фок-стенгу (нижний парус).

Первое распоряжение Петра I как флагмана объединенного флота было: отправить в море капитана Рейса с русскими фрегатами и двумя датскими кораблями. Ему было предписано по случаю недостатка в русской армии провианта забирать в море все коммерческие суда, груженные хлебом, какой бы нации они ни были. Через несколько дней капитан Рейс привел взятых 5 голландских судов, нагруженных хлебом. Однако шкиперам было велено возвратить их в Амстердам.

Но, несмотря на то что датский король повелел подчинить свой флот русскому союзному адмиралу, датские флагманы не исполняли распоряжений Петра I. Они спорили по всякому поводу. Поэтому Петр 14 августа простился с датским флотом и на русском фрегате «Св. Илья», а затем на датской бригантине ушел к реке Одер. Дальнейшая несогласованность в действиях привела к тому, что датчане и саксонцы были разбиты в 1712 году при Гадебуше.

Конечно, по сути, все это можно считать неудачной пер-

вой попыткой сформировать объединенные морские силы с участием русского флота. Но сам факт, что в знак особого почтения к русскому государю, к его морскому опыту датский король доверил управление своим военным флотом русскому адмиралу, говорит о многом.

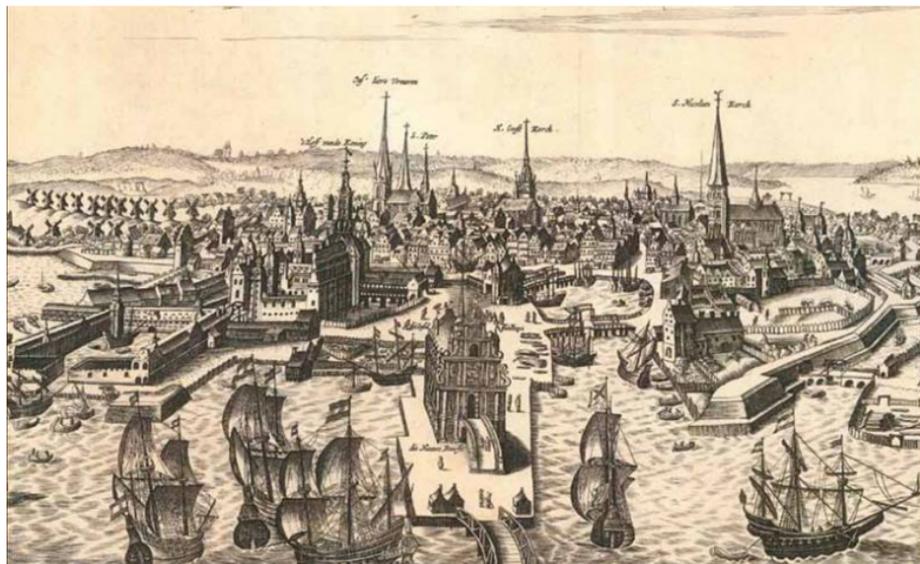
Петр I рассчитывал на датский флот: «Датчане для моря зело нужны», – рассуждал он. В письме он пишет Меншикову А.: «Правда, зело их поступки неладны, да что ж делать, а раздражать их не надобно для шведов, а наипаче на море. Ежели б мы имели довольство на море, то б иное дело, а когда не имеем – нужда оных флатировать (т.е. льстить), хотя что и противное видеть, чтоб не отогнать».

Второй раз Петру I довелось командовать объединенным флотом уже четырех государств – России, Англии, Голландии и Дании (в 1716 году), который готовился выступить против шведского флота.

В это время начинаются первые попытки переговоров о мире между Швецией и Россией. Затем они продолжились в Гааге (по инициативе Швеции). Петр I соглашается на переговоры, но продолжает готовить совместно с союзниками высадку войск в Шонии (в Швеции).

К августу 1716 года в Копенгагене собрались мощные военно-морские силы. Здесь под флагом вице – адмирала Петра I находился почти весь корабельный флот России (29 судов). Здесь же была сильная английская эскадра под флагом адмирала Норриса.

С нею пришел небольшой отряд военных голландских судов под началом командора. Также здесь была датская эскадра под флагом генерал-адмирала Гильденлова, которая должна была пополниться судами, возвращающимися из Норвегии.



Копенгаген. Конец XVII века
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Петр надеялся, что этот многочисленный союзный флот запросто загонит шведскую эскадру в ее порты и переправа союзного десанта на шведский берег совершится беспрепят-

ственно. Однако высадка десанта затягивалась по причине датской волокиты: то ждали возвращения эскадры от берегов Норвегии, то надо было убрать урожай, а до этого нельзя осуществлять передвижение войск по территории страны.

В августе 1716 года английский и голландский флоты собирались конвоировать Балтийским морем несколько сот своих купеческих судов, собравшихся в Зунде. Петр, посылая с ними и свои корабли, убедил датского короля присоединиться к союзникам и его флоту.

Датский генерал-адмирал Гильденлов и английский адмирал Норрис, не соглашаясь подчиняться друг другу, решили просить Петра принять начальство над соединенным флотом. Петр с восторгом принял это лестное для него предложение. Впервые в истории России русский адмирал, он же еще и сам русский монарх, командовал объединенным флотом сразу четырех ведущих морских держав Европы.

20 лет тому назад Петр I делал первые шаги, обучаясь морскому делу в Голландии. А теперь Россия уже была на равных с другими сильной морской державой, первоклассным морским государством, а Петр находился во главе союза против Швеции. И в качестве уважаемого моряка и воина, и как опытный специалист в морской войне он стал теперь рядом с адмиралами Англии, Голландии и Дании.

Вступив в командование объединенным флотом 5 августа 1716 года, Петр I поднял на своем флагманском корабле «Ингерманланд» штандарт, который был приветствован са-

лютом четырех флотов. Он предпринял поход объединенного флота к датскому острову Борнхольму, чтобы прикрыть отправляющиеся в русские порты купеческие суда (около 100 судов).

Петр I построил корабли в линию баталии: авангардию составляли 16 английских кораблей, кордебаталию – 17 датских, арьергардию – 13 русских. Вне линии, против середины кордебаталии шел флагманский корабль Петра I и за ним отдельная линия из четырех русских фрегатов и четырех шняв. В это число не входили 25 голландских кораблей, как бы составлявших особенную эскадру, 3 английских фрегата, 2 датских и еще несколько русских судов, участвовавших в этом плавании.

В полдень 5 августа по сигналу флагмана флоты снялись с якорей рейда Копенгагена и пошли в Балтийское море: сначала английский, потом голландский и затем русский (датские корабли присоединились уже только на третий день). Вместе с ними пошли и купеческие суда. К вечеру все стали на якорь в Киегебухте и, выслав в море крейсера, простояли здесь до 7 августа (поджидали датский флот).



Адмирал Норрис Джон (1671–1749)

Снявшись с якоря, соединенный флот пошел к острову Борнхольму и к ночи 8 августа стал на якорь у северного берега острова, куда на следующий день подошла и датская эскадра, отставшая, как писал Петр I, «за тупостью кораблей», понимая под этим сложную форму корпуса датских кораблей.

Обнаружив, что шведский флот уже около месяца стоит в Карлскроне и в море держит только несколько крейсеров, было принято решение отпустить дальше купеческие суда с конвоем одиннадцати английских и голландских кораблей.

После этого адмирал Норрис предложил блокировать Карлскрону соединенным флотом. Петр I, конечно, согласился. Но датский генерал-адмирал расстроил этот план, ссылаясь на «неимение» на это королевского разрешения. Поэтому действия совместного флота ограничились далее только отправлением в район Карлскроны крейсеров для наблюдения за тем, что делается на шведском флоте. И весь поход остался просто рекогносцировкой в больших размерах и обратился в своеобразную прогулку, имевшую значение политической демонстрации.

14 августа Петр I спустил свой штандарт и с русской эскадрой из пяти кораблей, двух шняв и одного гукора пошел самостоятельно к Штральзунду. Остальные суда еще некоторое время оставались у острова Борнхольм. Русские суда под командованием капитан-командора Шельтинга возвратились в Копенгаген 8 сентября.

Из-за отсутствия согласия между союзниками была упущена реальная возможность еще в 1716 году завершить Северную войну и заставить Швецию подписать договор о мире. У союзников росли опасения чрезмерного могущества Петра I. Да и сам Петр не доверял союзникам, они не раз подводили его в ходе этой войны. Потому и произошел кризис в отношениях, все обвиняли друг друга в измене. Петра упрекали, что он вступил в сношения со шведским правительством, чтобы заключить сепаратный мир (увы, но это было на самом деле так, почему Петр в сентябре и отказался от высадки десанта союзных войск на территорию Швеции). В Дании возникли слухи, что Россия имеет планы и против самой Дании. Со стороны Англии по флоту Петра I могли нанести удар, чтобы положить конец укреплению России на Балтийском море. Были сведения, что король Англии Георг I поручил адмиралу Норрису напасть на русские корабли, арестовать самого Петра и этим принудить его со всем войском и флотом тотчас же удалиться в Россию.

Но вскоре весь этот переполох закончился. Пребывание Петра I и русского флота в Копенгагене завершилось благополучно. А командование Петром I соединенным флотом было единственным большим событием кампании 1716 года. Оно подняло роль и славу Петра I в глазах Европы и показало, что Россия и на море становится великой державой. Более того, этим самым Россию признали таковой, получили признание также и боевые заслуги, и качество русского фло-

та и его создателя Петра I. Впервые в мировой истории государь великой империи, профессиональный адмирал управлял одновременно четырьмя иностранными флотами. Событие, которого больше никогда в мире не было.

Создание баз флота

Корабли, какими бы сильными они ни были, не могут успешно решать свои задачи без баз, наличия надежной системы базирования на театре, без организации обороны – береговой, противодесантной, морской. Это хорошо понял Петр еще в начале своего флотоводческого пути и потом всегда следовал правилу: создавая парусные и гребные корабли, строить одновременно для них военно-морские базы.



Медаль в честь основания Таганрога. 1698 год. Золотая медаль, предназначенная для Симонта Матвея (итальянский капитан, венецианец, который руководил устройством гавани), была изготовлена в единственном экземпляре. Серебря-

ные медали были вручены инженерам, архитекторам, офицерам и матросам, работавшим на строительстве гавани.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Военно-морские базы (во времена Петра I они назывались военные порты) являлись составной частью флота. Потому что в этих базах строились корабли, осуществлялось их вооружение, подготовка к очередной морской кампании, все виды тылового обеспечения. Здесь же корабли и их экипажи получали защищенную стоянку, отдых и восстановление боевой готовности после морских походов и боевых действий. Поэтому военный порт представлял собой комплекс гидротехнических и береговых сооружений – гаваней, верфей, доков, складов, госпиталей, мастерских, арсеналов, казарм, служебных и жилых помещений. А для обороны военного порта от нападений морских и сухопутных сил противника, как правило, создавалась приморская крепость. Строительство военных портов было очень сложным делом и требовало больших капитальных затрат. Например, на строительстве Кронштадта было занято постоянно до 30 тыс. рабочих.

Во время второго Азовского похода, как только русские войска закрепились на побережье Азовского моря, по указанию Петра I уже в 1698 году была заложена крепость Таганрог, ставшая первой базой регулярного Военно-Морско-

го Флота. Учитывая возможность атаки базы турецким флотом с моря и набегов на нее крымских татар с тыла, Петр I приказал с моря защитить ее береговой артиллерией, с суши – береговыми укреплениями, то есть создал надежную круговую оборону.

Дальнейшее развитие система базирования российского флота получила на Балтийском море в ходе Северной войны. Первой базой флота на побережье Балтики стал Санкт-Петербург, основанный в 1703 году. В том же году для его защиты со стороны Карельского перешейка, были возведены береговые укрепления, а для безопасности с морского направления в 1704 году построен форт Кроншлот, а на острове Котлин началось строительство морской крепости, получившей в 1723 году название Кронштадт. С 1724 года Кронштадт стал главной базой Балтийского флота, надежным щитом, прикрывавшим с моря Санкт-Петербург – новую столицу России (с 1712 года).

В ходе Северной войны система базирования флота на Балтийском море по мере продвижения на запад русских войск по южному и северному побережью Финского залива непрерывно расширялась. С 1710 года в качестве передовой базы парусного флота стал использоваться Ревель (Таллин), а гребного флота – Выборгский порт. В последующие годы корабли гребного флота базировались на Гельсингфорсе (Хельсинки) – с 1713 года, Або (Турку) – с 1714 года, а с 1719 года и до конца войны для этой цели использовался

остров Лемланд (Аландские острова).

В создании системы базирования флота и обороны также ярко проявился флотоводческий талант Петра I.

И здесь он все делал решительно, быстро, реализовывал новые невероятные идеи, но при этом вносил всегда творческие начала.

Так, кроме строительства новых приморских крепостей (Таганрог, Петропавловская, Кроншлот, Кронштадт) и использования захваченных у противника крепостей (Азов, Выборг, Ревель), Петр I активно внедрял новые позиционные и маневренные средства защиты и обороны:

- заграждение фарватеров,
- ряжевые устройства,
- строительство фортов и береговых батарей,
- оборудование огневых позиций кораблей,
- выделение подвижных отрядов сухопутных войск и кораблей.

Оборонительные сооружения Кроншлота и Кронштадта являют собой один из самобытных примеров организации глубокой обороны района с моря на самом высоком уровне мировых стандартов того времени. Здесь волей Петра I и колоссальным трудом и жертвами народа была построена самая мощная крепость на Балтике, которая стала неодолимым препятствием для врага не только при Петре Великом, но и во все последующие годы, вплоть до конца XX века.

С 1704 по 1706 годы шведы неоднократно пытались со своим флотом пробиться мимо Кроншлота и острова Котлин в Петербург. Но их попытки были безуспешны, так как мощный огонь береговых батарей, флота и кораблей, стоявших на рейде, плотно закрывал им проход.

Петр I уделял строительству крепости на острове Котлин самое пристальное внимание. Он лично вникал во все детали укрепления крепости. Не было ни одной постройки, проект которой не рассмотрел бы он сам, не внес бы в него каких-либо существенных изменений и дополнений.

Форт Кроншлот и укрепления на острове Котлин стали поистине детищем Петра Великого. В 1721 году впервые был сделан и утвержден Петром Великим генеральный план строительства на острове Котлин. Этот план убедительно показывает глубокое понимание и знание Петром Великим фортификационного искусства. Весной 1723 года он принял решение о строительстве на острове Центральной крепости. Закладка ее состоялась в октябре того же года. Петр долгое время сам занимался проектом этой крепости, «делал чертеж фортеции котлинской». Кронштадтская крепость по совершенству обороны превосходила не только русские, но и многие зарубежные крепости.

Петр Великий хотел построить на Котлине, кроме мощной структуры оборонительных сооружений, еще и невиданную систему каналов, позволяющих оперативно и легко заходить, выходить и маневрировать по острову кораблям лю-

бой осадки, а также производить там погрузку, разгрузку и ремонт. Он задумывал в конце одного из каналов, выходящего в море, построить многоярусную башню-маяк, через которую могли бы проходить большие корабли. И это не были заоблачные мечты. Все это уже строилось, но ранняя смерть великого флотоводца оборвала эти замыслы и проекты.

И все-таки Кронштадт страдал существенными недостатками: вода в его гаванях была пресная, и это обуславливало более быстрое разрушение корпусов деревянных судов, нежели в соленой воде. Кроме того, положение Кронштадского рейда было неблагоприятно для плавания под парусом, так как корабли могли выходить в море лишь при восточных ветрах. Условия замерзания рейда были в Кронштадте тоже менее благоприятны, чем в гаванях, расположенных у открытого моря.



Вот такой получилась фортификационная система Кронштадта, которую начинал Петр I
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)



Вид восточной части форта Кроншлот. Фото конца XIX века

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Понимая это, Петр I уже в 1713 году приступил к постройке нового порта в Ревеле, в целях создания там опорного пункта для Балтийского флота. Зимой 1716 года возвращавшийся из Копенгагена русский флот должен был уже зимовать в Ревеле, в случае если бы лед помешал ему идти в Кронштадт.

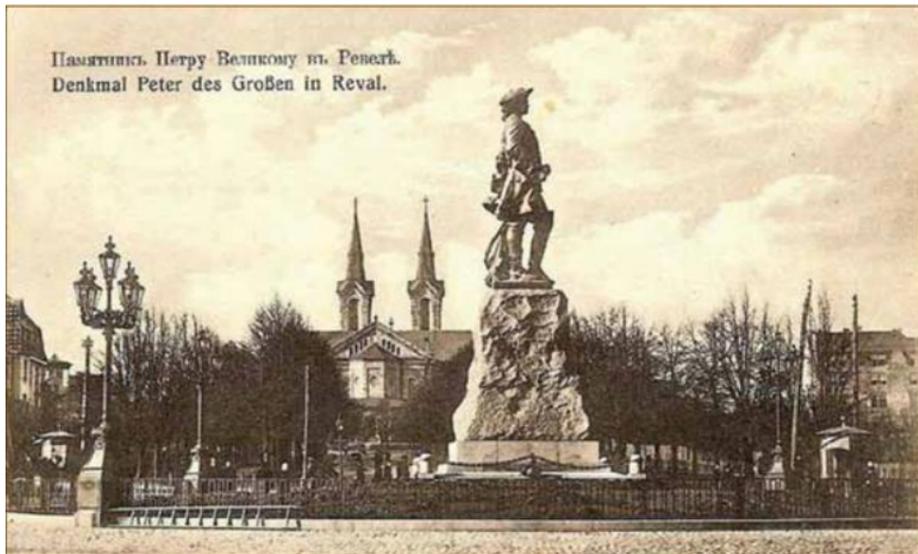
Но и Ревель не устраивал Петра I почти по тем же причинам, что и Кронштадт. И в 1723 году всю мощь своей энергии он бросил неожиданно на реализацию новой идеи – строительство в четырех милях от Ревеля совершенно нового крупного военного порта в Рогервикской бухте (ныне

Палдиски, Эстония). Почему он выбрал эту бухту? Дело в том, что море образует в этом месте большой бассейн овальной формы, окруженный отвесными скалами, где, как считал Петр I, может помещаться множество больших кораблей. В этот бассейн не проходил лед ни из одной реки, а это значит, что корабли могли выходить отсюда гораздо раньше весной и возвращаться осенью позже, чем в любой другой порт на этом берегу. Быстро решившись, Петр начал спешно тяжелейшее строительство по набросанному им лично плану сооружения порта.

Вход в него должен был заграждаться длинным молем с закрытой дорогой наверху и многими батареями с пушками большого калибра. В середине мола выдавался большой бастион и недалеко от него по левую сторону должно быть отверстие между двумя «крепостцами» для прохода только одного корабля, что надежно ограждало порт от внезапного нападения неприятеля. За короткий срок был возведен огромный мол в море, чтобы создать искусственную тихую гавань в порту. Но, когда это сооружение, стоившее неслыханных денег и причинившее значительный ущерб эстляндским и лифляндским лесам, значительно уже продвинулось вперед, оно было разрушено ужасным штормом. Проект этот так и не был приведен в исполнение. И хотя Петр I не отказался со временем продолжить и окончить начатое дело, преемники его сочли проект неудобноисполнимым, и Кронштадт остался главным военным портом и главной базой русского Балтий-

ского флота.

В итоге Петр I за 20 лет строительства Балтийского флота создал на побережье Финского залива разветвленную и глубоко эшелонированную систему базирования парусного и гребного флотов, которая простиралась от Санкт-Петербурга до Аландских островов на общую глубину до 300 миль. Опираясь на нее, флот мог надежно обеспечивать оборону Петербурга от нападения противника с моря и в то же время вести активные наступательные действия против Швеции, в том числе и с восточного побережья Ботнического залива. Созданная на театре такая система базирования во многом способствовала успешной борьбе со шведским флотом за господство на Балтийском море. Она обеспечивала боевую и повседневную деятельность Балтийского флота России вплоть до конца XX века.



Памятник Петру I – бронзовый памятник Петру I работы скульптора Леопольда Бернштама, стоявший на площади Вабадузе в Таллине, утраченный в 1922 году – после обретения Эстонией независимости. Открыт на Петровской площади Ревеля 29 сентября

1910 года.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Морские сподвижники Петра Великого

Флот в России был создан волей Петра Великого. Но заслуга в этом принадлежит не только ему одному. Петра поддерживали в морском деле высшие органы власти: Боярская дума, правительство, сенат. Без их помощи и поддержки в одиночку он не смог бы провести свои реформы, в том числе

и создать регулярный Военно-Морской Флот.

Морское дело в России, Военно-Морской Флот Петра Великий создавал также вместе со своими сподвижниками и соратниками. У него была большая «компания друзей», которая сложилась еще в его юные годы и с помощью которой он претворял в жизнь свои замыслы и планы.

Компания сотрудников, которых подобрал сам Петр, представляла собою довольно пестрое общество, в состав которого входили русские и иноземцы, люди знатные и художественные, даже безродные, очень умные и даровитые и самые обыкновенные, но преданные и исполнительные. Многие из них, даже большинство, оставались надолго ближайшими сотрудниками Петра: князя Ромодановский Ф.Ю., Голицын М.М., Долгорукий Я.Ф., Меншиков А.Д., графы Головины, Шереметев М., Толстой П., Брюс Я., Апраксин Ф.М. С ними Петр начинал свое великое дело, они шли за ним до последних дней, некоторые пережили самого Петра. Другие, как граф Ягужинский П., барон Шафиров П., барон Остерман А.И., Татищев И., Неплюев И., Миних Х., постепенно вступали в редевшие ряды соратников на место, раньше вышедших Голицына Б., графа Головина Ф.А., Шеина А.С., Лефорты Ф., Гордона П. Их всех позже справедливо называли «птенцами гнезда Петрова» (по меткому определению Пушкина А.С.).

Петр набирал нужных ему людей всюду, не разбирая за-

ния и происхождение. Они сошлись к нему с разных сторон и из всевозможных состояний: кто вместе с ним играл в «потешных» войсках, кто был его первыми учителями, кто воспылал желанием помочь Петру своими знаниями, а кого он сам приближал к себе по собственному желанию.

Петровское время отличалось необычным поворотом человеческих судеб: сыновья безвестных родителей становились знаменитыми людьми, напротив, достигшие почета, богатства и славы, в одно мгновение утрачивали и почести, и богатство, а иногда даже жизнь.

Говорят, что таланты в Петре разбудили иностранцы. Наверно, это так, но только отчасти. Вокруг Петра были, прежде всего, его русские сподвижники. Много было русских, которых он удостоил имени товарища, доверил им свои мысли и надежды, делил с ними труды и потехи. Это были большей частью люди молодые, бойкие и расторопные, окружавшие Петра с отроческих лет. Среди них были князья Трокуров Ф.И., Трубецкой И.Ю., Куракин Б.И., Репнин А.И., а также Плещеев Ф.Ф., Головин Г.И., Бутурлин И.И., Матвеев А.А., Головин А.М., Воронин Я., Лукин Г. Одни из них были «похищены преждевременно смертью на поле чести, к великой горести Петра, и оставили потомству одно имя», другие прошли вместе с ним трудную школу и достигли высших степеней государственных.

В числе избранных Петра I находились его учителя – думный дьяк Зотов Никита Моисеевич, ближний стольник князь

Ромодановский Федор Юрьевич (по другим источникам Ромодановский). Люди уже лет преклонных, они оба служили Петру I для особой цели.

Но самым близким к Петру I был его сподвижник во всех делах светлейший князь, адмирал Меншиков Александр Данилович.

Александра Даниловича Меншикова можно по праву считать и ближайшим морским сподвижником Петра Великого. Конечно, его заслуги в морских делах несравнимы с заслугами Апраксина Ф.М. или Крюйса К., не говоря уже о самом Петре I. Но для строительства Военно-Морского Флота он тоже сделал немало, хотя корабли в море сам не водил.

В Голландии в 1697 году Меншиков А.Д. вместе с Петром полгода успешно обучался кораблестроительному делу. В 1703 году он участвовал во взятии шведской крепости Ниеншанц, а в мае он вместе с Петром I, как знающий кое-что в морском деле, повел русские лодки на абордажный бой, где были взяты в плен два шведских корабля. За это Меншиков получил орден Андрея Первозванного.



Меншиков Александр Данилович (1673–1729) – русский государственный и военный деятель, ближайший сподвижник и фаворит Петра I Великого. Граф (1702), князь (1705) Священной Римской империи, светлейший князь Ижорский (1707), генералиссимус (1727), адмирал (1727),

первый Санкт-Петербургский генерал-губернатор (1703–1724 и 1725–1727),

президент Военной коллегии (1719–1724 и 1726–1727)

В 1703 году Петр назначил его губернатором Ингерманландии, затем Санкт-Петербургской губернии. В этом году он заведовал судостроением на Олонецкой верфи, руководил строительством города на Неве и крепости Кроншлот, строил корабельные верфи на реках Нева, Свирь и верфь Главного Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Тем самым он внес важную лепту в строительство Балтийского флота.

В том же 1703 году Меншиков А.Д. с армией отражает попытку шведов захватить строящийся Санкт-Петербург и форт Кроншлот. В разные годы он командовал эскадрой Балтийского флота у острова Котлин, руководил адмиралтейскими учреждениями в Петербурге, а в 1721 году даже временно командовал всем Балтийским флотом. В 1708 году он получил звание морского капитана, в 1712 году – капитан-командора, а в 1721 – контр-адмирала.

После Полтавской битвы до 1713 года А.Д. Меншиков командовал русскими войсками, освобождавшими в ходе Северной войны Польшу, Курляндию, Померанию, Гольштейн. С 1714 года он генерал-губернатор Санкт-Петербурга, одновременно управляет приобретенными территориями – Прибалтийской и Ижорской землями. Во время частых отъездов Петра I в эти годы А.Д. Меншиков управлял страной.



Григорий Семёнович Муסיкийский. «Портрет светлейшего князя Александра Даниловича Меншикова». Миниатюра на эмали. 1709–1710.

Из потомков Александра Даниловича наиболее известен его правнук, адмирал князь Меншиков А.С., военно-морской деятель, главнокомандующий сухопутными и морскими силами в Крымской войне (1853–1856).

Может быть, среди сподвижников Петра I (и среди русских, и среди иностранцев) даже и не было особо талантливых, способных к большим делам людей (или было не так много). Но на их фоне Петр был самой яркой фигурой, не говоря уже о том, что он был еще и государь России. И тем не менее именно эта компания помогла Петру реально осуществить его невероятные идеи. В этих людях было еще нечто другое, что позволяло Петру I держать их при себе и с ними делать важные дела, в том числе, а может быть прежде всего, дела морские.



Меншиков Александр Сергеевич (1787–1869) – генерал-адъютант, адмирал, морской министр Российской им-

перию (1836–1855). Светлейший князь. Финляндский генерал-губернатор (1831–1854)

Из самых значительных морских сподвижников Петра Великого среди иностранцев был, безусловно, адмирал Корнелий Иванович Крюйс. Он по праву считается одним из создателей регулярного Военно-Морского Флота России.

Это был единственный настоящий профессионал в морском деле, знающий и отличный моряк среди ближнего окружения Петра I, когда тот начинал строить свой флот. Родился Крюйс К. в Норвегии в 1657 году, но вскоре его семья переехала в Голландию. Судьба бросала его по всему свету. Но с юных лет и до конца своей жизни он был моряком. Сначала он плавал на торговых судах. А затем 20 лет служил в голландском флоте, командовал кораблями, был экипажмейстером Амстердамского порта. Он не раз ходил в дальние плаванья в Средиземное море, к берегам Индии и Америки.

За время службы в лучшем для своей эпохи голландском флоте Крюйс К. довольно неплохо постиг дело строительство кораблей и морских крепостей.

Во время Великого посольства Головин Ф.А. предложил Петру I взять Крюйса К. на русскую службу во флот.

К. Крюйс скончался в семьдесят лет, в день своего рождения, в 1727 году. Прослужив всю свою жизнь во флоте, в том числе почти 30 лет в российском, богатств он так и не нажил. Прах его захоронен в Голландии. Но он навечно вошел

в историю как российский адмирал, который вместе с Петром Великим создавал в России регулярный Военно-Морской Флот. Адмирал русского флота Крюйс К. полностью оправдал возложенные на него надежды, он был надежным помощником Петра во всех его морских делах.

Главное, чего требовал Петр I от своих сподвижников, – это личной преданности ему и действий – точных, быстрых и результативных. Мало кто из них чувствовал себя уверенно, когда приходилось действовать без указки царя, самостоятельно, на свой страх и риск. Это было неизбежно, ибо сам Петр I, по словам Ключевского В.О (знаменитый русский историк второй половины XIX века), «надеялся грозю власти вызвать самодеятельность в порабощенном обществе». В таком обществе, при такой личности, как Петр I, действовать сознательно и свободно было практически невозможно.



Крюйс Корнелиус (в России – Крюйс Корнелий (или Корнилий) Иванович; 1655–1727) – русский адмирал (1721)

норвежского происхождения, первый командующий Балтийским флотом (1705–1713)

Поэтому характерным для многих петровских сподвижников было ощущение беспомощности, отчаяния, когда они не имели точных распоряжений Петра или, сгибаясь под страшным грузом ответственности, не получали его одобрения.

Петр был далек от самолюбования и пустого тщеславия, но им, видимо, владело чувство исключительности: без него все дела встанут, и он – единственный, кто знает, как и что нужно делать. Но вместе с этим чувством им владело и другое – чувство одиночества (это чувство сопровождает почти всех великих людей), сознание того, что его боятся, но не понимают, делают вид, что трудятся, но ждут, когда он отвернется, уйдет, умрет, наконец.

«Заболев» сам идеей моря и флота, Петр I «заразил» этой идеей и всех своих сподвижников, особенно ближайших. Преданность этой идее и конкретные дела в морской сфере служили для Петра обязательным критерием отбора людей в свои приближенные.

Еще начиная создавать «потешный» флот, Петр I выбрал и дал звание первых адмиралов своим морским товарищам, на которых он мог надеяться либо с которыми просто привык быть в одной компании, хотя эти люди никогда моря даже и не видели. Ромадановский Ф.Ю. стал номинальным адмиралом еще не существующего флота. Таким же услов-

ным адмиралом стал и Бутурлин И.И. Немногим лучше оказались Гордон П. и Лефорт Ф., Лима Ю.С. и де Лозьер Б.Е., которые хотя бы видели корабли европейского типа и по книгам имели о них представление. Такие «искусные» флотоводцы не могли управлять тем большим флотом, который строил в России Петр.

Петру I вместе с его морскими сподвижниками именно в плаваниях на Плещеевом озере, на Белом море и в Азовских походах удалось обучить первых отечественных моряков. Но, конечно, уровень их профессионального мастерства был крайне низок.

И тогда Петр I определил для себя важную закономерность в комплектовании кадров флота. Он почти на все главные места ставил способных и преданных ему русских людей, всемерно побуждая их учиться и совершенствоваться, а на вторые посты ставил опытных специалистов-иностранцев. При таком подходе с помощью иностранных инструкторов получали подготовку первые русские адмиралы, включая самого Петра. И потом назначенные адмиралами влиятельные люди, подобно Апраксину Ф.М., Головину Ф.А., могли проводить в жизнь новшества, которым многие не сочувствовали в стране, где иностранцев традиционно считали еретиками.

Как только после Великого посольства (1698) в России появились первые профессиональные моряки-иностранцы, для «потешных» адмиралов места уже не нашлось. Прибыв-

шие в Россию Крюйс К. и Я. фан Рез начали перестраивать организацию флота на европейский лад. Им помогали как сам Петр I, так и назначенные им русские адмиралы – с 1699 года Головин Ф.А., а затем Апраксин Ф.М.

И тот и другой первоначально занимались административными вопросами на флоте. Но они твердо выполняли указания Петра и учились морскому делу вместе с ним, используя знания и опыт иностранцев-инструкторов. Уже после нескольких лет Северной войны адмирал Апраксин Ф.М. настолько освоился с должностью главного военно-морского начальника в стране, что вице-адмирал Крюйс К. и галерный шаяубенахт Боцис И. стали действительно его помощниками. И у них уже училось следующее поколение русских моряков. Но если Головин был лишь флотским администратором, то Апраксин уже сам водил в море флот и организовывал боевые действия на море.

Петр I и его флотские сподвижники воспитали первое поколение российских моряков, которые играли большую роль на флоте не только в петровскую эпоху, но и в первой половине XVIII века. Многие из них Петр сам лично отобрал и дал им дорогу. Будучи учениками великого адмирала, они до конца дней своих были ему благодарны. Вот только один пример.

В 1720 году Иван Неплюев по окончании заграничной учебы морскому делу (перед этим он окончил Морскую академию) держал экзамен перед самим Петром I в полном со-

брании Адмиралтейской коллегии. Царь был очень доволен ответами Неплюева и потом, ближе узнав его на корабельных постройках, сделал вывод: «В этом малом путь будет». И в 27 лет поручик галерного флота был назначен на трудный дипломатический пост резидента в Константинополь. На проходах в Турцию Петр I поднял упавшего ему в ноги Неплюева и сказал: «Не кланяйся, братец! Я вам от Бога приставник, и должность моя смотреть, чтобы недостойному не дать, а у достойного не отнять. Будешь хорошо служить, не мне, а более себе и Отечеству добро сделаешь, а буде худо, так я истец, ибо Бог того от меня за всех вас востребует, чтоб злomu и глупому не дать места вред делать. Служи верой и правдой. ...Прости, братец!» И, поцеловав Неплюева в лоб, добавил: «Приведет ли Бог свидеться?»

Они уже не свиделись. Этот умный и неподкупный служака, получив в Константинополе весть о смерти Петра Великого, отметил в своих заметках: «Ей-ей, не лгу, был более суток в беспмятстве; да иначе мне и грешно было бы: сей монарх отечество наше привел в сравнение с прочими, научил нас узнавать, что и мы люди». Пережив шесть царствований и дожив до седьмого, Неплюев не переставал хранить беспредельное почтение к памяти Петра Великого и имя его не иначе произносил, как священное, и почти всегда со слезами.

Многие моряки, начинавшие службу при Петре I, стали флагманами после его смерти. Однако только двое русских,

кроме Головина Ф.А. и Апраксина Ф.М., получили адмиральские звания при жизни Петра I – это Меншиков А.Д. и Сенявин Н.А. А вообще на петровском флоте, не считая «потешных» адмиралов, вместе с Петром I было 17 адмиралов (из них 5 русских): Петр I, Лефорт Ф.Я., Головин Ф.А., Апраксин Ф.М., Крюйс К.И., Фан Рез Ян, Трезаль С., Меншиков А.Д., Шельтинг В., Паддон Г., Гордон Т., Змаевич М.Х., Сиверс П.И., Вильстер Д., Сандерс Т., Ян фан Гофт, Сенявин Н.А.



10 прославленных адмиралов России, наследников Петра Великого:

Апраксин Федор, Меншиков Александр, Крузенштерн Иван, Нахимов Павел, Ушаков Федор, Шмидт Владимир, Колчак Александр, Истомин Владимир,

Корнилов Владимир, Руднев Всеволод. Конечно, это только малая часть из большой плеяды наследников.

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Морские виктории Петра Великого

С точки зрения простой истории рождающегося петровского флота (Азовский, Ладожская и Чудская флотилии, Балтийский флот, Каспийская флотилия) Петр I Великий с 1696 по 1723 годы постоянно и славно сражался с противником в море – и самостоятельно с флотом, и во взаимодействии с сухопутными войсками, добывая первые морские победы, большие и малые, на юге и севере.

Далеко не во всех этих морских боях и сражениях лично участвовал Петр I. Но как флотоводец и как главный человек, который решал все на флоте, он обязательно участвовал в планировании этих боевых действий, в подготовке и организации почти каждого из них.

Справедливо можно считать первой морской викторией Петра I – взятие турецкой крепости Азов в 1696 году. Петр отправился к Азову с «морским караваном» как командир флагманской галеры «Принципиум» под именем капитана Петра Михайлова. Но до сражения дело не дошло. Через месяц крепость Азов сдалась. А турецкий адмирал счел за благо увести свои корабли. Так впервые с помощью своего морского флота России удалось закрепиться на берегах Азовского моря. Первый этап прорыва к Черному морю Петром I был

успешно пройден. На победном азовском примере он окончательно убедился, что для продолжения борьбы с Турцией за выход в Черное море и за право свободного прохода через пролив Босфор и Дарданеллы в Средиземное море в России необходимо строить регулярный Военно-Морской Флот.

Конечно, взятие крепости Азов официально не считается морской победой. Крепость взяли русские войска с суши. Это была победа русской армии. Но построенный в кратчайший срок достаточно большой флот сумел удачно взаимодействовать с сухопутными войсками и, неожиданно появившись у крепости, он смог установить с моря ее блокаду и лишить турок возможности подвозить по морю в осажденную крепость подкрепление и грузы. В результате этого крепость была обречена. Вот почему взятие Азова все-таки справедливо можно считать и первой морской викторией Петра I.

25 июня 1701 года шведы предприняли внезапное нападение с моря на Архангельск. Полагая, что этот русский порт совершенно беззащитен, шведы послали туда небольшой отряд судов (шнява и 2 гальота) из эскадры вице-адмирала Шеблата. Но шведы не знали, что по указанию Петра I на подходе к Архангельску в устье Северной Двины была построена Наводвинская крепость (к приходу шведов она была еще недостроенной). Шведский отряд кораблей на нее и наткнулся.

Двигавшийся к Архангельску шведский отряд встретил судно поморов, промышлявших рыбу. Шведы взяли в плен

двух русских – лоцмана Ивана Рябова и переводчика Дмитрия Борисова – и потребовали, чтобы они провели их корабли по опасному устью реки к Архангельску. Однако Иван Рябов сознательно посадил шведские шняву и гальот на мель прямо под пушками береговых батарей крепости. В русских проводников стреляли «в каюте бывши едино купно из фузей». Борисов был убит, а Рябов, притворившись мертвым, спасся, потом выплыв на берег.

Перестрелка шведов с крепостью продолжалась 13 часов, с вечера до утра следующего дня. Шнява и гальот были разбиты огнем береговой батареи, а потом были взяты в плен русскими солдатами на кораблях. Команды шведских кораблей бежали на малых плавсредствах. Другой гальот спешно снялся с якоря и ушел в море.

Эпизод под Новодвинской крепостью привлек внимание Петра, поскольку это была первая победа над шведами, пусть даже и незначительная. К тому же хотя она и была одержана без участия русских кораблей, но произошла на море, что, конечно же, вызывало особую радость у равнодушного к морю царя.

В России еще не было флота на Балтике, но шведские морские силы из года в год несли там большие потери. Как это могло быть?

Уже весной 1702 года отряд в 400 человек на карбасах (лодки поморов) под командованием подполковника Островского действовал на Ладожском озере против шведов. Ра-

зорив за городом Корелой (Кексгольм) несколько прибрежных шведских селений, Островский 15 июня в устье реки Вороны наткнулся на целую флотилию вице-адмирала Нуммерса, состоящую из трех бригантин (имевших от 5 до 12 пушек), трех гальотов (от 6 до 14 пушек) и двух лодок. Шведские суда стояли на якоре, а свезенные на берег войска грабили и разоряли ближайшие русские селения. Несмотря на то что у Островского были еще не привыкшие к морю солдаты, а суда не приспособленные к бою, они храбро атаковали неприятеля и принудили его к отступлению. Здесь шведы потеряли много своих людей, а флагманская 12-пушечная бригантина «Джога» и лодка «Аборес» получили значительные повреждения.

Победа Островского была молодецким делом (так оценил Петр). Еще только нарождавшиеся русские морские силы на Балтике уже давали о себе знать и трепали ощутимо нервы самоуверенным шведам. Петр I правильно сделал, что оперативно сформировал флотилии на Ладожском и Чудском озерах. Кстати, Нуммерс, чтобы оправдать свое поражение, в донесении нападавшие на него русские карбасы превратил в 18 галер.

Но уже 27 августа 1702 года флотилия Нуммерса на Ладожском озере вновь потерпела значительное поражение от русских. Она была атакована близ Кексгольма отрядом сухопутных войск на 30 карбасах под начальством полковника Тыртова. При полном штиле русские смогли совершить эту

дерзкую атаку (при этом, к сожалению, сам Тыртов был убит картечью). Две шведские шхуны были сожжены, одна потоплена и две взяты в плен. Потеряв здесь 5 судов и до 300 человек, Нуммерс ушел в Выборг и оставил Ладожское озеро во власти русских, что во многом помогло Петру I овладеть с помощью сухопутных войск и малых судов рекой Невой и двумя шведскими крепостями – Нотебургом (древнерусским Орешком) и Ниеншанцем (Канцем).

Не менее смелы и успешны были действия русских на Чудском озере, где находились четыре небольшие шведские военные яхты под командованием командора Лешерна. На этих судах шведы из реки Эмбах имели свободный доступ к восточному берегу озера и даже в саму реку Великую. Для охраны озера от вторжения русских шведы начали укрепляться в узком проливе, соединявшем Чудское озеро с Псковским.

По приказанию фельдмаршала Шереметева наскоро, средствами, оказавшимися под руками, были построены кое-какие суда, и на них в конце мая 1702 года отправился против шведов со своим отрядом полковник Толбухин. После трехдневного боя шведы были выбиты из занятой ими выгодной местности в проливе, что дало возможность русским судам пробраться в Чудское озеро. Первым призом русских в этих водах была шведская 4-пушечная яхта «Флундран». Потом, спустя примерно месяц, была взята абордажем 12-пушечная яхта «Виват». И еще чуть позже 14-

пушечная яхта «Вахмейстер».

Еще раз подчеркнем. Конечно, это трудно назвать морскими победами, тем более еще не существующего флота. Но это были действительно первые победы пусть и всего лишь кое-каких, но уже появившихся морских сил русских на Балтийском театре войны со шведами. И корабли здесь, и моряки на них еще были не настоящими (с точки зрения классики). А вот победы над шведским флотом были реальными. Эти победы были нелегки для случайных пока русских моряков. Шведские моряки были храбрые и опытные



Действия русской армии и флота в 1702–1704 гг.
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

и имели против русских важное преимущество в своих приспособленных к бою судах и более сильной артиллерии. Между тем как у русских были кое-как сколоченные открытые лодки и солдаты в них, первый раз сражавшиеся на воде да действовавшие, за исключением немногих бывших на лодках пушек самого малого калибра, только ружьями и ручными гранатами. Но русские офицеры и матросы действовали с воодушевлением и уверенностью. И потому для них не было ничего невозможного.

Несмотря на поражения, шведы все-таки удерживались на Чудском озере во впадающей в него реке Амовжи (Эмбах). Но когда весной 1704 года стало понятно, что действия шведской флотилии Лешерна могли навредить в планируемой осаде Юрьева (Дерпта), Петр I приказал русскому отряду войск на гребных судах под руководством генерал-майора Вердена очистить окончательно от шведов устье реки Амовжи. 9 мая 1704 года русские суда подошли к высоким берегам у деревни Кастер. И шведы, пытавшиеся прорваться в Чудское озеро, лишились здесь тринадцати своих судов, из которых 10-пушечную яхту «Карлоус» они взорвали сами, а остальные были взяты в плен в абордажном бою.

Вот такими славными были первые морские трофеи русских в Северной войне.

Осенью 1702 года Петр I лично возглавил действия русских войск по освобождению земель в Ингрии, где прежде всего его интересовало устье реки Невы, чтобы по-

лучить выход через Финский залив в Балтийское море.

В октябре 1702 года Петр I участвует в штурме шведской крепости Нотебург в качестве бомбардирского капитана, а в мае 1703 года в штурме крепости Ниеншанц, около устья реки Невы. Теперь путь для русских в Балтийском море был окончательно открыт.



Медаль в память взятия Ниеншанца (1703). Автор Мюллер. На лицевой стороне погрудный портрет Петра I в до-

спехах, мантии и лавровом венке. По кругу: «Петр, Алексея сын, Божьей милостью России Повелитель, Великий Князь Московии». На обороте план местности с крепостью и рекой Невой. Справа воин с копьём и ключом. По кругу: «Так уступает сильным. Овидий». Хронограмма «1703». На плане: «река Нева». В обрезе: «Ниеншанц взят и разрушен 14 мая старого стиля».

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

На другой день после взятия русскими Ниеншанца (7 мая 1703 года), еще не зная о том, что крепость и все течение Невы уже находятся в руках русских, шведы в количестве 9 судов под командованием вице-адмирала Нуммерса появились в устье Невы. Получив на свои условные два выстрела ответ с крепости, они, не предполагая обмана, спокойно стали на якорь. От флагмана отвалила шлюпка и направилась к берегу. Через час вернувшийся офицер испуганно доложил, что на острове закрепились русские, с ними произошла стычка, в результате которой погиб один матрос.

Обеспокоенный Нуммерс выслал на разведку в Неву два судна – шняву «Астрильд» и бот «Гедан». И вот здесь случилось то, чего шведский адмирал менее всего ожидал. Оба корабля подверглись внезапному нападению русских лодок. Адмирал приказал поднять якоря и идти на выручку попавшим в беду судам. Но войти в устье Невы шведской эскадре помешала наносная гряда, перегородившая речное русло. На глазах у бессильного что-либо сделать Нуммерса русские

взяли в плен шняву «Астрильд» о 14 пушках и бот «Гедан» о 10 пушках.

Вот как сам Петр описывал происшедшее 7 мая 1703 года. Узнав о том, что два шведских корабля зашли в устье Невы, **«капитан от бомбардиров и поручик Меншиков (понеже иных на море знающих никого не было), во 30-ти лодках от обоих полков гвардии, которые того же вечера на устье прибыли»** пошли к шведам, чтобы напасть на них. Вначале светлая ночь не позволяла сделать им это **«неожиданное нападение»**. Но когда небо заволокли тучи **«капитан повел лодку в атаку»** (то есть сам Петр I). **«Перед светом половина лодок поплыла тихой греблею возле Васильевского острова под тенью оною леса, и заехали оных от моря, а другая половина сверху на них спустилась; тогда неприятель тотчас стал на парусах и вступил в бой, пробиваясь назад к своей эскадре (также и на море стоящая эскадра стояла на парусах же, для выручки оных), но узкости ради и глубины, не могли скоро отойти лавирами, и хотя неприятель жестоко стрелял из пушек, однако ж наши, несмотря на то, с одной мушкетной стрельбою и гранатами, понеже пушек не было, оные оба судна абординировали и взяли. Понеже неприятели пардон zelo поздно закричали, того для солдат трудно унять было, едва всех не перекололи»**. Из 77 человек экипажей обоих кораблей в бою погибло 64 шведа.

Надо заметить, что хотя вначале на шведов пошли 30 русских лодок, но непосредственно в нападении на противника участвовало не более 8. Это блистательное дело, совершенное под предводительством самого Петра I, должно было произвести самое благоприятное впечатление на войска, укрепляя в них убеждение, что шведов можно побеждать не только на суше, но и на море.

Это было действительно первое русское боевое столкновение в море со шведским флотом в Северной войне. Действительно, в неравном бою, с простых лодок были захвачены два шведских боевых корабля на глазах целой эскадры противника.

Петр I сделал все возможное, чтобы это событие вошло в историю России. Закладка Петербурга 16 мая 1703 года выглядела скромным событием по сравнению с празднованием 30 мая этой «никогда прежде бывшей морской победы».

Но именно этой победе волей Петра I суждено было стать памятной в истории Северной войны и в истории только нарождавшегося Военно-Морского Флота. Такая явная переоценка событий 7 мая 1703 года была необходима Петру I для воодушевления людей, да и себя самого тоже. И служила она известной компенсацией не особенно блестящих пока успехов флота русского, особенно если соизмерить это с прилагаемыми усилиями для его создания и сердечное приращение к морю и кораблям самого Петра. И надо сказать, прозорливость Петра в данном случае сработала. Деятель-

ность флота после помпезных и шумных пропагандистских торжеств стала весьма заметной и активной.

И все-таки, чтобы там ни говорили и ни писали о морском бое 7 мая 1703 года, но это был первый настоящий русский морской бой с реальным сильным и превосходящим противником, где русские моряки проявили бесподобную храбрость, показав шведам, на что они способны и как могут драться. Тем более что руководил этим морским победным боем от начала до конца сам царь российский – Петр I. Он имел право заслуженно ликовать. За эту победу Петр I стал шестым по счету кавалером ордена Андрея Первозванного и получил чин капитан-командора (по другим источникам, только морского капитана).

К боевым заслугам Петра Великого и как проявление его флотоводческого таланта следует отнести оперативное создание впервые в истории отечественного флота морского укрепленного района у острова Котлин. Это позволило в условиях господства неприятеля на Балтийском море успешно отразить атаки шведов (и с моря, и с суши) и отстоять Санкт-Петербург, Котлин и Неву (1704–1705). В этот период по приказу и под руководством Петра I на подступах к Санкт-Петербургу с моря была развернута разветвленная система фортификационных сооружений и инженерных заграждений, обеспечивающих надежную оборону.



В честь этого события Петр I приказал выбить медаль, на которой была сделана многозначительная надпись: «Небываемое бывает».

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В первой половине июня 1704 года сухопутные войска русских с участием молодых морских сил на Балтике взяли Дерпт (древнерусский Юрьев) и 9 августа – Нарву (русское название Ругодев). Причем у Нарвы было взято в плен 10 мелких шведских военных судов, увеличивших собой русский юный флот. Сделав эти прибалтийские приобретения, Петр «ногою твердой стал у моря».

В 1705 году шведский король посылает в Финский залив значительные морские силы, чтобы забрать у русских устье

Невы и разгромить Петербург. Но время Карлом XII было упущено.

Петр I сделал все возможное, чтобы планы шведов были сорваны. Он добился проводки к Котлину всех новых судов с Олонецкой верфи, назначил вице-адмирала Крюйса командовать всем вновь созданным, еще несовершенным и мало-мощным русским Балтийским флотом, сумел организовать хорошо взаимодействие армии и флота по отражению совместного удара сухопутных и морских сил противника.

Пять раз в этом году шведы пытались нападать на остров Котлин и крепость Кроншлот, и все безуспешно. Видя тщетность усилий прорваться к Санкт-Петербургу, шведы отказались от дальнейших попыток и увели свой флот в Швецию.

А далее русский флот добывает у шведов «крепкую подушку» и «конечное безопасие» для Санкт-Петербурга. Так охарактеризовал Петр I деятельность Балтийского флота по участию во взятии у шведов крепостей Выборг и Кексгольм в 1710 году. Потому что с занятием этих крепостей был ликвидирован наиболее опасный плацдарм шведской агрессии против территории северо-западной части России и надежно обеспечена безопасность Санкт-Петербурга со стороны Карельского перешейка и моря.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Взятие Выборга (в 1710) явилось очередной важной победой для молодого флота и для самого Петра I, уже закаленного флотоводца. Учтя неудачный опыт первой осады Выборга (Петр это торопливо пытался сделать еще в 1706 году), он решил теперь нанести по крепости комбинированный удар силами армии и флота. Для этой цели были выделены 15-тысячный корпус генерал-адмирала Апраксина Ф.М., 8 шняв и до 250 вспомогательных транспортных морских средств. Руководство осадой и взятием Выборга Петр возложил на Апраксина Ф.М., которому в этой операции подчиня-

лись все сухопутные и морские силы. План захвата Выборга был разработан под руководством Петра. Войска под командованием Апраксина совершили труднейший переход по льду и уже 22 марта приступили к осаде крепости. А Петр в это время готовил к походу парусный корабельный флот. После того как сошел лед, на транспортных судах под Выборг доставили осадную артиллерию, боеприпасы и продовольствие. Для обеспечения перехода гребного флота и транспортов и для блокады крепости с моря использовали парусные корабли Балтийского флота под флагом контр-адмирала Петра Михайлова (Петра I).

13 июня 1710 года гарнизон Выборга капитулировал. Капитуляцию принимал сам Петр I.

Многодневная осада одной из сильнейших шведских крепостей закончилась победой благодаря хорошо организованному взаимодействию русской армии и флота. Конечно, решающую роль здесь сыграла армия. Ею руководил генерал-адмирал Апраксин, и без содействия флота она не смогла бы справиться с поставленной задачей.

Справедливости ради надо сказать, что «в действительности главным руководителем и душой этого предприятия был Петр I», по замыслам, планам, инструкциям и указаниям которого действовали армия и флот при осаде и взятии Выборга.

В 1712–1714 годах Балтийский флот проводил активные боевые действия в финской кампании, после чего, как писал

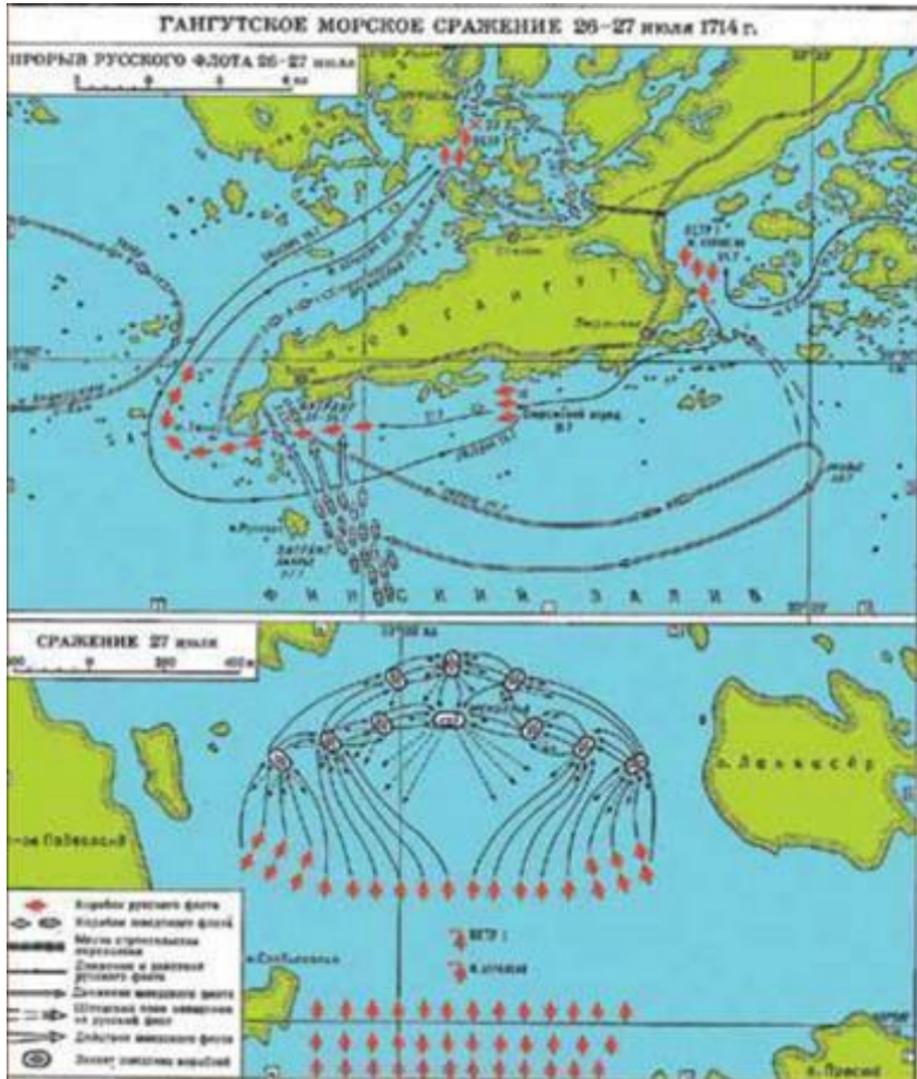
Петр I, «шведская шея стала гнуться мягче». Речь шла о захвате столицы Финляндии – Або в ходе большой операции с активным участием флота. Ближайшей целью этой операции было занятие северного побережья Финского залива и выход к Ботническому побережью с последующим перенесением боевых действий на территорию самой Швеции.

Планом кампании 1713 года предусматривалось наступление армии вдоль побережья Финского залива, поддерживаемое гребным флотом. Одновременно гребной флот должен был занять Гельсингфорс (Хельсинки), а затем, используя его в качестве своей базы, занять Або. Перед парусным флотом ставилась задача прикрытия действий гребного флота с моря. В итоге в 1713 году большая часть Финляндии была занята русскими.

План Петра I в военной кампании 1714 года предусматривал овладение Финляндией, занятие Аландских островов и перенесение боевых действий на территорию Швеции. В реализации его, наряду с гребным флотом и армией, важная роль отводилась и парусному флоту, который к началу 1714 года значительно усилился и мог уже противодействовать шведскому.

Шведы ожидали прорыва гребного флота русских в Або. Воспользовавшись тем, что западная часть Финского залива освобождается ото льда раньше, нежели восточная, они еще в апреле 1714 года направили к полуострову Гангут эскадру под командованием вице-адмирала Ватранга в составе пят-

надцати линейных кораблей, трех фрегатов, двух бомбардирских кораблей, шести галер, трех шхерботов и небольшого числа гребных судов. Ватранг занял выгодную позицию у юго-западной оконечности полуострова Гангут, преградив путь галерному флоту русских в Або. Здесь и состоялось знаменитое морское сражение (1714 год).



(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Командующий русским гребным флотом генерал-адмирал Апраксин, подойдя в конце июня 1714 года к полуострову Гангут, обнаружил там крупные морские силы шведов. 20 июля на галерный флот прибыл Петр I. Проведя тщательную разведку позиций шведского флота и полуострова Гангут, он разработал план прорыва гребного парусного флота в Абосские шхеры. Расчеты Петра полностью оправдались.

Но Петр I решил еще вступить в бой своими гребными судами с отрядом Эреншельда, заблокированным в Рилакс-фьорде. Петр, принявший на себя командование силами в бою, выделил для атаки 23 скампавеи, а остальные оставил в резерве. Суда, выделенные для боя, он построил в одну линию, а на флангах – в две линии, что усиливало их и придавало им большую устойчивость. Перед началом боя Петр I, во избежание кровопролития, предложил Эреншельду капитулировать, но тот отказался.

27 июля в 14 часов по пушечному выстрелу с флагманской галеры начался бой. Шведы не выдержали натиска русских галер, их суда одно за другим стали спускать флаги и сдаваться в плен. Последним был захвачен фрегат «Олифант» вместе с контр-адмиралом Эреншельдом. Абордажный бой был жестоким. Он продолжался три часа. Характеризуя действия русских моряков в этом бою, Петр писал: **«Воистину нельзя описать мужество наших войск как начальных, так и рядовых, понеже абордирование так жестоко чинено, что от неприятельских пушек несколько солдат**

не ядрами и картечами, но духом пороховым от пушек разорванны».

А в журнале Петра I была сделана запись: «И хотя неприятель несравненно артиллерию имел перед нашими, однако ж по зело жестоком сопротивлении, перво галеры одна по другой, а потом фрегат флаги спускали; однако ж так крепко стояли, что ни единое судно без абординования от наших не отдалось».

Бой закончился пленением всех 10 шведских кораблей, которые в качестве военных трофеев были доставлены в Санкт-Петербург, где по этому поводу был устроен торжественный военно-морской парад на Неве. Русские потери в кораблях в этом бою не имели, а потери в личном составе были значительно меньше, чем у шведов, у которых было 361 человек убито, 350 ранено, 237 взято в плен. Потери русских составляли убитыми 124 человека и ранеными 342.

За храбрость и высокое воинское мастерство все участники Гангутского морского сражения были награждены медалями, произведенными в честь этой победы: офицеры – золотыми, рядовые – серебряными. А Петр I был произведен в вице-адмиралы. Надписи на медалях гласили: **«Прилежание и верность превосходят сильно»**, **«Первые плоды Российского флота Морская победа при Аланде июля 27 дня 1714»**.

А в 1870 году благодарные потомки воздвигли в Рилакс-фьорде, недалеко от места погребения русских моря-

ков, павших в том бою, памятник – 3,5-метровый крест из серого гранита, который возвышается на скалистом берегу фиорда и поныне.

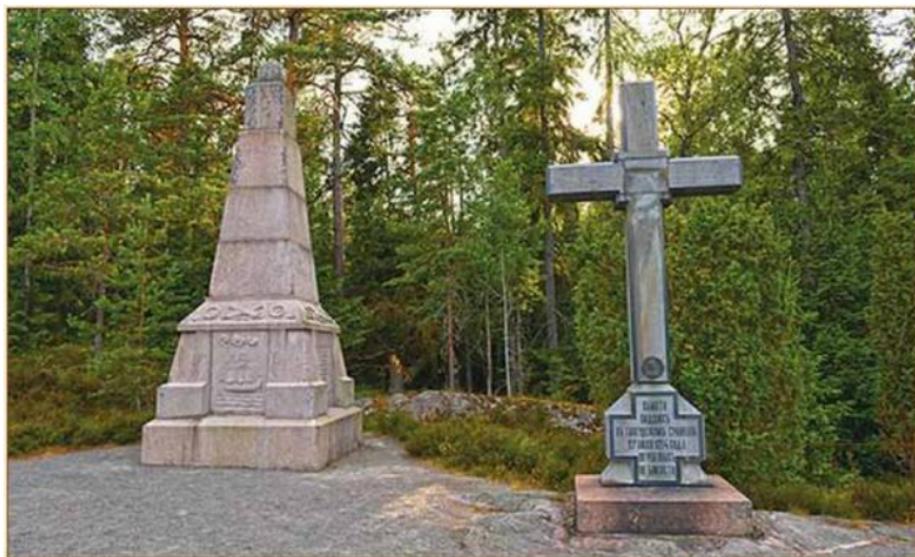
Гангутское сражение вошло в боевую летопись отечественного флота как первая выдающаяся победа русского регулярного Военно-Морского Флота .

В Гангутском морском сражении вновь ярко проявился флотоводческий талант Петра I. Здесь он показал себя как блестящий тактик ведения морского боясь сильным противником: умело выбрал необходимые силы и правильно определил наиболее выгодное построение на переходе морем и в бою; надежно обеспечил развертывание своих сил при господстве шведского флота на море; сумел глубоко проанализировать обстановку с учетом всех ее элементов как перед сражением, так и в самом бою и принимал обоснованные и неожиданные решения; умело использовал местные факторы (штилевую погоду, туман) в интересах своего флота и достижения победы в бою; применял военную хитрость, чтобы ослабить противника.

Победу в Гангутском сражении Петр I приравнивал к Полтавской победе . Конечно, Петр, бесконечно любивший свой флот и ревностно относившийся к его успехам, несколько преувеличивал значение этой победы. Но она действительно сыграла исключительно важную роль в изменении обстановки на Балтийском море в пользу русского флота, в развитии дальнейшего наступления на Швецию и пока-

зала всей Европе, что Россия не только сильная сухопутная, но уже и сильная морская держава.

День победы ВМФ России над шведами при Гангуте (9 августа) отмечается с 1995 года как день воинской славы.



Памятник русским воинам в Выборге. Автор проекта Игнатенко Н. 1910. г.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Первым стратегическим результатом Гангутского сражения явилось овладение русскими в августе 1714 года Аландскими островами, опираясь на которые русский флот раз-

вернул активные боевые действия в Ботническом заливе и создал серьезную угрозу вторжения на территорию Швеции. Перед русским флотом теперь открылись широкие возможности в Балтийском море. И хотя парусный флот Петра I еще не добился господства на море, инициатива стала постепенно переходить к нему, из-за чего «радость Петра была безмерна».

Таким образом, финская компания (1712–1714) увенчалась полным успехом. Шведские войска в Финляндии были окончательно подавлены, уже не проявляли особой активности. С занятием Финляндии Россия получила удобный плацдарм для наступления на территорию Швеции через Ботнический залив. Значение русского Военно-Морского Флота в Северной войне резко возросло.

А в мае 1719 года состоялся необычный морской бой между русскими и шведами у острова Эзель. Событие, которое заставило шведов по-иному оценить возможности русского флота, а англичан – принять меры по нейтрализации его растущей мощи. В 1719 году русский корабельный флот уже беспрепятственно крейсировал по Балтийскому морю. Генерал-адмирал Апраксин Ф.М., получив данные о том, что в Стокгольм направляется отряд шведских кораблей для охраны купеческого каравана, приказал эскадре из четырех 52-пушечных кораблей («Портсмут», «Девоншир», «Ягудиил», «Рафаил») и шнява «Наталия» под командованием капитана Сенявина Н. выйти с ревальского рейда на поиск шведского

отряда.

24 мая отряд из трех шведских кораблей под командованием капитан-командора Врангеля был обнаружен. Сенявин Н. применил военную хитрость: видя на горизонте корабли, идущие без флагов, он решил на своих кораблях поднять шведские флаги и пустился за противником в погоню. Шведы, видя корабли, идущие за ними под шведскими флагами, подняли тоже свои флаги. Как только Сенявин Н. это увидел, он приказал поднять русские флаги и идти на штурм.

На траверсе острова Эзель шедшие впереди корабли «Портсмут» (капитан – Сенявин Н.) и «Девоншир» (капитан – Зотов К.), не дожидаясь подхода всей русской эскадры, начали атаку. Заняв подветренную сторону, они набрали ход и вскоре подошли к шведам на пушечный выстрел. Корабль «Портсмут» первым вступил с флагманом шведов в артиллерийскую дуэль, стремясь отрезать его от шведских фрегата и бригантины. Дуэль эта продолжалась 4 часа. Шведские корабли направили свой огонь на «Портсмут», стремясь помочь своему флагману оторваться от русского корабля и выйти из боя. На «Портсмуте» при этом были сбиты штанги и марсели. Но он, развернувшись к нападавшим всем лагом (бортом), картечными залпами бортовых орудий нижней палубы заставил фрегат и бригантину спустить свои флаги.

В плен были взяты: 52-пушечный шведский корабль «Вахмейстер», 32-пушечный фрегат «Карлус-Кронвапен» и 12 пушечная бригантина «Бернгардус», 376 рядовых чи-

нов, 11 офицеров, в том числе капитан-командор Врангель А. Шведы потеряли 50 человек убитыми и 14 ранеными. Русский флот потерял трех офицеров и шестерых матросов, 9 человек было ранено.

Это было первое морское сражение русского корабельного флота. По словам Петра I, «добрый почин российского флота». Петр собственноручным письмом поблагодарил Сенявина Н. и произвел его через чин из капитана 2 ранга в капитан-командора. Все офицеры, участники этого боя, тоже получили следующие чины. В честь победы у острова Эзель была выбита памятная медаль.

Летом 1720 года произошел еще один морской бой. На этот раз между русской эскадрой галерного флота под командованием Голицына М.М. (61 галера и 29 лодок), шедшей к Аландскому архипелагу с десантом (10 941 чел.), и шведским флотом (1 линейный корабль, 4 фрегата, 3 галеры, шнява, гальот, 3 шхербота и бригантина) под командованием вице-адмирала Шеблада К.Г. у острова Гренгам.

На рассвете 27 июня 1720 года началась ожесточенная схватка. Русские галеры смело подошли к шведским фрегатам. Два из них, поворачиваясь бортами к галерам, чтобы стрелять в упор, сели на мель и были тут же взяты на абордаж. Два других фрегата, пытавшиеся уйти, были настигнуты русскими галерами и после ожесточенного боя также взяты на абордаж. В результате боя у острова Гренгам русские взяли в плен 4 шведских фрегата (104 пушки на бор-

ту) и 407 членов экипажей, 103 шведа было убито. Русские потери тоже были значительными: 82 чел. убиты и 246 ранены, 43 русских галеры получили серьезные повреждения.

В честь победы русского флота у острова Гренгам была выбита памятная медаль с уже известною надписью: **«Прилежание и храбрость превосходят силу».**



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В операциях русского флота 1719–1721 гг. Петр I действительно смог показать свой флотоводческий талант, на деле проявить свой уже богатый опыт управления флотом:

- флотоводческое чутье,
- глубокий предварительный анализ противника,
- максимальное использование данных морской разведки,
- продуманное планирование морских кампаний,
- оперативная и решительная корректура планов действий своих сил в зависимости от изменений реальной обстановки,
- талантливая организация совместных действий парусного и гребного флотов,
- умелая, исключительно результативная многочисленная высадка разнообразных морских десантов на острова и побережье противника,
- неожиданное для противника включение сил флота в морской бой с мощной атакой и навязыванием своих условий боя, что приводило к победе с малыми потерями.

**Это действовал уже настоящий боевой адмирал
Петр Великий!**

Первые морские служители петровского флота

Морские служители» – так при Петре называли всех, кто служил на военном флоте. Первыми русскими матросами на судах петровского флота были солдаты Преображенского и Семеновского полков, временно исполнявшие эту должность при плавании юного Петра на Плещеевом озере и на Белом море, а также в Азовских походах (1695–1696) и в Керченском походе флота (1699).

Важной заслугой Петра Великого стало успешное решение задачи подготовки кадров для нарождающегося флота.

Но, создавая Флот России, Петр I осознанно делал ставку на иностранный элемент. С основания флота и до окончания Северной войны на морскую службу в России принимались иностранцы разных чинов, от флагманов до матросов включительно. Наем их поручался особым агентам, постоянно находившимся за границей или доверенным морским офицерам, посылаемым специально с этой целью. Наем и перевод в Россию принятых на службу производился тайно и с разными хитростями: на коммерческих судах или на закупленных за границей военных кораблях.

Численность и время найма иностранцев на морскую службу зависели от потребности в служащих. Первый и самый многочисленный наем иностранцев на флот был произведен в 1697–1698 гг. в Голландии вице-адмиралом Крюсом К. (он и сам тогда был нанят на русскую службу по договору) и самим Петром I в Англии. В 1698 году в русском флоте уже было до 700 человек иностранцев, в том числе 2 флагмана, 64 офицера, 115 унтер-офицеров, 51 лекарь, 50 мастеров и мастеровых и 354 матроса.

В дальнейшем периодически осуществлялись наймы иностранцев на морскую службу в Россию. В 1715 году в Голландии набрали 200 человек младших офицеров и унтер-офицеров. В 1717 в Амстердаме приняли на русскую службу 1500

матросов. Кроме того, ежегодно производились отдельные наймы людей по всем специальностям морского дела.

Но по мере обучения русских моряков вызовы иностранцев на русскую службу стали уменьшаться. Приглашать стали только лучших специалистов – капитанов и штурманов.

Почему же Петр I делал ставку на иностранный элемент?

Петр I, принимая на флот иностранцев, делал это по необходимости. При этом он ставил им условие: как можно быстрее и как можно большее число русских людей обучить морскому делу. Он высоко ценил тех иностранцев, кто навсегда оставался служить в России, кто посвящал свою жизнь служению новой родине. Но еще больше Петр ценил подобные примеры среди русских людей.

Из иностранцев, бывших особенно полезными русскому флоту, были морские офицеры: Крюйс, Боцис, Змаевич, Сиверс, Гордон, Паддон, Шельтинг, Вильбао, Бредаль, Беринг и многие другие, служившие в меньших чинах: профессор Фарварсон, корабельные инженеры Ден, Най, Козенц, Браун, артиллерист Отто, энергичный деятель по управлению заводами Геннинг и другие.

Но во всех серьезных делах службы в Военно-Морском Флоте Петр I всегда предпочитал полагаться на русских. Так, над заслуженным сведущим и честным Крюйсом К. стояли всегда Апраксин или Меншиков, над корабельными мастерами – Головин. Первый раз русские военные суда пошли

в Испанию и Францию с русскими командирами. Главными начальниками в морских учебных заведениях всегда были русские.

Следует подчеркнуть, что иностранный элемент в первичной структуре русского Военно-Морского Флота, безусловно, играл большую роль. В связи с этим в адрес Петра I, как родоначальника этого флота, долгое время выдвигались обвинения в «засилье» во флоте иностранцев. Справедлива ли была эта критика?

На первый взгляд, вроде бы да. Корабли строили для русского флота иностранцы или их покупали за границей. Командовали ими иностранцы. Судовые экипажи состояли в основном из иностранцев. Учились русские моряки морскому делу за границей. Почти все первые морские документы русского флота были созданы на основе документов иностранных флотов. Русская морская терминология базировалась на иностранном опыте. Наконец, первые флагманы русского флота были иностранцы – Лефорт Ф., Крюйс К., Боцис И.

Все так. Но, во-первых, так было только на первых шагах строительства российского регулярного флота. А во-вторых, у Петра I просто не было другого варианта в тех условиях, в которых он создавал в России Военно-Морской Флот: не было специалистов морского дела, не было флотских кадров и, прежде всего, морских офицеров, не было кораблестроителей, почти не было никакого отечественного опыта флот-

ской службы и организации флота. И к чести Петра он нашел эффективный выход – он обратился к опыту иностранных флотов, активно использовал иностранный элемент в создании своего Военно-Морского Флота. Это как раз не вина, а заслуга Петра I, что он решительно перенес на русскую морскую почву то, что уже было создано предыдущим опытом ведущих морских держав мира. Что и позволило ему достаточно быстро преодолеть большие трудности, стоявшие на пути создания флота в России.

Постоянные русские матросы появляются на Азовском флоте только в 1700 году в количестве 504 человек, переименованных в это звание из солдат-новобранцев. А еще 600 человек были присланы в Азов из Москвы. В следующем 1701 году число русских матросов увеличилось лишь на 135 человек.

Первый «набор в матросы» был произведен по указу Петра I в 1702: в селе Преображенском было набрано более 1300 человек в возрасте от 15 до 25 лет. В том же году при общем рекрутском наборе записано в матросы 394 человека из охотников (т.е. желающих служить) разных званий, от 12 до 20 лет.

С началом Северной войны, пока военные действия ограничивались только озерами Ладожским, Чудским и рекой Невой, победы над небольшими шведскими судами могли одерживать посаженные на лодки и не знакомые с морем солдаты. Именно так взял на abordаж с преображенцами и се-

меновцами Петр I два шведских судна в устье Невы в мае 1703 года.

Но уже при выходе русских к острову Котлин появилась необходимость в настоящих матросах. На первых порах эту потребность удовлетворяли за счет Азовского флота. А 22 января 1704 года велено было в Москве и городах набрать тысячу человек «всяких чинов людей в матросскую службу». Желавшие должны были записываться в приказе Адмиралтейских дел, и им обещали денежное жалованье по рублю в месяц. Сверх того они получали на одежду по 2 рубля и во время работы – хлеб, соль, мясо и рыбу. Это был первый набор собственно для Балтийского флота.

Кроме прямых наборов матросов флот комплектовался нижними чинами, переводчиками из солдат и возвратившимися из заграничного учения. Так, осенью 1705 года возвратились в Россию учившееся в течение двух лет в Голландии 23 молодых русских матроса.

С 1706 года начался ежегодный набор в матросы из солдат и рекрутов в уездах и городах (Московской губернии, Архангельска, поморских и сибирских городов). Но этого было мало. И тогда весной 1721 года для комплектования флота матросами прибегли к чрезвычайной мере: в Петербурге особым указом Петра I, объявлявшимся на улицах под барабанный бой, вызывали всех желающих поступать в матросы, «всяких чинов людей, кроме шведского народа».

Таким образом, число русских матросов ежегодно на фло-

те возрастало, заменяя постепенно иностранцев, составлявших с начала образования флота большинство в среде русских судовых экипажей. В 1721 году в числе 7215 матросов русского флота не значилось уже ни одного иностранца.

Судовые экипажи состояли из двух третей матросов и пушкарей и одной трети солдат. Матросы разделялись на «старых», то есть опытных, знающих морское дело, и «молдых» – новичков. Обе категории матросов различались между собой сначала только количеством жалования, а затем «статьями» и были по порядку старшинства 1-й, 2-й, 3-й и 4-й статей. В 1710 году 4-я статья была упразднена. На каждый корабль матросов всех статей приблизительно назначалось поровну. Но с 1720 года Петром I велено было содержать четверть всего экипажа матросов 1-й статьи, четверть – 2-й и половину – 3-й статьи. В том же году третья статья также была упразднена. В составе корабельных экипажей стали содержать треть матросов 1-й статьи и две трети – 2-й статьи.

По образцу иностранных флотов в состав судовых экипажей входили также и морские солдаты. Морские солдаты должны были нести на кораблях караульную службу, а во время боя из них составлялись абордажные команды и десантные партии. В 1713 году стали формировать из армейских полков морские солдатские батальоны для корабельного флота и Адмиралтейства числом от 600 до 650 человек каждый.

Морская артиллерия первоначально не составляла особой

команды, и артиллеристы числились с прочими служащими под общим названием пушкарей, в числе которых были констапели, констапельматы и констапельские ученики. Первые сначала были все иностранцы. Но постепенно они заменялись русскими. Так, в 1714 году в «списке морского флота артиллерийских чинов» русских значилось уже: 3 констапеля, 5 подконстапелей, 9 сержантов, 18 капралов, пушкарей 1-й статьи – 444 и 2-й – 201 человек.

Офицерские чины в морской артиллерии появились только после 1715 года. В том же году заведование всей морской артиллерией на флоте было поручено одному лицу – капитану Христиану Отто, который был определен в Адмиралтейство цехмейстером в ранге капитан-командора. Ему же были поручены констапели и артиллерия на кораблях

Штатного расписания в числе судов для Азовского флота не существовало никогда. Так было сначала и на Балтийском флоте. Но 14 октября 1715 года Петр утвердил первое штатное положение о числе судов корабельного Балтийского флота. Было издано также положение о числе команд на судне каждого ранга. На 84-пушечном корабле по штату было положено иметь 650 человек в экипаже, на 74-пушечном – 550 человек, на 64-пушечном – 450 человек, на 50-пушечном – 300 человек, на 32-пушечном – 181 человек, на 18-пушечной шняве – 70 человек, на 14-пушечной – 50 человек, на 6-пушечном бомбардирском корабле – 30 человек. По этому положению на всех судах Балтийского флота сле-

довало иметь 13 686 человек, из которых две трети полагалось матросов и пушкарей и одна треть солдат.

В 1717 и 1718 годах штатное положение менялось в сторону увеличения. Так менялся и рос корабельный состав флота. В 1718 году уже Адмиралтейств-коллегия определила иметь на корабельном флоте трех шаутбенахтов (контр-адмиралов), трех капитан-командоров и конкретное число прочих чинов на судне каждого ранга.

Штатное положение экипажей для галерного флота появилось тоже в 1715 году. Им определялось иметь на всех 120 судах – 129 пушкарей, 516 матросов и 659 унтер-офицеров, капралов и солдат галерного батальона.



Солдаты Преображенского полка времени Петра Велико-
го.

Флот Петра I

В 1720 году Петр I все суда, кроме малых, разделил регла-

ментом на три ранга: к первому отнесли корабли трехпалубные, ко второму – двухпалубные, а к третьему – все фрегаты. В соответствии с этим определялось и новое штатное расписание Балтийского флота, во все детали которого Петр, как настоящий флотоводец, не только глубоко вникал, но и лично определял его содержание, оперативно решал все трудные вопросы с комплектованием экипажей кораблей.

В соответствии с Морским Уставом Петра Великого определялась численность нижних чинов и офицеров на каждом корабле и их обязанности. Вот как распределялись нижние чины по должностям и по их количеству на кораблях:

Офицеры корабельного (парусного) флота:

Чины	Ранг корабля			
	1 ранг	2 ранг	3 ранг	4 ранг
Парусный мастер	1	1	1	1
Ученик парусного мастера	2	2	1	1
Конопатчик	4	3	2	2
Купор	1	1	1	0
Ундер купор	2	1	1	0
Плотник	4-6	3	2	2
Добрый плотник	0	0	1	0
Десятник плотничий	1	1	0	0
Квартирмейстер	9-10	8	6-7	2-4
Мичман	4	3-4	2-3	1-2
Боцман	4	3-4	2-3	1
Боцманмат	6	4-5	3-4	1-2
Штурман	2	2	2	1
Подштурман	2	2	2	1
Шхипер	1	1	1	1
Подшхипер	1	1	1	0
Лекарь	1	1	1	1
Подлекарь	2	1	0	0
Лекарский ученик	2	2	2	0
Священник	1	1	1	1

Чины	Ранг корабля			
	1 ранг	2 ранг	3 ранг	4 ранг
Комиссар корабельный	1	1	1	1
Констальель	0	0	1	1
Подконстальель	3	2	2	1
Артиллерный лейтенант	1	0	0	0
Артиллерный ундер-лейтенант	0	1	0	0
Ундер-лейтенант	3	2-3	2	1-2
Секретарь корабельный	1	1	1	1
Лейтенант	3	2-3	2	1
Капитан-лейтенант	1	1	1	0
Капитан	1	1	1	0



Ранг корабля	1-й		2-й		3-й		4-й		
число пушек	90	80	76 3 пал.	76 2 пал.	66	50	32	16	14
повара	3	3	2	2	2	2	2	1	1
слесари	2	2	1	1	1	1	1	-	-
грубачи	2	2	2	2	2	2	1	-	-
караульные солдаты	26	24	22	20	18	16	13	8	8
каютюнгги	18	16	14	14	12	10	6	2	2
дежюнгги	18	16	14	14	12	10	6	2	2
солдаты	206	160	136	121	114	80	40	9	5
матросы	410	323	272	241	228	160	79	20	8
канониры	60	50	40	40	35	30	20	12	8
корполары от канонир	2	2	2	2	2	1	1	1	1
сержанты от канонир	1	1	1	1	1	1	-	-	-
писари	1	1	1	1	1	1	1	1	1
шжиманматы	3	3	2	2	2	2	2	1	1
шжиманы	2	2	2	2	2	1	1	1	1
ботелер	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ундер-ботелер	4	4	2	2	2	1	-	-	-

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Каким было чинопроизводство офицеров? Сначала на флоте в очередной чин производили по выслуге лет, а с 1719 года по вакансиям. Дело в том, что с момента создания флота этот порядок не был четко определен Петром. Он начал устанавливаться лишь с 1706 года, а с 1714 года кроме определенного срока выслуги в каждом чине для повышения была введена баллотировка, то есть тайное голосование офицеров-сослуживцев. В 1720 году Адмиралтейств- коллегия установила баллотировку до капитана 3 ранга (капитан-лейтенанта) включительно. Но затем было решено – производить в чины по старшинству. В целом с небольшими изменениями этот порядок производства в чины сохранялся на флоте на всем протяжении XVIII века.

На российском парусном флоте всегда существовала стро-

гая иерархия заменяемости должностей. В случае смерти командира его должность принимал капитан-лейтенант (т.е. старший офицер или, попросту говоря, старпом). В случае его смерти – старший (первый) лейтенант, и так все офицеры один за другим по старшинству. Если же в бою погибали все офицеры, то команду над судном обязан был принять старший унтер-офицер, затем штурман, шкипер, констапель и, наконец, боцман. Если и последний погибал в жестоком сражении, в командование судном должен был вступить «любой на то годный».

Некоторые вопросы быта и взаимоотношений на флоте Петра I

Одним из определяющих факторов морального климата морских экипажей флота Петра Великого следует признать отсутствие корпоративности и сплоченности между офицерами и матросами. Они находились не просто на разных ступенях социальной лестницы, а фактически – на разных полюсах друг от друга. Со стороны офицеров и унтер-офицеров по отношению к матросам было много грубости, унижения человеческого достоинства и даже рукоприкладства.

Только после очень долгой службы, особенно после боевых походов или очень продолжительных плаваний матросы начинали «вылезать из своей скорлупы». Появлялись общие интересы, много общих воспоминаний и сильных ощущений, и тогда нижние чины начинали доверяться понемногу офицерам в своем настоящем виде, как человек человеку.

Но в повседневной жизни они для офицеров были почти абсолютно непроницаемы.

Вопросы сплочения офицерского коллектива, привития ему культа дружбы, товарищества и взаимопомощи всегда волновали большое начальство, которое понимало, что без всего этого добиться флоту побед на море будет невозможно. Уже петровский устав предписывал офицерам избегать конфликтов «жить дружно и партий друг против друга не чинить».

Петр I тоже сам занимался проблемой общего питья флотских офицеров на кораблях. Так, царский указ 1720 года предписывал флотским офицерам «красное вино пить из зеленых кубков, а белое – из светлых». Поскольку посуда во время штормов постоянно билась, стекольщикам было велено изготовить граненый толстостенный стакан, который бы меньше бился. При этом граненый стакан получился действительно весьма прочным и при падении со стола очень редко разбивался. Впоследствии граненый стакан завоевал популярность по всей России, которую отчасти сохраняет и по сегодняшний день.



Матрос Азовского флота на обеде. Морской музей в Воронеже

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В Морском Уставе Петра I впервые был регламентирован рацион питания младших чинов российского флота. В этом документе, в частности, было установлено, что на 28 дней морякам суммарно полагался следующий рацион питания: «5 фунтов (примерно 0,45 кг) говядины и свинины, 45 фунтов сухарей, 10 фунтов гороха, 5 фунтов гречневой и 10 фунтов овсяной крупы, 4 фунта рыбы, 6 фунтов масла, 7 ве-

дер пива, 16 чарок водки, полкружки уксуса и 1,5 фунта соли». Конечно, этот рацион не вызывал большого удовлетворения. Но неудовлетворенность покрывалась большим количеством пива и водки. Этим же сглаживались все тяготы и лишения очень трудной флотской корабельной службы.

Одежда морских служителей

Обмундирование нижних чинов флота Петра Великого было весьма простым. У матросов оно состояло из недлинного бострога (куртки), коротких, до колен штанов, синих «чулоков» и башмаков с пряжками. На голову надевалась летом и зимой высокая черная войлочная шляпа. Официально единый образец формы одежды для нижних чинов был. Но на самом деле единой формы у морских служителей петровского флота долгое время не было, несмотря на предпринимаемые меры со стороны самого Петра и морских структур.

Что же носили на русском флоте господа офицеры?

При Петре I офицеры русского флота носили сначала форму гвардейских полков русской армии, непременной принадлежностью которой были офицерский знак, шарф и шпага. Лишь в 1732 году флотским офицерам было предписано «сделать и впредь иметь мундир из василькового сукна с красной подкладкой». Кафтан полагался без воротника, с разрезными обшлагами. Кафтан и камзол обшивались золотым позументом по бортам, обшлагам, карманным клапанам и петлям. Но уже в 1735 году последовали изменения: кафтаны должны были быть зеленого цвета, а обшлага на них,

камзолы и штаны – красного.

В петровскую эпоху каждый флотский офицер заботился и о собственной форме военной одежды, «заводя её из получаемого жалованья». Морские офицеры, в отличие от нижних чинов, единого образца военно-морского мундира не имели. Их кафтаны разных расцветок обшивались золотым галуном, причем узор выбирал сам владелец. В зависимости от сезона они носили темно-зеленые или белые брюки, надевали шейные платки, удлиненные сапоги и шляпы. Затем была установлена официальная форма одежды, которая менялась от царства к царству в соответствии с общей военной модой. Форма, впрочем, привилась на флоте не сразу. Офицеры русского флота долгое время ходили в одежде, сшитой по моде, а не по уставу (из тканей голубого или красного цвета). Продолжалось это до 1746 года, когда был издан указ, обязывающий офицеров являться на службу в форменных мундирах, а не в партикулярном платье.

Власть никогда не была щедра на жалование военным морякам. Так повелось с Петра Великого. Теоретически офицерам можно было улучшить свое материальное положение, получив земельный надел. Но сделать это удавалось далеко не всем, так как выделение земли рассматривалось, как награждение за особые заслуги, а потому массовым не было никогда. Вообще же, пожалования морякам деревень с крепостными крестьянами начались в 1711–1716 годах, но производились весьма не часто и за конкретные по-

двиги, да и то лишь «по достоинению высшего начальства».

В большинстве случаев для получения имений в собственность офицеры обращались с просьбами («слезно» и «рабски») к своему прямому начальнику, обосновывая необходимость получения земельной собственности своей бедностью и обязательством за себя и детей «до гроба верно служить» Его Величеству. Подавляющее большинство морских офицеров так и оставались бедными до конца своих дней.

В первый период существования флота офицеры-иностранцы получали денежное довольствие в размерах больших, чем природные россияне. Так, размеры годовых должностных окладов, установленных штатным расписанием 1713 года, с учетом 13-го оклада, для морских офицеров-иноземцев в звании капитана 1 ранга составляли 520 рублей, капитана 2 ранга – 455 рублей, капитана 3 ранга – 390 рублей, капитана 4 ранга – 325 рублей. Тогда как капитан флота, «служитель русского народа», получал 300 рублей. Также оклады других специалистов-иноземцев были больше окладов моряков русских по национальности. Например, штурман-иностранец получал 156 рублей, а русский всего 120, констапель, боцман соответственно 117 рублей и 84 рубля, боцманмат – 91 рубль и 36 рублей. Это неравенство было устранено только в правление императрицы Елизаветы (1741–1761). К сожалению, выдача денежного довольствия офицерам, как и другим корабельным морским служителям, часто задерживалась, что вызывало большое недовольство и

даже иногда массовые протесты.

Глава 4.

Великий русский кораблестроитель

Оценка Петра великого как кораблестроителя

Одним из первых среди иностранных дипломатов сумел разглядеть в Петре I выдающегося государственного деятеля и одновременно умелого кораблестроителя английский посол в России Чарльз Уитворт. В 1705 году он прозорливо писал в своем донесении в Лондон: Петр «с помощью собственного гения, почти без посторонней помощи... достиг успехов, превосходящих всякие ожидания, и вскоре, конечно, возведет свое государство на степень могущества, грозную для соседей». «Я уже имел честь сообщать вам, – доносит Уитворт, – как сильно царь любит корабельное дело. Он сам прекрасный мастер и еще в прошлом году собственноручно построил корабль, который по общим отзывам ничем не уступает прочим судам русского флота».



Чарльз Уитворт (1675–1725)
английский дипломат начала XVIII
века, исполнявший с 1702 по 1721 год
обязанности посла Великобритании в
ряде европейских государств, в том
числе в России (1704–1710), автор
мемуаров, барон

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Как-то еще в юные годы, у Петра I с контр- адмиралом Гордоном Патриком состоялся вот такой диалог: «На что вам корабли, Государь, – спросил у него Гордон, – ведь у вас нет морей?» – «Были бы корабли, а моря я найду», – отвечал Петр. Слова замечательные, доказывающие, что занятие кораблестроением уже в самом начале не было одною забавою и конечною целью Петра. Он видел в этом средство к достижению другой, более высокой цели.

Кораблестроение занимало особое место в жизни и деятельности Петра Великого. С юношеских лет оно было одним из любимых занятий монарха. Он не только хотел, но умел проектировать и строить корабли.

Большинство историков кораблестроения в России отмечают заметный личный вклад Петра Алексеевича Романова в строительство кораблей и подчеркивают особо, что сам он был незаурядным кораблестроителем. По убедительным свидетельствам современников, он на уровне своего времени в совершенстве постиг искусство кораблестроения и являлся выдающимся для того периода времени инженером-кораблестроителем. Это отмечают и российские, и зарубежные исследователи.



Ключевский Василий Осипович (1841–1911) – русский историк
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Испанский посол герцог де Лириа, отправляя в Мадрид «Донесение о Московии», о Петре сообщал особо: «В Российской империи не знали, что такое корабли, а он добился также создания военного флота, достаточно хорошего и достаточно упорядоченного... Он великолепно изучил все ремесла, а больше всего механические, и не имелось никакого военного морского офицера во всей Европе, который лучше него знал бы свои обязанности, в особенности же в судостроении».

А вот как писал Ключевский В.О. о пристрастии Петра к кораблестроению: «...выше всего ставил он мастерство корабельное. Никакое государственное дело не могло удержать его, когда представлялся случай поработать топором на верфи. До поздних лет, бывая в Петербурге, он не пропускал дня, чтобы не завернуть часа на два в Адмиралтейство. И он достиг большого искусства в этом деле; современники считали его лучшим корабельным мастером в России. Он был не только зорким наблюдателем, но и опытным руководителем при постройке корабля: он сам мог сработать корабль с основания до всех технических мелочей его отделки. Он гордился своим искусством в этом мастерстве и не жалел ни денег,

ни усилий, чтобы распространить и упрочить его в России».



Н. Добролюбовъ.

1836.—1861 г.

Добролюбов Николай Александрович (1836–1861) – русский литературный критик рубежа 1850-х и 1860-х годов, поэт, публицист

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Как сам Петр воспринимал себя в качестве кораблестроителя.

Он, определяя политику и содержание кораблестроения в России, не принимал слепо все заграничное, а брал только то, «что непротивно русской натуре». Изучив постановку кораблестроительного дела в Голландии и Англии, он критически отнесся к опыту и голландцев, и англичан, позаимствовав у них только самое лучшее, сочетая полученные за границей знания с достижениями передовых русских мастеров.

Вернувшись из-за границы осенью 1698 года, Петр I лично вступил в должность главного корабельного мастера России, чтобы под его руководством продолжилось более качественное строительство кораблей для регулярного Азовского флота. Его называли «адмиралтейской верфи бас» (то есть мастер). И это не было царским фарсом. На тот момент в России, кроме него, действительно не было человека, более знающего и понимающего корабельное дело. Это не значит, что он лично сам проектировал и строил все новые корабли. Но он под своим началом собрал хороших специалистов-иностранцев и научил кораблестроению и подготовил

группу отечественных кораблестроителей, которые быстро и основательно развернули в России строительство кораблей для Военно-Морского Флота.



Кириллов Сергей Алексеевич (род. в 1960).
Портрет Петра Великого

Петровским Морским уставом 1720 года чин корабельного мастера не предусматривался, но в 1722 году он был внесен в Табель о рангах. По статусу корабельный мастер приравнивался к капитану 3-го ранга. Сложилась система сарвайерской службы: сортировка и обеспечение хранения лесоматериалов; надзор за изготовлением чертежей и их экспертиза; надзор за всеми этапами строительства корабля; учет материалов, используемых для строительства корабля; ведение необходимой документации; сдача построенного корабля советнику Адмиралтейства; осмотр действующих кораблей и составление плана их ремонта; обеспечение сохранности пригодных для дальнейшего использования материалов при разборке старых кораблей; надзор за преподаванием корабельного дела в учебных заведениях. Вышестоящим в сарвайерской службе флота для корабельного мастера был чин сарвайера, а нижестоящим – галерного мастера. 10 июня 1723 года чином корабельного мастера с рангом капитан-командора от флота императором Петром I были первыми пожалованы кораблестроители Воронежского адмиралтейства – Склеяев Федосей, Най Осип, Броун Рыцар (Ричард), Козанц (Козенц) Рыцар (Ричард). В декабре 1826 года чин корабельного мастера был упразднен. Приказ Адмиралтейств- колле-

гии гласил: «Корабельные мастера переименовываються в корабельные инженеры».

Корабельные мастера-иностранцы получали жалование значительно большее, чем русские мастера. Так, например, Козенц, Най и Броун получали каждый около 1000 рублей в год, и Броун сверх того за руководство починкою флота при Кроншлоте еще 40 рублей в месяц; Рамз в Петербурге и Девенпорт в Ревеле с обязанностью следить за починкою кораблей в этих местах – каждый по 800 рублей в год; Хэдли в Казани по причине дешевизны там жизненных припасов – 600 рублей.

Интересно отметить, что Петр I, несмотря на свое царское положение, получал отдельно жалованье за службу на флоте и еще жалованье корабельного мастера. В частности, в 1701–1702 гг. ему выплачивалось 366 рублей в год за корабельного мастера. Заметим, что видный корабельный мастер того времени Верещагин Лукьян получал 80 рублей в год. Вот что значит быть венценосным кораблестроителем!

До сих пор сохранилась расписка о выдаче жалованья адмиралтейским работникам в Санкт-Петербурге от 13 февраля 1704 года, где зафиксировано: «Корабельному мастеру Петру Михайлову триста шестьдесят шесть рублей. Принял и расписался». Петр получал зарплату по расценке, установленной тарифом для мастеров, «изучившихся во окрестных государствах корабельному художеству». Но в октябре 1708 года по распоряжению Апраксина Ф.М. Петр стал получать

жалованье корабельного мастера уже в размере 1200 рублей в год.

Он недаром получал эти деньги, потому что действительно лично много делал в кораблестроении. Иностранцы считали его искуснейшим из корабельных мастеров, работавших на петербургских верфях. Не только царская воля, но именно еще понимание и личное знание основ кораблестроения позволили ему, преодолевая огромные трудности, уже в конце XVII века создать в России первую базу судостроения и начать строительство кораблей. Постройка судов в Воронеже была связана с большими трудностями. Прежде всего, верфи не получали в достаточном количестве корабельного леса. А тот, который поступал, имел высокую влажность. Ощущалась острая нехватка корабельных мастеров – плотников, кузнецов, конопатчиков, блочников (мастеров по изготовлению блоков для парусного оснащения), такелажников.

Созданные «кумпанства», не имевшие своих мастеров, во многом зависели от иностранцев. Разные мастера строили корабли, отличающиеся друг от друга размерами и «пропорциями». Большой ущерб строительству судов наносило отсутствие общих единиц измерения. На одних судах измерения производились в английских футах, на других – в голландских. Все это вместе взятое задерживало воплощение замыслов Петра.

Иткин Анатолий Зиновьевич (род. в 1931).

«Строительство флота в Воронеже»

Потеряв доверие к знаниям голландских мастеров, он впоследствии писал: «Если бы я не поучился у англичан, то навсегда бы остался плотником».

Первые новые корабли, построенные на воронежских верфях, были очень низкого качества и только пять из них были во всем исправны. А остальные суда, как заметил голландский резидент,

«годны лишь на дрова или для потешных огней в торжественных случаях». Все это приводило Петра в ярость, которая заставляла его действовать более решительно. Он повелел оставить корабли для исправления на стапелях «за зело худую крепостию, при зело доброй пропорции».

Но именно под его руководством, его энтузиазмом, волей и профессионализмом преодолевались все эти трудности.

Большие надежды в трудном деле русского кораблестроения он возлагал на своих помощников. Ближайшим из них был Склеяев Федосей, который вместе с ним изучал корабельное дело за границей. Из других помощников он выделял Верещагина Лукьяна и Меншикова Гавриила.

К корабельным мастерам Петр относился с особым уважением, они были у него всегда на особом счету и всегда особо почитаемы. Он любил бывать в гостях у них, беседовать с ними за столом. Однажды он приехал к ним в гости.

Как только царь появился в сопровождении своих офицеров, мастера-корабелы тут же встали, не желая в его присутствии сидеть. Петр настойчиво их усаживал, но они продолжали стоять, говоря совсем без претензий, что даже прибывшие к ним офицеры не смеют сидеть в его присутствии, а они лишь простые ремесленники, не имеющие никаких чинов. Петр велел чином свиты сесть за стол. После этого сели и корабельные мастера и в течение всего вечера много и интересно говорили с царем о своем искусстве, а через несколько дней каждому из них были присуждены чины от майорского до бригадирского...

Петр лично знакомился с иностранными и новыми русскими корабелями, проверял их знания. Он старался дать возможность будущим корабельным мастерам поучиться мастерству на лучших верфях за рубежом. Корабли мастеров являлись образцами для их помощников-подмастерьев. Ставшие известными кораблестроителями Скляев Ф., Салтыков Ф., Пальчиков Ф., Меншиков Г., Окунев Г. составили плеяду первых отечественных корабельных мастеров.

Петр Алексеевич всегда подчеркивал свое особое доверительное отношение к этим людям. Его личная переписка с корабельными мастерами показывает, насколько он понимал их работу и нередко профессионально направлял их деятельность. Вот он пишет сам: «Корабельному мастеру Скляеву. По получении сего, пол в верхней модель-каморе переплоти, и укрепя выгладь и черною краскою вымыть с мас-

лом.... Так же из старых мачт, на которых сучья нет, сделай несколько правил, длиною фут по 60, а толщиною в полтора дюйма квадратно». Разговор идет на чисто профессиональном языке, и люди понимают друг друга. И здесь совсем нет царя Петра I, а есть действительно кораблестроитель Петр.

Весной 1717 года, даже по пути в Париж на трудные переговоры с регентом Франции Филиппом Орлеанским, от исхода которых зависит, пойдут ли шведы на мир немедленно или будут упираться, Петр не забывает о корабельных мастерах. Он пишет письмо поручику Апраксину Александру (сыну генерал-адмирала Апраксина Ф.М.), посланному в Англию для набора корабельных мастеров: «Роспись о мастерах я получил, на которую отвечаю: мастер, который пилы делает, умеет ли прочие вещи делать? А особливо буравы, о том отпиши. Шлюпочный мастер ежели гораздо доброй и на воинские корабли делает, то тщись склонить за 200 фунтов в год...

К тому ж, чтобы он выучил наших двух человек. Кузнецы, ежели нельзя дешевле, принимай за ту же цену, но чтоб не стар был, дабы хоть мало мог навыкнуть языка нашего.... И понеже сих мастеров много, того ради поищи дешевле, а именно:

чтоб по меньше ста фунтов (стерлингов) в год». И снова здесь не царь, а профессионал – корабел.

А через две недели Петр пишет из Франции письмо Меншикову А.Д., куда послать нанятых еще в Гамбурге масте-

ров. И приказывает точно, какие им паруса делать: «...не надо делать таких парусов,

какие зело искусных матрозов требует».

Весной 1718 года он лично занимается подбором в Казань нового корабельного мастера (там в апреле скончался кораблестроитель Травин, не докончив работу – строительство 15 транспортных судов для перевода в Каспийское море). А в 1722 году он издает жестокий указ о строительстве судов для Персидского похода: «Смотреть того, чтоб делали как суды, так и такелаж не образом только, но делом, чтоб были крепки и добрым мастерством и сие не только волею, но и неволею делать, а ослушников штрафовать сперва деньгами, а в другой раз и наказанием». Хотя, в общем-то, это типичный петровский указ о строительстве судов для флота. И так постоянно, каждый год: все, что касается кораблестроения, под личный контроль...

Значительный этап деятельности Петра как кораблестроителя связан с созданием Балтийского флота. И здесь под его началом и при личном участии строились корабли различных проектов. Большой знаток корабельного дела, сам замечательный корабельный мастер, он умело выбирал типы судов для русского флота на Балтике.

Он был первым отечественным корабельным инженером. Познания корабельного инженера он получил за границей, а затем сумел свои знания и опыт удачно соединить с усилиями российских и иностранных корабельных мастеров. Боль-

Шинство отечествен- ных корабелов начинали учиться по- стройке корабля с овладения топором плотника, и лишь со временем они перенимали сложные приемы конструирования от иностранных мастеров. Однако они не просто ко- пировали иностранные образцы, но активно и смело вносили новое в практику кораблестроения.



Яхнин Рудольф Моисеевич (1938–1997). Адмиралтей- ские верфи в Санкт-Петербурге

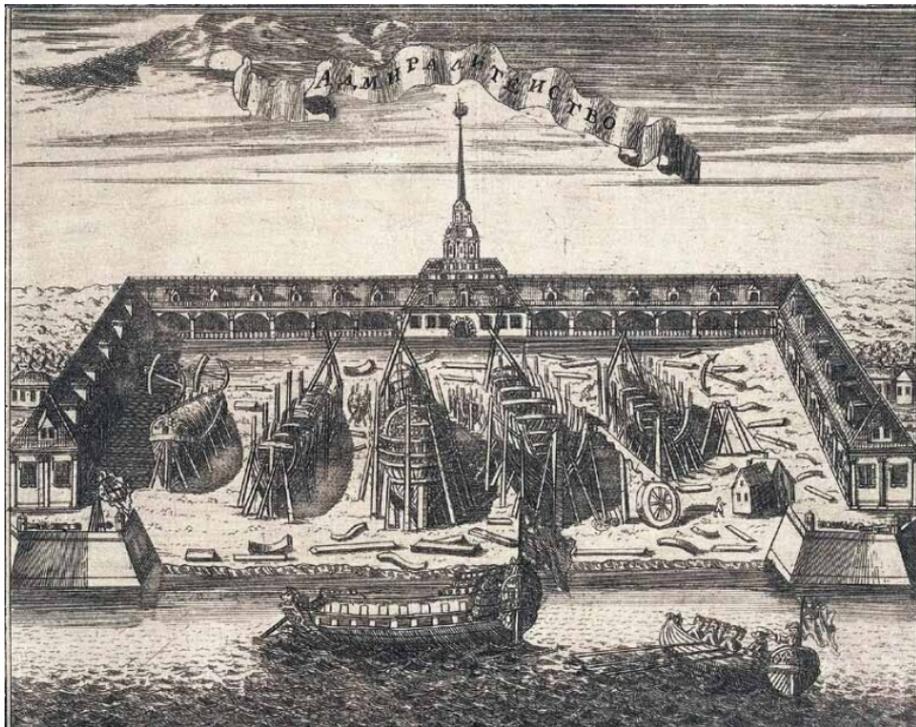
Стремясь к установлению единообразия кораблей одного проекта, Петр I сам вначале составлял чертежи и инструкции для корабельных мастеров, требуя соблюдения «доброй пропорции» не только от русских, но и от иностранных мастеров. Часто бывая на корабельных верфях (иногда он работал даже по несколько месяцев), он там выступал не просто плотником, но прежде всего конструктором и организатором, с ясной мыслью и замечательным чутьем.

Россия находилась в счастливом положении для кораблестроения, имея у себя внутри страны все материалы, необходимые для постройки и снабжения судов и будучи в состоянии обрабатывать все существеннейшее из этих материалов тоже у себя дома. Поэтому русские корабли были всегда отлично снабжены рангоутом, парусами, якорями, такелажем и т.п. Тем не менее постройка военного корабля обходилась в России очень дорого. Линейный корабль в 80 пушек стоил в 60 тысяч рублей на тогдашние деньги. Эта стоимость зависела от высоких цен на материалы и их обработку. Наибольшая стоимость выпадала на строевой лес. Именно ель и сосна имелись в больших количествах в окрестностях Петербурга, но в качестве строевого леса для кораблей они не годились по причине малого срока годности. В судостроении всех государств тогда предпочтение отдавали дубу по причине его большой прочности и долголетия. В России обширные дубовые леса были в районе Волги, откуда снабжа-

лись без особого труда верфи в Воронеже и Астрахани. Но доставка из этих лесов (строительного материала) к берегам Балтийского моря была сопряжена с большими затруднениями и требовала большой траты времени, обходилась очень дорого.

Поэтому Петр решил строить из дуба лишь крупные парусные корабли. Английские и голландские корабельные мастера были отправлены в Казань для выбора необходимых деревьев и рубки их. Десятки тысяч татар по приказанию Петра I должны были доставлять деревья в течение зимы к ближайшим рекам. По этим водным путям, против течения, транспорты с лесом доставлялись до Волхова, затем через Ладожское озеро по Неве в Петербург.

Все это представляло большие трудности и опасности. После трехлетнего пути, лишь в 1712 году, пришли первые транспорты с дубовыми брусьями, и тотчас же была осуществлена закладка нескольких больших кораблей на стапелях в Петербурге. Но и позднее двух-трех летняя доставка леса в Петербург считалась правилом. Однако после того, как был найден более удобный способ перевозки строевого материала на судах, стоимость одной партии леса, необходимого для постройки 60-пушечного корабля, достигала 14–15 тыс. рублей.



Ростовцев А.И. (ок. 1690– после января 1746).

Вид на Адмиралтейские верфи в Санкт-Петербурге

Для постройки малых судов и галер, число которых было очень большим, решили применять имевшуюся около Петербурга сосну, которую легко было доставлять и обрабатывать местными рабочими руками. Срок службы кораблей из сосны считался самое большее 7 лет, а корабля из дуба самое меньшее – 10 лет. За границей долго не верили, что русские

смогли наладить строительство кораблей на берегах Невы и Ладожского озера. А потом стали удивляться и тому, как это им удалось, и тому, какие они там строят прекрасные корабли.

Санкт-Петербург уже в 1710 году сделался лучшей судостроительной базой России. С 1710 по 1724 год из 41 корабля, построенного исключительно в России, на Петербург приходится 30. За границей за этот период для русского Балтийского флота было закуплено еще около 30 парусных судов (из них 13 – в Голландии и 11 – в Англии). Но уже с 1725 года Петр Великий полностью отказался от постройки и покупки судов за границей. На русских верфях имелись лучшие корабельные мастера-конструкторы из Англии и Голландии, а также мастера-судостроители.

С самого рождения русского флота появилась колоссальная проблема, которая сохраняется и до сих пор в современном флоте России. Петр I сам создал ее, с одной стороны, а с другой – никак не мог разрешить. Речь идет о том, что строительство кораблей шло огромными темпами, а ремонтной базы для них не было почти никакой. Поэтому корабли, не имея должного ремонта, досрочно прекращали свой срок службы. Например, даже уже в 1724 году из 27 линейных кораблей Балтийского флота 9 по своему техническому состоянию представляли опасность для плавания, а еще 3 даже при слабой ветреной погоде совсем не рисковали выходить в море. Ремонт кораблей – это была большая голов-

ная боль русского царя и всей его морской администрации. Ремонтировать суда было негде и некому. Поэтому, например, в 1709 году из четырех фрегатов, требующих ремонта, только «Штандарт» смогли отправить на Адмиралтейскую верфь, остальные вынуждены были использовать как брандеры. А ремонт «Штандарта» затянулся до 1711 года. Особо большой проблемой для русских кораблей был ремонт подводной части их корпусов, так как не хватало сухих доков.

В последние годы жизни у Петра родилась идея: построить в Кронштадте, главной базе Балтийского флота, громадной ширины и глубины канал и по обеим сторонам канала сделать сухие доки для ремонта в них кораблей. Только его смерть помешала осуществить эту цель, грандиозность которой даже трудно себе представить

По замыслу на острове Котлин должно было быть прорыто 4 канала с доками. В центре острова планировали соорудить бассейн с шестью доками и огромную башню-маяк. Работы по реализации этого замысла начались в 1719 году. На строительстве канала работало более трех тысяч землекопов. К 1720 году был вырыт канал в 384 м в длину и 32 м в ширину, 4,27 метра в глубину, а также заложены дамбы. В 1724 году канал, 6 доков и эллинги начали свою работу. В доках могли встать на ремонт одновременно 10 кораблей.

Отдавая должное заслугам Петра в развитии русского кораблестроения, еще раз подчеркнем, что за всеми достижениями петровской эпохи в этой области стоят десятки тысяч

русских мастеров из народа, самоотверженным трудом которых и строились корабли.

Петровский док в Кронштадте. XXI век
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Где и как учился Петр кораблестроению?

Ответить на этот вопрос можно коротко: целенаправленно и системно он учился этому искусству почти два года в Голландии и Англии (1697–1698). Так и считают многие авторы и исследователи. Но это ответ и не совсем точный и далеко не полный.

Дело в том, что учиться за границей кораблестроению Петр I поехал, будучи уже хорошо знакомым со строительством кораблей теоретически и особенно практически. Эти первичные навыки он приобрел за время кораблестроения, которое было развернуто под Москвой (1688–1692), на Белом море (1693–1694) и под Воронежем (1695–1697), где принимал самое активное личное участие.

И еще: он учился кораблестроению и совершенствовал свои навыки в этой области всю жизнь. Причем многому он научился именно в России, при строительстве кораблей для Азовского и Балтийского флотов и при помощи опытных мастеров-кораблестроителей из числа иностранцев, и с участи-

ем талантливых первых отечественных мастеров судостроения. В итоге Петр действительно стал одним из самых опытных русских специалистов, которые в начале XVIII века занимались в России кораблестроением.

К моменту, когда проявил интерес к кораблестроению, он стал серьезно заниматься математикой и черчением. Довольно быстро освоил обращение с чертежными инструментами и некоторыми измерительными приборами. Все это ему крайне пригодилось, когда с осени 1688 года в Переславле на Плещеевом озере начал постигать корабельное ремесло. Но даже еще до этого, в Преображенском, он уже пытался помогать в постройке лодок местным плотникам. Но жизнь его еще тогда не сталкивала вплотную с плотницким делом. Он видел, как мужики рубили избы, ставили возки в сани. Но все это проходило хоть и на его глазах, но не задевало его.

А вот строительство настоящих кораблей в Переславле захватило и увлекло его, свело со многими ремеслами, ставшими его жизненной потребностью. Взяв в руки топор, он вскоре овладел им достаточно искусно, почти как заправский плотник. В этом ремесле у него нашелся добрый учитель – плотник Бобров Василий, который как-то сразу приглянулся Петру. Небольшого роста, крепко сбитый, голубоглазый, с русой окладистой бородой, выделялся он среди остальных плотников. Топор ли, пила ли, рубанок ли – его тяжелые руки одинаково сноровисто справлялись с любым инструмен-

том. Как-то само собой образовалось, что Бобров В. стал первым царским наставником в плотницком деле. Диву давался Василий настырности своего именитого подмастерья – во все он вникал, хватко разумел, а главное – ремесло-то мужицкое, но Петр уже через неделю набил мозоли и управлялся не хуже плотника второй руки.



Добужинский Мстислав Валерианович (1875–1957).

Петр Великий в Голландии. Амстердам, верфи Ост-Индской Компании

Вместе со своими первыми корабельными наставниками голландцами Брандтом Карстеном, Кортм и Василием Бобровым начал он строить первое в своей жизни судно – небольшой карбас. Вместе с ним постигал премудрости этой постройки один из его «потешных», сын царского конюха Склеяев Федосей, который позже стал ближайшим помощником молодого царя в строительстве кораблей и главным кораблестроителем Балтийского флота.

Возле первого навеса, где строился карбас, вскоре вырос еще один, больше раза в два, для закладки нового судна. Навесы обшили заборами, чтобы не заносило снегом. Под крайним навесом ребрами-шпангоутами обозначились контуры первого карбаса.

Переславская флотилия – это был важный переходный этап от детских потех юного Петра к серьезному взрослому увлечению его морским делом и строительству настоящих кораблей

Создавалась эта флотилия уже великими трудами многих сотен людей и немалыми жертвами. Люди болели, умирали. Простудился и скончался корабельный мастер Корт. Это была большая потеря. Но темп работ не снижался.

Осенью 1691 года царь Петр привез в Переславль двух голландских мастеров Мэтье А. и Класса. У него появилась

идея: попытаться самому (конечно, с помощью мастеров) построить небольшое судно. Но чтобы от киля до мачты все сделать своими руками. И он тут же принялся за дело. Одновременно заложили самый большой настоящий военный корабль – 24-пушечный фрегат. По предложению Брандта решили дать имена новым кораблям. Петр назвал яхту, которую он сам строил, «Фортуной», а кораблю дал имя бога войны – «Марс», который приказал построить к весне 1692 года. Кроме того, в постройке находились большая галера и еще один корабль.

Две недели без воскресного отдыха работал царственный плотник на строительстве «Фортуны». В итоге на подставках уже лежал гладко обструганный киль, из которого торчали носовые шпангоуты, а рядом вдоль стены лежали оструганные доски для обшивки. В начале апреля 1692 года «Фортуна» была почти готова. Оставалось изготовить мачту, приладить снасти. И Петр работал, не покладая рук... Так появился Петр I – кораблестроитель.

Большое значение для развития судостроения на севере России имело посещение Петром I Архангельска в 1693 и 1694 гг. Особенности географического положения, большие ресурсы корабельного леса, возможности набора рабочей силы из местного населения, с детства привычного к морскому делу, predeterminedили выбор Архангельска как центра судостроения на Русском Севере.

По указанию молодого царя, загоревшегося идеей кораб-

лестроения, воевода Матвеев А.А. в 1693 году завез все необходимые материалы на Соломбальский остров для основания здесь корабельной верфи. В сентябре 1693 года он лично заложил на Соломбале первое судно.

Ван ден Берге. «Въезд русского посольства в Амстердам в 1697 году». Гравюра по оригиналу Мушерона Изака, де (1633–1686)

Осенью 1695 года царь принимает энергичные меры по организации судостроения в Воронеже. Благодаря этому здесь заложили 36-пушечные галеасы «Апостол Петр» и «Апостол Павел», а также галеры и струги. Он лично как корабельный плотник и кузнец участвовал в строительстве судов для второго Азовского похода.

По настойчивому предложению Петра I Боярская дума осенью 1696 года приняла решение о развертывании в Воронеже мощного строительства новых судов для регулярно Азовского флота России. Сама идея, общий замысел и организация строительства кораблей здесь полностью принадлежали Петру, который уже овладел первичными навыками кораблестроения и мореплавателя.

Сторк А. Фрегат «Святые Апостолы Петр и Павел», в строительстве которого участвовал Петр I. 1698

Вот таким уже морским человеком был Петр I, когда в 1697 году уехал с Великим Посольством за границу, чтобы ознакомиться с последними достижениями передовых судостроительных стран. За границей он в течение полутора лет лично сам глубоко изучал морское дело и учился профессионально строить корабли. Он поставил себе твердую цель – овладеть лично наукой кораблестроения настолько, чтобы ни одна часть этой сложной техники не оставалась для него тайной. И, по отзывам компетентных лиц, он успешно справился с этой задачей.

Он поступил на Ост-Индскую верфь, где под руководством мастера Гарриса Класса Поля заложил и построил фрегат длиной в 30 м, получивший название «Святые Апостолы Петр и Павел». На постройке этого корабля Петр работал около трех месяцев. Он настолько успешно освоил здесь кораблестроительное искусство, что был удостоен патента «корабельного мастера». Он не только познал хорошо голландскую систему судостроения, но еще и убедился в ее рутинных методах. Здесь работали вслепую, без точных математических расчетов. Такая работа не удовлетворила Петра, так как давала ему лишь то, что только «подобало знать доброму плотнику». А ему еще надо было стать настоящим инженером, способным проектировать и строить корабли на строго научной основе.

Поэтому он уехал продолжать свое обучение в Англию, которая в те времена славилась развитым кораблестроением.

Англичане еще во второй половине XVII века уже использовали основы теории корабля, с успехом применяли математические вычисления в кораблестроении, что делало их корабли значительно более устойчивыми и мореходными.



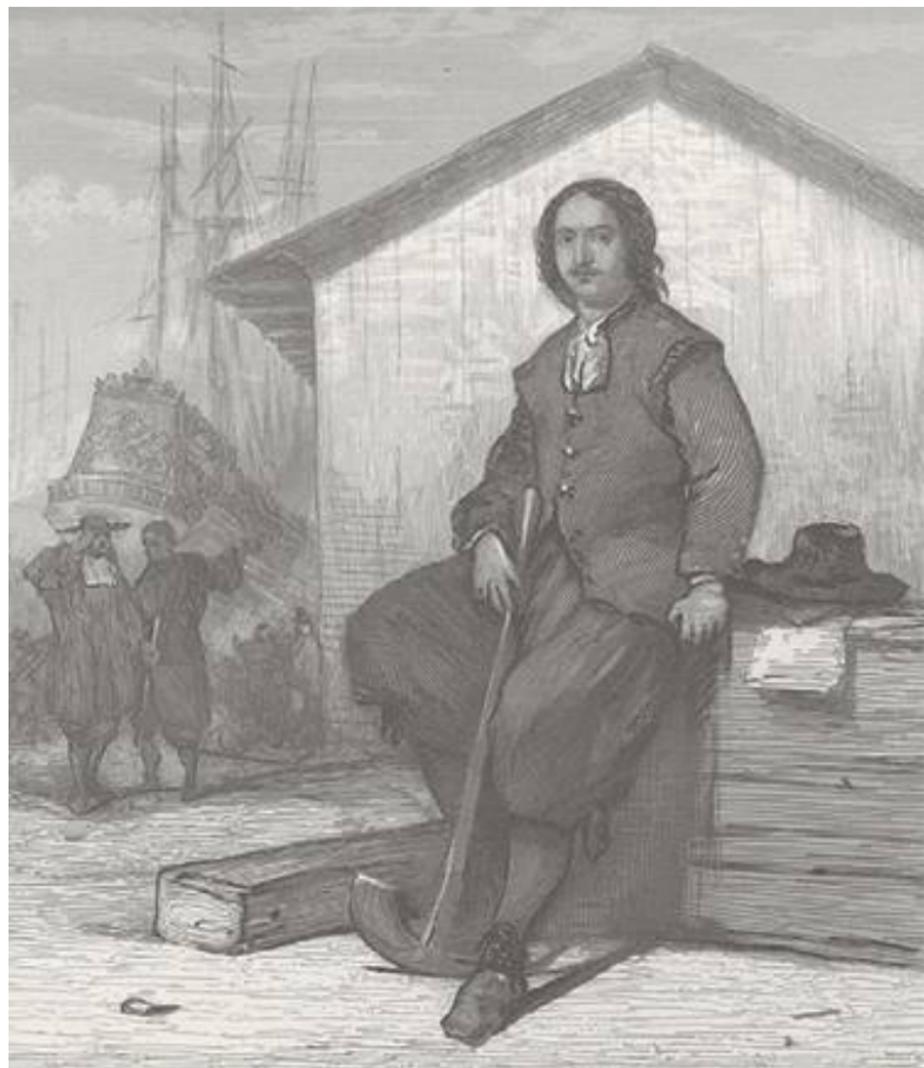
Даниел Маклиз. «Петр I в Дептфорде в 1698 году»

Искусство проектирования и постройки кораблей Петр постигал в Англии на королевской верфи в Дептфорде на Темзе под Лондоном под руководством инспектора королевского флота сэра Дина и опытных судостроителей и ученых. Здесь он работал почти четыре месяца. Ознакомился с

технологией строительства судов, теорией кораблестроения, методами графического изображения корпуса и деталей судов. Он глубоко изучил английский опыт проектирования и постройки судов на королевской верфи и ежедневно посещал ее, осматривал стапеля, беседовал с мастерами, изучал чертежи строившихся судов и пробовал свои силы в составлении проектов кораблей и перенесении их чертежей на план верфи. Выполненные им в то время чертежи отличались высоким качеством (его чертежи хранятся и сегодня в Государственном Эрмитаже). Изучив теорию и практику английского кораблестроения, он сдал необходимые экзамены и получил диплом кораблестроителя.

Из-за границы теперь вернулся «державный плотник» и корабельный инженер Петр Михайлов, который со знанием дела включился в строительство кораблей в России. Вот, например, как он собственноручно излагал правила корабельного чертежа: «Когда хочешь делать корабль или иное что, перво надобет длину оверштевена взяв, сделать по концам прямые углы, потом киль ниже черты, потом размерять от прямых углов шпангоуты на 10 доль и прочертить всякую долю попереч всего листа; потом прочертить (такую черту, какова исподняя) повыше бока корабля чертуж в обоих концах равно углов; потом по широком шпангоуте взять ширину против шхерганта и поставить от черты выше, а назади половина шпигиля, а напереди на адброк форштевень...» И так далее. Все подробно, на профессиональном языке, как

настоящий кораблестроитель...



Великое Посольство. Пётр I работник доков в Нидерландах. 1697

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Даже внешне Петр I изменился, вернувшись из-за границы. Теперь его любимым нарядом стал шкиперский кафтан темно-серого или черного сукна на стамедной подкладке с шелковыми или волосяными пуговицами, красный или синий бострог (куртка), суконные или саржевые штаны. Иногда он надевал шкиперский кафтан из черного бархата, отложенный кружевом, а по рукавам бахромою, на шелковой подкладке песочного цвета с обшитыми золотом пуговицами. Такой наряд не мешал ему работать топором, лазить на мачты, одним словом, в нем он чувствовал себя комфортно.



ШКИПЕРСКОЕ ПЛАТЬЕ ПЕТРА ВЕЛИКАГО.

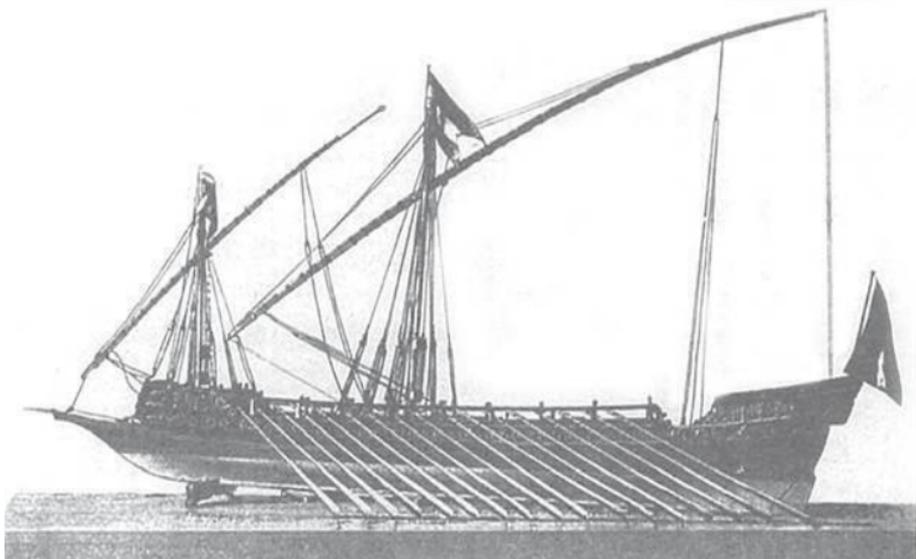
В. Савицкий

Солнцев Федор Григорьевич (1801–1892).

«Шкиперское платье Петра Великого»

Теперь он мог с уверенностью приступать к правильному сооружению своего корабельного флота. Прежде всего он, с учетом критики голландской системы судостроения, приказал приостановить постройку заложенных в Воронеже правительственных кораблей и подчинить всех голландцев, занимающихся постройкой русских кораблей, датским или итальянским мастерам.

Обучаясь за границей, Петру не удалось изучить ни в Англии, ни в Голландии устройство галерного флота. Он намеревался это сделать в Венеции, чтобы вернуться в Россию в полном смысле мастером во всех видах кораблестроения. Обстоятельства не позволили ему это сделать, поэтому вопросы строительства галерного флота он изучал уже в России.



Модель галеры, построенной по заказу Петра I в Голландии

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Вклад Петра Великого в кораблестроение России

Он является по праву первым в ряду российских корабелов начала XVIII века и внес немалый вклад в развитие кораблестроения в России, прежде всего военного.

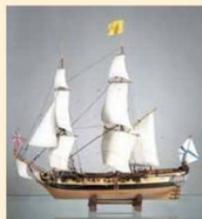
– Ему принадлежит честь разработки и внедрения в жизнь первой структуры судостроения в России. Он сам создавал первые кораблестроительные программы, которые потом своей царской

волей заставлял реализовывать на Азовском и Балтий-

ском флотах (хотя на первых порах это трудно было назвать программами, но тем не менее).

Первая кораблестроительная программа в России появилась в 1696 году. Конечно, это была очень сумбурная программа, она менялась на ходу и постоянно волей и желаниями Петра. И все-таки это была первая попытка привести в какую-то систему только нарождающееся судостроение в России. Также с трудом можно увидеть какую-то четкую программу кораблестроения в первые годы создания Балтийского флота. Но опыт кораблестроения, перспективы военных действий на просторах Балтики непосредственно у берегов Швеции и общие военно-морские амбиции Петра I – все это привело к принятию приблизительно в 1714–1715 гг. целостной программы строительства кораблей и качественного обновления Балтийского флота.

Первая
документальная программа
строительства Балтийского
флота Петра



Шнява



Буер

12 кораблей
10 шняков
3 флейта
6 буеров
1 буерс
6 шмак
10 шкут
10 галер



Шмак



Шкут



Флейт

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

И эта программа была не только выполнена, но и перевыполнена к концу царствования Петра Великого. Мощь одного залпа флота возросла при этом вдвое. Усиление огневой мощи было связано с появлением в составе флота нового поколения крупных кораблей, среди них выделялись 96-

пушечный

«Фридрихштадт», 90-пушечные «Лесное» и «Гангут», а также три корабля, имевшие по 88 пушек на борту каждого. В 1715 году среднее количество орудий на кораблях русского флота не превышало 54.

Высшим органом управления судостроением в России при Петре I сначала были Адмиралтейские приказы, а затем образовалась Адмиралтейств-коллегия. Он лично написал Регламент об управлении Адмиралтейства и верфи и о должностях коллегии адмиралтейской и прочих чинах при адмиралтействе обретающихся. До образования Адмиралтейств-коллегии Петр был сам нередко главным законодателем в кораблестроении в России.



Здание Двенадцати коллегий (здесь находилась и Адмиралтейств-коллегия) в Санкт-Петербурге. Архитекторы Трезини Д. и Швертфегер Т. Современный вид. Университетская набережная Васильевского острова

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Постоянно совершенствуя конструкции строящихся кораблей, изучая теорию кораблестроения, он уделял большое внимание судомодельному делу и прославился еще и как искусный мастер-судомodelист. По его указанию до нача-

ла постройки корабля следовало изготовить его модель, затем сдать ее вместе с чертежами в модель-камеру Адмиралтейства на испытания. Он ввел жесткий и обязательный цикл постройки любого судна, который делился на четыре этапа: изготовление и испытание модели судна; подготовительный этап (изготовление деталей на месте лесозаготовки); стапельный (период монтажа) и достроечный (достройка на плаву).

Но Петр Великий был не только сильным организатором кораблестроения в России, он был еще по сути и его главным задающим генератором и направляющей силой. Он лично контролировал проектирование и строительство военных кораблей, выбирал лучшие иностранные проекты. А так как у него были компетентные кораблестроители и сам он был сведущим мастером и опытным морским офицером, он имел возможность избранные типы судов применять выгодно и лучшим образом применительно к местным обстоятельствам русского морского театра.

Это проявлялось в том, что почти у всех русских судов того времени обводы линий подводной части были правильны, красивы и соответствовали назначению судов. Относительно мореходных качеств эти суда имели недостатки общие для со- временных им судов иностранных флотов, происходившие от несовершенства теории и практики кораблестроения.

Но в то же время русские суда еще страдали и своими «национальными» пороками, бывшими следствием местных

неблагоприятных обстоятельств, с которыми Петр настойчиво боролся. Например, у большинства судов недоставало самого важного качества – прочности. Это происходило от плохой системы креплений и от скорости постройки и неизбежных при ней недосмотров и злоупотреблений. Но эта скорость объяснялась не только лихорадочной торопливостью Петра, желавшего видеть свой флот на воде, но и необходимостью иметь его для отпора шведам. Суда петровского флота были не так и велики: длина 50-пушечных кораблей достигала 34 м, а ширина – около 7 м. Галеры имели до 27 м длины и до 4,5 м ширины. Галеры были суда больше еще весельные, чем парусные. И несмотря ни на что, один за другим спускали на воду корабли на Балтике.

– По предложениям Петра I строились все типы парусных кораблей для флота. Но особая его заслуга была в строительстве галерного флота в России.

В частности, спроектированные им «русские» скампавеи составили основу гребного флота на Балтике. После некоторой доработки они оказались пригодны не только для моря и шхер, но и для рек, став прообразом судов смешанного плавания «река-море».

– Петр заложил основы стандартизации в судостроении России.

К чертежу каждого корабля при проектировании он обязательно требовал прилагать подробную «ропись» с рассмотрением деталей конструкций и перечнем предметов

снабжения, которые стали прототипом обязательных впоследствии корабельных спецификаций.

Добиваясь оптимальных пропорций кораблей, он с консилиумом лучших кораблестроителей составил специальную таблицу «Определение пропорций кораблей», основанную на опыте, полученном в ходе постройки многочисленных судов флота. Позднее были стандартизированы основные «размерения» кораблей и судов разных классов. Для строителей, нарушавших установленные пропорции, были предписаны наказания, включая уничтожение нестандартного судна.

– Заслугой Петра Великого является разработка отечественного корабельного регламента.

Этот процесс шел с 1718 года и завершился уже после смерти императора и адмирала. В 1718 году на «консилии» в Адмиралтейской коллегии приняли решение «зделать две книги», которые бы регламентировали вопросы боевой деятельности флота, его строительства и вооружения. В 1720 году был издан «Морской устав», а в 1722 году – «Регламент о управлении адмиралтейства и верфи». В 1718 году появились и первые документы кораблестроительного Регламента.



М. ван Мюссхер. Портрет Меншикова А., написанный в Голландии во время Великого посольства (1698)

Под руководством Петра Великого и при его непосредственном участии 20 мая 1723 года на «консилиии» были рассмотрены ранговая классификация кораблей и пропорции кораблей флота по рангам. Итогом совещания явились «про- мемория» и сводная табель пропорций корпуса. На базе принятых пропорций кораблей и артиллерийского вооружения приступили к разработке и других разделов Регламента. Период конца 1723 – начала 1724 года, судя по сохранившимся документам, отражает огромную техническую работу, проводимую петровскими корабелями по разработке Регламента. В начале 1724 года Петр рассмотрел пропорции, разработанные Наем и Козенцем, Броуном и Рамзом, высоты деков и бортов, составленные в зависимости от длины корпуса. Эти технические решения нашли отражение в таблицах «Пропорции окнам на фердеке всех кораблей и фрегатов и шняв».

Царствующий кораблестроитель придумал оригинальный способ соблюдать режим экономии при строительстве кораблей: он «дарил» новый корабль кому-либо из особенно проворовавшихся вельмож, чтобы тот держал личное «шефство» над постройкой этого корабля или над его содержанием. Так, в октябре 1714 году новопостроенный линейный

корабль «Шлиссельбург» был «подарен» князю Меншикову А., который хорошо понял смысл такого подарка, обещал не жалеть издержек на снабжение корабля и экипажа и заявил, что постарается сделать его лучшим из 54-пушечных кораблей русского флота.

Весь 1724 год продолжались работы над разделами Регламента, Практически по всем разделам была доработана и вторая часть Регламента, которую структурно можно разделить на документы двух видов. Первую группу (расчетно-методическую) составили документы, определяющие правила и последовательность выполнения расчетов конструктивных и основных архитектурных элементов корабля, вторую – сводные таблицы, содержащие итоговые расчетные величины в виде поранговых таблиц, удобных для практического пользования. Примечательно, что главный раздел этой части, названный «Генеральные регулы кораблям всех рангов», Петр написал сам. Другие документы Регламента также проходили не одну его редакторскую правку.

Смерть Петра Великого (в 1725 году) несколько затормозила начатые труды. Однако в последующие годы стараниями его последователей – «птенцами гнезда Петрова» – работы, в общем, были завершены. Судя по сохранившимся документам, в 1726 году нормативная часть Регламента была напечатана. Однако политика Русского государства в последующие годы не способствовала развитию флота, что привело к свертыванию работ над Регламентом, в результате че-

го он так и не увидел свет в том виде, как его задумал российский император, а остался группой документов – «регул и пропорций», «документов протчих ранговых дел», хранящихся в Адмиралтейской коллегии. В таком виде им и пользовались корабельные мастера.

Завершение работ над Регламентом (следует считать 1726 год – издание печатной части) ознаменовало завершение создания в России национальной кораблестроительной школы. В законодательном плане Регламент стал в одном ряду с «Морским уставом» и «Регламентом о управлении адмиралтейства и верфи», закрепившими прочные основы русского военно-морского и кораблестроительного искусства. Только с этого момента собственно можно говорить о русском кораблестроении как о самостоятельном явлении и о создании в России регулярного флота.

Первый кораблестроительный Регламент просуществовал до конца XVIII века. Это говорит о его высокой научной сущности, опередившей время на целое столетие. Корпуса русских кораблей обладали совершенными обводами и прекрасными гидродинамическими характеристиками. Орудийные порты нижнего дека были подняты от воды на уровень, достигнутый европейским кораблестроением только в конце XVIII века. Пропорции рангоута и такелажа оказались настолько удачными, что оставались без изменения на протяжении столетия, и только изменение «корабельной

моды» и введение новых материалов внесли поправки.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

– Петр Алексеевич Романов лично изобрел и внедрил много новшеств в теорию и практику отечественного судостроения. По его чертежу были изготовлены абордажные мостики, впервые примененные в Гангутском сражении. Оригинальным явился предложенный им спуск кораблей зимой в специальный бассейн, наполненный ледовой крошкой, которая тормозила движение корабля.

Он поддерживал новаторские предложения своих сорат-

ников и способных специалистов: строительство первой подводной лодки, вооружение фрегатов ракетами – снарядами, летящими при горении пороха.

– Петр заставил создать на основе английских и голландских терминов русскую кораблестроительную терминологию. Факт создания единого языка судостроителей в России имел огромное значение для ускорения развития отечественного судостроения.

– Он всегда следил за развитием науки и техники корабельного дела. Известна его переписка относительно создания «машины, которая для вывода судов через пороги зело удобна». Он умело обобщил вековой опыт русских кораблестроителей Великого Новгорода, Киевской Руси, Двинской земли, а также волжского судостроения.

– Создав отечественную школу кораблестроителей, Петр Великий обеспечил российскому судостроению большую перспективу на будущее. И со временем оно действительно заняло ведущие позиции в мире по многим показателям.

Он воспитал целую плеяду знаменитых впоследствии корабельных мастеров и основал крупнейшие в России кораблестроительные учебные заведения (адмиралтейские школы в Воронеже, Астрахани, Кронштадте, Казани).

– За свою морскую творческую жизнь он создал около 20 корабельных верфей на Азовском море, на Каспии, на Волге, на Дону, на Севере, на Ладожском озере и реках в его

окрестностях. Но самым главным его делом в создании судостроительной базы России было строительство Адмиралтейства в Петербурге, которое вскоре стало мощным и главным современным центром кораблестроения в России. К его постройке приступили 5 ноября 1704 года.

Адмиралтейская верфь была не только крупнейшим в стране промышленным предприятием, но и крепостью, готовой встать на защиту недавно основанного города как с суши, так и с моря. Она представляла собой сложный комбинат, объединявший предприятия, прямо или косвенно связанные с морским делом. Помимо канатного двора с его зданиями Адмиралтейству подчинялись мастерские для изготовления мехов и инструментов, сушилки для просушки досок, кирпичные заводы, восковой завод, бумажные мельницы и даже пивоваренные заводы. Медики того времени считали пиво противочинготным средством, и поэтому оно входило в обязательный рацион моряков. На грандиозном по размерам комбинате в годы его интенсивной работы было занято до 10 тысяч постоянных работников.

– Опыт Петра как кораблестроителя способствовал впоследствии решению проблем ледового плавания отечественного флота.

– Он лично спроектировал, и по его проектам были построены лучшие корабли российского флота того времени, чем внес большой вклад в развитие кораблестроения в России.

Корабли, спроектированные и построенные с участием Петра Алексеевича Романова

Первым парусным кораблем, спроектированным Петром для рождающегося Азовского флота, был 58-пушечный корабль «Гото Предестинация» или «Божие предвидение» (длина – 36 м, ширина – 9,4 м). Заложил его он на Воронежской верфи в 1698 году, а спустил на воду в 1700 году. Это был первый настоящий военный корабль для действий на море, который строился по проекту профессионального корабельного мастера Петра Михайлова (Петра I). Он хотел соорудить его собственным умом и трудом, без помощи иностранных мастеров, показать, что русские уже и сами могут строить корабли. Он только обратился за содействием к своим товарищам, с которыми осваивал науку кораблестроения в Голландии и Англии.

Для этого Петр вызвал из Москвы в Воронеж Склеява Федосея, лучшего, по его оценке, мастера-корабела, и назначил его своим подмастерьем. А перед отъездом в Москву, в декабре 1698 года, поручил ему главный надзор над постройкой «Предестинации», наказав с точностью, что именно сделать во время его отсутствия, с повелением доносить ему еженедельно о ходе работ.

Фрагмент гравюры Шхонебека Адриана с изображением

«Гото Предестинации», датируется 1701 годом
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

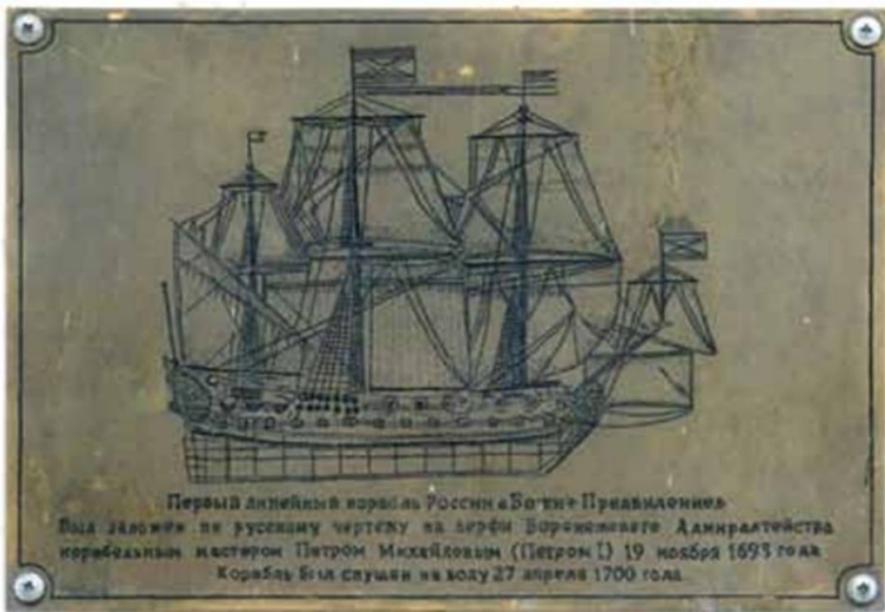
Для празднования спуска корабля на воду из Москвы прибыли царевич Алексей, царевна Наталья, многие бояре и иностранцы. Петр I сам поставил на корабле мачты и несколько орудий. Вот как представлял себе А.С. Пушкин спуск на воду «Предестинации», когда собирался писать о Петре Великом: «Корабль стоял на пологом берегу на стапелях и стрелках. Крутая корма его, с тремя ярусами квадратных окошек, искусно украшена дубовой резьбой. По черным бортам – две белые полосы, на медных петлях откинута пушечные люки. На тупом носу, расположенном значительно ниже кормы, голая наяда поддерживала мощными, как бревна, руками длинный бушприт, несущий, в отличие от прежних кораблей, одни только косые паруса. На дощатом помосте, близ корабля, стояли столы с яствами и питьем. Гости стояли на помосте, а матросы разносили водку в деревянных ведрах.

От корабля быстро шел Петр I . В голландских, до колен, бархатных штанах, в парусиновой рубахе с закатанными рукавами, на затылке – клеенчатая круглая шляпа. Он остановился у помоста, почтительно снял шляпу перед столом адмирала Головина и сделал доклад ему: «Господин адмирал, корабль готов к спуску. Прикажи выбирать стрелы?».

Получив разрешение от адмирала, Петр I надел шляпу и

торопливо зашагал по щепам к кораблю. «Готовься...» – закричал он рабочим, и те засуетились под крутым днищем корабля. По пути Петр I подхватил чугунный молот. «Становись к стрелам. Разом... Выбивай...». Раздались удары молотов по бревнам, подпиравшим спереди огромное судно. Заиграли протяжно рожки. Гости встали, высоко держа стаканы. Мачты корабля качнулись, и он несколько осел на салазках. Помедлив, тронулся по наклонным стапелям, смазанным салом. «Пошел, пошел...» – закричали на помосте. Корабль все быстрее соскальзывал к реке. Под салазками задымилось сало. Нос коснулся воды. Позолоченная наяда ушла по пояс. Стремительно, раскидывая перед собою две волны, корабль вылетел на воду, повернулся и закачался. На мачты побежали вымпелы, ветер взвил их узкие шелковые языки.

С бортов выбросилось пламя, ударили пушки».



Памятная доска в честь спуска на воду «Гото Предестинации» на стене Адмиралтейской церкви в Воронеже. Установлена в 1996 году

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Наверное, и на самом деле что-то подобное происходило в Воронеже весной 1700 года, когда спускали торжественно на воду «Предестинацию», корабль Петра. А своему учителю Классу он послал гравированное изображение «Предестинации». Тот отозвался о нем с похвалой, заметив, что «зело есть корабль, изряден пропорциею». Этот корабль по праву

считался самым быстроходным кораблем Азовского флота. Присутствовавший на спуске петровского первенца голландский дипломат А. Вандер Гульет доносил своему правительству в Гаагу: «Будучи в Воронеже... мы видели спуск очень красивого корабля, построенного самим царем с помощью русских рабочих. Ни один иностранный мастер не приложил руки к этому делу».

Гармоничная пропорциональность частей корпуса и рангоута, роскошные украшения делали первенца действительно красивейшим кораблем своего времени. Кроме того, конструкция «Предестинации» отличалась и важным новшеством, повышающим живучесть корабля. На нем был установлен изобретенный Петром киль, нижняя часть которого при ударе о грунт отделялась и предохраняла тем самым от повреждения подводную часть корпуса корабля. Подобная конструкция киля в Англии была изобретена лишь через 140 лет.

Вслед за «Предестинацией» Петр спроектировал для Азовского флота и лично заложил на Воронежской верфи 80-пушечный корабль «Старый Орел», 70-пушечный «Старый дуб», 50-пушечный «Ластка». Все они стали одними из лучших кораблей в составе Азовского флота.

Азовский флот и корабли для него создавались под началом Петра I. Все, вплоть до названия кораблей, он держал в своих руках. Кстати, он давал им звучные имена, не лишённые важного смысла:

«Отворенные врата» (с намеком на открытие для русского флота Керченского пролива, а в перспективе, может быть, проливов Босфора и Дарданелл),

«Благое начало» (этот 34-пушечный барколон особо нравился Петру, на него было приказано ориентироваться при постройке других судов), «Безбоязнь» (этому 50-пушечному кораблю действительно бояться было некого).

Благодаря усилиям Петра к 1700 году в Воронеже было построено (с 1697 года) 40 кораблей и 113 гребных судов. Этим мог гордиться главный корабельный мастер Воронежской верфи – Петр I.

Талант царя как кораблестроителя наиболее полно проявился при создании Балтийского флота. Первые корабли для этого флота Петр I по своим чертежам строил на Олонецкой верфи. Это были фрегат «Олифант» («Элефант»), шнявы «Мункер» и «Лизета» и несколько бригантин.

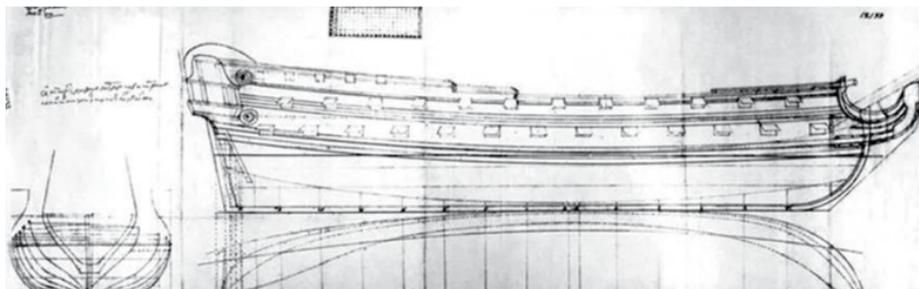


Памятный знак первому линейному кораблю Балтийского флота – 54-пушечному «Полтава», построенному в 1712 г. Воскресенская набережная, Санкт-Петербург
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Линейный корабль «Полтава». Корабль получил свое название в честь важной победы, одержанной русской армией над шведами в Полтавской битве, и стал первым линейным кораблем, заложенным и построенным в Санкт-Пе-

тербургском Адмиралтействе. Водоизмещение: 1100–1200 тонн. Длина по верхней палубе: 39,82 м. Длина по килю: 34,6 м. Ширина по мидельшпангоуту: 11,69 м. Высота: 45,8 м. Осадка: 4,6 м. Общее число орудий: 54.

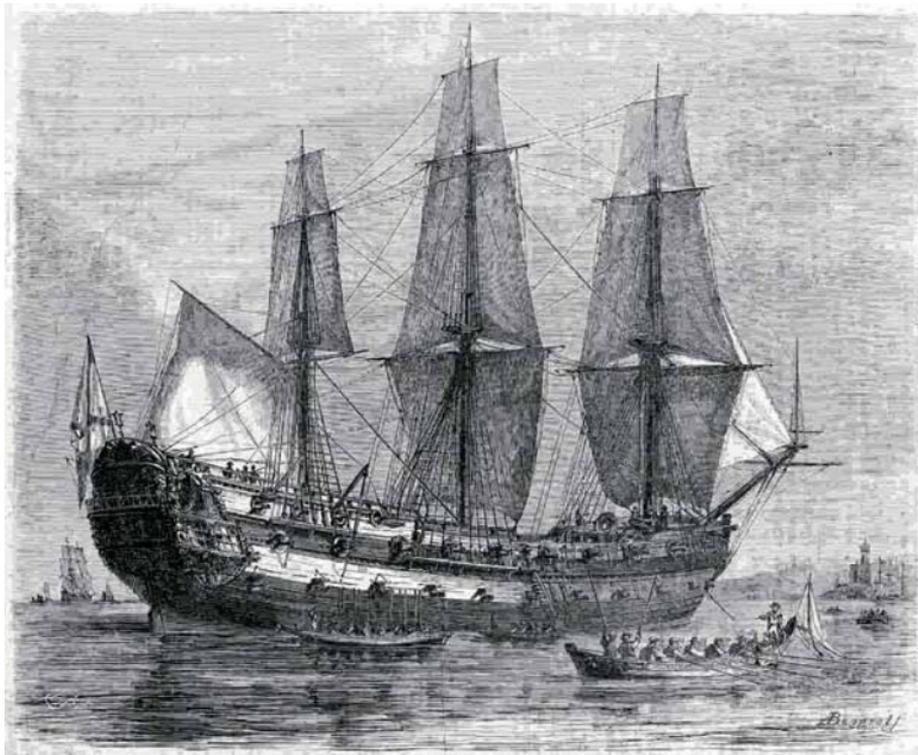
Глубокие знания кораблестроительного дела и большой практический опыт позволили Петру спроектировать и построить многие прекрасные корабли. Первым из них был 54-пушечный линейный корабль «Полтава», заложенный на Адмиралтейской верфи в Санкт-Петербурге в 1709 году. По качеству корпуса, маневренности «Полтава» превосходила аналогичные корабли, построенные на Воронежской верфи для Азовского флота. Она отличалась хорошими морскими качествами и была «хорошим ходком».



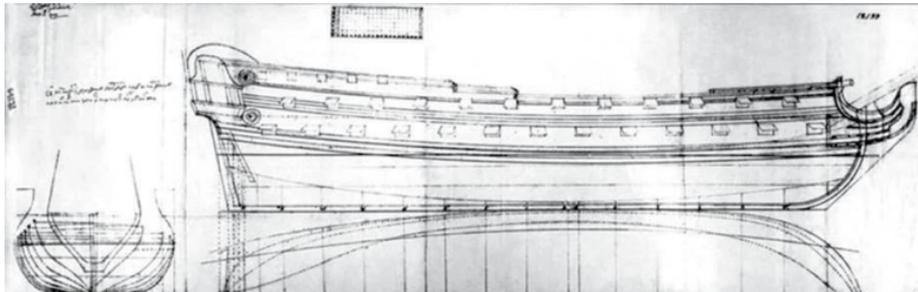
Чертеж петровского корабля. 1709 год
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Но наиболее примечательным линейным кораблем, спро-

ектированным Петром и построенным при его участии на Адмиралтейской верфи, был 64-пушечный «Ингерманланд», вступивший в строй в 1715 году. Известный строитель броненосных кораблей второй половины XIX века Попов А.А. отмечал, что проект «Ингерманланда» является лучшим и детально разработанным из всех выполненных Петром I. В нем нашли воплощение все лучшие технические достижения тех лет. Он отличался значительной артиллерийской мощностью, высокой прочностью, строгими пропорциями, что явно выделяло его в лучшую сторону перед кораблями, купленными за границей.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)



Парусный линейный корабль 3 ранга «Ингерманланд» (Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Это был один из любимейших линейных кораблей царя Петра. Во время Северной войны корабль выступал в роли флагмана как российского, так и объединенного русско-датско-голландско-английского флотов, периодически ходил под штандартом русского царя. Корабль был назван в честь земель, расположенных в устье Невы и известных под названием Ингерманландии, которые были отвоеваны у шведов в начале Северной войны.

После постройки «Ингерманланда» Петр I впервые в истории отечественного кораблестроения спроектировал и построил трехдечный (трехпалубный) 90-пушечный линейный корабль «Лесное».

Уже 11 ноября 1714 года, через четыре дня после закладки корабля, он был на верфи и лично тесал киль корабля. В декабре того же года он снова был в Адмиралтействе и «ра-

ботал на верфи у корабля». И так было не однажды до самого спуска корабля. Это был корабль как бы подшефный Петру I. Он очень сожалел, что лично не смог быть 15 июля 1718 года на спуске этого корабля, так как в это время был в море на «Ингерманланде».



90-пушечный линейный корабль «Лесное»

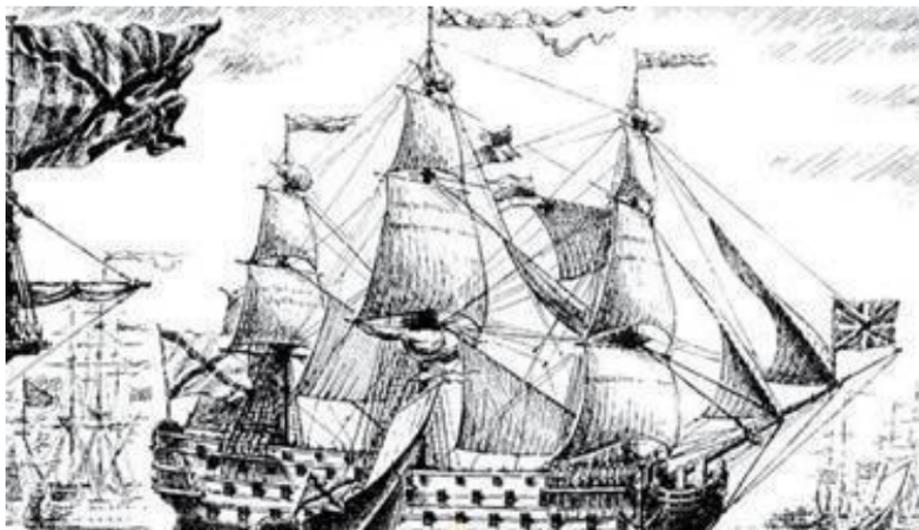
«Лесное» называли кораблем «трудов Царского Величества». Труды эти заключались не только в составлении чертежа и наблюдении за постройкой корабля лично Петром I, но и в непосредственном его участии в строительстве «Лесного» на верфи.

Петру принадлежит авторство идеи строительства в Адмиралтействе Петербурга корабельного эллинга, что позволило приступить там к строительству больших парусных кораблей для Балтийского флота.

А в 1723 году Петр Великий заложил на Адмиралтейской верфи по своему чертежу уникальный 100-пушечный линейный корабль, равного которому в то время не было в Западной Европе (позже его назовут «Петр I и Петр II»).

Это один из крупнейших в мире кораблей своего времени. Первый 100-пушечный трехпалубный линейный корабль российского флота. Строился на верфи Санкт-Петербургского Адмиралтейства с 1723 по 1727 год для Балтийского флота по проекту и под руководством лично императора России. Только на транспортировку леса для строительства корабля было затрачено 40 тыс. рублей, что составляло подушную подать с 57 000 крестьян (с женщинами 114 тыс. человек). Водоизмещение: 2000 тонн. Длина по верхней палубе: 55,1 м. Длина по гондеку: 45,29 м. Ширина по мидель-

шпангоуту: 15,5 м. Осадка: 5,5 м. Строительством корабля вплоть до своей смерти руководил лично Петр Великий.



Линейный Корабль 1 ранга «Петр I и Петр II»

С годами рос опыт царя-кораблестроителя. Начав с проектирования и строительства шняв и яхт, Петр I закончил этот путь проектом и закладкой 100-пушечного корабля.

По-видимому, этот гигантский по тем временам корабль должен был начать собой жизнь нового поколения русских кораблей, которым уже явно стала тесна Балтика. Конечно,

не стоит преувеличивать в угоду царственной особе его личную конструкторскую роль проектировании кораблей. Он это делал с участием своих профессиональных мастеров. Больше всего он работал вместе с Федосеем Склеяевым («Полтава», «Лесное», «Мункер», «Лизета»).

А 100-пушечный линейный корабль он начинал строить вместе с Каральбомом и Пальчиковым, корабль «Ингерманланд» – с Козенцем Р.

Строили же парусные корабли вместе с Петром и такие мастера, как Най, Броун, Рамз, Пангало. Кроме того, Немцов строил гукоры, Геренс и Шлейнграфпрамы, Русинов Ю. и Муц Н. – галеры.

Всего при жизни Петра в Петербурге было спущено на воду 23 линейных корабля, 2 бомбардирских, 4 фрегата, пинк, 3 шнявы, 2 гукора, 8 прамов, 3 яхты. Не считая малых судов, было построено около 200 галер и скампавей.

Таков главный итог кораблестроительной деятельности Петра Великого.

Глава 5

В этой главе книги Петр Великий будет представлен в особом ракурсе, в необычных характеристиках, в неожиданных действиях, к сожалению, иногда в неприглядных поступках, в том числе и для военного моряка. Но тем не менее – это все единый человек, хотя и очень необычный: добрых дел у него было много, но и дурных тоже было немало. Так жила и бурлила всю жизнь его противоречивая натура...



Петр I на поле битвы под Полтавой.

Серов Владимир Александрович (1910–1968)

Мы не будем останавливаться на мифах (их много, например, миф о том, что Петра, вернувшегося из-за границы в 1698 году, якобы подменили в Европе и Россией до 1721 года правил какой-то иностранец). Потому что все это, мягко говоря, сомнительно. Речь будет идти только о реальных фактах и событиях, в которых Петр (царь и император России) действительно предстает в особом ракурсе (видении).

Содрогания Петра

Известный исследователь петровской эпохи, историк Е.Ф. Шмурло (1853–1934) следующим образом описывает свое впечатление от знаменитого бюста Петра I работы Б.Ф. Растрелли (1700–1771): «Полный духовной мощи, непреклонной воли повелительный взор, напряженная мысль роднят этот бюст с Моисеем Микеланджело. Это поистине грозный царь, могущий вызвать трепет, но в то же время величавый, благородный».

Да, европейские аристократы, с которыми общался царь, запомнили его как «прекрасно сложенного, хоть и очень высокого мужчину с красивым лицом». Но по тем же воспоминаниям лицо Петра сводили постоянные судороги. Пушкинское «лик его ужасен» – вовсе не поэтический образ. Судорогой обычно сводило левую половину лица и шеи.

«Мы знаем (и это подтверждается источниками), что Петр страдал от эпилептических припадков, и его лицо иногда искажалось какими-то конвульсиями», – заявил в конце декабря 2020 года доктор исторических наук, профессор Высшей школы экономики Александр Каменский.

Что же это были за «содрогания» у Петра? Они вместе с жестокостью и грубостью в поведении, как естественные черты характера сформировались в нем с детства условиями, в которых он жил в царском дворе. А уже потом они периодически проявлялись, причем очень часто. С момента рождения он был вовлечен в сложную динамическую и политическую ситуацию, изобилующую жестокими конфликтами между различными группировками и личностями в борьбе за власть. Прежде всего между двумя кланами (Милославских и Нарышкиных), которые представляли в России в то время две соперничающие группировки.

Милославские в этой борьбе за власть опирались на силу стрельцов. Это была часть войска Московского царства (стрелец – это воин, вооруженный огнестрельным оружием). Это был мощный корпус, сформированный во второй половине XVI столетия. Он насчитывал свыше 50 000 членов. Членство было наследным, и стрельцы пользовались важными привилегиями. Они могли жить в собственных домах, предпочитая их казармам, заниматься торговлей и производить спиртные напитки для своего собственного пользования.

Почти столетие после создания стрелецкого корпуса они выполняли полезную функцию, действуя в военное время главным образом, как пехота в поле, и помогая гарнизонам российских городов. Однако в 70-е годы XVII века их положение поколебалось, поскольку России потребовалось уже более современное вооружение, да и дисциплина в стрелецких полках заметно упала. Стрельцы в целом относились глубоко враждебно к новшествам в армии.



Карло Растрелли. Бронзовый бюст Петра
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1682 году произошли события, оставившие глубокий след в детской душе Петра. Весной 1682 года царь Федор скончался. Возможными наследниками престола могли быть царевич Иван (ему было 16 лет) и Петр, которому было только 9 лет. Группировка Нарышкиных (Нарышкина – мать Петра) легко добилась победы. И Земский собор (это было не более чем всего лишь название) при поддержке патриарха Иоахима выбрал Петра единственным царем. Посты в правительстве и положение при дворе, должности обильно посыпались на семейство Нарышкиных.

Когда в конце мая 1682 года в Москве пронесся слух, что Нарышкины отравили царя Федора и замышляют убить царевича Ивана, многие в это поверили. Милославские, видимо, преднамеренно поощряли распространение этих слухов в надежде использовать стрелецкие полки и дезавуировать недавний взлет Нарышкиных. Эта чрезвычайная ситуация завершилась в итоге нападением стрельцов на Кремль. 25 мая на глазах Петра разыгрались ужасные сцены жестокости и насилия, которые продолжались еще несколько дней.

Приемный отец Натальи Нарышкиной Артамон Матвеев, возглавлявший Посольский приказ, был сброшен с Красного

крыльца во двор и изрублен алебардами стрельцов. Несколько членов семьи Нарышкиных и знатных бояр были убиты. Тела убитых перетащили к Лобному месту, традиционному месту народных собраний граждан Москвы, и здесь были разрублены на мелкие части.

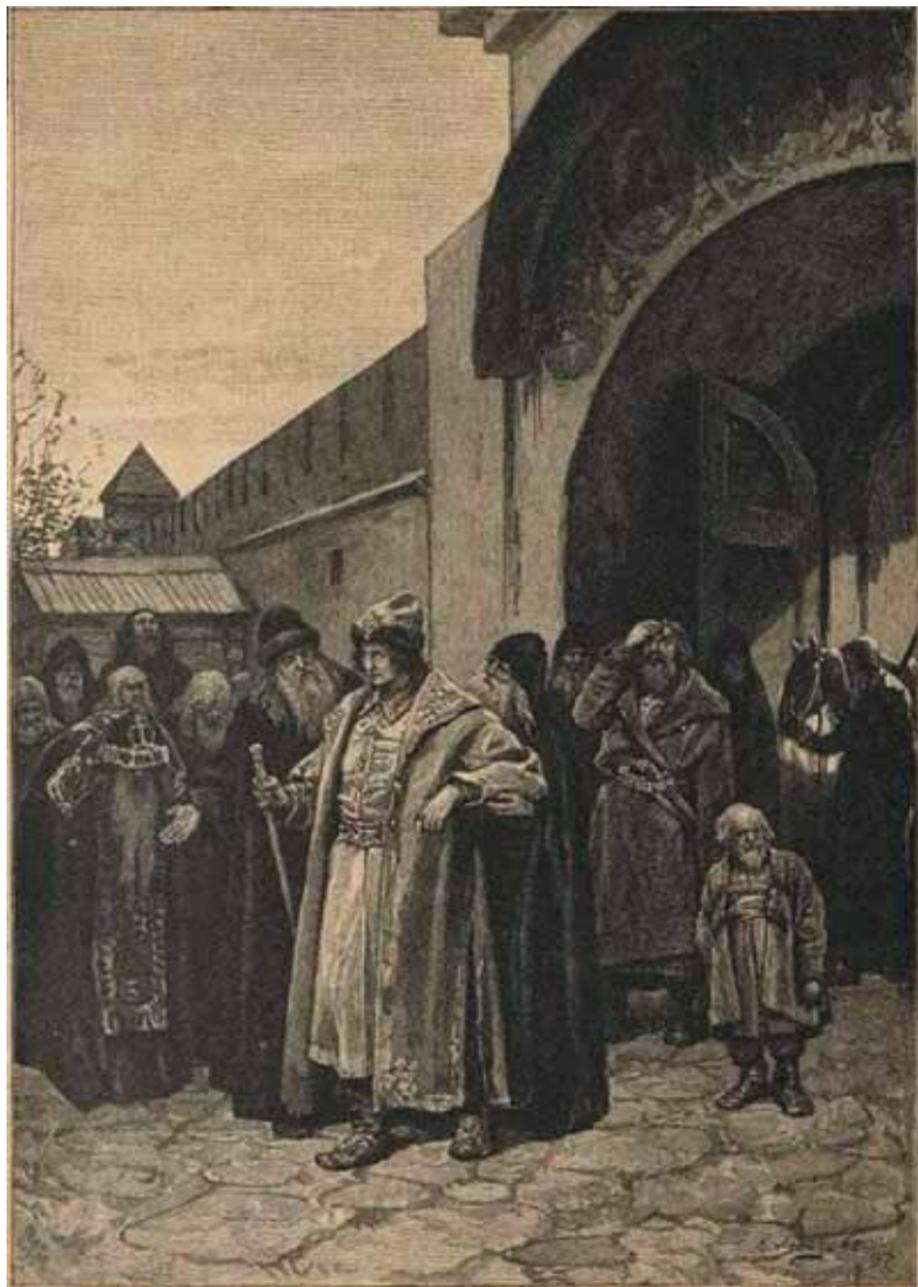
«Сцена из истории Стрелецкого бунта. Иван Нарышкин попадает в руки мятежников». Картина А.И. Корзухина, 1882 г.

По всей Москве без разбора совершались убийства и грабежи. Все это не прекращалось в течение недели. Результатом этого стало то, что 26 мая Земский собор согласился, что Иван и Петр должны править совместно, отменив свое предыдущее решение, когда единственным царем объявлялся только Петр. Даже спустя годы Петр признавался, что весь содрогается при одном лишь воспоминании о стрельцах.

Второй раз он «содрогнулся» от стрельцов 7 августа 1689 года. Он вместе с матерью в этот день находился в Подмосковье. После полуночи он был разбужен внезапно новостью, что по пути в Москву движутся стрельцы, чтобы захватить и уничтожить его. В приступе ужаса Петр выпрыгнул из своей постели и побежал в близлежащий лес. Затем для большей безопасности проделал еще около сорока миль, чтобы спрятаться в Троице-Сергиевом монастыре. Почти месяц Нарышкины со своими сторонниками, укрепившись в

этом монастыре, наращивали силы. Но на этот раз все обошлось...

Однако еще не однажды стрельцы заставляли Петра «содрогаться», и в ответ он тоже начал действовать невероятно жестоко. Серьезный заговор стрельцов во главе со стрелецким полковником Иваном Цыклером был раскрыт в феврале 1697 года. Заговорщики надеялись убить царя Петра I. Когда он узнал об этом, в нем родилась бешеная ненависть к стрельцам и еще больше пробудились опасения и подозрения к семье Милославских. По его указанию труп отца первой жены царя Алексея Михайловича Ивана Милославского, умершего 12 лет назад, вынули из могилы и приволокли за санями запряженными свиньей к месту казни Цыклера И. и его сторонников, так чтобы, когда палач отрубал у них руки, ноги и головы, их кровь стекала на него.



Лебедев Клавдий Васильевич (1852–1916).

«Приезд Петра в Троице-Сергиеву обитель 8 августа 1689 года»

Этот дикий эпизод доказывает длительное травмирующее воздействие на Петра событий 1682 года и последующих лет. Он питал нескрываемую ненависть к стрелецкому корпусу. Стрельцы, в свою очередь, тоже не жаловали молодого царя и связывали с ним все свои беды и невзгоды, в том числе привлечение их в качестве гарнизона в морскую крепость Азов.

Весной 1698 года представители стрелецких полков прибыли в Москву к царю с жалобой на свою жизнь. Их требования были удовлетворены лишь частично. В ответ на это стрельцы в июне 1698 года начали открытое восстание. Находясь в составе Великого Посольства за границей для обучения морскому делу, царь получил известие об этом восстании стрельцов. Он немедленно возвращается в Москву, не отдыхая ни днем, ни ночью в пути. Однако еще до его прибытия домой восстание стрельцов было подавлено, и его трон спасен...

Но Петр вновь был сильно встревожен этим постоянным источником опасности и неблагонадежности. Особенно он подозревал, что в контакте с мятежниками могла быть его единокровная сестра Софья, заточенная им в Московском

женском монастыре, надеясь, что их победа восстановит ее у власти. Петр решил сокрушить стрельцов раз и навсегда. 17 сентября 1698 года по указанию царя началось тщательное расследование причин восстания. Проводилось оно с ужасающей, беспримерной жестокостью, которую Петр I никогда не проявлял в такой степени. Сотни захваченных стрельцов были замучены, в основном будучи забиты кнутом. А затем их кровоточащие спины буквально поджаривали на медленном огне. В любимом Преображенском, где Петр начинал создавать свою первую базу кораблестроения, теперь сделали 14 отдельных камер пыток специально для расправы над стрельцами. Здесь допрашивали в каждой камере по 20 человек в день. Иногда Петр I лично принимал участие в этом.

Петр I. Фрагмент картины Василия Сурикова.

«Утро стрелецкой казни»

По результатам расследования за три месяца (с октября 1698 года) было казнено более тысячи стрельцов. Нет никаких доказательств, что царь Петр I лично когда-либо орудовал топором палача и принимал участие в этих казнях. Однако точно известно, что все казни происходили по указанию Петра I, и некоторые из ближайших сподвижников лично помогали палачам казнить стрельцов. И первым среди них был Меншиков А.Д.

Внешне «содрогания» от всех этих событий проявлялись

у Петра почти всю его жизнь в периодических эпилептических приступах, которые наступали у него в минуты напряженного расстройств и негодования. В такие минуты на него было страшно смотреть...

Такова была эпоха на стыке XVII–XVIII веков. Такова была Россия тогда. И таков был ее последний царь Петр I и первый император Петр Великий, у которого содрогания (эпилептические припадки, называемые тогда «падучей болезнью») периодически случались до конца его жизни. При этом никакая болезнь не помешала ему превратить Московское царство в Российскую Империю. Такова была эта необыкновенная личность.

И еще заметим. Эпилептические припадки периодически наблюдались у многих великих людей. Например, у Наполеона Бонапарта (как в юном возрасте, так и в статусе императора Франции). И опять же недуг не помешал стать ему одним из величайших людей истории. Между прочим, «падучую» в Древней Греции называли «божественной болезнью», а людей с данным недугом «отмеченных богами». И в истории их было немало: Юлий Цезарь, Александр Македонский, Иван Грозный, Жанна Д'Арк, Теодор Рузвельт. К этим именам стоит добавить таких столпов культуры, как Сократ, Пифагор, Аристотель, И. Ньютон, Ч. Диккенс, Д.Г. Байрон, Ф. Достоевский, Данте, и многих других.

«Хворь приковала к постели» Петра

а исключением судорог (содроганий), внешне Петр выглядел вполне здоровым.

Увы, точной врачебной документации о его здоровье не сохранилось. Основной источник сведений о состоянии царя – его переписка. Но, в отличие от расхожего мнения о колоссальной физической силе, его организм на самом деле завидным здоровьем не обладал, и «хворь» часто приковывала его к постели.

Жизнь Петра, испорченная еще в детские годы кровавыми событиями, потом часто была вообще не регулируемой. Нервное напряжение и стрессы («альтерации», как выражался Петр) в сочетании с неумеренным образом жизни, который с годами не менялся, – все это привело к раннему старению этого неутомимого в молодости человека. Сначала это выражалось в тяжелых болезненных припадках – физических и психических. Однако с течением времени начались длительные недомогания, а неудержимый гнев, посещавший его периодически, стал сопровождаться не только дрожанием головы (это было у него с 10-летнего возраста), но и ужасными припадками (это стало проявляться с 1708 года), ближайшим предвестником которых было судорожное подергивание рта и которые сопровождались страшной головной болью. За каждым таким припадком следовало тяжелое недомогание.

Стоит отметить, что был только один человек, который

мог в минуты «содрогания» успокоить императора – это его жена, императрица Екатерина I. Она клала голову мужа себе на грудь и почесывала ее, и Петр на удивление быстро успокаивался и засыпал сном младенца на 3–4 часа. (заметим, что подобный метод успокоить человека, снять или уменьшить приступ советуют и современные невропатологи).

Такого рода припадкам обыкновенно предшествовала еще и меланхолия, возникавшая от навязчивого представления об опасности, угрожавшей постоянно его жизни, – естественный результат страхов, которых он натерпелся в детстве и юности и которые повторялись и в зрелом возрасте.

Петр переболел многими болезнями (хотя в детстве он не был болезненным): цингой, лихорадкой, воспалением легких, у него болели ноги. Как минимум трижды из-за тяжелых болезней решался вопрос о его жизни и смерти. В ноябре 1692 года он слег в постель и «был слаб» до половины декабря и даже в январе 1693 года был еще не совсем здоров. Накануне Рождества болезнь настолько обострилась, что церковники зашептались о необходимости исповеди, так как опасались за жизнь царя. А его любимцы (Лефорт Ф., князь Голицын Б., Апраксин Ф.) даже на всякий случай запаслись лошадьми, намереваясь бежать из Москвы, если вдруг возвратится к власти Софья. Однако все обошлось благополучно, мало-помалу опасность миновала и, чуть окрепнув, Петр умчался на Плещеево озеро строить корабли.



Бюст по посмертной маске Петра, снятой Растрелли К.Б.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В начале 1697 года он заболел так сильно, что многие снова стали опасаться за его жизнь. Да и сам он был не уверен в благополучном исходе болезни. В ту пору существовал обычай среди царей: на одре болезни прощать преступников. Это делалось для того, чтобы прощенные молились за здоровье своего благодетеля и Бог, услышав их жаркие молитвы, послал бы тому исцеление. Так вот, в те дни в церквях совершались молебны за здоровье государя Петра I. Все жители знали о болезни царя...

В августе 1707 года, находясь в Варшаве, Петр очень тяжело заболел. Сам он об этой болезни писал так: «Я только футов на пять был от смерти: в самый Ильин день уже и людей не знал, и не знаю, как Бог паки велел жить – такова была жестокая фибра (лихорадка. – Примеч. авт.), от которой теперва еще вполне в себя не могу притить».

«Объявляю, что я зело болен скорбью такою, ка- кой болезни от роду мне не бывало, – извещал Петр Меншикова 9 апреля 1710 года – ...весьма жить отчаялся... учусь ходить». Это у него был тяжелейший приступ. С 1710 года и до конца жизни его жестоко мучили хронический простатит, болезнь мочевого пузыря и мочеиспускательного канала.

Лечили Петра I известные и авторитетные европейские

лекари того времени. Его лечащими врачами были: Ацаритти И., Бургаве Г., Бреннер И., Блюметрост Л.

Но болезнь уже не отпускала, с каждым годом все усиливалась и больше его мучила. Его пытались лечить, даже делали операции, но по тем временам врачи были бессильны. Он пытался лечить себя сам народными способами и постоянно возил с собой специальную аптечку. Но лекарства в ней были чудовищные – вроде мокриц и червей, и вряд ли они могли ему помочь. Снижали и даже на время снимали приступы только минеральные воды, которыми он постоянно пользовался.



Андрей Матвеевич Матвеев. Портрет врача Ацаретти и Герман Бургаве

Петр первым открыл для россиян прелесть курортов. Первый раз он отправился на курорт по настоянию лейб-медика Арескина сразу после того, как проиграл сражение с турками у реки Прут в 1711 году. Петр уехал в Карлсбад и там почти весь сентябрь и октябрь месяцы принимал минеральные воды и лечился. Отдохнув, попив целебных вод, восстановив телесные и душевные силы, он принялся за дела. Но теперь ежегодно у него проявляются периодически сильные приступы каменной болезни. В октябре 1712 года он был очередной раз на лечении в Карлсбаде.



Лечащий врач Петра I И. Бреннер и Лечащий врач Петра I Л. Блюметрост

Приступы болезни часто случались, когда Петр находился в море. Лечился тогда он только с помощью своей аптечки и народных способов. Так было в конце июня 1719 года, когда он сильно заболел на переходе корабельного флота от Ревеля к Гангуту.

Петр вынужден был постоянно лечиться, поскольку приступы болезни становились все сильнее. 8 июля 1713 года, после очередного приступа, он отправился лечиться в мызу Капину. Но сильные приступы приковывают его снова и сно-

ва к постели: март 1714 года, октябрь-ноябрь 1715 года, весь январь 1716 года. 27 января 1716 он отправился на лечение минеральными водами в Пирмонт (Германия). По пути случаются два тяжелых приступа в Митаве и в Либаве. По июнь включительно он лечится в Пирмонте, но его снова одолевает тяжелый приступ.

Аптечка Петра I

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Находясь во Франции в 1717 году, Петр по настоянию врачей отправляется на курорт. На этот раз в местечко Спа, ныне принадлежащее Бельгии, а в то время это была курортная провинция Франции. Здесь он лечился целый месяц. Здешние воды привели его настолько в бодрое состояние, что он в конце июля решил уехать в Амстердам. Но Петр в силу своего характера часто игнорировал советы врачей. Несмотря на запрет, ел сырые фрукты, а целебные, но не очень приятные на вкус воды пил, смешивая их с вином. При этом он не придерживался никакой меры.

В благодарность к этому месту, избавившему его от недуга, царь приказал установить возле источника мраморную доску со словами благодарности. Бельгийцы в 1880 году выстроили вокруг источника павильон и назвали его именем Петра. Сегодня павильон представляет собой восьмиугольное здание, окруженное зимним садом. Это современ-

ный оздоровительный комплекс, который по-прежнему носит имя русского императора Петра Великого.

Петр посещал Спа дважды: в 1697 и 1717 годах. Сегодня здесь главная площадь города – имени Петра I, главная улица – имени Петра I, лечебница – имени Петра Великого. Он прославил Спа на весь мир. После его визита Спа стал самым модным еропейским курортом XVIII века. Поэтому в Бельгии его чтили всегда. А 21 июня 2017 года в бельгийском городе Льеже, откуда Петр 300 лет назад (в 1717 году) поехал в Спа на лечение, открыли ему памятник (далеко не первый в Бельгии).

Петр I пользовался и русскими целебными минеральными водами. Сначала Истецкими водами, что в 90 верстах от Москвы по Калужской дороге. А когда ему доложили об обнаружении под Олонцом (недалеко от Петербурга) источников железистых вод, он приказал устроить там курорт и настоятельно рекомендовал всем своим придворным ездить на Олонецкие воды. Сам Петр посетил Олонецкие источники первый раз в 1719 году и бывал здесь неоднократно. Особенно после Персидского похода, когда в 1723 году каменная болезнь еще более обострилась, он вынужден был приехать сюда. Но приступы в 1724 году практически не отпускали его. Видя, что лечение идет медленно, Петр сказал как-то одному из сопровождавших его врачей: **«Врачую тело водами, а подданных собственными примерами. И в том, и в другом вижу исцеление весьма медленное,**

однако же, полагаясь на Бога, уповаю на то, что все решит время».

Под конец жизни (осень-зима 1724 года) Петру Великому было суждено испытать не только тяжелую болезнь телом, но и душой. Его постигло чувство одиночества. Одновременно с открывшимися большими злоупотреблениями его ближайших сподвижников и друзей, открылись обман и измена в самом царском дворе. Немудрено, что Петр в это время окончательно потерял веру в людей, даже самых близких, пришел к сознанию безнадежности своего одиночества и даже впал в отчаянье. Он все чаще и чаще опускал руки, был вял и задумчив. Окружающие видели в глазах царя усталость и столь чуждое ему безразличие ко всему. Он испытывал неудовлетворенность всем сделанным, чувствовал свое бессилие и невозможность завершить осуществление своих обширных замыслов.

«Из меня познайте, какое бедное животное есть человек», – сказал тяжело больной император России незадолго до смерти. Эти слова не вязались с Петром былых дней. Но они отражали его душевное состояние. Это уже были последние дни его жизни. Очевидно, кровавая, отчаянная, насыщенная непосильными трудами, заботами и гигантскими замыслами жизнь вызвала в конце концов весьма сильную и выразительную реакцию во время последней болезни: ослабев телом, Петр Великий пал и духом, что ускорило его уход из жизни.

Петр I в Карелии. Марциальные воды.
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Однако натура брала свое, и император весь октябрь месяц 1724 года, несмотря на прогрессирующую болезнь, пытался быть в движении и заботах. Однако факты неумолимы – Петр Алексеевич Романов умер от болезни. И произошло это не внезапно. В ноябре 1724 года, возвращаясь морем из Шлиссельбурга, он простудился, героически спасая тонущих матросов в районе Лахты (их судно терпело бедствие). Борьба за жизнь судна и людей продолжалась всю ночь. Это был самый мирный подвиг Петра Великого. Но случай с моряками был последней каплей. Переохлаждение отрицательно сказалось на здоровье императора. На следующий день его стала трясти лихорадка, и Петр слег. Болезнь продолжалась почти три месяца.

16 января 1725 года Петр почувствовал предсмертные муки. Он кричал от рези и боли. Последние 13 дней жизни это были сплошные страдания. Ему сделали очередную операцию, которая, видимо, прошла благополучно, и все готовы были считать его уже вне опасности. Но затем состояние его резко ухудшилось. 22 января император исповедался и причастился. Он уже не имел сил кричать и только стонал, при нем были все петербургские врачи и дежурили три или четыре сенатора.

25 января во дворец прибыл весь Сенат, весь генералитет, чины всех коллегий, гвардейские и морские офицеры, весь синод и знатное духовенство. Церкви были открыты, в них молились за здоровье умиравшего императора. Народ толпился перед дворцом. Екатерина не отходила от постели Петра Великого, только падала в обморок. В этот день Петр повелел освободить всех преступников, сосланных на каторгу (кроме убийц), для здравия государю.

Но к вечеру 26 января ему стало еще хуже, его миропомазали. 27 января он дал прощение осужденным на смерть по Артикулу по делам Военной коллегии, дабы молили они за здоровье государя. Здесь же он потребовал бумаги и перо и начертал несколько невнятных слов, из которых разобрать можно было только: «отдайте все...» Перо выпало из его рук. Он велел позвать, к себе царевну Анну, чтобы продиктовать, но когда она вошла, он уже не мог говорить...

В ночь с 27 на 28 января 1725 года Петр Алексеевич Романов скончался. 40 дней его тело оставалось не погребенным, Екатерина оплакивала его. 8 марта 1725 года его похоронили в Петропавловском соборе в Петербурге.



Чориков Б.А. (1802–1866). «Кончина Петра Великого»

От чего же умер Петр Великий? Высказывалось несколько предположений:

- рак предстательной железы;
- рак мочевого пузыря;
- мочекаменная болезнь (Студницын А., Смелов Н., Васильев Т., Никонов О., 1970).

В 1990 году «Военно-медицинский журнал» (№ 12 , стр. 57–60) опубликовал заключение истории болезни Петра. Согласно выводам специалистов Ленинградской военно-медицинской академии, изучавших материалы истории болезни, его смерть «наступила вследствие азотемии (отравление организма или уремия). Причиной ее являлось либо аденома простаты (опухоль), приводящая в своей значительной ста-

дии к задержке моче испускания и развитию уремии, либо развивавшаяся вследствие воспалительного процесса в уретре ее структура».

Особая месть Петра Алексеевича.

В составе Великого посольства за границу в 1697–1698 годах Петр I, которому тогда было

25 лет, путешествовал под именем Петра Михайлова. Это легко раскрываемое инкогнито никого не могло обмануть, но тем не менее оно заботливо охранялось русскими во время всей поездки. Это, с одной стороны, не особо мешало Петру общаться с правителями европейских государств и решать главную задачу своего путешествия – учиться морскому делу за границей, но, с другой стороны, порой создавало проблемы, которые наложили большой отпечаток на его личность.

Отношение к Петру I в разных странах существенно различалось. И встречали его, Петра Михайлова (хотя все знали, что это русский царь), тоже по-разному. Например, царь и герцог Фридрих Прусский совершил с Петром I дружескую морскую поездку в порт Пиллау. В Утрехте с ним имел беседу Вильгельм III (король Англии), с которым у него установились сердечные отношения. Он был в восторге от визита на лучшую яхту короля.

Самый активный интерес к русскому царю проявил папский нунций (высший дипломатический представитель), ко-

торый надеялся обратить в римское католичество сначала русского царя, а вслед за ним и его подданных.

А вот в Вене вопрос о церемониале встречи Петра I обсуждали больше месяца, так как не могли уяснить, кто такой Петр Михайлов и почему ему нужно уделять внимание на таком высоком уровне. И только когда русский посол представил свои верительные грамоты императору Леопольду I и разъяснил ему лично, о ком идет речь, в протокол включили встречу Петра с имперским канцлером графом Кински.

Но самый хмурый, даже оскорбительный прием Петра I произошел в Риге. Тогда это был шведский город-крепость. Это был первый западный город на пути посольства в Европу. Русский царь вынужден был посетить Ригу, чтобы добраться до прусской территории. В Риге его приняли, мягко говоря, вежливо и торжественно, но очень холодно. Здесь произошел инцидент, сам по себе не весьма существенный, но вызвавший очень значительные последствия.

Губернатор Риги не встретил лично Петра I, а русскому посольству не отвели квартир, и оно вынуждено было нанимать негодные дома в предместье. Шведы выставили около этих домов караулы, усилили дозоры. Послы отправили губернатору свои жалобы, но тот под видом болезни извинился, что не может посетить послов. В то же время он разрешил послам ходить в город только группами по 6 человек и под присмотром шведских военных, и чтобы к крепостным валам и укреплениям близко не подходить.



Peter von Fersen de la Roche, Rusorum Alumnus fuit.

Слева: Петр Михайлов в составе Великого Посольства (1697–1698). Из открытых источников. Справа: Открытый лист (паспорт), с которым Петр I путешествовал за границей под именем Петра Михайлова. 1697. РГАДА
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Послы повторно требовали объяснения столь неприличным и грубым подозрениям к знатнейшим особам русского государства. Губернатор ответил, что это связано с тем, что якобы под видом русского посольства скрывается какое-то тайное намерение. После этого обидные поступки губернатора еще более усилились: русских останавливали у мостов, осматривали, приставляли военных с ружьями, более двух часов им не разрешалось оставаться в крепости.

Однажды Петр поехал осматривать голландские корабли с намерением нанять один из них для дальнейшего путешествия по Европе. Так как дорога шла мимо крепостных укреплений, то часовые на крепостном валу не пропустили Петра Михайлова, даже хотели в него стрелять и арестовать.

Возмущению Петра не было предела. Лефорт Ф., сопровождавший царя, пытался ему объяснить, что стражники просто выполняют свой долг, но тот и слушать не хотел.

Вскоре Петр I узнал, что губернатор Риги намерен вообще задержать русское посольство и не пропускать его дальше. Тогда он нанял за 60 червонцев два малых бота и тайно вы-

ехал из Риги в опасное время оттепели в Курляндию, и там, в Митаве, хотел дожидаться своего посольства, но не утерпел и с шестью сопровождавшими его особами сел на корабль и ушел в Кенигсберг.

Это оскорбление надолго запало в сердце Петра I. Оно постоянно терзало память и гордость царя, мучило его все время. В августе 1698 года, возвращаясь из-за границы в Москву, он потратил четыре дня в маленькой деревне Рава, в Галиции, на переговорах с Августом II, новым королем, которому он помог занять польский трон. Во время этих переговоров русский царь просил помощи Августа II в случае войны со Швецией. Уже тогда он считал эту войну очень вероятной (и ему хотелось отомстить за оскорбление, которое ему было нанесено в Риге почти 18 месяцев назад). И король Август II пообещал ему эту помощь.

Август Сильный, также Фридрих Август I Саксонский и Август II Польский (1670–1733) – курфюрст Саксонии (с 1694 года), король польский и великий князь литовский (с 1697 года)

По возвращении русского Великого посольства уже из-за границы обратно в Россию в Риге вновь произошел инцидент – был ограблен сам посол Возницын П.Б.

Когда на шведский престол вступил Карл XII, он прислал в 1699 году свое посольство в Москву с извещением о том,

что он стал новым королем Швеции и с предложением подтверждения Россией вечного мира. Но Петр I заявил, что будет готов подтвердить прежние договоры со Швецией не ранее, как будут удовлетворены обиды, причиненные русскому посольству в Риге и лично Возницыну. Он требовал за это извинений от шведов, а также порт Нарву или Ниеншанц (Канцы) с окрестной землей.

В начале 1700 года Карл XII ответил, что рижский губернатор был совершенно прав в своих действиях в 1697 году, а жалобы русского двора неосновательны. В требовании же пристани (порта) на Балтийском море для русских Карл XII жестко отказал.

И летом 1700 года Петр I начал долгую войну со Швецией, которая вошла в историю как Северная война. В российской декларации об объявлении войны против Швеции единственно важной причиной указывалась именно эта (безусловно, существовали более важные причины): оскорбление царя великой России, допущенное шведами в Риге в 1697 году: «...за многие неправды свейского короля и, в особенности, за то, что во время Государева шествия через Ригу от рижских жителей чинились ему многие противности и неприятства, идти на свейские города ратным людям войною»



Карл XII взошел на трон в возрасте 15 лет

И царь Петр отомстил шведам по полной мере за это

оскорбление. В 1709 году началась российская осада Риги. Он лично произвел первых три выстрела по городу, чем положил начало его бомбардировке...

Но Рига тоже вспомнила о Петре Великом, открыв ему памятник 4 июля 1910 года в честь двухсотлетия со дня вступления в Ригу его армии.

Необычна судьба этого памятника. Во время Первой мировой войны, в августе 1914 года (из-за угрозы захвата Риги германской кайзеровской армией), бронзового Петра I сняли с пьедестала и в спешке погрузили на эвакуационное судно «Сербино», ходившее под английским флагом. Но грузовой корабль «Сербино» с ценным грузом в трюме был отправлен эсминцем кайзеровского флота на дно, где ему суждено было пролежать еще более пятнадцати лет.

Тем временем судьба памятника решалась в буквальном смысле заочно: 11 июля 1928 года Рижская городская управа приняла решение о сносе поста-мента за ненадобностью. 10 кубометров гранита от постамента памятника в 1937 году были использованы для сооружения монумента защитникам Риги.

Памятник Петру I в Риге (в бывшей столице Лифляндской губернии России).

Создан в 1910 году по проекту профессора Берлинской Академии архитектуры Густава Шмидта-Касселя
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Но еще в 1934 году в Ригу прилетела сенсационная новость: водолазы-профессионалы из Эстонии подняли со дна моря судно «Сербино», а также петровскую конную статую в тридцати метрах от подбитого в Первую мировую войну корабля. Тотчас же братская Эстония высказала заманчивое предложение латвийской стороне: выкупить найденный памятник, некогда украшавший Ригу в самом центре города, за 15 000 эстонских крон (в 2021 году эта сумма соответствовала 75–90 тысяч евро).

23 июля 1934 года памятник вернулся в Ригу, но в разобранном виде. По-другому поступить со статуей было нельзя – во время подъема со дна моря эстонские водолазы-спасатели, осознав, что «безболезненными» способами поднять невозможно, взорвали памятник на дне моря, который развалился на части.

Тогда-то и начался период нескончаемых скитаний творения берлинского профессора, который продолжается, по сути, и по сей день. Долго для памятника подыскивали удобное место. Потом началась Вторая мировая война, и памятник оказался благополучно выброшенным из культурно-исторической жизни города и страны вплоть до 1959 года. В это время появилась идея восстановления памятника. Но она не была реализована. В 1977 году рижский горисполком принял решение о восстановлении памятника лишь к 1990 году. Но произошли известные события: не стало Советского Со-

юза. И вопрос о возвращении Петра I на более подходящее его статусу место в Риге более не рассматривался.

На очень долгое время памятник оказался забытым, о нем знали и помнили только немногие энтузиасты-любители и редкие профессионалы-краеведы. В начале 1990-х годов бывший советский офицер Станислав Разумовский забрал памятник с полузаброшенного склада на окраине Риги, отвез его на территорию советской военной части, где попытался его собрать и восстановить. Но безуспешно. В 1997 году части памятника осмотрели эксперты из Санкт-Петербурга и признали памятник непригодным для реставрации: за время скитаний было утрачено много деталей.

Но в 1999 году предприниматель Гомберг Евгений предложил Рижской думе восстановить скульптуру. Именно он на свои средства заказал реставрацию рижского бронзового всадника.

Санкт-петербургские На очень долгое время памятник оказался забытым, о нем знали и помнили только немногие энтузиасты-любители и редкие профессионалы-краеведы. В начале 1990-х годов бывший советский офицер Станислав Разумовский забрал памятник с полузаброшенного склада на окраине Риги, отвез его на территорию советской военной части, где попытался его собрать и восстановить. Но безуспешно. В 1997 году части памятника осмотрели эксперты из Санкт-Петербурга и признали памятник непригодным для реставрации: за время скитаний было утрачено много

деталей.



Юрмала (Латвия). Восстановленный памятник Петру I.
2020 год

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но в 1999 году предприниматель Гомберг Евгений предложил Рижской думе восстановить скульптуру. Именно он на свои средства заказал реставрацию рижского бронзового всадника.

Санкт-петербургские литейщики мастерской Гочияева Дениса собрали остатки скульптуры. Скульптор Мурзин Алексей по сохранившейся авторской модели вылепил утраченные детали, которые отлили в Санкт-Петербурге. Российское посольство в Латвии передало голову памятника Петра, которую Разумовский отдавал туда на хранение.

17 августа 2001 года памятник был выставлен на обозрение в парке Кронвалда на берегу Рижского канала. Однако радикалы потребовали его срочно убрать с глаз публики. Гомберг Евгений увез памятник на автостоянку своего предприятия Teikas Nami, где он находился следующие девятнадцать лет.

27 июля 2020 года Е. Гомберг перенес памятник Петру I в Юрмалу, где он сейчас находится на частной территории.

«Конфузия» Петра под Нарвой.

началу 1700 года для России сложилась очень благоприят-

ная политическая конъюнктура, которая неимоверно вскружила голову еще неопытному и в военных, и дипломатических делах Петру I. В 1697 году, оказав давление на Польшу, он сумел добиться выбора саксонского курфюрста Августа II на Варшавский престол, сделав его тем самым своим союзником (Петр I пытался делать на него ставку всю Северную войну, но это был ненадежный союзник). А союзные договоры России с Бранденбургом и Данией объединили в одном антишведском лагере практически все государства южного берега Балтики.

В этих условиях война для Швеции вроде бы представлялась бесперспективной. Петр считал, что успех ему достанется в этой войне без труда.

Но в реальной жизни все оказалось сложнее. Швеция с 1698 года подписала ряд оборонительных договоров с государствами Европы. А в январе 1700 года она заключила союзный договор с Англией и Голландией, по которому морские державы должны были поддерживать друг друга в случае нападения на них третьей стороны. И летом 1700 года Англия и Голландия помогли Швеции своими флотами в борьбе против Дании.

В действиях союзников (Северный союз) не было элементарной координации: стратегический план войны просто отсутствовал, участники союза разделили лишь регионы по своим боевым действиям. Дания взяла на себя союзное Швеции герцогство Гольштейн. Бранденбург должен был дей-

ствовать в Померании, которую захватила Швеция. Польско – саксонская держава должна была сосредоточить свои главные силы на Ливонии, а Россия – действовать в Ингрии и Карелии.

Поиск союзников

«Северный союз»
против Швеции.
1699 г.



Россия

Дания

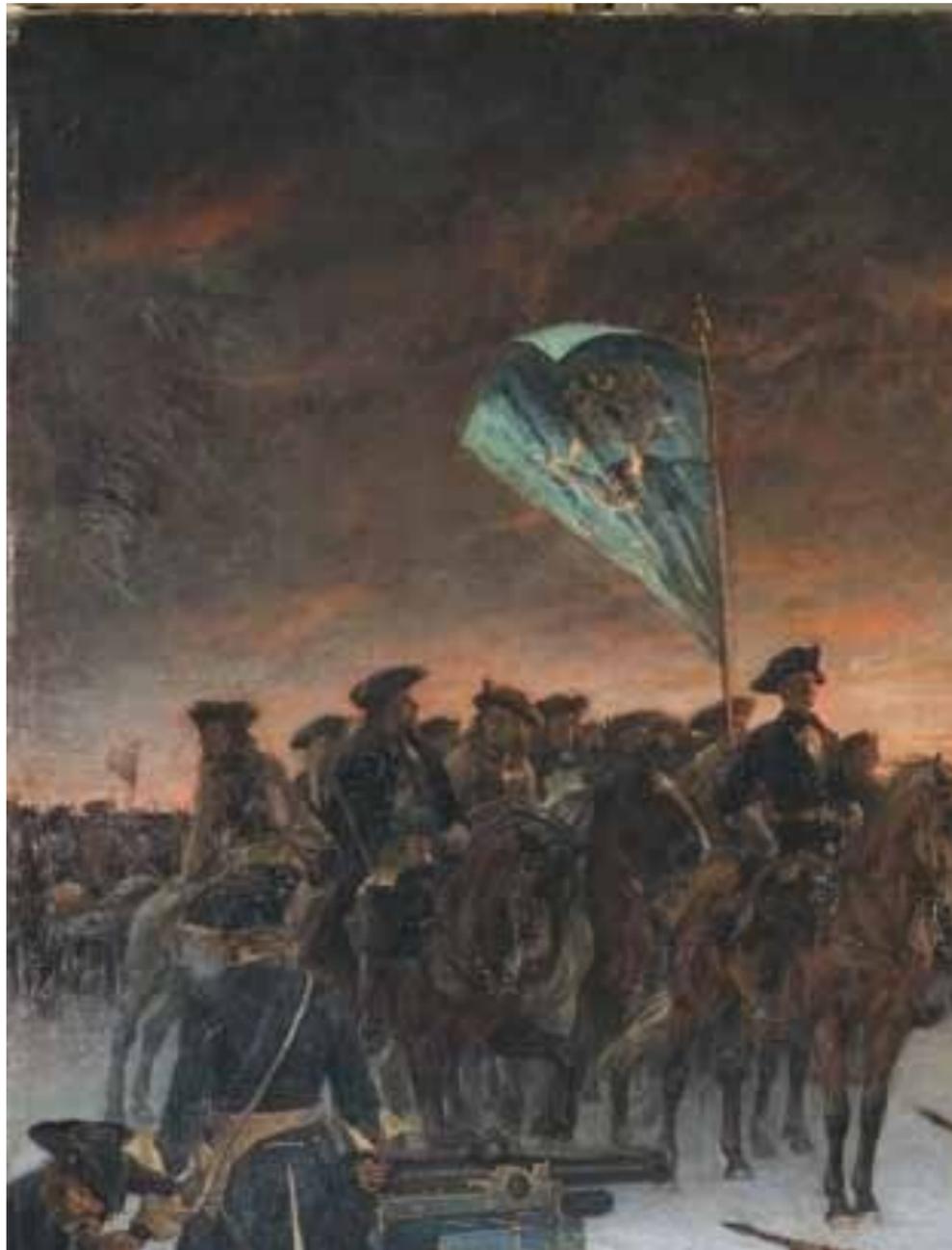
Саксония

Речь Посполитая

Август II – курфюрст Саксонии и король Речи Посполитой
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но запоздалое вступление в войну русской армии стало одной из важных причин серий неудач союзных войск в начале Северной войны. Швеция быстро вывела из войны Данию и атаковала Саксонию.

Война со Швецией для России началась с крупного и постыдного поражения под Нарвой 19 ноября 1700 года. Сам Петр определил это печальное событие, как «конфузию». В этой «конфузии» до сих пор многое неясно, на некоторые вопросы нет четких ответов. И еще: это была не только «конфузия» русской армии, которая позорно проиграла сражение. Но это была и личная «конфузия» российского государя, которая показала всей Европе несостоятельность его как главы государства и военачальника, который ко всему прочему накануне сражения вообще бросил свою армию.



«Триумф под Нарвой». Густав Седерстрем, 1910 год

Как бы и кто бы ни пытался объяснить действия Петра I в то время, делают это они неубедительно, просто стремясь хоть как-то защитить его посрамленную честь. И несмотря на то что Петр впоследствии быстро реабилитировал себя по многим позициям, шлейф этой «конфузии» все равно тянулся за ним всю жизнь и остается темным пятном в его истории и сегодня.

Возникает вопрос: почему русский царь вообще пошел на Нарву? Необъяснимо отказавшись от первоначального плана, он направился с 40-тысячной русской армией к шведской крепости на берегу Балтийского моря, которая была форпостом шведов на востоке. Понятно, что с падением Нарвы открывался прямой путь на другие шведские морские города – Ревель и Пернов, а в случае их быстрого падения – и на Ригу (одним из объяснений такого плана как раз было якобы, стремление Петра русскими войсками помочь действиям Августа II под Ригой).

Но даже если этим он мотивировал свой неожиданный поход на Нарву, то почему тогда он не брал мощным штурмом эту крепость? Ведь Нарва в те дни была практически беззащитна перед лицом чрезвычайно многочисленного и превосходящего противника в лице русской армии, даже при всех ее слабостях и недостатках. У шведов в крепости было всего 1300 пехотинцев, 200 драгун и 30 канониров.

Однако русское командование даже не допускало мысли о штурме Нарвы. Оно больше заботилось не столько о нападении на крепость, сколько о собственной защите от вылазок шведского гарнизона. Вместо штурма началось энергичное возведение оборонительных сооружений.

А король Швеции Карл XII на военном совете изложил план своей военной кампании: сначала разбить русские войска, осадившие Нарву, а уже потом саксонцев под Ригой. Посадив около 20 тыс. войска на 200 транспортных судов 10 октября 1700 года, Карл XII покинул Карлскрону (столицу Швеции), чтобы перейти Балтийское море. Но погода не благоприятствовала смелому предприятию шведов, в открытом море шведскую эскадру захватил сильный шторм, полетели мачты, на некоторых кораблях открылась течь. Карл XII не переносил морскую качку, состояние его было ужасным. После нескольких дней борьбы со стихией часть кораблей и транспортов пробилась к Пернову, остальные – к Ревелю, где высадили доставленные войска.

Но на этом несчастья для шведов не закончились. В Пернове при высадке на берег едва не погиб сам Карл XII. С линейного корабля «Вестманланд» в порт его должна была доставить яхта «София». Но уже возле берега перегруженная яхта круто накренилась и чуть не перевернулась. От неожиданности Карл XII потерял равновесие и упал в воду. Его спас генерал Реншильд, отважно бросившийся в бурное море. Так что, едва начавшись, Северная война, которой пред-

стояло длиться 21 год, могла заглухнуть уже в эти дни...

Шведы еще месяц приходили в себя после этой высадки, а 12 ноября двинулись по суше к Нарве на выручку ее гарнизону.

Шаньков М.Ю. (род. в 1962). «Карл XII под Нарвой»

16 ноября 1700 года авангард шведской армии скрытно подошел и неожиданно атаковал боевое охранение русских, которые проспали приближение врага и обратились в бегство. Путь к лагерю русских оказался свободен. Вечером 18 ноября по русским войскам объявили тревогу, ожидая нападения шведов. Всю ночь солдаты простояли под ружьем на пронизывающем осеннем ветру, бросавшем в лицо то дождь, то снег. Но шведы начали сражение лишь 19 ноября днем, когда с моря нашла тяжелая туча и разыгралась настоящая метель. Русская армия дрогнула и начала отступать...

Лишь три полка – Преображенский, Семеновский и Лефортов не дрогнули и выдержали удар шведов. Их мужество заставило Карла XII остановить сражение и отпустить русскую армию за реку Нарову. Во время переправы шведы окружили русских солдат, отняли у них пушки, разграбили обоз. Только три гвардейских полка разбитой русской армии отступали со знаменами и при оружии.

Потери русских под Нарвой были огромны. Официально давали цифру – 6 тыс. человек: большинство из них погибло

или попало в плен. На самом деле эта цифра была занижена минимум в два раза. Но еще важно, что в руки шведов под Нарвой попала почти вся артиллерия (145 орудий). Победа была за шведами, несмотря на то что русское войско превосходило по численности войско Карла XII.

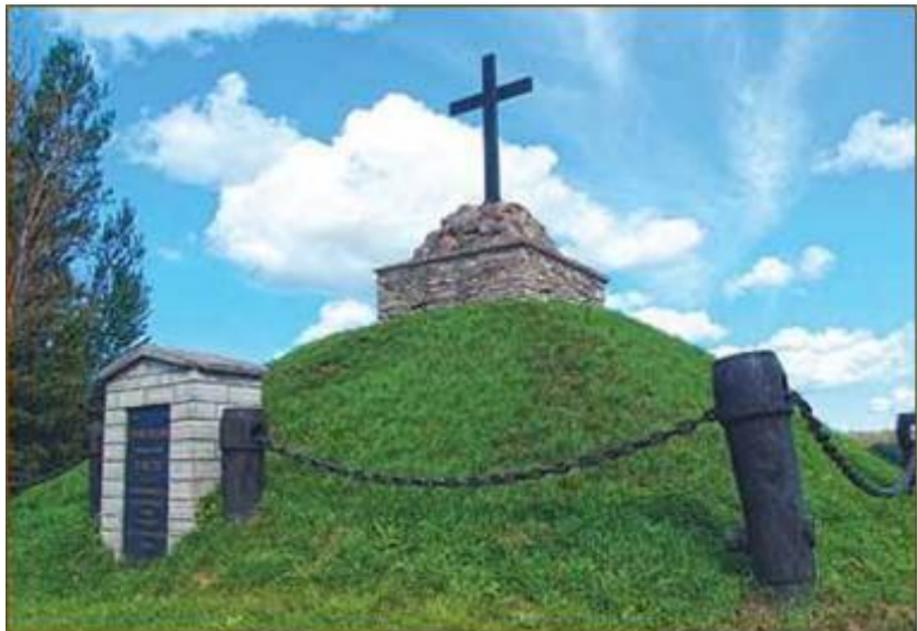
В сражении под Нарвой Карл XII был ранен русской пулей, но она всего лишь застряла в складках его шарфа. Однако под ним была убита лошадь. Он торжественно вступил в город в сопровождении сдавшегося в плен командующего русской армией герцога де Кроа и других русских генералов.

Сам же Петр I еще на рассвете 18 ноября со своим ближайшим окружением покинул армию, которая почувствовала себя брошенной на произвол судьбы. Этим и объясняется, что на следующий день в разгар сражения почти весь штат иностранных офицеров русской армии сдался Карлу XII (только одних генералов было взято в плен 10 человек).

Впоследствии причины нарвской «конфузии» объяснялись по-разному: вину несли офицеры-иностранцы, бросившие солдат в разгар боя; говорилось о предательстве какого-то крестьянина, выдавшего шведам расположение русского лагеря; ссылались на внезапность нападения, от чего необстрелянная русская армия пришла в полное расстройство, на погодные условия – холод и снег, которые заморозили и ослепили русских солдат.

Конечно, все эти факты и обстоятельства имели место и существенно влияли на исход сражения под Нарвой. Но бы-

ло еще что-то другое, что привело и породило эту «конфузию». И, скорее всего, это другое скрывалось в самом Петре I, в его позиции, в его легковесном отношении к походу на Нарву, к осаде ее, подготовке к этому первому сражению со шведами в Северной войне. Во всем этом явно не хватало почему-то настоящего Петра: его обычной воли, решительности, активности действий, жесткости и требовательности к тем, от кого зависел успех дела...



Памятник русским воинам. Установлен в 1900 году к 200-

летию первого сражения под Нарвой

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Почему же все-таки Петр I покинул свои войска перед сражением под Нарвой? Шведы однозначно были уверены, что он струсил. Русские источники, желая избавить царя от обвинения в малодушии, придумывали и придумывают разные объяснения. Это и стремление быстрее и лично привести к Нарве свежие силы армии, и организовать сбор подкреплений в Новгороде. Или желание встретиться с Августом II, чтобы выработать единую стратегию. Или даже легкомысленное неверие в то, что Карл XII атакует русские укрепления.

Судя по всему, дело было в другом. Моральное состояние русской армии было в тот момент скверным. Войска боялись настоящего боя. Боеприпасов было катастрофически мало, армия страдала от наступающих холодов, а главное – шведы уже были рядом. Упорно ходили слухи, в которые верил и сам Петр I, что у Карла XII под Нарвой армия в 30 тыс. человек (на самом деле почти в четыре раза меньше). Это действовало крайне обескураживающе.

Петр по натуре, конечно, не был труслив, зато обладал склонностью к резким решениям, особенно в ситуациях, которые ему представлялись критическими. Ему бывало часто легче бросить все, освободиться от тяготившей его ситуации,

чтобы поскорее забыть о неудаче и попытаться найти новое решение.

Видимо и внезапный отъезд его из действующей армии был вызван той же психологической реакцией на сложившиеся обстоятельства. Он тогда уже признавал свой просчет, поскольку под стенами Нарвы оказался в стратегическом тупике, и хотел вырваться из него, чтобы начать эту игру заново.

В любом случае то, как сам Петр I объясняет в отредактированной им книге «Гистория Свейской войны», почему он оставил войска, звучит неубедительно. Можно предположить, что решающей причиной было осознание своей полной бесполезности в предстоящем сражении из-за отсутствия у него опыта руководства боем.

Европа с презрением к Петру восприняла поражение русских под Нарвой. Там посмеялись и скоро забыли «о царе варваров», едва было не напугавшем прибалтийские народы. Все эти события были заслонены разразившейся в 1701 году войной за испанское наследство (1701–1714), где решалась судьба – кому, какому флоту в Европе владеть океанами. А дела на востоке Западной Европы решались самими воюющими в Северной войне странами...

Карл XII, вместо того чтобы преследовать разбитую русскую армию и перенести боевые действия на территорию России, повернул в другую сторону – на юг, против Польши и Августа II, которого он считал главным инициатором Се-

верного союза. А русского царя он просто презирал, недооценивал после такой легкой нарвской победы.

Коцебу А.Е. «Взятие Нарвы в 1704 году». Репродукция

Но, несмотря на поражение под Нарвой, Петр принял энергичные меры к продолжению войны. Он и не думал о заключении мира. После нарвской «конфузии» он снова обнаружил усиленную деятельность, неутомимость и предприимчивость и воспользовался в полной мере той передышкой, которую ему дал Карл XII, чтобы восстановить и организовать свои военные силы. И уже через год русские начали бить шведов, которые в сражениях теряли теперь тысячи и тысячи солдат, не меньше, а порой и больше, чем русские под Нарвой. А в 1704 году Петр все же взял у шведов Нарву.

Кому всегда море по колено?

вы, к сожалению, море по колено было и Петру I. Потому что с юных лет и до конца

жизни у него был «культ Бахуса» (Бахус – бог виноградарства и пьяного веселья). Многие авторы приписывают Петру, что он пьянствовал сам и спаивал окружающих, всю страну и флот в том числе. Конечно, это чрезвычайно крайняя позиция, но отчасти она справедлива. У Петра было обязательное правило – большие дела, серьезные государственные занятия разнообразить шумными пирами, до которых он был боль-

шой охотник. Пирыв устраивались самим государем и приближенными к нему лицами при всяком случае, дававшем к тому повод.

Но таким было время. Такими были тогда Европа и даже высшее общество. Пьянство процветало не только на российском флоте. Высшее общество петровского времени отличалось крайней грубостью нравов. В тогдашних публичных собраниях пьянство и вследствие его ссоры и драки были обычными явлениями. К сожалению, Петр I своим поведением и привычками существенно способствовал внедрению этих нравов в российское общество. Официальные, бытовые, семейные, даже религиозные празднества нередко сопровождались многодневными попойками, в которых принимали участие все крупнейшие деятели государства. «Служение Бахусу» считалось своеобразной доблестью, которой было принято гордиться, ожидая одобрения царя.

Все это было характерным для жизни петровского двора и абсолютно не свойственным ни жизни двора его преемников, ни тем более его предшественников, исключая, пожалуй, опричный двор Ивана Грозного, где безобразные вакханалии имели подчас даже кровавый оттенок пьяного палачества.

Кроме флота и кораблестроения у Петра было еще очень странное увлечение – у него был «сумасброднейший, всешутейший и всепьянейший собор». Вроде бы это была шуточная компания близких друзей, но она существовала с 1691

года и на протяжении всей дальнейшей жизни царя для коллективного разгула. Петр сам сочинил для этого «собора» устав. Он в этом соборе исполнял обязанности дьякона (первая степень священнослужителя в церкви).

Наверное, это была затянувшаяся игра. Но почему вообще была затеяна? Это остается загадкой. «Собор» имел своей целью унижение церковных иерархов и прежде всего патриарха, унижение церкви как организации, претендовавшей на разделение власти с царем. Но это был и способ унижения боярства. Увы, Петр иногда избирал именно такой способ увеселения. Грубость форм, в которые выливались подобные игры, можно объяснить недостатками воспитания, его грубыми вкусами, бьющей через край энергией. Но было в этом и еще не – что загадочное, что исходило от самой необычной природы Петра.

Увеселениями и разгульными пиршествами он увлекся в ранней молодости. Его можно было часто видеть на корабле, лазившим по мачтам и такелажу, но также часто и на веселой пирушке в кругу друзей, где собиралось иногда до 200 человек.

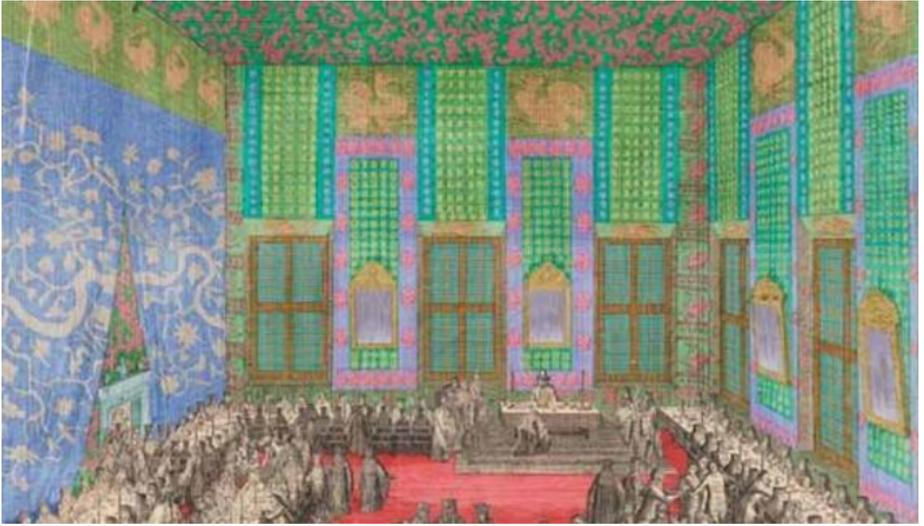
Суриков Василий. «Большой маскарад в 1722 году на улицах Москвы с участием Петра I и князя-кесаря. И.Ф. Ромодановского». Здесь как раз изображена компания «сумасброднейшего, всешутейшего и всепьянейшего собора»

Откуда взялась у него эта страсть к пьяному веселью? Скорей всего, не от отца. Живой по природе царь Алексей Михайлович тоже любил пировать, часто при этом напайвал и бояр, и духовников. Но это было совсем не то. Судя по всему, эта страсть появилась у Петра опять же в силу необузданной и горячей натуры, которая с удовольствием восприняла господствовавшие пороки тогдашнего общества (пьянствовать в то время было принято в монарших дворах и в элитах государств всей Европы).

Немудрено, что царь, превратившись в матроса, подчас любил отдыхать от труда так, как отдыхали его морские товарищи в гавани и на верфях. Может быть, отсюда и идет некоторая необузданность в попойках, недостаток в поддержании достоинства государя, нарушения правил приличия, подобающего царю.

Вряд ли можно сомневаться в том, что постигшая Петра нервная болезнь возникла и от безумных оргий, которым предавался он в юности со своей компанией. Обстоятельства и жизнь держали его все время в состоянии страшного напряжения всех его душевных сил. Видимо, когда эти силы ослаблялись, на помощь приходил веселый и несущий забвение тот самый Бахус. Пьяное состояние притупляло его обычную человеческую чувствительность и психика на время настраивалась на холодно-жесткие тоны, совершенно глухие к человеческому состраданию. Кстати, он хорошо понимал эту свою зависимость между пьянством и свирепостью.

Петра I можно считать первым, кто приучил россиян к европейской водке, а уже потом они и сами научились делать свою национальную водку не хуже европейской.



Внутреннее убранство дворца Лефорта, где устраивались большие пиры. Реконструкция с гравюры Шхонебека

Нигде столько и с удовольствием Петр не работал, как на военном флоте. Но нигде более и не любил веселиться он, как тоже на военном флоте, на кораблях. Красноречиво говорят об отношении на флоте к Бахусу названия некоторых, первых из строящихся военных кораблей. Так, на Азовском флоте в 1700 году новый корабль называли «Три рюм-

ки». Летом 1703 года Петр I несколько недель сам работал на Олонецкой верфи. По воскресеньям царь участвовал в спуске на воду готовых грузовых судов, буеров, давая им шуточные имена: «Бир-Драгарс» («Пивоноситель»), «Вейн-Драгарс» («Виноноситель»). Может быть, все это было в шутку. Но не будем забывать, что в каждой шутке есть доля правды...

2 мая 1710 года Петр I принимал гостей на корабле. Царь не желает пользоваться титулом величества, когда находится на судне, и требует, чтобы его в это время называли просто шаутбенахтом. Всякого ошибившегося в этом он немедленно заставлял выпить в наказание большой стакан крепкого вина. При царе находились также люди, которые принуждали гостей пить в промежутках между заздравными чашами.

По заведенной Петром традиции служебные морские учения, закладка корабля и его спуск на воду всегда заканчивались на флоте разнообразными веселыми пирами, в которых участвовали морские офицеры и приезжавшие на флот гости. Часто одним из важных и неизбежных поводов к таким торжествам служили в то время различные «виктории» и посещение флота почетными гостями. Так, например, было 26 сентября 1710 года, когда на учебных маневрах Балтийского флота у Кроншлота присутствовали дипломатический корпус и все царское семейство. По возвращении к Кроншлоту все пиروвали сначала на корабле командующего корабельным флотом вице-адмирала Крюйса К., а на следующий день

на корабле, где держал свой флаг шаутбенахт, то есть сам Петр I. При этом «веселились изрядно, и из пушек стрельбы было довольно». Случалось, что с подобных морских пиршеств гости, собравшиеся к обеду, разъезжались только на следующий день утром. Иной раз пиршество на флоте продолжалось и несколько дней.

22 октября 1721 года с особенным торжеством в Петербурге праздновали день Ништадтского мира (окончания Северной войны). В этот день Петр принял титул Петра Великого, Отца Отечества и Императора Всероссийского. Палили из всех пушек крепости, Адмиралтейства и 150 галер, прибывших накануне в ночь и расставленных по Неве против здания Сената. И такая пальба повторялась в этот день три раза. А потом состоялся пир, на котором

«все пили до безобразия».

И далее в регламенте определялись три первых и обязательных тоста в кают-компании, которые должен был произносить командир корабля, а в его отсутствие старший офицер. Все три тоста пить должны стоя. Первый – за здоровье Государя с «Виватом» Флоту Российскому. Второй – «за благородных дам» (если «оныя в кают-кумпании пребывают, то оным всякое обхождение галантное оказывается»). Третий тост – «за путешествующих мореплавателей» (то есть «за тех, кто в море»). Петр I был убежден, «что господа офицеры... общением кают-кумпанским могущество Флота Российского утверждают».

Петр I внедрил на флоте и такую традицию: перед обедом командир корабля и флагман должны были пропустить по рюмочке водки. Вот как описывает Пушкин А.С. этот церемониал. Петр на шняве

«Екатерина» шел после взятия Юрьева брать и Нарву (1704). Приближалось время обеда. Вдруг звонко пробили склянки. Тотчас на баке шнявы гроыхнула пушка, затрепетали паруса, приятно потянуло пороховым дымом. На мостик взбежал командир шнявы капитан Неплюев, придерживая короткую саблю, кинул два пальца к треуху: «Господин бомбардир, адмиральский час, извольте принять чарку...» За Неплюевым поднялся повар, подал на луженом подносе серебряную чарку и крендель с маком. Петр по-матросски, истово вытянул крепчайшую водку с сивушным духом, откусил крендель и сказал:

«Да, пора обедать!»

Во время застолий и пиршеств Петр I любил сам произносить тосты и заставлял это делать других. Тосты были всегда разные, но обязательно был за здоровье флота. Этот тост он никогда не забывал.

25 января 1717 года Петр I подписал «Регламент кают – кумпанский на кораблях Флота Российского». Согласно этому регламенту «господам офицерам... надлежит в кумпании каюстической вести себя достойно, не токмо яствами и питием занимаясь, но и беседою застольною и приятно общаясь. Винопитием в кают-кумпании надлежит заниматься гос-

подам офицерам застольно, блюда при семь регламент оный, дабы обычное пьянство отвратить».

И далее в регламенте определялись три первых и обязательных тоста в кают-компании, которые должен был произносить командир корабля, а в его отсутствие старший офицер. Все три тоста пить должны стоя. Первый – за здравие Государя с «Виватом» Флоту Российскому. Второй – «за благородных дам» (если «оние в кают-кумпании пребывают, то оным всякое обхождение галантное оказывается»). Третий тост – «за путешествующих мореплавателей» (то есть «за тех, кто в море»). Петр I был убежден, «что господа офицеры... общением кают-кумпанским могущество Флота Российского утверждают».

«Петр I пьет за здоровье шведов, побежденных в Полтавской битве». Художник Лебедев К.В. (1852–1916)

Отказ от питья воспринимался в те времена на флоте с презрением. Но не стоит полагать, что флот беспробудно пьянствовал. Такой подход имел объяснения. Петр I создавал российский флот, во всех вопросах и нюансах ориентируясь на передовые страны Европы. Именно оттуда была перенята традиция – выдавать матросам спиртные напитки. В то время британские моряки пили ром, голландцы – пиво и джин, а испанцы – вино с лимонным соком. Эти напитки стали бы для бюджета Российского государства большим расто-

чительством, поэтому Петр заменил их на «хлебное вино», т.е. водку, и ввел в рацион. Нижним чинам флота в неделю полагалось 4 чарки «хлебного вина», а также около 3 литров пива ежедневно.

Кстати, чаркой тогда называли меру, равную 1/100 ведра, или 123 мл жидкости, и ее должны были выдавать, разделив на две порции: часть в обед, а остаток вечером. Для этого были специальные мерки, т.н. получарки.

Получая небольшие порции водки и слабоалкогольного пива, матросы чувствовали себя бодрее и меньше болели. Так им было проще переживать тяжелые условия труда на палубе парусного корабля и плавания по штормовой Балтике. Алкоголь пришелся морякам по вкусу, а у офицеров появился новый способ стимулировать подчиненных. За небольшие провинности матроса лишали водки, а за какие-то заслуги давали дополнительную чарку. После тяжелых учений, чтобы похвалить всю команду, а также в плаваниях зимой капитан мог назначить всем внеочередное «угощение». Кстати, эта традиция (выдавать спиртные напитки военным морякам) сохранилась на флоте надолго и после Петра Великого и сохраняется до сих пор.

Прием спиртного нижними чинами российского миноносца, начало XX века

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но при Петре I на флотской службе за пьянство и строго взыскивалось. Хотя делать это было не просто. Во-первых, потому что именно на кораблях чаще всего и проходили официальные пирушки с участием русского монарха. Во-вторых, пример разгульного пьянства показывали старшие морские начальники. Поэтому младшие офицеры и нижние чины вели себя еще более грубо.

И тем не менее Петр I одновременно со спиртным ввел и строгое наказание за злоупотребление им. Так, виновного офицера лишали месячного жалования, а матросов пороли линьками. Напившегося караульного отправляли на галеры, а за пьянство во время боя и вовсе полагалась смертная казнь.

Петр боролся с пьянством в стране разными методами. Для особо отличившихся алкоголиков он велел изготовить чугунный орден «За пьянство» весом около 7 кг без учета цепи. Его вешали на шею пьяницам в полицейском участке и крепили цепями так, чтобы нельзя было снять, заставляя ходить в таком виде неделю.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Вот таким тяжелым пороком страдал всю жизнь Петр. Князь Щербатов М.М. по этому поводу заметил: «Никто Петра Великого в неумеренной склонности к пьянству не обвиняет. Но находят в нем достойно хуления, как оно действительно и есть, что он иногда на торжествах, нисходя в равенство к подданным своим, сам излишне пивал и других спаивал. Первое показывает невоздержанность, а другое хулительное самовластие». Пожалуй, с этим можно согласиться-

ся...

Главная жертва Петра Великого.

Сколько детей имел Петр от своих двух официальных жен, никто с уверенностью сказать не может. Но большинство из них умерли в детстве. А единственным выжившим сыном был царевич Алексей от Евдокии Лопухиной, которому по наследству полагалось передать царский трон. Судьба его сложилась, однако, необычайно трагично...

Алексей родился 18 февраля 1690 года, когда Петру самому еще не было 18 лет и когда он еще разделял царский трон со сводным братом Иваном. Браку его с Евдокией в это время шел всего первый год, но отношения между молодым отцом и матерью Алексея были уже сложными и натянутыми.

Когда Алексею исполнилось 8 лет, он навсегда был отдален от своей матери, которая ненавидела все, что нравилось Петру, и с тех пор воспитывался любимой сестрой Петра – Натальей. Отлучение от матери глубоко повлияло на всю трагическую жизнь Алексея.

Царица Наталья Кирилловна очень любила внука. В 6 лет его начали учить грамоте. С учетом собственного плохого обучения в детстве Петр решил в 1699 году послать ребенка в Германию для получения образования. Однако начавшаяся Северная война и поражение под Нарвой отложили посылку сына за границу на несколько лет.

Но обучением Алексея все-таки занимались два немец-

ких наставника, которые занимались с ним обширным курсом языков, географии, математики, военных упражнений и других предметов. Царевич, однако, даже в этом раннем возрасте находил занятия такого рода «весьма неподходящими». Раннее дурное влияние матери, очень ограниченные контакты со своим отцом, собственные вкусы и симпатии, не совпадавшие с петровскими, сделали Алексея полностью равнодушным к амбициям отца. Его глубоко привлекали церковь и традиционные обряды. С детства он был усерден в отправлении церковной службы и в соблюдении постов.

Все это вызвало с самого начала конфликт между вспыльчивым и требовательным отцом и слабым, но упрямым сыном. Этот конфликт преднамеренно в собственных интересах обостряли многие из окружающих Петра, в том числе и Меншиков, который формально следил за условиями жизни царевича Алексея. Временами всесильный фаворит царя обращался с Алексеем с заметным недостатком уважения к нему. Тот был даже «таскаем за волосы по полу».

В итоге царевич Алексей еще в детстве стал робким и неуверенным в себе. Зато с помощью отца и его друзей Алексея буквально с детства приучили к спиртному, и он уже в юные годы стал склонным к чрезмерному пьянству.

Он все более боялся, даже ненавидел и своего ужасного отца, и требования, которые тот к нему предъявлял. И все чаще он окружал себя теми, кто выступал против Петра

во всех его начинаниях и видел в восхождении на престол Алексея благословенный возврат России к обычной системе старых ценностей и традиционной политике (и таких людей было достаточно много).



Романов Алексей Петрович (1690–1718) – наследник российского престола, старший сын Петра I и его жены Евдокии Лопухиной. Автор портрета Иоганн Готфрид Таннауэр

Но царь по-своему любил царевича Алексея, он даже твердо считал его своим наследником царской власти и был уверен, что его сын должен играть активную роль в большой работе по переменам и модернизации, которую отец задумал и проводил в России. Поэтому он неоднократно пытался приобщить сына к своим начинаниям, в том числе и к морским делам.

В 6-летнем возрасте Алексей увидел отца в форме морского капитана, возвращавшегося с триумфом с победой с Азова. Эти приятные минуты остались надолго в памяти мальчика. Он интуитивно уловил тогда и потом всегда понимал особое величие и значимость своего отца.

В 1702 году царь взял с собой в Архангельск 12-летнего царевича Алексея, чтобы вовлечь его в свою невероятную акцию по переброске морских судов на Ладожское озеро. В ноябре 1703 года царевич с отцом участвует во взятии шведской крепости Ниеншанц. Это был его первый боевой поход в звании солдата бомбардирской роты.

В марте 1704 года Алексей впервые прибыл из Москвы в Петербург. Оттуда он убыл под Нарву и находился там во время ее осады. Но все это было для него сплошной мукой и пыткой.

После взятия Нарвы Петр высказал серьезные претензии сыну. Он заявил царевичу: «Для того я взял тебя в поход, чтобы ты видел, что я не боюсь ни труда, ни опасностей. По-

неже я, как смертный человек, сегодня или завтра могу умереть, то должен убедиться, что мало радости получить, если не будешь следовать моему примеру. Ты должен, при твоих летах, любить все, что содействует благу и чести отечества, верных советников и слуг... Если ты, как я надеюсь, последуешь отеческому совету и примешь правилом жизни страх Божий, справедливость и добродетель, над тобою всегда будет благословение Божие. Но если мои советы разнесет ветер, и ты не захочешь делать то, что я желаю, я не признаю тебя своим сыном: я буду молить Бога, чтобы он наказал тебя, в сей и в будущей жизни». Царевич со слезами на глазах схватил руки отца, целовал их и с горестью говорил: «Я еще слишком молод и делаю, что могу. Но уверяю, Ваше Величество, что я, как покорный сын, буду всеми силами стараться подражать вашим деяниям и примеру...»

Ему было 14 лет. Но почти все оставшиеся еще 14 лет его жизни стали годами борьбы с отцом и, которая закончилась победой отца и трагической смертью сына, царевича Алексея. Однако это была трагедия и самого Петра, которая рубцом глубоко обожгла и сократила его жизнь.

Когда царевич достиг 17 лет, он, оставаясь практически без надзора, окружил себя монахами и яркими противниками политики Петра I. В их кругу он все более ненавидел то, что делал его отец. Особенно влиял на негативные настроения царевича Кикин Александр Васильевич (1670–1718), некогда любимый денщик Петра I, а потом адмиралтеец в Санкт-

Петербурге, человек умный и очень бойкий. Он представлял дела Петра I в ненавистном для Алексея виде.

Но Петр все еще пытался сохранить в царевиче Алексее своего преемника на престоле. В начале 1707 года он вновь доверил сыну важную работу – заготавливать в Смоленске провиант и проводить сбор рекрутов для армии и флота. Здесь Алексей пробыл около пяти месяцев, но с задачей не справился.

В октябре 1707 года, вернувшись в Москву и имея повеление царя, царевич Алексей надзирал за укреплением Кремля на случай похода шведов на Москву. Одновременно он продолжил учебу, начал изучать немецкий язык, историю и географию, потом и французский язык.

В январе 1709 года царевич повел из Москвы в Украину 5 собранных им полков до 5 тыс. человек и представил их отцу в Сумах. На пути туда он сильно простудился и впал в жестокую лихорадку. Болезнь его была так сильна, что Петр несколько дней не решался покинуть Сумы. Только 30 января царь уехал в Воронеж. Царевич, оправившись от болезни, в половине февраля тоже отправился к отцу в Воронеж, где присутствовал при спуске кораблей «Ласка» и «Орел». Затем уехал в Москву, где продолжил учебу, преимущественно фортификации, надзирал по-прежнему за укреплением Кремля и собирал рекрутов.

В Полтавской битве царевич Алексей не участвовал. Но после Полтавы он приехал к отцу в Киев. Здесь Петр сно-

ва решил отправить его учиться в Германию. Но вначале он определил его в корпус Меншикова, двинутый в Польшу для изгнания оттуда Станислава Лещинского. А потом уже Алексей должен был ехать учиться в Дрезден.

В Дрездене царевич проучился около года. В апреле 1711 года его познакомили с будущей женой, немкой и протестанткой принцессой Шарлоттой Брауншвейг-Вольфенбюттельской. Для Алексея это было еще одной нежелательной обязанностью, которую на него силой возложил отец. Будущая жена ему не понравилась. Тем не менее с апреля и по октябрь 1711 года царевич был с Шарлоттой. А 14 октября в саксонском городе Торгау с участием Петра состоялась свадьба.

«Шарлотта Кристина София Брауншвейг-Вольфенбютльская». Портрет из коллекции Радищевского музея в Саратове, по всей видимости, написан одним из придворных художников Августа Сильного. Это самый ранний известный живописный портрет Шарлотты Кристины Софии. Вполне возможно, что он был написан в связи с готовящейся свадьбой в 1711 году.

На четвертый день после свадьбы Петр дал указание и инструкцию царевичу – убыть в Торунь (Польша) на 6 месяцев для сбора провианта и продовольствия для 30-тысячного русского войска с приготовлением плотов и судов для сплава

провианта при первом же вскрытии воды ото льда к Штеттину. Царевич вместе с молодой женой жили там полгода, пока Меншиков А. не привез ему повеление отца ехать в Померанию для участия в военных действиях русских войск.

Весну и лето 1712 года царевич провел под Штеттином в корпусе Меншикова А., осень и зиму в Мекленбурге, а уже в конце года отправился в Петербург. Весной 1713 года царевич Алексей вместе с отцом пошел на галерном флоте в Финляндию, к Або. Петр тогда командовал авангардной частью этого флота. А для Алексея это был первый и последний раз, когда он выходил в море на боевых кораблях.

Через месяц царевич вернулся из этого похода в Петербург, где его ждала прибывшая туда жена. Но по приказу отца он тут же отправился в Старую Руссу и Ладогу для сбора леса и строительства скампавей. Это было последнее усилие Петра, которое также потерпело неудачу. После этого Алексею не давали уже никаких официальных постов и ему было позволено жить частной жизнью в Санкт-Петербурге с женой.

В 1714 году царевич долго болел чахоткой. Врачи посоветовали ему ехать на воды в Карлсбад, куда он убыл через Берлин. Его супруга уже была на восьмом месяце беременности. 12 июля, в отсутствие мужа, она родила в Петербурге дочь (Наталью). Царевич вернулся из-за границы в конце декабря 1714 года.

Вскоре Шарлотта опять забеременела. Но у Алексея тогда

уже была любовница, с которой он демонстративно проводил почти все свое время (крепостная девка учителя Алексея Никифора Вяземского – Евфросинья Федорова). 12 октября 1715 года Шарлотта родила сына – Петра (будущего императора России Петра II). А 22 октября она скончалась. Петр I, несмотря на то что сам в эти дни мучился приступом каменной болезни, на похоронах Шарлотты был вместе с Алексеем.

После болезни царь пишет длинное письмо сыну, где пытается еще раз объясниться с наследником трона и делает ему последнее предупреждение, если тот не измениться к лучшему, он его «лишит престолонаследия».

Алексей на это письмо ответил согласием отказаться от своего права престолонаследия. Но сам по себе этот ответ не мог успокоить Петра. Царь считал, что Алексей в этом случае должен отказаться от мира и уйти в монастырь. Летом 1716 года это требование отец излагает сыну письменно, как ультиматум. Но в январе 1716 года Петр I отправился за границу. За два дня до отъезда он был у сына, но тот оказался в постели притворно больным. Разговора не получилось.

И вот тут у царевича появилась мысль бежать за границу. Под видом того, что он решил ехать к отцу в Копенгаген, Алексей 26 сентября 1716 года бежал из Петербурга в Вену. Разгневанный царь пытается срочно вернуть сбежавшего сына, так как во враждебных руках царевич мог стать опасным оружием против России. Уже имелись сообщения, что

Алексей в Вене якобы попросил у австрийского императора отряды для того, чтобы использовать их против своего отца в надежде на британскую поддержку. Петр понимал, что бегством сына и его личный престиж, и всей России серьезно подорван.

После этого отношения Петра и царевича Алексея окончательно осложнились. Здоровье царя ухудшилось, это стало заметно, он чаще болел. В связи с этим положение наследника трона Алексея, как символа сопротивления царю и его политике, связывалось с растущими надеждами тех, кто ненавидел действия царя – реформатора.

В ноябре 1715 года Петр I очень сильно заболел. Положение было так опасно, что несколько дней все министры и сенаторы ночевали в царских покоях. До самого Рождества он не выходил из своей комнаты. В эти дни царевич посетил больного отца только один раз.

В ноябре 1716 года царевич Алексей объяснял свой побег так: «Я не виноват перед отцом; я всегда был ему предан; ни во что не вмешивался; я ослабел духом от гонений и смертельного пьянства. Впрочем, отец был ко мне добр, но с тех пор, как пошли у жены моей дети, все сделалось хуже, особенно когда появилась новая царица и сама родила сына. Она и Меншиков постоянно вооружали против меня отца; оба они исполнены злости, не знают ни Бога, ни совести». Царевич объяснял, что отец его окружен злыми людьми, а сам Петр «до крайности жестокосерд и кровожаден... мно-

го пролил невинной крови, к тому же невероятно гневен и мстителен». Царевич считал, что вернуться ему в Россию, это все равно, что лишить его жизни, так как даже если его пощадит отец, то все равно мачеха и Меншиков «до тех пор не успокоятся, пока не запят или не отравят его». Поэтому он просил австрийского императора не выдавать его отцу.



Руины замка Эренберг (Австрия), в котором прятался царевич Алексей

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В конце мая 1717 года царевич Алексей оказался в Неаполе, который в ходе войны за испанское наследство в 1707 году был уступлен австрийскому дому и который находился в его управлении до 1735 года.

Но Петр I ведет трудные переговоры с Веной о возвращении сына в Россию. Он отправил в Вену как тайного советника графа Толстого с письмом к Алексею и с задачей: во что бы то ни стало вернуть сына домой. Царевичу он обещал, что будет прощен и что ему позволят жить спокойно в поместьях и не разлучат с любовницей, которая сопровождала его в бегстве и была уже от него беременна. После долгих дней обсуждения и интриг Алексей в октябре 1717 года решил возвращаться в Россию. В этом его убедила Евфросинья. Хотя перед этим он даже хотел уехать к папе Римскому. О своем решении возвратиться Алексей сообщил отцу в письме, которое подписал: «Всенижайший и непотребный раб и недостойный называться сыном Алексей».

14 октября 1717 года царевич отправился из Неаполя в Россию через Рим, Венецию и Вену. 31 января 1718 года он уже был в Москве, пробыв в бегах почти полтора года...

А через три дня после возвращения, 3 февраля, начался первый допрос царевича. Алексей упал к ногам разгневанного отца и полностью признал себя виновным во всем. Со слезами он просил прощения и помилования. На Библии он присягнул отказаться от своих прав на престол. Петр обещал сыну милость, но не только через отказ от наследства, а ес-

ли он откроет всех участников его бегства. Царевич на все согласился.

Его сводный брат Петр Петрович, двухлетний младенец – сын Петра I от Екатерины, был объявлен наследником трона (но он умер в 1719 году). Однако монарх остался неудовлетворенным. Он был теперь убежден, пока Алексей будет в живых, всегда будет сохраняться угроза продолжению собственной его политики, даже если сын станет монахом.

Петр I допрашивает царевича Алексея Петровича в Петергофе, 1871 г.

Художник Николай Николаевич Ге

Царь жаждал мести и сыну, и тем, кто его поддерживал. Снова начались допросы и пытки. 18 марта 1718 года он убыл из Москвы в Петербург, приказав привезти туда и царевича. С участием Петра Алексей прошел семь допросов, давая устные и письменные ответы. В мае начался допрос царевича, который продолжался весь месяц. В июне он давал показания перед Сенатом.

Официально Петр I издал манифест, где Алексей обвинялся в попытке захвата трона и свержения царя. За четыре дня до своей смерти царевич сделал признание в этом в письменной форме. Но сделал это только под пыткой. Отец твердо решил представить сына перед специальным судом, который будет рассматривать вопрос о его жизни.

Этот суд (126 человек) 24 июня 1718 года «единогласно и без всякого прекословия» приговорил царевича Алексея к смерти за то (как сказано в приговоре), что тот вел себя на следствии «неправдиво» и что он «не хотел получить наследства по кончине отца прямою и от бога определенной дорогой, а нмерен был овладеть престолом через бунтовщиков, через чужестранную... помощь и иноземные войска с разорением всего государства...»

А 26 июня 1718 года в возрасте 28 лет царевич Алексей умер. О смерти его сохранились разные толкования: что он был задушен по царской воле

26 июня (Бутурлиным, Толстым, Ушаковым и Румянцевым); была молва даже, что Петр I сам отрубил царевичу голову, а потом она была искусно приложена к трупу; есть версия, что он был отравлен. О смерти царевича есть 9 свидетельств, большей частью одно с другим не согласных. Точная причина смерти никогда не была установлена. Скорей всего, он все-таки скончался сам по себе, не выдержав всех этих потрясений, допросов и пыток (последний раз его пытали утром 26 июня).

Но никто из современников не сомневался, что, по сути, ответственность за смерть сына лежит на самом Петре. Он же воспринял смерть своего сына как облегчение. На следующий день состоялось празднование очередной годовщины Полтавской битвы. А затем были отпразднованы именины Петра I, запомнившиеся большим застольем, фейерверками

и спуском на воду новых военных кораблей...

А сын царевича Алексея вскоре ненадолго стал императором России (1727–1730).

Женщины великого моряка.

Также заметим, что «любил его величество женский пол». Всю жизнь он был «весьма охоч до женщин». Он вовсе не считал себя обязанным хранить супружескую верность и имел многочисленных любовниц, всегда был окружен «небольшим гаремом» из «метресс» – девиц легкого поведения и фавориток. В отношении к женщине у царственного моряка Петра было жесткое правило: «забывать службу ради женщины непростительно». Быть пленником любовницы хуже, нежели быть пленником на войне: «у неприятеля скорее может быть свобода, а у женщины оковы долговременны».

В личной жизни Петра преследовали неудачи. Семейная его жизнь «не заладилась» сразу. Он в юности (в неполных 17 лет) был «оженен» своей матерью, но неудачно, поэтому вскоре расстался с первой женой. Кроме нее у него были еще две женщины, которые занимали большое место в его личной жизни. Но и они обе, и даже вторая жена, предали его. Не побоялись этого «жестокого великана» и деспота и запросто изменяли ему с другими мужчинами. Конечно, этим мужчинам не повезло: двоих Петр казнил, третий умер сам. А вот всех трех изменниц простил...

Между тем ему были знакомы и доступны глубокие и ис-

кренние чувства.

По-настоящему вблизи него было всего 5 женщин. Трех из них вспомним немного, а о двух других поговорим подробнее, потому что в жизни этого человека они были главными женщинами.

Наталья Кирилловна Нарышкина – мать Петра, вторая жена царя Алексея Михайловича, двадцатью годами моложе своего мужа, воспитанница друга царя Артамона Матвеева, управляющего Посольским приказом (на сегодняшнем языке – министр иностранных дел). Она родила сына (Петра I) и двух дочерей, одна из которых умерла в младенчестве. Царевна Софья (дочь царя от первой жены) была моложе Натальи Нарышкиной всего на 6 лет. Молодая царица имела во всем поддержку царя Алексея Михайловича. Но через 5 лет после женитьбы царь умер. Во время мятежа стрельцов (1682) был убит приемный отец Натальи – Матвеев Артамон. Чтобы спасти свою жизнь и жизнь Петра, она отказалась от всех притязаний на власть и влияние в Кремле. Вместе с детьми она была выслана (хотя Петр I уже совместно с братом Иваном был объявлен царем России) в село Преображенское.

Петр был горячо привязан к своей матери. В 1689 году, когда он сместил свою единокровную сестру Софью и сам в 17 лет стал во главе государства, Наталья Нарышкина вернулась к нормальной жизни и даже пыталась снова влиять

на политическую жизнь Кремля, тем более что Петр до 1695 года по большому счету управлением государства сам не занимался. Наталья очень любила своего единственного сына и пыталась всячески уберечь его от разгульной жизни, которая так засасывала юного царя. Между прочим, Наталья Кирилловна была всегда против того, чтобы ее сын увлекался «водными потехами» и усиленно пыталась оградить его от этого увлечения. Но в 1694 году, сорока двух лет от роду, царица Наталья Кирилловна Нарышкина скончалась.

Выбор невесты (Натальи Нарышкиной) царем Алексеем Михайловичем. Артамон Матвеев смог передать свою радость преклонением колен перед сюзереном (правителем). Хромолитография Абрамова А., 1882 г.

Софья Алексеевна – дочь царя Алексея Михайловича от брака с Марией Милославской. Молодая и развитая царевна («соправительница» при несовершеннолетних царях Петре I и Иване V) с честолюбивыми запросами и богатым воображением. По характеру она напоминала своего единокровного брата Петра I. В годы своего правления Софья открыто жила с любовником князем Василием Голицыным. Они встретились, когда Софье было 24 года, а ему 39 лет.

В конце 80-х годов между Софьей и Петром вспыхнула борьба за власть, победителем оказался брат. Полузабытый

сестрой, он вырос и в 1689 году показал, что стал сильнее ее. Но победа ему далась нелегко. Софью сослали в монастырь. Через 10 лет она сделала попытку вернуть власть, однако неудачно.

Петр испытывал к Софье уважение и восхищение, но всегда опасался ее в борьбе за власть. В 1704 году Софья умерла в полном забвении.

Евдокия Федоровна Лопухина – дворянская дочь, первая супруга Петра. Она была хороша собой, но интеллектуально неразвита, была отсталой, набожной и обладала всеми мыслимыми старомодными добродетелями и при этом была упряма. А самое главное – она была далека от мира, в котором жил ее муж. Это был мир кораблей, полевых учений, грандиозных дел.

Петр никогда не любил Евдокию, он не встретил у нее понимания и не обрел подругу жизни. После смерти матери в 1694 году, еще как-то сдерживающей сына, он окончательно решил расстаться с женой. Во время поездки в Европу он не написал ей ни одного письма за 18 месяцев. Возвратившись в 1698 году, он потребовал, чтобы Евдокия приняла постриг (ушла в монастырь). Она отказалась. Несколько дней спустя, у нее отобрали сына царевича Алексея, а саму отправили в монастырь, где и постригли. Здесь у нее внезапно проснулась энергия, она начала выражать неприятие реформ и идей Петра I. Оппозиционеры видели в ней и в царевиче Алексее гарантов старой Руси. Но в 1718 году царь раскрыл заговор.

Жизнь Евдокии он пощадил.

«Петр и Евдокия Лопухина». Рисунок, размещенный в начале

«Книги любви знак в честен брак» Истомина Кариона, преподнесенной в 1689 году в качестве свадебного подарка Петру I

После 18-летней изоляции в монастыре Евдокия влюбилась в некоего капитана Степана Глебова. Узнав об этом, Петр приказал казнить капитана. А Евдокию снова пощадил. Когда умер Петр Великий, Екатерина I заточила Евдокию в Шлиссельбургскую крепость. Но внук Евдокии император Петр II освободил ее и вернул в Москву. Однако она пожелала снова вернуться в монастырь, где и окончила свои дни в 1731 году.

Первой большой любовью молодого Петра была Анна Монс. В 1692 году по случаю своего двадцатилетия Петр собрал на Плещеевом озере под Москвой весь царский двор. Здесь он демонстрировал маневры судов своей «потешной» флотилии. Среди судов, участвующих в маневрах, была парусная лодка с именем «Анна». Это имя на борту лодки появилось не случайно. Анна Монс – так звали женщину из простолюдинов, которую любил Петр с 16 лет, еще до того как Евдокия стала его женой (по другим данным, это произошло на год позже). Но этой любви не суждено было найти свое официальное место в личной биографии царя.

Анне досталось в этой биографии всего лишь место его любовницы, несмотря на то что их любовь длилась более 10 лет.

Петр встретил Анну, когда он жил в летней царской резиденции в селе Преображенском и начал увлекаться морскими делами. Рядом с Преображенским располагалась Немецкая слобода. Здесь, в доме виноторговца Монса, он получил и свои первые интимные впечатления. Это случилось с дочерью Монса, юной красавицей Анной. Франц Лефорт был поверенным Петра в сердечных делах с Анной.



«Портрет неизвестной» художника Эбби Алстона.

В некоторых источниках его приписывают Анне Монс.

И, несмотря на то что у Петра появилась законная жена, Монс надолго стала его любовницей. Один современник считал, что эта «девица была изрядная умная», а другой, напротив, находил, что она была «посредственного разума». Как бы то ни было, но веселая, любвеобильная, находчивая, всегда готовая пошутить, потанцевать и поддержать светский разговор Анна Монс была полной противоположностью супруге царя Евдокии Лопухиной – красавице, наводившей тоску рабской покорностью и слепой приверженностью старине. Петр отдавал предпочтение Анне и все свободное время проводил в ее обществе. Когда в 1698 году он вернулся после почти полуторалетнего пребывания за границей в Москву, он тут же посетил свою фаворитку Анну Монс. А вот с супругой видеться не пожелал...

Он мыслил сделать Анну своей новой законной женой. Но жизнь заставила его порвать с ней все отношения. Связь с Анной прекратилась внезапно не по его вине. Фаворитка завела себе любовника. Когда об этом стало известно Петру, он зло сказал:

«...чтобы любить царя, надлежало иметь царя в голове», и велел содержать ее под домашним арестом.

Поклонником Анны Монс стал прусский посланник Кейзерлинг. Он испрашивал разрешения у Петра I жениться на ней. В ответ тот заявил, что он «воспитывал девицу Монс

для себя, с искренним намерением жениться на ней, но так как другим прельщена и развращена, то он ни о ней, ни о ее родственниках ни слышать, ни знать не хочет».

Слуги Меншикова при этом избили Кейзерлинга и спустили с лестницы. Это произошло в 1703 году. А в 1711 году Кейзерлингу все же удалось жениться на Анне Монс, но через полгода он внезапно умер. Бывшая фаворитка попыталась еще раз выйти замуж, однако смерть ее от чахотки помешала этому. Но о Монс еще раз, и очень сильно, жизнь напомнила Петру совсем уже перед его смертью...



Дмитрий Шмаринов. Петр I и Анна Монс на балу

Есть основания полагать, что вскоре после разрыва с Анной Монс у Петра Алексеевича появилась новая любовница – Екатерина. Нет точных данных, когда это произошло, но в октябре 1705 года у Екатерины от него было уже двое детей (Петр и Павел). Екатерине суждено было стать спутницей Петра Великого уже до конца его жизни.

Он тщательно скрывал появление и родословную Екатерины. Поэтому до сих пор существует несколько версий, кто она такая: то ли крепостная, проживавшая в деревне без родителей в крайней бедности, то ли дочь лифляндского дворянина и его крепостной служанки, то ли она дочь полкового квартирмейстера в Риге, которая выросла в сиротском доме. Но, скорее всего, Екатерина была из семейства лифляндского обывателя Самуила Скавронского и звали ее Мартой (Марфой), родилась в 1683 (или в 1682) году. Жила она долгое время в Мариенбауме (Лифляндия) у пастора Глюка, убирала у него в доме и ухаживала за детьми. Когда ей исполнилось 18 лет, ее руки попросил 22-летний драгун шведского гарнизона. Глюк согласился. Но во время свадьбы на шведов напали русские. Молодой муж был отправлен с отрядом в Ригу. А Екатерина в 1702 году была взята в плен и попала к Шереметеву Б.П., первому русскому фельдмаршалу, войска которого брали Мариенбаум. Через полгода к

нему заглянул князь А. Меншиков. Увидев юную красавицу, он забрал ее к себе к неудовольствию фельдмаршала.

Но и у Меншикова Екатерина долго не задержалась: ее увидел молодой царь и забрал к себе во дворец. Она была крещена по русскому обряду, получила имя Екатерина, выучилась русскому языку так, что забыла свой язык немецкий, но читать и писать не умела. В 1708 году она получила отчество Алексеевна, когда при ее крещении в роли крестного отца выступил сын Петра царевич Алексей.

История Екатерины ярко показывает свободу Петра Алексеевича от предрассудков и условностей в личной жизни. Он выбрал себе Екатерину из простолюдинов. В его глазах «природа» ничего не значила. В 1707 году Петр тайно обвенчался с Екатериной при живой первой супруге Евдокии. И так они жили до 1712 года, пока их брак не был признан публично и он не назвал ее своей законной супругой. Но церемония бракосочетания, обычная для членов царской фамилии, не была соблюдена (все-таки все знали, что у царя есть первая жена), обряд был проведен согласно более простому контр-адмиральскому обрядовому чину (Петра Михайлова).



«Свадьба Петра I и Катерины Алексеевны в 1712 году».

Гравюра Зубова А.Ф., 1712 г.

Второй брак Петра оказался, хотя бы внешне, более удачным. Екатерина была полной противоположностью Евдокии. Она оказывала благотворное влияние на мужа. Своими шутками и домашними хлопотами она приводила его в хорошее настроение.

Екатерина, веселая и заботливая, умела всегда успокоить

Петра, когда он сердит, и ободрить его, когда он подавлен. Чтобы не расставаться с ним, она сопровождала его почти во всех его трудных и неудобных поездках и деловых путешествиях, в том числе даже выходила с ним в море, была с ним в Прутском и Персидском походах



Петр Великий перевозит в ботике через р. Неву Императрицу Екатерину Алексеевну, князя Меншикова, канцлера Головкина, Макарова и адмирала Головина. Художник А.П. Рябушкин (1861–1904)

Сохранилось 170 писем Петра к Екатерине, из которых

видно, что она пользовалась у него любовью и уважением. Конечно, они действительно любили друг друга. Хотя их отношения были не совсем обычными. Последнее из сохранившихся писем Екатерины к Петру датировано 30 июня 1724 года. В нем она обращается к супругу не только с нежными словами, но и специально подчеркивает то, что всегда доставляло ему особую радость, его морские заслуги: «Друг мой сердешный, господин адмирал, здравствуй на множество лет!»

В мае 1724 года, как беспрецедентный случай, в Москве прошла коронация Екатерины. Петр Великий возложил корону на ее голову своими собственными руками. И уже одно это оказание ей столь публичной чести должно было почти наверняка упрочить право наследования престола в случае внезапной смерти императора. Хотя это не означало еще, что она автоматически входила в права престолонаследия.



Le Couronnement de CATHERINE Impératrice des Russies etc. à Moscou le 18. Mai 1762.

1726.

Петр I Великий коронует Екатерину императрицей России. Гравюра Бернара Пикара, 1726

Петр и Екатерина прожили вместе более 20 лет. Точно никто не знает, но Екатерина родила от него не менее 9 детей (по другим данным 12). Но все они, кроме двух девочек, умерли в раннем возрасте. Одной девочке – Елизавете – суждено было в 1742 году стать императрицей России.

И все-таки Екатерина тоже предала Петра. 9 ноября 1724 года неожиданно для всего царского двора был арестован Монс Виллим (брат той самой Анны Монс) – камергер Екатерины. Бумаги Монса были опечатаны, доставлены императору, и началось спешное расследование, которое проводил

лично сам тяжело больной император.

Формально дело Монса началось с расследования доноса на него по многочисленным взяткам, причем от первейших в государстве людей (Меншиков А.Д., князь Долгорукий В. и др.). И уже 14 ноября (через неделю после начала дела) «Вышний» суд приговорил Монса к смертной казни, и 16 ноября на Троицкой площади Монсу отрубили голову.

Но взятки были, видимо, только поводом для казни. А причина была в том, что, как говорили, изящный 28-летний камергер Екатерины пользовался слишком большим влиянием, которое основывалось, мягко говоря, на особом к нему внимании со стороны 40-летней Екатерины. Проще говоря, они были любовниками.

С казнью Монса В. рухнула в одночасье идиллия в отношениях между Петром и Екатериной. Петр был зол, не разговаривал с Екатериной и не разрешал ей входить к нему. Этот удар усугубил его состояние. Резко усиливающаяся болезнь завершила жизнь великого моряка России. Перед самой смертью он все-таки простил Екатерине ее измену.

А Екатерина после кончины Петра Великого стала на два года первой правящей императрицей на престоле России – Екатериной I. Будучи на 12 лет моложе своего царственного супруга, она всего лишь на два года пережила его и в 1727 году скончалась.



Портрет Екатерины I. Ж.-М. Натье (1717)

Великий галеас Петра.

Не разгаданной до сих пор тайной остается решение Петра I о строительстве в 1698 году в Воронеже лично для себя огромного корабля – «великого галеаса», как его тогда назы-

вали, который в реальной жизни никогда не выходил в море.

Галеас, 1573 год. Копия с гравюры Фернандо Бертелли, которая находится в Статфордском архиве (Лондон). Галеас: длина около 80 м, ширина до 9 м, один ряд весел, 3 мачты с косыми парусами, экипаж – свыше 800 человек, вооружение – до 70 пушек, надводный таран.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В это время молодой царь находился под сильным впечатлением своих победных результатов под Азовом, длительной и успешной поездки в Западную Европу и строительства регулярного военного флота. В Петре устойчиво формировалась привязанность к морю, активно развивался огромный интерес к кораблестроению и мореплаванию, вызревал настоящий, профессиональный моряк, пробудились мысли о морском будущем России и неумемные воля, вера и желание сделать это во что бы то ни стало.

Окрыленный успехами Азовской победы, он не просто мечтал, а фактически готовился забрать у турок Керченский пролив, а значит, и Черное море, и реально устремил свои взгляды на турецкие проливы Босфор и Дарданеллы. Он был уверен, что Россия вытеснит Турцию с Азовского и Черного морей и достойно выйдет в Средиземное море. Для этого ему нужен был сильный флот, и он его спешно, с невероятными усилиями строил.

Обстановка складывалась для Петра I удачно. На мирных переговорах в Вене появился очередной дипломатический успех: России удалось заключить с Турцией перемирие на два года. Значит, появились время и возможность подготовить силы для реализации своих морских замыслов.

Вот в это самое время, на пике радости своей и в эйфории великих мечтаний, Петр приказал заложить «великий галеас». Галеас (от итал. – большая галера) – это мощный парусно-гребной военный корабль, который изобрели венецианцы еще в XVI веке как промежуточное судно между галерой и парусным кораблем. Впервые эти галеры применены венецианцами в сражении при Лепанто в 1571 году. Использовались в европейских флотах в XVI–XVII веках.

Но размеры великого галеаса Петра поражают своими величинами. Этот галеас представлял нечто вроде знаменитого венецианского «Буцентавра» («Бученторо» или «Букентавра»), на котором венецианские дожи (главы государств в итальянских морских республиках) выходили для своего обычного обручения с Адриатическим морем (начиная с XII века и до 1798 года) в Праздник Вознесения.

Об этом свидетельствуют даже имена кораблей, которые давал царь новостройкам в Азове: «Великий Монарх», «Королевское солнце», «Александр Великий», «Тамерлан Великий», «Юлий Цезарь». Явная демонстрация стремления к возвеличиванию своей личности.

Именно в это время у него начинает проявляться уже не

только морское (пробиться к морю, сделать Россию морской державой), но и океанское мышление (вывести российский флот в Средиземное море – войной или миром, а дальше идти в океаны – Атлантический, Индийский, осваивать Тихий океан).

Англичанин Броун, сделавший чертеж галеаса для русского молодого царя, неодобрительно качал головой: ведь из этого дерева можно было построить шесть современных боевых кораблей. Но Петр предупредил, что галеас должен быть сделан не только самым большим и мощным, но еще и самым шикарным. С учетом роскошной отделки это чрезвычайно дорогое удовольствие действительно стоило постройки нескольких самых мощных кораблей.

И тогда все гадали и сейчас гадают, для чего Петру понадобился «великий галеас». Одни полагали – чтобы «обручиться с морем», на венецианский манер. Другие – чтобы удивить турок размерами этого великана и именно на его борту подписать в скором времени трактат о мире с Турцией на условиях, которые продиктует русский царь.

Эта мысль вполне тогда могла находиться в сознании Петра, потому что именно в то время у него появилось представление о величии собственной персоны, понимание особой миссии России, ее силы и мощи, которое сохранялось в нем постоянно и со временем лишь еще более усиливалось.

Учитывая подобные взгляды Петра, ему неоднократно де-

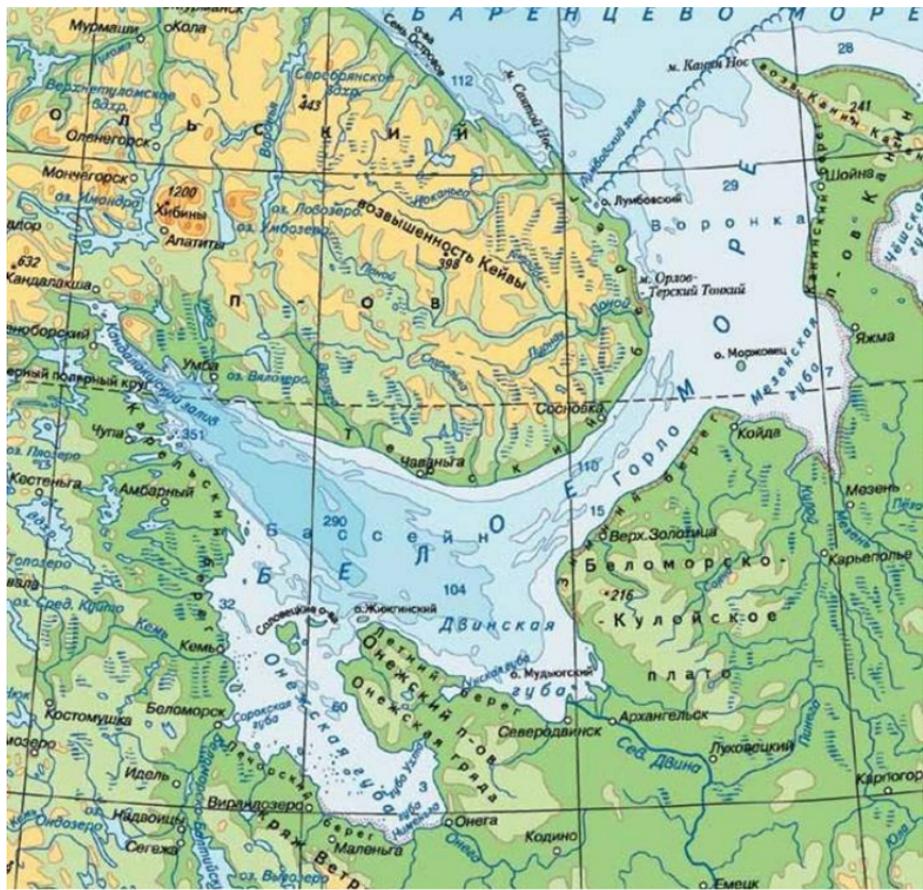
дали авантюристические предложения: завоевать Мадагаскар, укрепиться на Яве, обратить Тобаго в русскую колонию. Между прочим, как наследник прав герцога Курляндского Якоба Кеттелера Петр I, в принципе, имел к тому возможность, то есть захватить или купить острова в Индийском океане. Морская душа Петра приятно бурлила от таких предложений. Но реально он не принял ни одного из них. Хотя попытки были. Наверное, если бы не преждевременная смерть, он бы еще смог вернуться к этим предложениям, имея в руках такой мощный флот, который создал к концу своего правления.

Выход в Балтику, овладение Каспийским морем не удовлетворяли тщеславия и амбиций Петра. Ему хотелось большего, и он действительно мечтал об этом – для себя и для России.

То, что у него проскальзывали нередко мысли о великом могуществе, о его мировом влиянии, о стремлении укрепить влияние России в мировом масштабе, с этим вряд ли кто будет спорить.

Возможно, этим и объясняется решение Петра о строительстве «великого галеаса».

К Ледовитому океану



Карта белого моря

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В океанах ходить Петру не доводилось. Но, образно говоря, заглянуть в океан у него все – таки получилось. Это было летом 1694 года, он второй раз посетил Архангельск.

Он с нетерпением ждал того момента, когда наконец-то он пойдет уже в море. Но из-за того, что затягивалась отделка нового корабля, который построили в Архангельске, и не прибывал фрегат, заказанный в Голландии, он, пользуясь свободным временем, сходил в Соловецкий монастырь на яхте

«Святой Петр», на которой он уже ходил в море в 1693 году.

Архиепископ Афанасий, ближние бояре, царский духовник и несколько солдат сопровождали Петра в этом плавании. Оно было очень рискованным и опасным. На яхте практически не было ни одного толкового моряка, а погода в те дни не баловала. В итоге яхта чуть было не утонула, а люди на ней запросто могли погибнуть. Но жажда моря и молодая отчаянность заставили молодого царя идти в море.

В 3 часа ночи 30 мая яхта с Петром на борту снялась с якоря и скрылась из виду Архангельска при попутном, но слабом ветре. Вскоре он стих совершенно. Поэтому судно простояло целые сутки в устье Двины.

1 июня подул крепкий восточный ветер. Петр велел поставить парус. Рассекая пенистые волны, яхта вышла в море, которое шумело грозно и сердито, предвещая шторм.

К вечеру, едва миновали Унскую губу в 120 верстах от Архангельска, как поднялся ураганный ветер. Положение яхты стало опасным. Паруса были убраны, но судно, сокрушаемое порывами ветра, буквально стонало всем своим корпусом и,

казалось, немедленно развалится или под тяжестью громадных волн, переходивших через борт яхты, погрузится навсегда в морскую пучину.

«Мореходы», управлявшие яхтой, более не скрывали, что все их усилия тщетны и крушение неизбежно. Бояре, офицеры, солдаты, цепенея от ужаса, в слезах призывали Бога и святых угодников его на помощь. Архиепископ громко молился о спасении погибающих. Священное песнопение смешивалось с воплями отчаяния. Картина была ужасной.

А царь, тоже приобщившись святых тайн, бесстрашно, даже с каким-то вдохновением смотрел на яростное море, а потом сам взялся за руль яхты.

Конечно, это ничего не означало для спасения судна, гибнущего в шторме. Но величественное спокойствие Петра несколько ободрило и других. Один из них, стрелец Соловецкого монастыря, ладейный кормщик Тимофеев Антип, взятый из Архангельска в лоцманы, решил подойти к Петру I и доложил ему, что есть только один способ избежать кораблекрушения – войти в Унскую губу,

«иначе суетно будет спасение». Но там, при входе в губу, о подводные камни разбиваются суда даже в более тихую погоду. Поэтому надо было точно найти вход в Унскую губу.



Унская губа в заливе Белого моря
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Петр отдал руль лоцману, разрешив ему править самому. Уж как вел этот кормчий судно, можно только предполагать, но все же царская яхта благополучно прошла Унскими рогами (два ряда далеко вдающихся в море подводных камней с весьма тесным, извилистым проходом), вошла в Унскую губу и 2 июня бросила якорь у расположенного на берегу губы

Пертоминского монастыря. Так как буря не прекращалась, то царь провел в этом монастыре 5 дней.

В честь своего избавления он собственными руками сделал деревянный крест полторы сажени высотой с надписью на голландском языке: «Сей крест сделал шкипер Петр в лето Христово 1694». Он сам на своих плечах отнес его к тому месту, где сошел на берег, и водрузил на память потомству.

Между прочим, этот крест сегодня хранится в Архангельском краеведческом музее. А в начале 1990-х годов в Пертоминске был установлен Петровский крест – копия того, что находится ныне в музее. Но продолжим рассказ о походе Петра I к Ледовитому океану.

Когда буря стихла, он вышел в море и на следующий день благополучно прибыл к Соловецкому монастырю. Его яхта бросила якорь у монастырской пристани. Трое суток провел здесь Петр в посте и молитве, а потом отправился в Архангельск, куда прибыл 13 июня.

Благополучное возвращение Петра из столь опасного морского путешествия было празднуемо несколько дней подряд веселыми пирами. Но вскоре он вывел на рейд фрегат, построенный на Солом-бале. Его наименовали «Святым Павлом» и отдали в распоряжение вице-адмирала Бутурлина И.И.

Наконец-то в Архангельск прибыл из Голландии давно и с нетерпением ожидаемый 44-пушечный фрегат «Святое пророчество» под начальством капитана Яна Флама с экипажем

из 40 матросов. Петр Алексеевич немедленно отправился на корабль, сам ввел его в Двину и 21 июля поставил в безопасном месте у острова Соломбала.

Через неделю все корабли были готовы к выходу в море.

3 августа он утвердил порядок построения кораблей на поход: впереди – вице-адмирал Бутурлин И.И. на корабле «Святой Павел»; за ним – четыре голландских корабля, возвращающихся домой из Архангельска; в центре – адмирал Ромодановский Ф.Ю. на корабле

«Святое пророчество», где был и сам Петр I; за ним еще четыре английских корабля, тоже идущих домой; и наконец контр-адмирал Гордон П. на яхте «Св. Петр». Адмирал должен был управлять движением этого флота посредством сигналов, составленных царем. Изъяснение их было роздано капитанам всех судов – одним на русском, другим на английском и немецком языках.

Но готовый к отплытию флот целых 6 суток не мог двинуться с места из-за совершенного безветрия. 10 августа подул попутный ветер, но такой слабый, что флот, пройдя три версты, опять бросил якорь в одном из Двинских протоков. И только 14 августа эскадра вышла из Двинского устья и оттуда двинулась в установленном порядке в открытое море, держа курс на север в Ледовитый океан. Впервые целая флотилия русских кораблей вышла в Белое море.



Корабль «Святой Павел»

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Но 15 августа поднялся густой туман. С адмиральского корабля дали сигнал: стрелять из всех пушек, бить в барабаны, трубить в трубы, чтобы держаться вместе и никого не потерять.

Но тем не менее яхта «Св. Петр» отстала от флота и едва не налетела на каменный остров Сосновец близ Терско-

го берега. Водруженные на нем кресты, вероятно над телами утопших мореплавателей, штурман принял за вымпелы кораблей. Когда с яхты увидели землю, остров находился в таком расстоянии, что можно было бросать на него камни рукой. К счастью, ветер был слабым. Немедленно обрубив канат и вовремя успели бросить якорь. Яхта остановилась в двух метрах от скалы. Гордон и его спутники были в ужасе. Опомнившись, они с помощью бота буксиром оттянули судно от берега. Но, пока не рассеялся туман, они так и не знали, куда дальше идти. Когда все-таки выбрались в открытое море, они на всех парусах при свежем ветре пустились догонять другие корабли. Через некоторое время им это удалось.



Восстановленная яхта «Святой Петр». 2020 г.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

17 августа корабли достигли Святого носа, крайнего пункта Белого моря. За ним грозно шумел Северный Ледовитый океан. Петр ликовал. Впервые русский царь (да и вообще первый монарх в мире) вышел в этот океан. На другой день царские корабли попрощались с иностранными торговыми судами, которые пошли дальше, и взяли курс на обратный путь.

Возвращались при сильном ветре. 21 августа корабли достигли устья Двины. Адмирал прошел благополучно мимо отмелей, затрудняющих вход в Двину, но вице-адмирал, а за ним и контр-адмирал сели на мель. «Великий шкипер» (Петр I) прибыл лично на яхту Гордона П., и через час она сошла с мели, а к вечеру бросила якорь возле корабля адмирала. Бутурлин А. пришел на рейд только на следующий день, 22 августа.

Так завершилось это очень рискованное путешествие. Первый поход русской военной эскадры в Северный Ледовитый океан с участием государя Петра I состоялся.

Государева дорога

Неожиданных, необычайных и решительных шагов при создании и использовании морского флота у Петра I было более чем достаточно. Но осенью 1702 года, когда русские

морские силы Балтики начали только создаваться, он, одолеваемый желанием как можно быстрее взять в устье Невы шведскую крепость Нотебург, предпринял невероятно отчаянный шаг – по суше перебросить в Ладожское озеро корабли, построенные в Архангельске. Он считал, что эти корабли обеспечат русским победу под Нотебургом.

Военная обстановка заставила Петра в апреле 1702 года прибыть в Архангельск. Появилось известие о намерении шведов вновь совершить нападение на этот русский город и порт. Первое их нападение было неудачным. Но теперь опасности были столь велики, а сохранение Архангельска было таким важным, что царь решил лично возглавить его оборону. Специально для него в 1702 году в Архангельске (на острове Маркове, напротив Новодвинской крепости) был построен дом.

На фотографии дом Петра на праздновании 200-летия приезда Петра I в Архангельск (1693). В 1934 году он был перевезен в Москву. В 1936 году собран на новом месте и до сих пор украшает музей – усадьбу в Коломенском. (Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Для надзора за приготовлением порта к обороне Петр отправил туда заранее вице-адмирала Крюйса К. со 120 матросами, который активно усиливал там меры предосторожности. Двину у Новодвинской крепости заперли болами. Со

всех торговых кораблей, находившихся в порту, взяли орудия и снаряды для усиления артиллерийских батарей на берегу.

Сам же царь из Вологды с пятью батальонами гвардии, как и первый раз в 1693 году, отправился в Архангельск водным путем на стругах. Еще в январе он приказал в Вологодской губернии приготовить баржи и дощаники для перевозки к Архангельску пушек, провианта и других грузов. Но это указание вовремя не было исполнено, за что здешние жители заплатились штрафом в 31 627 рублей, а вологодские бургомистры еще за свою нераспорядительность внесли пени по тысяче рублей.

За 200 верст до Архангельска Петр, получив известие о появлении в Белом море двух чужих кораблей, взял с собой 300 солдат и на легких судах поспешил к городу. Но поспешность оказалась напрасной – это были голландские торговые суда.

Около двух месяцев Петр прождал шведов в Архангельске, занимаясь и вопросами обороны, и строительством кораблей. В это время он лично участвовал в спуске на воду на Вавчуге двух малых фрегатов «Св. Дух» и «Курьер» и заложил новый фрегат «Св. Илья» в Соломбале.

Уверившись, что в этом году шведы не явятся в Белое море, он решил собрать морские силы для штурма крепости Нотебург и с этой целью реализовать свой замысел по переброске туда кораблей из Архангельска.

В августе месяце Петр с этими кораблями отправился морем к Соловецкому монастырю, а затем к селению Нюхча, лежащему в юго-западной части Онежского залива.



Машков Илья Иванович (1881–1944). «Паломничество царя Петра в Соловецкий монастырь в 1702 году»

Солдат, участвующих в этой необычной операции, перевозили на 10 судах, из которых четыре было казенных, а шесть – нанятых у иностранных купцов. Этой эскадрой командовал вице-адмирал Крюйс. Петр I осуществлял общее

руководство этим предприятием. Сам он шел на своей яхте «Transport Royal». С ним был царевич Алексей Петрович и большая свита.

Плавание Петра I в 1702 году по Белому морю было трудным из-за ветров и плохой погоды. Через 5 дней достигли Соловецкого монастыря. Затем плавание было продолжено, и через сутки эскадра прибыла к поселку Нюхча на западном берегу Белого моря, где у пологого спуска суда стали на якорь. На берег по сходням потянулись солдаты, сгибаясь под тяжестью ящиков, тюков, бочек. Припасы тут же грузили на подводы.

В Нюхче Петр провел неделю, дожидаясь выгрузки с судов грузов и орудий. Но главное все ждали окончания строительства необычной дороги, которую вели по указу царя по непроходимым доселе местам к Повенецкому погосту на севере Онежского озера под руководством сержанта Преображенского полка Щепотьева М.И. На пространстве в 120 верст, среди дремучего леса, по мхам и болотам надо было вырубить вековые деревья и устроить мосты. Дорога шла от Нюхоцкой волости до Пулозера и Вожмосальмы болотами. Через Вожмосальму и реку Выгу надо было построить мосты длиной 120 и 240 метров. Далее до реки Телеки и до Повенецкого погоста были леса и болота.

Само строительство такой дороги без необходимых технических средств в максимально сокращенные сроки вызывает удивление у специалистов и тем более у обычных лю-

дей. В народе ее прозвали

«осударевой дорогой» (государевой дорогой). Сержант Щепотьев, очень дельный и расторопный, посланный заблаговременно, силами крестьян вырубил деревья, построил мосты, собрал более двух тысяч подвод, приготовил суда в Повенце. Он устроил такой путь, что отряд не только смог пройти от Нюхчи к Онежскому озеру с пятью батальонами гвардии (4 тыс. человек), но и протащить два малых фрегата и еще 11 других более мелких судов за 10 дней. Интересно заметить, что трасса современного Беломорско-Балтийского канала полностью совпадает с «государевой дорогой».

Памятный знак «Осударева дорога» на выезде из поселка Повенец

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Это были не просто 254 тяжелых километра через леса и болота. Это были километры поистине героического труда и суровых испытаний. Не вывороченные пни вырубленных заранее деревьев, огромные валуны все время мешали продвижению вперед. Из-за неровностей местности суда соскальзывали с катков, что нередко калечило и даже убивало людей. Построенные наспех мосты рушились под тяжестью орудий и судов. На пределе физических и моральных сил люди выполняли тяжелейшую работу...

Первыми шли подводы с припасами и пушками. За ни-

ми тащили суда. Тащили за канаты по бревенчатым нака-там. Первое бревно кругляка бросил под киль сам Петр I. По мере продвижения вперед бревенчатые катки переноси-лись и подкладывались снова. Тянули каждое большое судно 100 лошадей, впряженных в построжки. Им помогали рос-лые преображенцы, толкавшие суда с борта и с кормы длин-ными жердями.

И когда делали дорогу, и во время перехода по ней летели не только сучья и щепки, но и головы за малейшее непови-новение. Люди гибли от болезней и истощения. Могильными крестами обвеховывалась эта «государева дорога». От чрез-мерной натуги с треском лопались канаты, ломались шесты – поддержки.

Но в этой тяжелой и непосильной работе царь был среди людей. Он сам трудился вместе с ними, заряжал их личным примером. И днем, и ночью он был на ногах, не только «ска-зом, но главное показом» сметал все трудности на пути. Ди-ковинное это было зрелище: по суху, как по полю, но словно плыли корабли. Со всех сторон их облепляли, как муравьи, люди...

Петр I перетаскивает суда из Онежского залива в Онеж-ское озеро. Василий Суриков

В Повенце, заново проконопатив и осмолив суда, спусти-ли их на воду. К ним присоединилась здесь целая флотилия

лодок. Огромный караван потянулся на запад. Однако дойти смогли лишь до ближайшего острова. Налетел шторм. Озверелые волны набросились на суденышки. Пришлось возвращаться в Повенец. Лишь со второй попытки удалось пересечь широкое, словно настоящее море, Онежское озеро и пройти далее по реке Свирь, устремлявшейся к Ладожскому озеру до Сермаксы.

Но доставленные с таким трудом и жертвами из Архангельска суда пришлось оставить в Сермаксе.

«Невский флот» царя Петра.

Вдеяниях Петра по созданию морского флота в России есть одна интересная страница, может быть, на первый взгляд незначительная на фоне строительства Азовского или Балтийского флотов, но тоже очень важная по содержанию. Речь идет еще об одном его морском творении – создании так называемого «Невского флота». В жизни Санкт-Петербурга этот флот играл особую роль. Коротко говоря, «Невский флот» – это малые парусные и гребные суда жителей Петербурга, служившие им для переправы в городе и плавания по реке Неве.

С основанием Петербурга Петр принимал все меры, для того чтобы приучить, пусть даже насильно, высшее петербургское общество и всех жителей города к морю. Прежде всего он решил воспользоваться тем, что за неимением еще мостов все жители вынуждены были осуществлять передви-

жение и перевозки грузов по строящемуся городу в основном по воде. Но большинство граждан управлять шлюпками и другими малыми плавсредствами не умело.

В 1710 году 4 июля Петр I объявил указ о том, что перевозные суда, если позволяет ветер, должны ходить только под парусами, а не на веслах. «Фискалом», наблюдавшим за исполнением этого указа, он назначил шкипера Потемкина И.С., и с ослушников велено было взыскивать штраф. С 1715 года к Потемкину, бывшему уже стольником, перешло заведение всеми перевозками по рекам в Петербурге, то есть не только сбор денег, но и постройка перевозных судов.

За перевоз на малых лодках (мельшхоутах) брали по денежке с человека (1/2 копейки), а на появившихся вскоре буерах и верейках, на которых перевозили знатных людей, по приказу царя стали брать по полтине. В 1715 году с перевозов было собрано 5747 рублей. Такое увеличение дохода дало возможность создать

«Невский флот», то есть осуществить одну из оригинальных идей, по цели и средствам ее достижения представляющей некоторое сходство с устройством известных петербургских «ассамблей». В обоих случаях царь желал в форме обязательных удовольствий воспитывать петербургское общество в известном полезном направлении. В ассамблеях он вводил в Петербурге общественную европейскую жизнь. А «Невскому флоту» предстояло возбудить в петербургских жителях любовь к морю, чтобы при прочном существовании

и дальнейшем развитии этого флота он мог послужить зерном для развития русского торгового флота, составляющего один из важнейших источников благосостояния и силы русского государства.

Для обеспечения существования «Невского флота» в 1716 году была учреждена партикулярная верфь, где начали делать разного рода небольшие парусные и гребные суда, а также чинить за известную плату иностранные и русские коммерческие суда. Перевозных денег в Петербурге с 1714 по 1725 годы было собрано более 164 тысяч рублей, а за построенные на верфи суда с 1718 по 1725 годы было получено 29,5 тысяч рублей. На эти деньги строилась сама верфь. Она находилась на берегу речки Фонтанки, напротив Летнего сада.

«Невский флот» был устроен на основании того, что суда, входившие в его состав, «жаловались» в вечное и потомственное владение с тем условием, чтобы владельцы судов содержали их в исправности и «по приходе в ветхость» строили за свой счет новые такие же или больших размеров, но отнюдь не меньших. Раздача судов на основании этого положения последовала 8 и 10 мая 1718 года.

Суда «Невского флота» «жалуемы были» (раздавались) бесплатно присутственным местам и частным лицам разных профессий и званий. В списке, по которому раздавались суда, встречаются: Синод, Сенат, Невский монастырь, различные коллегии и в то же время корабельные мастера, лекари, иноземцы, даже дамы. Некоторые получали по 2–3 судна, а канцлер граф Головкин Г.И. – даже четыре судна.

При усилении деятельности партикулярной верфи увеличилось как численность, так и разнообразие типов судов «Невского флота». А позже «Невский флот» пополнился судами, построенными на партикулярной верфи, а также яхтами и баржами, выписанными из Голландии и Англии.

Петр I в указе от 12 апреля 1718 года самым подробным образом изложил правила содержания в исправном состоянии судов «Невского флота», порядок их сбора на «экзерциции» (учения), производство самих экзерциций и определил штраф за неисполнение предписанных правил.

Он очень внимательно относился к своему новому созданию, заботливо передавал свой морской опыт владельцам судов, разработал даже образцы одежды и «уборы» для гребцов. Обязателен был только покрой одежды и украшение ее шелковыми или шерстяными галунами и медными плоскими пуговицами. Сама же материя, из которой шилось платье, даже цвет ее представлялись на волю владельца судна.

По установленным правилам суда «Невского флота» обыкновенно собирались раз в неделю. Парусные суда – по

воскресеньям или в первый за ним день, удобный для экзерциций (т.е. при благоприятной погоде), а гребные суда – в штиль или самую тихую погоду. О сборе судов город извещался особыми сигналами и во время экзерциций. Кроме редких исключительных случаев, на парусных судах должны были присутствовать их владельцы, а «на баржах должны были господи судна быть так, как во всем как хозяева на парусных; не возбраняется же и на обеих обоим полам быть, но по воле, а не по должности сего указа».

Современный петербургский художник Андрей Тронь изобразил яхту Петра Великого «Декроне» у форта Кроншлот.

На ней поднят флаг «Невского флота»

Флагманом и распорядителем экзерциций был тот же Потемкин, почему его неофициально и называли «невским адмиралом». Приказания флагмана передавались сигналами (10 сигналов – для парусных судов и три – для гребных). За неявку на экзерцицию владельцы судов платили штраф (3 рубля), который возрастал в количество раз неявки.

Кроме экзерциций суда Невского флота участвовали и во всех морских торжествах, происходивших в Петербурге или в его окрестностях. Штрафы за неявку на торжество увеличивались по важности праздника. Так, владельцы 13 судов, не явившихся в 1723 году к торжественной встрече «дедуш-

ки русского флота», за «такую знатную вину» должны были заплатить по 15

рублей каждый. Но случалось, что штрафы доходили до очень крупной суммы. Небрежное содержание судов также наказывалось штрафами. На партикулярной верфи были и собственные «государевы» суда (парусные и гребные) для обслуживания Петра I и его свиты: 3 яхты («Наталья», кипарисная, и шведская); 3 торншхоута; 4 буера; 2 шлюпки (десяти- и восьмивесельные);

2 верейки (четырёх-весельные); 6 ялботов и 3 ильшхоута или буера для катания по льду – всего 24 единицы.

Вот так Петр приучал петербуржцев к морю. Экзерциции, плавания к Котлину, Петергофу и различные морские торжества имели свою важную привлекательную сторону. Присутствие на них Петра вносило всегда оптимизм и воодушевление. Музыка и пушечные выстрелы сопровождали эти плавания. А заканчивались они всегда веселыми пирами.

При таких праздниках плаванье гребных судов ограничивалось Невою с ее рукавами и Фонтанкой. А в море выходили только парусные суда. Например, при походе Петра на остров Котлин его сопровождали иногда до 80 судов «Невского флота». Численность этого флота была довольно значительна. Так, в одном только далеко не полном списке было показано 141 судно, розданное девяноста лицам и организациям. Общая стоимость этих судов была 125 200 рублей.

Кроме содержания в исправности «Невского флота»

в 1720 году партикулярная верфь получила более важное назначение. Начальнику верфи комиссару Потемкину было велено «ведать все партикулярные суда, какого бы звания они ни были». То есть теперь в ведении партикулярной верфи находились все городские речные перевозки, все морские сообщения с окрестными местами, производившиеся на казенных судах, а по части коммерческого судоходства она ежегодно освидетельствовала купеческие, ластовые и мореходные суда в годности их к плаванию.

Партикулярная верфь

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

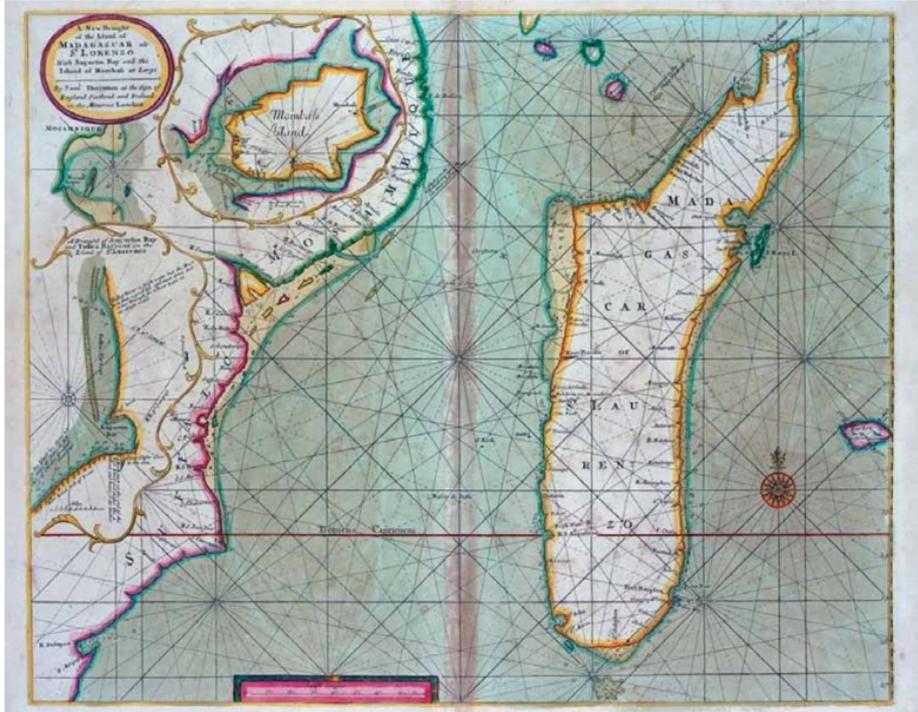
«Невский флот» жил и развивался непрерывно. Это было еще одно любимое детище Петра Алексеевича Романова.

Океанский вояж российского императора.

ленно приказывает снарядить для похода к Мадагаскару два фрегата и укомплектовать их экипажи «лучшими людьми». Экспедиция русского Военно-Морского Флота в Индийский океан готовилась под величайшим секретом, чтобы об этом не узнали другие морские державы. Подготовку контролировал лично сам император.

3 ноября было велено начальнику ревельской эскадры Фангофту не более как в 10 дней вооружить и подготовить к походу (куда – никто не знал) два фрегата: «Амстердам-Галей» (командир – капитан-лейтенант Мясной) и «Декрон де ливд» (командир – капитан-лейтенант Кошелев).

1 декабря 1723 года оба корабля были готовы идти в поход с запасом провизии на 7–8 месяцев. 15 декабря они перешли в Рогервик, куда прибыл, сохраняя строжайшее инкогнито, начальник экспедиции вице-адмирал Вильстер Даниил – швед, принятый в 1721 году на русскую службу. Он и рассказал российскому монарху о том, что шведы уже пытались осуществить экспедицию своего флота на Мадагаскар, и по заданию императора составил план похода русских кораблей в Индийский океан.



Карта острова Мадагаскар. Создана между 1702 и 1707 годами

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В руководство Вильстеру Д. были даны две инструкции, написанные лично Петром Великим 5 декабря 1723 года, и еще две грамоты на имя «короля мадагаскарского» с целью побудить его завести торговлю с Россией. В одной из грамот предлагалась королю «протекция России», «императорским словом обещалась защита ему и его людям от всех непри-

ятностей» и предоставлялась возможность королю «жить в русских владениях, где он пожелает».

Вице-адмиралу Вильстеру в инструкции император приказывал идти под видом торговых кораблей, флаги и вымпелы не поднимать (только «ежели где необходимая нужда того востребует»), ни в какие порты и гавани не заходить («разве что, паче чаяния, какое несчастье постигнет»). Командирам фрегатов разрешалось разъяснить о целях похода уже только в открытом море.

В случае согласия короля Мадагаскара велено было возвращаться в Россию: если зимой, то в Колу, где рейд не замерзает, а летом – то в Архангельск. Кончалась инструкция выражением царского доверия Вильстеру «как честному и высоко проверенному флагману и чтоб сие все содержание было в вашем добром секрете».

На экспедицию ассигновали «три тысячи червонных золотых для всяких приключаящихся нужд, без чего обойтись будет невозможно». На корабли загрузили пива – на два месяца, «а на прочие месяцы мукою и солодом на квас».

Но экспедиция на Мадагаскар не удалась. Состояние русского молодого флота было далеко ниже смелых требований монарха. Необыкновенная поспешность приготовления кораблей к походу, вероятно вызванная желанием и надеждою чрезвычайных выгод для России, не позволили царственному адмиралу обратить должного внимания на подробности снаряжения судов.

А адмиралы Фангофт и Вильстер побоялись сказать правду о реальном техническом состоянии кораблей и невозможности по этим причинам такого далекого плавания. Русские корабли тогда просто не имели необходимых возможностей для столь продолжительных переходов, да еще с условием – от Ревеля до Индийского океана по пути никуда не заходить. При всех максимальных запасах воды ее на фрегатах экспедиции могло хватить на 10 недель. Команды не имели необходимой одежды для плавания в южных широтах и многого другого.

Тем не менее 22 декабря 1723 года оба судна пошли в море. Их тут же встретил сильный ветер. На фрегате «Амстердам-Галей», где находился сам Вильстер, открылась такая течь, что вынуждены были возвращаться для ремонта в Ревель. Петр Великий был крайне недоволен этим.

Но далее случилась новая беда. При попытке про- извести килевание «Амстердам-Галей» из-за личной неосмотрительности распорядившегося работой капитана Лоренса фрегат принял много воды, лег на борт и затонул. При этом погибло 16 человек.

После катастрофы решили заменить корабли для экспедиции. Но в феврале 1724 года поступило приказание отменить экспедицию «до другого благоприятного времени». Причина отказа была в том, что российский император к тому времени получил новые важные сведения о Мадагаскаре от капитан-командора Ульриха, который возглавлял тоже

неудавшуюся шведскую морскую экспедицию на этот остров в 1722 году. Скорее всего, рассказ Ульриха и заставил Петра отказаться от этого предприятия.

На самом деле никакого короля на Мадагаскаре не было, а были там флибустьеры (морские разбойники), грабившие западное побережье, от которых коренное население (мадагаскарские племена) спасались внутри острова. Там княжили мелкие туземные князьки. А «сношения» (с Англией, Швецией и Францией) пробовали заводить именно пираты, в частности, посаженный в конце концов в английскую тюрьму авантюрист и пират Морган, а вовсе не король Мадагаскара. Английские войска в 1724 году разгромили существовавшую на Мадагаскаре «пиратскую республику», а ее «короля» Каспара Вильгельма (называвшего себя Морган), с которым и рассчитывал установить отношения Петр, заточили в тюрьму.

Так закончилась оригинальная попытка создать русскую колонию в Индийском океане. Но жажда получения очередной выгоды для России звала к новым поискам и попыткам действовать. В конце 1723 года Петр Великий начал собирать справки о северном приполярье. Он думал, как организовать русский китоловный промысел у берегов Гренландии.

От тропиков до вечного льда летала не знавшая покоя мысль Петра. Его взор выискивал, куда направить флот на поиски новых благ для России. Он торопился, бросался от одного проекта к другому. Жестоко одолевала его болезнь,

которую все труднее становилось игнорировать. Но очередная мысль Петра Великого в 1724 году устремилась в Тихий океан. Он стал собирать экспедицию, чтобы определить, «сошлись ли Азия с Америкой». И по-прежнему у него были планы – выйти в Индийский океан, а дальше дойти до Китая...

Как Петр строил подводную лодку

При Петре Великом родилась и начала осуществляться самобытная идея создания подводного судна, пригодного для скрытного нападения на вражеские корабли.

Первым отечественным воплощением идеи подводного плавания были «подводные челны» запорожских казаков. Известно, что в 1595 году во время одного из своих боевых походов к анатолийским берегам запорожцы опрокинули вверх дном свои легкие суда «чайки», укрылись под ними и скрытно подошли к вражескому побережью.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Французский морской историк Монжери в книге «О подводном плавании в войне» писал в 1820 году:

«По крайней мере, нет сомнения, что такого рода суда были употреблены в Европе в XVI веке». А известный французский монах-иезуит Р. Фурнье, побывавший в Константинополе в конце XVI века, опубликовал затем статью, в которой писал: «Здесь мне рассказывали совершенно необыкновенные истории о нападении северных славян на турецкие города и крепости, – они являлись неожиданно, они поднимались прямо со дна моря и повергали в ужас всех береговых жителей и воинов. Мне и раньше рассказывали, будто славянские воины переплывают море под водой, но я почи-

тал рассказы выдумкою. А теперь я лично говорил с теми людьми, которые были свидетелями подводных набегов славян на турецкие берега». Комментируя статью Фурнье, Монжери утверждал: «Запорожские казаки пользовались гребными судами, способными погружаться под воду, покрывать в погруженном состоянии большие расстояния, а затем уходить в обратный путь под парами сами». Если такое утверждение верно, то «подводные челны», о которых упоминает Фурнье, представляют собой своего рода подвижные водолазные колокола. Эти челны были своеобразной ступенью между водолазным колоколом и подводным судном.

Знал ли об этих фактах Петр I, неизвестно. Но зато можно достоверно утверждать, что он был первым в России и ярким сторонником идеи строительства подводного судна, которую высказал в 20-е годы XVIII века народный умелец Ефим Никонов, – «потаенного» судна.

Но подводные дела интересовали русского царя еще раньше. 8 сентября 1715 года он пишет письмо в Англию капитану – поручику Сенявину Н. о найме людей, «что с колоколами в воду ходят». То есть Петру было известно об этом новом направлении освоения морской стихии. Поэтому, когда он узнал о необычной для того времени идее талантливого самородка – изобретателя Ефима Никонова, он по достоинству оценил ее и те преимущества, которые мог получить русский флот в случае успешного осуществления проекта создания подводного судна.

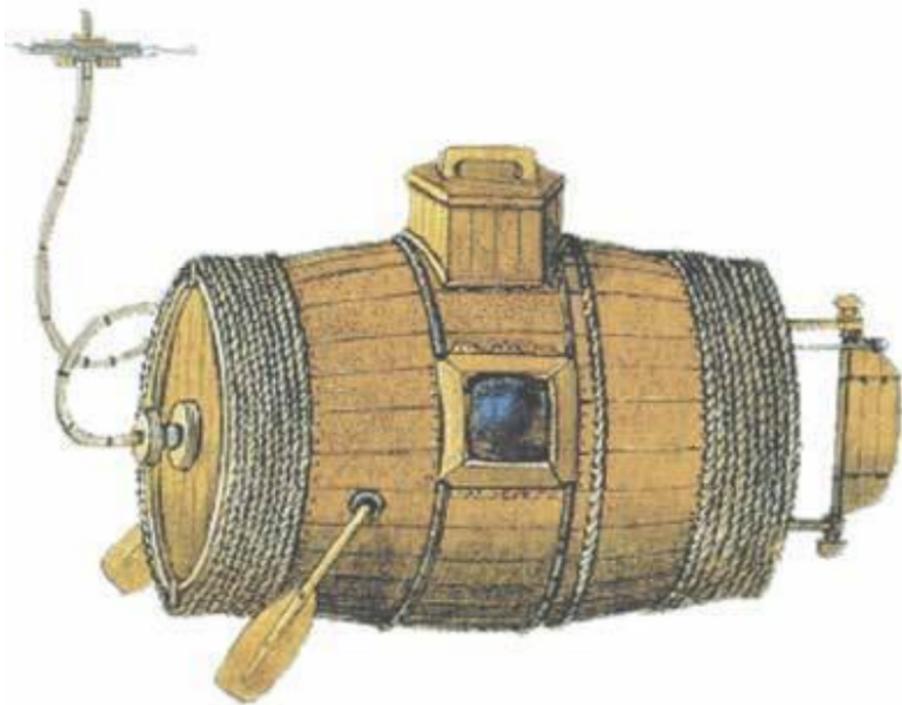
Несмотря на то что многие из ближайшего окружения не верили в чудо «потаенного» судна и были против его создания, он распорядился предоставить Никонову необходимые средства, строительные материалы и нужное число мастеровых людей.

Ефим Никонов родился примерно в 1690 году в подмосковном селе Покровско – Рубцово, что живописно раскинулось на правом берегу реки Яузы, почти напротив села Семеновского, где Петр I занимался своими «потешными» играми. Ефим, как и его отец, слыл опытным плотником. Вероятно, он был из числа тех крестьян, что принимали участие в работах на судостроительных верфях. Очевидно, там у него и родилась мысль о создании необычного судна. Когда Ефим объявил односельчанам во всеуслышание о своей идее, его никто не понял, не поддержал, а только высмеяли, обругали и прозвали «никчемным выдумщиком».

Тогда Никонов уговорил местного стряпчего «за малую мзду» написать «доношение с челобитной», которую он подал на имя Петра I. В «челобитной» он заявил, что «сделает к военному случаю на неприятелей удобное судно, которым на море в тихое время будет из снаряду забивать корабли, хотя бы десять или двадцать и для пробы тому судну учинит образец, сколько на нем будет пушек, под потеряннем своего живота, ежели будет угодно...». Но главное, в том «доношении» было указано, что придуманное судно «будет ходить в воде потаенно».

В те давние времена простому крестьянину пробиться на доклад к самому царю можно было, только подав челобитную. Челобитные на государево имя писались только в том случае, если ее автору известно было о деле государственной важности, поэтому чиновники обязаны были немедленно донести о нем царю. Если же оказывалось, что «челобитчик» зря побеспокоил царя, его строго наказывали.

На все это Ефим Никонов шел сознательно, уверенный в пользе своего изобретения. Вот почему он писал, что ручается за судно «под потеряннем своего живота» (т.е. смерти). Челобитная дошла до царя. Он сразу оценил эту замечательную идею. Как только наступила зима и наладился надежный санный путь, по приказанию Петра находившегося под стражей «челобитчика» Ефима Никонова освободили и отправили на казенных лошадях в Санкт-Петербург, куда он и прибыл в начале 1720 года. Сначала его доставили к самому грозному «тайному фискалу». Ушакову А.И., который тщательно допросил его, и только после того отвели на прием к царю.



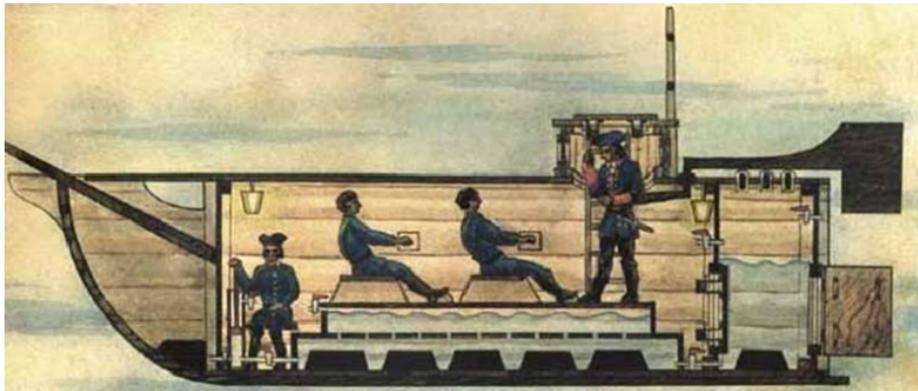
Возможно, таким и было «потаенное судно» Ефима Никонова

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

13 января 1720 года состоялась первая встреча царя с автором идеи «потаенного» судна. Они наедине вели долгую секретную беседу, во время которой изобретатель подробно доложил царю о сущности своей идеи и о том, как он предполагает ее осуществить.

Самодержавный кораблестроитель, видимо, убедился в гениальности проекта этого неграмотного крестьянина и поверил в его осуществление. Он тут же приказал Ефиму Никонову никому не разглашать свою идею и, «таясь от чужого глаза», немедленно приступить к строительству опытного образца «потаенного» судна, чтобы проверить в нем возможность людям «дух переводить», то есть дышать под водой.

Загоревшись мужицкой идеей, нетерпеливый царь не мог ожидать, когда Адмиралтейств-коллегия вынесет суждение по этому вопросу, он сам определил Никонова в мастера «потаенных» судов и направил в оберсарваерскую контору, ведавшую вопросами кораблестроения, приказав начать с января выплату Никонову жалования по 10 копеек в день. Новоиспеченному мастеру выделили специальный участок на Галерном дворе, где он и должен был готовиться к постройке опытного «потаенного» судна – модели «собственной инвенции».



Один из вариантов чертежей «потаенного судна».
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

А 31 января и Адмиралтейств-коллегия объявила указ: «образцовое судно делать», положив достаточно высокое жалование и выделив соответствующее финансирование работ. Не зная грамоты, не имея административных навыков, новый мастер «потаенных» судов с рвением взялся за работу, стремясь оправдать доверие царя.

До начала марта он занимался подготовкой к постройке спроектированного им судна. На отведенную для постройки площадку по его требованию доставляли добротные сосновые доски, гвозди, смолу, инструменты и иные необходимые материалы. Одновременно он комплектовал из плотников, столяров, бочаров, конопатчиков и иных мастеровых людей рабочую команду для постройки образца - модели своего судна.

на. С конца февраля на площадке уже работало до 10 специалистов.



Из документов видно, что опытное судно было уже заложено 3 марта 1720 года. Но Ефим Никонов не пользовался благосклонностью чиновников конторы Адмиралтейских дел. Все они завидовали ему, а главное – тому вниманию, которое оказывал ему лично царь. Поэтому на каждом шагу они чинили ему препятствия, не гнушаясь никакими средствами. Никонов даже в связи с этим вынужден был обратиться с очередным «доношением» на имя генерал-майора Головина И.М. – начальника оберсарваерской конторы, где объяснял, что не по его вине срываются сроки постройки

судна.

Ю. Иванов. Строительство потаенного судна

Но старания Ефима Никонова не пропали даром: постройка сравнительно быстро продвигалась вперед, и уже 10 сентября 1720 года (всего за полгода после закладки) настала пора готовиться «ков дейке», то есть к спуску готового судна на воду. Петр приказал спуск судна для соблюдения секретности произвести в ночное время. В конце января 1721 года постройка опытного «потаенного судна-модели» в основном была завершена, а подготовка к его спуску на воду выполнена. В марте того же года Никонов попал на прием к царю и лично доложил ему о готовности судна к весенним испытаниям.

Однако испытание «потаенного» судна не состоялось ни в 1721, ни в 1722, ни в 1723 годах. О причинах, вызвавших такую длинную отсрочку испытаний, можно лишь догадываться. Вполне вероятно, что пышные длительные торжества по случаю окончания многолетней Северной войны со Швецией и заключение долгожданного мира временно отвлекли внимание Петра Великого от испытания «потаенного» судна. Кроме того, был Персидский поход, потом заметно ухудшилось состояние здоровья самого императора.

Видимо, затянувшаяся отсрочка испытания уже готового судна мучила Ефима Никонова, заставляла сомневаться в пользе задуманного им дела, вызывала насмешки недоб-

рожелателей и пагубно отражалась на моральном состоянии мастера-самоучки. В минуты душевной депрессии Никонов стал пить. Однажды, напившись, он совершил какой-то проступок. Его задержала полиция и «с обнаженным палашом» препроводила «для учинения достойного указа...».

А долгожданное испытание произошло только поздней весной 1724 года, когда Нева полностью очистилась ото льда, а петербургские ночи стали короче. В одну из таких ночей, еще достаточно темных, Петр распорядился произвести испытание «потаенного» судна. Площадку на Галерном дворе, где стояло приготовленное к спуску судно, ярко освещали несколько фонарей, закрепленных на специально врытых столбах. Освещена была и спусковая дорожка, густо намазанная говяжьим салом. Помимо плотников и иных адмиралтейских работников на Галерном дворе собрались знатные люди, ответственные чиновники, адмиралы, капитаны. Прибыл на площадку и Петр Великий. По его сигналу «потаенное» судно было спущено на воду.

Ефим Никонов поклонился всем присутствующим, отвесил самый низкий поклон императору, а затем, перекрестившись и оглядев всех вокруг, вошел внутрь своего творения. Закрыв плотно входную крышку, он начал погружение под воду. Видимо, погружение судна произошло гораздо быстрее, чем предполагал изобретатель-строитель: оно сразу провалилось на глубину и ударилось о грунт. Произошла авария, чуть было не закончившаяся катастрофой. От удара о

грунт повредилось деревянное днище и от этого нарушилась герметичность корпуса. «Потаенное» судно быстро стало наполняться водой, грозя погубить своего строителя.

К счастью, присутствующие на испытании под руководством Петра быстро организовали помощь и успели вытащить судно на берег вместе с Ефимом Никоновым. Испытатель был не так испуган, сколько огорчен постигшей его неудачей.

Об этом в одном из документов сохранилась запись: «В 1724 году на Галерном же дворе, при Его Величестве, в этом же судне опускаван в воду и при спуске у того судна повредилось дно и затем не действовало и вынято на берег...»

Эта непредвиденная авария снова вызвала злорадные насмешки со стороны многочисленных недоброжелателей Ефима из числа влиятельных чиновников, окружавших Петра Великого. Однако сам Петр это сразу заметил и добрым словом ободрил приунывшего мастера, приказав ему исправить повреждение, посильнее укрепить корпус судна и приготовиться к новым испытаниям. Одновременно он объявил всем присутствующим, чтобы изобретателю «никто конфуза в вину не ставил».

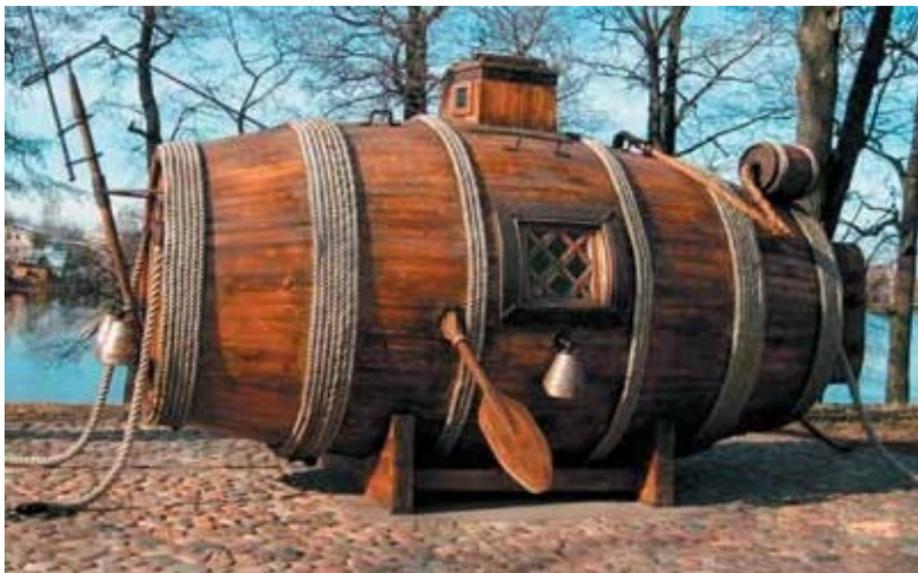
Снова дни и ночи напролет стал проводить Ефим Никонов в сарае-мастерской, расположенной недалеко от построенного судна. Он сам ремонтировал повреждение, совершенствовал судно, хотел 15-ю железными полосами стянуть его корпус, воспользовавшись советом императора.

Изредка на Галерном дворе появлялся сам Петр, несмотря на ухудшившееся здоровье. Он всегда интересовался работой Никонова, давал полезные советы и консультации. Он поддержал новую идею Никонова – создание «огненных труб». Никонов хотел вооружить новым видом оружия свое судно. По указанию Петра Великого ему должны были прислать 10 «труб медных», «порохом начинить и селитрою вымазать».

Но 18 декабря 1724 года Адмиралтейств-коллегия приняла жесткое решение – все работы по «потаенному» судну закончить в течение месяца и «приставить к нему (Ефиму Никонову – авторы) капрала или доброго солдата и велеть быть у того дела неотлучно». Это решение было принято без ведома императора, который уже был тяжело болен. То есть Никонова лишили всех неограниченных прав, которыми он пользовался до этого, ограничили его личную свободу и затруднили творческую работу.

Однако Никонов завершил подготовку опытного судна-модели к новому испытанию, хотя и не в месячный срок. Но это испытание уже проходило без Петра Великого. В середине апреля 1725 года, тоже в ночное время, состоялось повторное испытание судна. Во время испытания Никонов трижды погружался в своем судне под воду, но каждый раз вынужден был всплывать на поверхность. В документе зафиксировано: «...пробовано ж трижды и в воду опускаivano, но только не действовало за повреждениями и за течью во-

ды».



Макет «потаенного судна» в Сестрорецке (под Санкт-Петербургом).

Это своеобразный памятник «потаенному судну». Но с ошибкой: испытание его не происходило в 1721 году
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Немедленно после окончания этого неудачного испытания Екатерина I приказала начать дознание о причинах невыполнения Ефимом Никоновым обещаний, данных им в своей челобитной. 7 сентября 1725 года Екатерина I прика-

зала немедленно изготовить все, что требовал Никонов для обеспечения нового испытания судна. Но ему уже просто не везло: во время осеннего наводнения 1726 года вода залила всю строительную площадку на Галерном дворе, и в числе многих поврежденных судов тогда оказалось и опытное «потаенное огненное» судно.

29 декабря 1726 года Адмиралтейств-коллегия приняла еще одно решение по «потаенному» судну, где требовалось, судно «починить и совсем исправить, чтоб для апробации к будущей весне было совсем в готовности...».

Можно предположить, что весной 1727 года новое испытание («апробация») опытного судна Никонова состоялась. Однако результаты его, очевидно, не удовлетворили членов Адмиралтейств-коллегии, которым надоело возиться с малопонятным проектом какого-то неграмотного крестьянина, когда-то обласканного Петром. И они решили прекратить дальнейшие испытания этого судна.

29 января 1728 года Ефима Никонова «за его недействительные строения и за поддержку не малой на то суммы» отправили в Астрахань, своего рода место ссылки опальных людей. О дальнейшей судьбе автора первого из известных в России проектов подводных судов никаких сведений пока не обнаружено. Не нашлось и описания этого судна или чертежей. Вместе с тем, по некоторым косвенным сведениям, можно предположить, что описание этого судна существовало.

Всего на постройку судна Никонова было израсходовано около 400 рублей. Адмиралтейств-коллегия посчитала эту сумму огромной, равной стоимости галеры. Но как бы то ни было, а Ефим Никонов при поддержке главного правителя России изобрел и построил первое отечественное подводное судно, в котором погружался под воду. Ему первому принадлежала идея о возможности вооружить подводное

судно артиллерией, кроме того, он рассчитывал применить на нем новое оружие – «огненные трубы». Но детищу Никонова не суждено было послужить Отечеству. Не стало императора, главного покровителя этой «подводной» идеи. Да и не пришло тогда еще ее время. Но идея не канула в Лету. Позже она стала реальностью и сыграла важную роль в развитии подводных сил российского Военно-Морского Флота. Можно по праву считать, что есть в этом большая заслуга и самого Петра Великого.

Идеи о строительстве каналов в России

Петра Великого были грандиозные планы – всю Россию (точнее, ее европейскую часть) покрыть сетью каналов, с помощью которых соединились бы основные реки страны и ее моря – Каспийское, Черное, Балтийское и Белое, за счет этого поднять эффективность использования водных путей (наиболее дешевыми и удобными путями сообщения тогда были реки).

Он придавал большое значение строительству каналов в России и был сам главным идеологом этого необычного тогда еще для русских вида деятельности. Но он здесь опередил и многие страны Европы. План строительства каналов в России был одной из ранних и блестящих идей Петра, когда это дело было еще новостью для большинства стран Запада. В его голове рождались гигантские варианты строительства каналов, поворота рек.

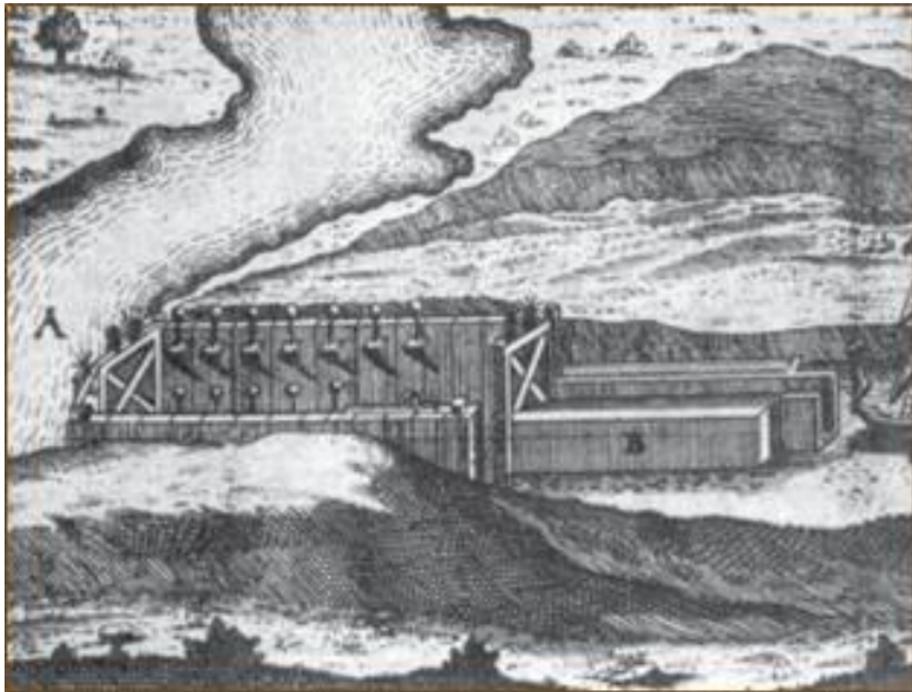
Русскому императору принадлежит пальма первенства в преобразовании природы с помощью поворота рек. Он мечтал, пользуясь речной сетью России, соединить все моря, примыкающие к русской равнине и таким образом сделать Россию торговой и культурной посредницей между двумя мирами: Западом и Востоком, Европой и Азией.

Идеи строительства каналов Петру подбрасывал военный флот. Так, завоевание Азова и создание Азовского флота привело его к мысли о строительстве канала между Волгой и Доном. Это было связано с тем, что оказалась очень трудной задача доставки снарядов и припасов для флота в столь отдаленный край из внутренних областей страны. И Петр придумал удобный для перевозки грузов водный путь.

Уже в 1698 году по приказанию Петра I начались работы по прорытию канала, соединяющего Волгу с Доном. Сначала англичанин Бэли, затем немец Брекель, наконец англичанин Джон Перри руководили этой работой, обращавшей на себя внимание всей Западной Европы. Были собраны рабочие и

начаты земляные работы. К сожалению, весь этот труд был выполнен напрасно. Волго-Донской канал у Петра I не состоялся. К строителям этого канала царь относился сурово. Он считал, что «подрядчики норовят приписать лишнюю работу, да и сами копатели-строители обманывают, лишь имитируют работу». Поэтому он проводил жестокое публичное наказание провинившихся. А когда выяснилось в 1698 году, что канал рыли не там, где надо, он приказал казнить инженеров-англичан и горвоевод. При этом потребовал рыть канал в другом месте...

Охладев к Волго-Донскому каналу, Петр переключился на строительство канала Вышневолоцкого, который соединил реку Тверцу, левый приток Волги, с рекою Мстой, впадающей в озеро Ильмень. Еще осенью 1704 года он побывал в Вышнем Волочке, сам осмотрел реки Тверцу и Мсту и дал указание соединить их, а тем самым соединить Балтийское и Каспийское моря. Он велел тут же начать работы и сделал все необходимые распоряжения. В 1708 году канал был прорыт, и между двумя русскими морями установилось непрерывное водное сообщение. Благодаря этому каналу, суда могли идти по единому водному пути из Каспийского моря по Волге и затем в Финский залив.



Шлюз на Вышневолоцком канале. Начало XVIII века
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Одним из создателей Вышневолоцкого канала был купец Сердюков М.И. Используя на своих заводах водяные мельницы, он давно стремился к гидротехнической деятельности. Царь увидел в Сердюкове человека, способного возродить Вышневолоцкую водную систему. В июне 1719 года был издан указ Сената о передачи ему «в содержание Вышневолоцкого судоходного пути».



Сердюков Михаил Иванович (1678–1754) – российский гидротехник-самоучка, прославившийся созданием гидро-

В Ладожском озере, глубоком и бурном, суда Балтийского флота нередко терпели крушение, поэтому в 1718 году были начаты работы по сооружению обводного канала вдоль южного побережья Ладожского озера, протяжением в 104 версты (70 миль, 110 километров). Этот проект Петра I можно считать крупнейшим в области улучшения водных сообщений. Но и в этой работе не были достаточно взвешены технические трудности.

И вновь, несмотря ни на что, строили «наугад», шли вперед. В первый год строительства этого канала тысячи рабочих, среди которых было свыше 7 тысяч одних казаков, погибли от голода и болезней.

Многие миллионы рублей были истрачены непроизводительно, так как едва готовые плотины и дамбы тотчас же поглощались зыбучим песчаным грунтом и трясинами.

Однако с 1723 года, когда во главе работ стал генерал-майор Миних Х.А., это крупное предприятие начало постепенно осуществляться. При постройке канала работало более 25 тыс. человек. Через 7 лет после смерти Петра Великого осуществился этот его проект. Санкт-Петербург оказался связанным удобным судоходным каналом, без шлюзов, со средней и южной Россией, с Астраханью и Каспийским морем.

Карта

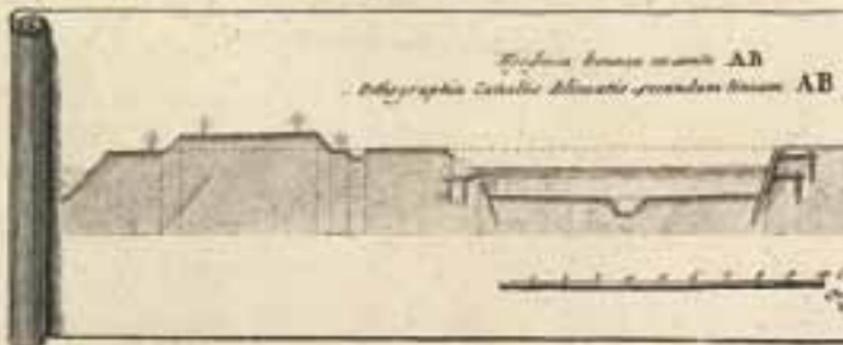
Ладожского

озера

при

Петре

Topographia Catholicae Aemennae secundum lineam AB



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

К сожалению, как это часто бывало вообще, так и идеи создания системы каналов у Петра рождались внезапно, строить начинали торопливо, без особых расчетов и предварительных проработок. Поэтому многое не получалось, приходилось переделывать то, что уже построили. Строились каналы каторжным трудом русских людей и строились с «закрытыми глазами, наугад».

Петр хотел соединить водный путь Петербург – Астрахань с рекой Москвой. Отправляясь в 1722 году в Персидский поход, он приказал генерал-майору Геннину В.И. «осмотреть положение мест и течение рек» между Москвой и Волгой, чтобы с помощью канала «зделать от Москвы до Волги судовой ход». Но начатые в конце царствования Петра Великого работы по строительству канала Москва – Волга не были доведены до конца.

Поражают своей грандиозностью замыслы по строительству целой системы каналов на острове Котлин, которая означала буквально революцию в мореплавании и обслуживании флота (базирование кораблей, работа гаваней и портов, ремонт и докование кораблей). Согласно грандиозному плану, составленному Петром I, остров Котлин предполагалось перерыть четырьмя каналами. Эти каналы предназначались не только для перевозки внутри острова и сообщения с доками. Они главным образом предусматривались

для маневрирования, оперативной передислокации боевых кораблей, для нанесения внезапных и мощных ударов по неприятельским кораблям. Это были поистине уникальные по сложности и объему работ проекты. Из всего задуманного удалось построить на Котлине (да и то уже после смерти Петра) только один канал (он носит и сегодня имя Петра I). Он оказался после достройки очень удобным для докования и ремонта кораблей.

Памятник Петру I – скульптурный монумент, установленный в 1841 году в Кронштадте (в 132-ю годовщину со дня Полтавской битвы).

Автор монумента – скульптор из Франции Теодор Жак.
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

У Петра была мысль: в случае получения соответствующих возможностей в Западной Европе построить канал для выхода русских кораблей самым коротким путем в Северное море. Были у него и замыслы создания каналов в Азиатской части России.

Увы, только Вышневолоцкая система, замечательная по остроумному подбору вошедших в нее рек и озер, осталась единственным законченным при Петре Великом опытом осуществления задуманного грандиозного плана. Хотя почти все, что он планировал сделать по строительству каналов в России, было все равно сделано, но уже гораздо позже,

в XIX–XX веках.

Морские забавы Петра

Морские «забавы» – эта оценка, которую давали некоторые приближенные русского царя, недовольные тем, что он чрезмерно увлекался морем и флотом. На самом деле речь идет о вводимых Петром праздниках по случаю морских побед, об обязательных церемониалах и других морских обычаях, которые уже давно стали в российском флоте хорошими традициями.

С победы под Азовом царь считал обязательным долгом отмечать торжественно вместе с российским обществом все важные события в жизни флота, его успехи. Например, в январе 1722 года было театрально обставлено празднование Ништадтского мира в Москве. После торжеств в Москве он велел доставить «дедушку русского флота» в Санкт-Петербург. Торжественный ввод ботика в Петербург состоялся 29 мая 1723. На руле стоял сам Петр, который встретил бот еще в Шлиссельбурге. Вечером ведомый императором ботик в сопровождении 10 галер и яхты пришел к Александро-Невскому монастырю.

фрегата, стоявшего напротив летнего сада. Лейб-гвардии Семеновский и Преображенский полки приветствовали Петра Великого ружейной пальбой. После торжественного богослужения в Троицком соборе над Невой прогремел салют из пушек. Затем в здании Сената был дан торжественный обед. Звучали тосты за здоровье императора и ботика.

Желая воздать новые почести ботику, Петр велел доставить его в Кронштадт. В начале августа 1723 года пришедшие с моря корабли Балтийского флота были стянуты на Кронштадтский рейд. В составе флота уже насчитывалось 22 линейных корабля, большое число фрегатов и других судов. Грозная сила собралась приветствовать своего «дедушку». Смотр флота состоялся 11 августа. На самом ботике находились: как командир – генерал-адмирал Апраксин, на руле был сам адмирал Петр Великий, гребцами – вице-адмирал Сиверс, контр-адмиралы Наум Сенявин и Сандерс, на баке за лоцмана – вице-адмирал Меншиков, а оберцехмейстер Отто за канонира отвечал из четырех малых пушек на салюты флота.

Дедушка русского флота.

Художник Родионов Игорь Иванович (род. в 1962)

Приветствуемый салютами кораблей ботик обошел весь флот. Каждый корабль при подходе ботика опускал свой флаг, барабаны били «в поход, музыканты играли на тру-

бах». Матросы, стоявшие на реях, приветствовали ботик троекратным «ура!». В первом часу дня «дедушка» вернулся в гавань. На берегу в палатках, устроенных из корабельных парусов, для всех были накрыты столы. Матросам на кораблях также поднесли чарку и закуску. Обед начался в 6 часов вечера и закончился в 4 часа утра.

Все эти морские «забавы» Петр действительно любил. Сами «забавы» и рождались потому, что он все и всегда на флоте делал с радостью, легко, как бы играя и веселясь, с энтузиазмом и задором. Море и флот – это была его родная стихия, где он получал от всего удовольствие, заряд бодрости и оптимизма. Он готов был этим заниматься непрерывно. Поэтому никогда не упускал случая, чтобы «отдаться» морским «забавам». Одной из таких «забав» была закладка корабля.

Петр I. Художник Е. А. Лансере (1875–1946)

17 сентября 1721 года в Адмиралтействе в присутствии Петра Великого закладывался новый корабль. Закладывался киль будущего корабля. Главный строитель корабля Головин, он же и генерал-майор по армии, должен был вбить первый гвоздь и прежде всех помазать немного киль дегтем. После этого все остальные корабельщики, в их числе был и Петр, последовали его примеру. В этот момент в Адмиралтействе палили из пушек.

Но самой большой морской «забавой» у Петра был спуск

на воду вновь построенного корабля. Эту традицию он завел еще с Переславской флотилии, где сам впервые участвовал в спуске на воду только что рожденного корабля (в конце апреля 1689 года). С тех пор спуск на воду нового корабля для него был величайшим морским торжеством. Эта церемония должна была происходить обязательно в его присутствии и под его руководством.

28 сентября (11 октября) 1714 года во время торжественного спуска корабля «Шлиссельбург» царь Петр I, обращаясь к сенаторам, генералам, морским начальникам и иностранным гостям, приглашенным на празднество, с гордым сознанием содеянного торжественно заявил: **«Есть ли кто из вас такой, кому бы за двадцать лет пред сим пришло в мысль, что он будет со мною на Балтийском море побеждать неприятелей на кораблях, построенных нашими руками, и что мы переселимся жить в сии места, приобретенные нашими трудами и храбростию? Думали ль вы в такое время увидеть таких победоносных солдат и матросов, рожденных от российской крови, и град сей, населенный россиянами и многим числом чужестранных мастеровых, торговых и ученых людей, приехавших добровольно для сожития с нами? Что доживем до того, что меня и вас станут так уважать чужестранные государи?»**

«Спуск корабля на воду при Петре I».

Дементий Шмаринов. 1946 год

А 27 июля 1721 года под руководством Петра Великого спускали на воду очередной корабль

«Пантелеймон». Петр лично обошел вокруг корабля и осмотрел все ли приготовлено как нужно. Найдя, что все готово, он взошел на корабль и приказал начать его освящение. При Петре на русском флоте как такового акта крещения корабля не было еще, но при церемонии спуска корабля на воду выполнялся молебен. Судно и поднятые на нем флаги окроплялись святой водой. По окончании богослужения Петр Великий спустился с корабля, чтобы собственноручно сделать первый удар при отводе подмостков. Выплыв на середину реки, корабль повернулся и шел некоторое время по течению, потом остановился на якоре. Этот счастливый спуск несказанно радовал императора, который, лишь только корабль остановился, тотчас пошел на него в своей шлюпке и стал принимать там всех гостей, спешивших один за другим, чтобы поздравить государя на новом корабле...

Но у Петра были не только торжественные морские «забавы», но и более простые и веселые как, например, праздник Нептуна. Очередной такой праздник он устроил 27 июля 1722 года во время Персидского похода. В этот день он праздновал годовщину гангутской и гренгамской побед. Кроме обычного торжества и пира он устроил по этому поводу еще и праздник Нептуна, как это делают моряки при

переходе через экватор. Все новички, впервые посетившие Каспийское море, были обречены на невольное купание в море или могли избавиться от этого, но уплатив денежный штраф. Купание происходило на гукоре (парусное судно) Апраксина под руководством капитан-лейтенанта Соймонова Ф.И. Первым испытал удовольствие купания (на беседке из досок летел вниз в воду, откуда его тотчас поднимали вверх) генерал-майор Головин Иван Михайлович, потом сам Петр Великий, за ним Апраксин и другие. В журнале императора эта «забава» была названа «купаньем с райны».

В России история торжеств в честь флота берет свое начало со времен именно первого российского императора, которому принадлежит идея проводить ежегодные военно-морские праздники с парадом кораблей и орудийными салютами.

Сама традиция военно-морских парадов пришла из Европы. В 1698 году в Англии Петр I, изучавший теоретические основы кораблестроения, впервые увидел торжественный ритуал, когда стоявшие на рейде боевые корабли, украшенные флагами, обходит первый лорд-адмирал флота, а затем его встречают на флагманском корабле под звуки горна и духового оркестра. Уже в следующем 1699 году, 18 марта, в присутствии турецкого султана Петр устраивает первое подобие военно-морского парада. Смотр сил только что созданного Азовского флота должен был способствовать установлению дипломатических отношений с Турцией и подпи-

санию мирного договора.

Первый военно-морской парад в России: вход

9 сентября 1714 года в Неву русских и трофейных шведских

кораблей, захваченных в сражении у мыса

Гангут. Гравюра XVIII века работы Девитта Хендрика по рисунку Питера Пикарта, оттиск XIX века

Однако до первого настоящего морского парада должно было пройти еще 15 лет. За это время Россия успела вступить в войну со Швецией, укрепить свои позиции на северо-западе и одержать несколько крупных морских побед в водах Балтийского моря. Самая знаковая из них (победа у мыса Гангут (27 июля (7 августа по новому стилю) 1714) по сей день является Днем воинской славы России. Это событие стало поводом для первого настоящего военно-морского парада. Как проходило празднование этой победы?

9 сентября 1714 года Петр I лично торжественно привел от Кроншлота в Петербург взятые в плен шведские корабли. При встрече победителей в городе везде развивались флаги. Берега Невы были покрыты народом. Дома, выходящие на набережную, были украшены различным образом.

Шествие открыли три скампаваи расцвеченные флагами. За ними шли пленные шведские суда: впереди шхерботы, потом галеры и фрегат с пленным шаутбенахтом Эреншель-

дом. За фрегатом следовала флагманская галера, где находился сам победитель Петр I. Процессию замыкали две скампавеи с сухопутными войсками. При шествии судов у многих домов раздавались выстрелы. Салютовали Адмиралтейская и Петропавловская крепости, сначала обыкновенным образом, а затем дважды из всех пушек сразу. На эти салюты на флагманской галере отвечали три раза со всех пушек.

Против Троицкой площади суда остановились. Под звуки артиллерийского салюта береговых крепостей участвовавшие в шествии сошли на берег. В береговой процессии шли преображенцы и две роты Астраханского полка. Они везли отнятые у шведов пушки и несли флаги пленных судов и знамена, взятые у шведов в Финляндии. За ними вели пленных шведских офицеров. Шаутбенахт Эреншельд шел за своим флагом. Сам же государь занимал в строю место полковника Преображенского полка.

На мосту Петропавловской крепости в честь победителей были построены триумфальные ворота, украшенные разными символическими картинками. На одной из них был представлен орел, напавший на домов раздавались выстрелы. Салютовали Адмиралтейская и Петропавловская крепости, сначала обыкновенным образом, а затем дважды из всех пушек сразу. На эти салюты на флагманской галере отвечали три раза со всех пушек.

Против Троицкой площади суда остановились. Под звуки артиллерийского салюта береговых крепостей участво-

вавшие в шествии сошли на берег. В береговой процессии шли преображенцы и две роты Астраханского полка. Они везли отнятые у шведов пушки и несли флаги пленных судов и знамена, взятые у шведов в Финляндии. За ними вели пленных шведских офицеров. Шаутбенахт Эреншельд шел за своим флагом. Сам же государь занимал в строю место полковника Преображенского полка.

На мосту Петропавловской крепости в честь победителей были построены триумфальные ворота, украшенные разными символическими картинами. На одной из них был представлен орел, напавший на слона, и надпись: «Орел не мух ловит» – и указывала на название взятого в плен шведского фрегата «Элефант» («Слон»). Шествие остановилось перед зданием Сената, находившимся вблизи крепости. Шаутбенахт Петр I тут же был произведен в вице-адмиралы. На четвертый день торжеств на Неве состоялся праздничный фейерверк, во время которого на пленных судах горела надпись «Уловляя уловлен», указывавшая на то обстоятельство, что шведы, желая остановить русский флот, сами потеряли при Гангуте часть своего флота.

Традиция проведения морских парадов сохранилась в Военно-Морском Флоте России до сих пор. А с 2016 года в Санкт-Петербурге стали проводить Главный военно-морской парад в честь Дня ВМФ.

За некоей внешней парадностью или, может быть, маскарадностью во всех морских «забавах» Петра на самом де-

ле скрывалась большая нравственная сила, огромный нравственный заряд не только для личного состава флота, но и для всего российского народа. Они укрепляли морскую силу в духе любви к военным людям и морякам и уважения к флотской службе. Жизнь сама отменяла то, что было лишним, искусственным в этих «забавах», и оставила только то, что соответствовало духу флота.



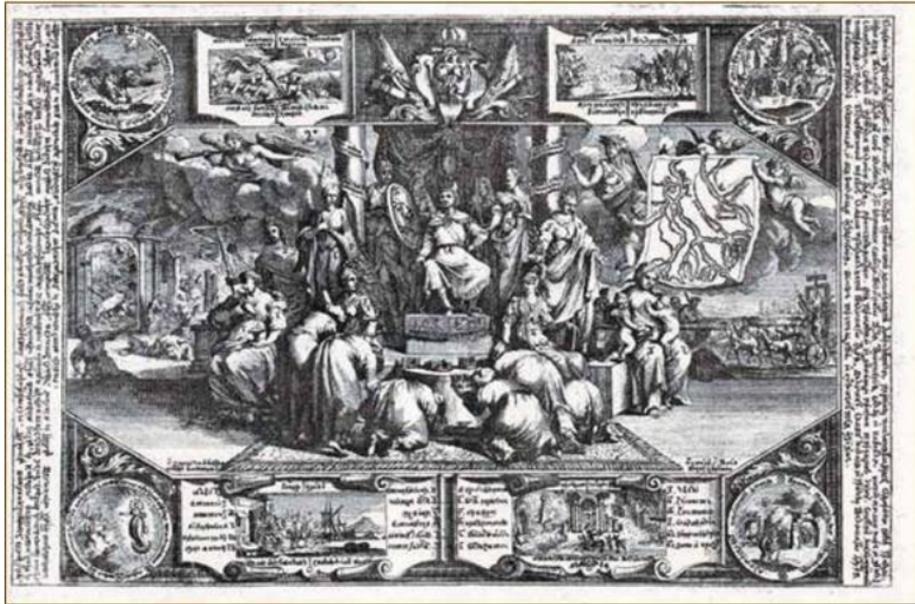
Главный морской парад ВМФ РФ в 2021 году
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Многострадальный флот.

Несмотря на то что Азовский флот был первым в России регулярным Военно-Морским Флотом и первым детищем Петра Великого в российском военно-морском строительстве, это был «многострадальный» флот Петра. Почему?

Многострадальность этого флота была заложена изначально самим монархом. Строительство Азовского флота началось явно поспешно, без подготовленной для этого важного дела базы.

У самого русского царя и в кругу его ближайших сподвижников, когда в 1696 году появилась мысль о необходимости флота, была всего лишь только общая доминирующая мысль без предварительно разработанных деталей и частных, не продуманная до конца и не соотнесенная с имеющимися возможностями и реальными средствами. Эта мысль, перейдя затем в выражение настойчивой воли Петра I, была подана молодым царем сверху в наивной надежде, что будет подхвачена исполнителями, которые сами ее осуществят и найдут средства. Но исполнители, многого не зная и не понимая, начали хвататься то за одно, то за другое, что-то бросать, отыскивая новые средства и пути. Отсюда росли ошибки, которые надо было потом исправлять, но которые иногда уже исправить было трудно.



Гравюра. Я. Нахтгласс. «Триумф на взятие Азова». 1700 г.

Петр же, придав своей воле о флоте форму приговора Боярской думы, только в главных чертах наметил средства его осуществления в виде адмиралтейского строения и «кумпанств», дал несколько общих указаний. И, будучи автором идеи, уехал на полтора года за границу, предоставив начатому делу развиваться самостоятельно (то есть почти стихийно), только торопя из-за границы исполнителей и давая порой неконкретные, расплывчатые и даже профессионально неграмотные указания.

Поэтому строительство Азовского флота с самого нача-

ла шло крайне неустойчиво, зыбко, «на авось». Отсутствие последовательно продуманного, твердо установленного плана строительства, недостаток технических специальных знаний, опыта, очень слабое и неэффективное управление задуманным необычным делом привели к тому, что в результате первые воронежские суда были построены плохо и некачественно. Они строились из сырого леса, без крытых эллингов, поэтому все время подвергались вредным воздействиям погоды. Огромное количество и быстрые сроки строительства кораблей, строгая воля и торопливость царя не позволяли даже думать о создании необходимых нормальных условий. В итоге на первом этапе строительства Азовского флота (1696–1698) на многие корабельные работы были непроизводительно потрачены труд, деньги и время.

Вообще, скороспелый Азовский флот оказался недолговечным. В июне 1699 года в Азове было 2 корабля и 23 галеры. А в 1705 году после осмотра судов нашли возможным отремонтировать только 3 галеры. Остальные были непригодны даже к ремонту.

Но неудачи не лишали молодого царя бодрости, а только активировали его деятельность. Он исправляет суда, уже построенные, и спешит строить новые. В итоге летом 1699 года впервые Азовский флот с участием Петра I вышел в море. Но он торопился приготовить флот к кампании 1700 года. Своей энергией, волей, невероятной жестокостью и упорством он заставлял всех преодолевать любые трудности. И к вес-

не 1700 года почти все суда второго этапа постройки (1698–1700) были готовы. Но и эти корабли были построены плохо. Многие из них царь приказал доделать и переделать прямо на стапелях. При этом он заложил еще три новых корабля, из них два 60-пушечных.

Однако с началом войны со Швецией положение Азовского флота существенно изменилось к худшему. Деятельность Азовского флота теперь зависела полностью от степени уверенности Петра I в мирном настроении Турции и от хода военных действий со шведами. Почти к каждой весне флот спешил приготовиться к выходу в море и никогда не выходил в сколько-нибудь значительном числе судов. По большей степени мешала своевременному выходу трудность мелководного сообщения или недостаток сил, в том числе и людских. Большие затруднения представляла и непрочность судов, начинавших через 2–3 года по спуску приходить в негодность и требовать ремонта, который был не легче новой постройки.

Сам же Петр, несмотря на войну со Швецией, успевал постоянно появляться на Дону. Он жил здесь недели и месяцы, старался наладить дела и побуждал всех к усиленной деятельности.

Возникает вопрос: зачем нужно было пополнять новыми кораблями Азовский флот, если театр военных действий переместился на северо-запад и Россия вела войну не с Турцией, а со Швецией? Ведь еще и старые корабли Азовского

флота, и недавно спущенные галеры и фрегаты быстро гнили в пресной воде Дона и ни один из них не участвовал ни в одном морском бою, а их пушки не произвели ни одного боевого залпа. Не были ли эти хлопоты царя бесцельной тратой народных ресурсов и своего рода данью его пристрастия к флоту и кораблестроению вообще?

Пожалуй, двух мнений здесь быть не должно: непрестанные заботы Петра I об Азовском флоте окупались тем, что они охлаждали воинственный пыл турок и долгое время удерживали их от объявления войны России. Русский резидент в Турции – Толстой Петр Андреевич так доносил царю: «Более же всего бояться твоего, государь, флота». А Толстой был не только талантливым дипломатом, но он еще хорошо постиг военно-морское дело, обучаясь ему в Венеции. Следовательно, не случайно Петр послал в Турцию такого человека, поскольку приливы миролюбия Порты сменялись такими же приливами воинственности. От Турции можно было ожидать военных выпадов против России.

Это и вынуждало Петра I попечение о воронежских верфях и Азовском флоте относить к числу важнейших своих забот. Будучи неуверенным в истинных намерениях Турции (Россия с ней заключила 3 июля 1700 года перемирие на 30 лет), Петр I к весне 1701 года хотел иметь Азовский флот в готовности.

Опыт многих лет показал Петру всю несостоятельность кораблестроения в Воронеже. Несмотря на невероятные

труды, огромные расходы, потерю людей и истощение края, Азовский флот находился всегда в весьма неудовлетворительном состоянии и никогда не имел возможности в необходимый момент явиться в море достаточно сильным.

С наступлением 1710 года морская деятельность Азовского флота усилилась. В Белоколодске (севернее Воронежа) строилось 35 парусных лодок. В Азове и Таврове ломали старые и чинили более пригодные суда. В Таврове заложили даже четыре новых 48-пушечных корабля. В Таганроге углубили гавань, и туда велено было сплавить части 60-пушечных кораблей.

Но в ноябре 1710 года Турция все-таки объявила войну России. Петр I приказал Апраксину Ф.М. снарядить к весне 1711 года весь Азовский флот. На помощь прибыл вице-адмирал Крюйс К. и опытные капитаны Шельтинг, Бредаль, Беринг. Предполагалось вывести парусный флот в числе до 30 вымпелов. Но на деле оказалось годным только небольшое число судов. Такой флот становился почти бесполезным. Это была катастрофа, которая проявилась еще до прутских событий 1711 года.

Турция еще перед объявлением войны предложила России ультимативные условия. Но русский царь их не принял, так как они были слишком «притеснительные». Из семи пунктов три означали для него уничтожение созданного таким трудом и лишениями Военно-Морского Флота и всех

его пунктов базирования. После Полтавы, считая свое положение сильным, Петр воспринял эти условия турок недостойными для России.



Иванов Михаил Матвеевич (1748–1823). «Лагерь русских войск на Пруте»

Но уже в июле 1711 года по условиям Прутского мира Петр I принял почти все те же условия и вынужден был подписать мир с Турцией. Этим самым был подписан им и окончательный, «смертельный» приговор Азовскому флоту, ко-

торый прекратил свое существование. В соответствии с мирным трактатом, заключенным с Турцией, русские в начале 1712 года очистили туркам Азов, взорвали таганрогскую гавань и крепость, а гарнизоны перевели в укрепления под Черкасск. Жителей Азова и Таганрога переселили в Осере-ду, где в 1715 году образовался город Павловск. Из судов и кораблей, находившихся в Азове и Таганроге, три корабля и 20 мелких судов отвели к Черкасску, несколько кораблей по ветхости сожгли.

«Предестинацию» и еще три судна хотели перевести вокруг Европы на Балтику, но когда турки отказали пропустить эти суда, то их вместе с таганрогской артиллерией, якорями, порохом и канатами продали за хорошую цену туркам. В 1716 году суда в Черкасске было велено сломать. А суда в Таврове догнивали на стапелях еще до 1727 года.

Так окончил свое существование Азовский флот, стоивший России величайших жертв – человеческими жизнями и материальными средствами. Неудачи, постоянно преследовавшие этот флот, и печальный его конец могут привести к заключению, что громадные средства, потраченные Петром, и необыкновенная энергия, с которой он сооружал и поддерживал Азовский флот, пропали бесследно. И что сама мысль о необходимости для России этого флота была со стороны Петра I большой ошибкой, не принесшей государству ничего, кроме истощения целого Воронежского края. Частично это так и было.

Но подобное заключение не вполне справедливо. При всех своих неудачах «многострадальный» Азовский флот представлял все-таки серьезную угрозу Турции и служил повышению политического значения России в Западной Европе. В морском же отношении существенная заслуга Азовского флота состояла в том, что он дал возможность приобрести опыт в новом деле – кораблестроении, подготовил людей и ознакомил правительство России с источниками средств, способствовал быстрому созданию Балтийского флота.

Азовский флот стал большой морской школой для России. Там были заложены прочные основания по всем частям морского дела в стране. И хотя при создании Азовского флота царствовали неурядицы и полная неопытность, все носило характер временного, а не постоянного учреждения, но воля и энергия Петра создали все-таки Азовский флот – первый регулярный Военно-Морской Флот России.

Для снабжения Азовского флота были построены заводы, фабрики, мастерские и другие важные источники. В Воронежском Адмиралтействе положено начало правильному портовому управлению и разделению работ.

В Азовском флоте появились первые морские правовые документы: правила совместного плавания, начало морского устава, таблицы условных сигналов, морские карты и т.д. Здесь начала устанавливаться русская морская терминология.

Азовский флот дал первый опыт строительства таких мор-

ских сооружений, как таганрогская гавань, шлюзы и доки в Таврове. Здесь был начат канал для соединения Волги с Доном.

Можно догадываться, что, создавая Азовский флот и веря, что со временем он будет достаточно сильным, Петр I готовился тем самым заключать трактат о мире с турками не на Пруте, а на Босфоре, где флот играл бы первенствующую роль. Несмотря ни на что, создание Азовского флота – это важная заслуга Петра как сотворение совершенно необычного дела. Появление Азовского флота показало Европе самым осязательным образом, какие подвиги в состоянии совершать Россия с таким царем.

Флот «на крови людей»

Бесспорно, все успехи Петра Великого, в том числе строительство Военно-Морского Флота, были высоко жертвенны. Великие жертвы принесла Россия ради создания своей морской мощи. Сурово, но совершенно точно звучит: петровский флот был рожден «на крови людей».

Мы уже говорили о цене, которая заплачена за появление русского морского дела. И все-таки еще раз вернемся к этой теме, чтобы подчеркнуть, что не только силой воли, талантом, страстью и энергией Петра родился российский Военно-Морской Флот, но еще и великой жертвенностью русского народа. Так что это был флот не только Петра Великого, но совершенно справедливо и без пафоса – это был флот народа России.

Как бы ни был русский народ заинтересован во всех выгодах создания Военно-Морского Флота, но для конкретных людей, живших в России в начале XVIII века, эти выгоды перечеркивались прямыми и невыносимыми трудностями, которые создавала для них эта новая военно-морская мощь. И связывали люди все эти трудности прежде всего с именем царя Петра.



Петр I на строительстве Санкт-Петербурга.

Художник Песис Георгий Александрович (1928–1980).
1953 г.

Людей отрывали от дома, от хозяйства, от семьи. Разорялись крестьянские дворы, снижалась рождаемость, уменьшалось число семей в России.

С 1699 по 1714 годы был проведен самый большой призыв в армию и на флот: призвано около 531 тысячи новобранцев. Но, кроме того, еще шел ежегодный призыв на принудительные работы для больших строительных проектов, имеющих так или иначе отношение к морским делам: строительство верфей и кораблей на них, новых крепостей и гаваней (Азов, Таганрог, Нарва, Ревель, Рогервик, Кронштадт), новых каналов. Наиболее тяжелый из всех этих проектов – строительство на болотах и топях крепости, военно-морской базы и порта Санкт-Петербург.

Весной 1703 года на болотистом острове Невы начали строить новую крепость из шести бастионов и назвали ее в честь святого Петра – Питербурх. И потянулись по воле царя с востока бесконечные обозы, толпы рабочих. Тысячи людей, пришедших за тысячи верст, перевозились на плотах и челнах на правый берег Невы, на остров, где на берегу стояли шалаши и землянки, дымили костры, стучали топоры, визжали пилы. Люди шли сюда без возврата. Не хватало хлеба, жить было негде. В Ингрии началась чума, не стало оттуда подвоза. Ели корни и толкли древесную кору. Но, несмотря ни на что, обозы шли и шли, доставляя все новых и новых рабочих.



Мавродин В.В. «Основание Петербурга». 1983 г.

На постройке крепости было занято очень много людей. Сначала пришлось «поднимать» сам остров, так как при подъеме воды в Неве нередко значительная часть его затоплялась. Многие тысячи людей, кто в старых мешках и рогожах, а кто и в подолах платьев (здесь работало много женщин), приносили и привозили землю из отдаленных мест. Не хватало лопат и другого шанцевого инструмента – землю копали руками. Низкие шалаши, сооруженные зачастую прямо на болоте, служили жалким пристанищем для первых

строителей. Сырой и смрадный воздух, недоедание, а порой и голод, изнурительный труд вызывали массовые болезни.

Но строили крепость быстро, невиданными по тем временам темпами. Однако какой ценой?! Бедным людям очень трудно было прокормиться, они употребляли в пищу больше коренья и капусту, хлеба же почти не видели. Крепость строилась на костях русских людей – солдат и матросов, подкопщиков (землекопов), переведенцев (мастеровых людей, направляемых для работ в принудительном порядке), вольных плотников, немногочисленных коренных жителей этих мест. Счет погибшим здесь не велся. Однако без сомнения можно утверждать, что многие десятки тысяч строителей крепости и порта Петербург остались лежать под быстро растущим городом.

Так что Петропавловская крепость, Санкт-Петербург безусловно являются не только памятником самому Петру Великому, но и фактическим памятником тем, кто ценой собственных жизней создавал и строил этот город. Все честолюбивые замыслы Петра смогли стать реальностью только благодаря тяжелому принудительному труду, поту и крови многих тысяч чернорабочих. Между 1699 и 1714 годами Петр I умудрился привлечь к принудительному труду для этих целей в среднем около 17 тысяч человек ежегодно. А с конца 1709 года стало привлекаться 40 тысяч человек. В основном это были крестьяне, которые строили, умирая в землянках от тяжелого труда, голода и болезней. В 1726 году на прину-

дительному труду в Петербурге были заняты 32 тысячи человек, из которых около тысячи умерли, а еще тысяча серьезно болели.

Рабочий день, например, в Адмиралтействе для рабочих определялся продолжительностью летом – 13 часов, зимой – 11,5 часов. Жили рабочие в хижинах и землянках.

Строительство флота очень сильно зависело от силы и принуждения. Но силой принуждения Петр добивался своих целей.

Обеднение купцов, разорение городов, бегство их жителей – это та высокая цена, которую заплатили купцы и горожане за успехи в Северной войне и строительстве флота, финансируя и обеспечивая их потребности. Стоимость эту горожане поделили с сельским населением страны. Именно на плечи русского крестьянства пала вся та- жечь этой ноши.

Многие из выделенных на корабельные работы бежали оттуда. Побегам приобрели такие размеры, что иногда разбежалась половина и более людей. С увеличением этого зла усиливалась и строгость мер. Беглецов, возвратившихся домой, обыскивали и били батогами, а это заставляло их бежать не домой, а на Яик (Урал), на Хопер, в низовые города и на Дон, где казаки с охотой принимали беглых. Для прекращения побегов жен и детей беглецов сажали в тюрьмы. Даже вместо бежавших крестьян приказано было высылать на работы их владельцев.

В июне 1698 года из опасения, чтобы иностранные кора-

бельные мастера, пользуясь окончанием контрактов, не уехали, не достроив своих кораблей, велено было не только верфь, но и весь Воронеж оцепить крепкими заставами и через них ни рабочих, ни мастеров «без дозволения начальства не пропускать».

Усиление налогового гнета вело к росту побегов крестьян и усилению социальных противоречий, что толкало к неповиновению властям и даже к вооруженному сопротивлению. Часто в провинциях наблюдались разбои, творимые отрядами беглых людей во главе с атаманами. А в октябре 1707 года в России началось большое восстание, которое возглавил донской атаман Кондратий Булавин, у которого было много беглых крестьян и казаков. Восстание быстро разрасталось. А армия в это время под давлением шведов отступала через Белоруссию и Украину. Булавин угрожал даже главным центрам Азовского флота – Азову и Таганрогу. Повстанцы летом 1708 года перерезали Волгу. Все это создавало серьезную угрозу Петру I. И он принял решительные меры к подавлению восстания через большую кровь.



Карта Булавинского восстания из книги Олега Тихомирова

«Во широкой степи». 2019 г.

Горька была доля и создателей Кроншлота, и укреплений на острове Котлин. Кровью и потом здесь зарабатывался хлеб матросами. Помимо изнурительных работ солдаты и матросы учились стрелять и отражению десантов. За малейшую провинность следовало наказание. А наказания в ту пору были весьма суровы и жестоки.

Высокие требования Петр I предъявлял и дворянству. Он не только не освобождал их от службы, но и установил для них различные повинности и строгий порядок их поведения, стремясь воспитать из них энергичных государственных деятелей, военачальников, флотоводцев. Одной из дворянских повинностей была учеба. Учиться дворянские дети начинали с 9 лет в специальных школах до 15 лет. По истечении этого срока каждый дворянский сын должен был идти служить. При приеме на службу родовитость не принималась во внимание и на ее прохождении не отражалась. Тем, кто не мог одолеть несложный курс наук, не выдавалась «венечная память» – разрешение на женитьбу.

Еще в 1704 году Петр I сам распределил детей «знатных самых персон» на службу. При этом 500–600 молодых князей из 8 тысяч детей были расписаны солдатами в гвардейские полки. Многим из них пришлось наравне

с простолюдинами возводить и укреплять Кроншлот.

Мы привели только несколько фактов, назвали только некоторые цифры. Но даже они подтверждают, что флот в России строился «на крови людей».

А вот что по этому поводу писал Виссарион Белинский. «Что касается до жертв, с каким построен Петербург, – они искупаются необходимостью и результатом. Петр своими делами писал историю, а не роман. Он действовал как царь, а не как семьянин. Вся реформа его была тяжким испытанием для народа, годиной трудной и грозной. Но когда же и где же великие перевороты совершались тихо и без тяготы для современников?».

Не «азардовать»!

Не «азардовать» – так выражал свои требования адмирал Петр Михайлов (Петр I) к флагманам и командирам кораблей. Это означало, чтобы они не лезли на рожон, берегли свои корабли, не вступали в бой со шведскими кораблями, если те превосходили русских минимум на одну треть.

Это определялось тем, что русский морской флот вначале не имел еще опыта, был значительно слабее шведского. Командиры только начинали осваивать тактику морского боя. И чтобы не терять бессмысленно свои корабли и не устраивать сомнительные баталии, адмирал постоянно требовал – не «азардовать», то есть не впадать в слепой азарт.

Это была очень правильная тактика мудрого флотоводца.

В итоге русский флот не потерял в ходе Северной войны в морских боях практически ни одного большого корабля. В плен шведы за всю войну взяли только несколько десятков русских малых судов, да еще две галеры, причем одну из них севшую на мель. Правда, еще в 1713 году они захватили корабль

«Булинбрук» и 32-пушечный фрегат. Но это было не в бою. Корабли эти были построены для русского флота за границей и шли в Россию под иностранным флагом. Так что это совсем не морская победа.

А вот шведы во время Северной войны от действий русского флота понесли значительно большие потери. В Балтийском море русскими было взято в плен за 20 лет войны не менее 65 шведских кораблей и судов, из них один линейный корабль, 6 фрегатов и 7 шняв, причем большинство из них были пленены именно в морских сражениях и боях.

Но петровский флот потерял много своих кораблей из-за неграмотности в управлении и от навигационных происшествий. Каждый год во время штормовой погоды русский флот терял свои корабли, в том числе и большие, парусные.

Вместе с тем не могут не вызывать удивления и восхищения плавания и походы русского флота петровского времени в тех условиях. Все годы царствования Петра в военное время русские корабли постоянно выходили в море вместе со льдом, ранней весной, а нередко прорубались и через него. Осенью они завершали кампанию только уже с замерзанием

воды. Ранние весенние и поздние осенние плавания в Балтийском море считались обычным делом для русских моряков. Флоты других государств этого не позволяли себе. Зимой русские корабли ходили в Немецкое море, осенью шли из Архангельска в Северный океан и совершали переход в Копенгаген.

Корабли не стояли в бухтах и гаванях. В море ежегодно находилось много судов. И при этом все-таки число крушений было не так уж и велико, причем чаще они происходили не от оплошности и неграмотных действий, а от неблагоприятных погодных условий и других случайностей.

Сопоставление бедности средств и возможностей с успешными походами и победами над храбрым и опытным противником приводит к убеждению в высоких морских достоинствах петровских моряков. Чтобы при тогдашней обстановке достичь до таких результатов, требовалось глубокое знание морского дела, необыкновенная опытность, неустанная осторожность и внимание, находчивость в неожиданных ситуациях и случайностях и хладнокровная отвага в опасностях. Все эти качества настойчиво развивались у моряков в школе большого учителя, каким был адмирал Петр Великий.



«Петровская эскадра 1721 года». Яркин Владимир Петрович (р. 1938)

Не «азардовать» – это не значит, что царственный адмирал боялся шведского флота. Он просто трезво оценивал обстановку, соотношение сил и делал разумные выводы, достойные высокопрофессионального флотоводца.

Но вот когда русский флот на Балтийском море окреп, вырос количественно и качественно (это произошло в последний период Северной войны в 1715–1721 годах), тогда Петр в короткий срок смог вытеснить сильный шведский флот с моря, заставил укрыться его в своих базах и завоевал господство на море.

Как это могло случиться? Помог принцип Петра – «не

азардовать». По количеству судов и их вооружению к концу войны шведский флот мало уступал русскому флоту. Но шведы уже тогда не рискнули в открытом бою вернуть свое господство в Балтийском море. Сказалось прежде всего признание шведскими адмиралами явного качественного превосходства русского флота и его руководства. Именно качественное, а не только количественное превосходство русского флота заставило шведов укрываться в своих базах, а командование – признать решающий перевес русских на море. Шведы действительно в это время стали бояться русского флота.

За все 20 лет Северной войны шведский флот не имел ни одного серьезного успеха, ни одной победы над русским флотом. Даже тогда, когда русский флот накапливал свои силы, когда качество судов и опытность его экипажей безусловно уступали шведским, даже тогда шведам не удалось добиться какого-либо существенного успеха на море. Бесперывные цели и задачи. И к моменту, когда потребность в сильном корабельном флоте стала особенно острой, у него уже был достаточно мощный флот, чтобы оспаривать у шведов Балтийское море. Постоянное нахождение кораблей в море, в боевом или учебном плавании, энергичная подготовка к боевым действиям, постоянная боевая готовность флота позволили в конечном итоге и получить это превосходство.

И постоянно до конца войны работало правило – «не азардовать». Оно означало быструю и точную осведомленность

о положении и действиях флота противника на всем морском театре, что позволяло уклоняться от столкновения, когда соудачи лишили шведов уверенности в своих силах и надежды на успешную борьбу с русским флотом.

Да, русский флот не имел своей «Нарвы», он не расплачивался дорогой ценой поражения за морскую науку воевать. Но опыт Нарвы был использован Петром I и в войне на море. Он с исключительным терпением, последовательностью и настойчивостью создавал флот на Балтийском море и готовил его к борьбе.

Только постепенно, с ростом силы флота и опытности его экипажей Петр ставил перед ним новые, все возрастающие по трудностям, но вполне посильные отношения сил было невыгодно, и неожиданно наносить удары по неприятелю, используя каждое его упущение.

Так, с появлением английского флота в Балтийском море, Петр меняет свой план действий в 1720–1721 годах и задерживает корабельный флот в базах. Получив же сведения о рассредоточении шведского флота, он немедленно использует благоприятный момент для нанесения шведам частного поражения (у острова Эзель и у Гренгама).

Именно эти внезапные удары и принудили шведских адмиралов очистить море и укрыться в своих базах. Но подобные удары были возможны только при условии постоянной боевой готовности русского флота. И Петр жестко, но умело и настойчиво это делал.

Русский регулярный флот стал передовой военно-морской силой на Балтике. У него уже был настоящий боевой флотоводец, который заложил основы для дальнейшего самобытного развития Военно-Морского Флота России, создал русскую военно-морскую школу, так ярко проявившуюся вскоре в блестящих победах русских флотоводцев.

Это уже были продолжатели морского дела и русской морской славы, наследники великого адмирала великой России – Петра Великого.

Глава 6

Петр Великий и морское могущество современной России

Из всех преобразований Петра Великого, которые превратили Россию в сильную империю и ведущее государство Европы, важнейшим является создание национальной морской мощи и регулярного Военно-Морского Флота. Он не только основал флот российский, но и поставил его в один ряд с передовыми флотами мира. Это и дало России морское могущество и позволило получить ранг мировой державы. С тех пор Военно-Морской Флот стал объективной составляющей мощи России и остается таковым поныне. Он играет важную роль в истории нашего государства.

Влияние Петра Алексеевича Романова, его значительных и многообразных дел проникло во все стороны жизни россиян и до сих пор сохраняет свое значение.

Жизнеспособность деяний Петра Великого

Время показало удивительную жизнеспособность того, что создал этот верховный правитель.

– Военно-Морской Флот России, созданный Петром, все 325 лет сохраняет его традиции и основополагающие принципы жизни и деятельности.

– Коллегии (прообразы министерств), созданные им, в

России просуществовали до 1802 года, т.е. 80 лет.

– Подушная система налогообложения, введенная в 1724 году, была отменена лишь 163 года спустя – в 1887 году.

– Последний рекрутский набор в России состоялся в 1874 году – спустя почти 170 лет после первого при Петре.

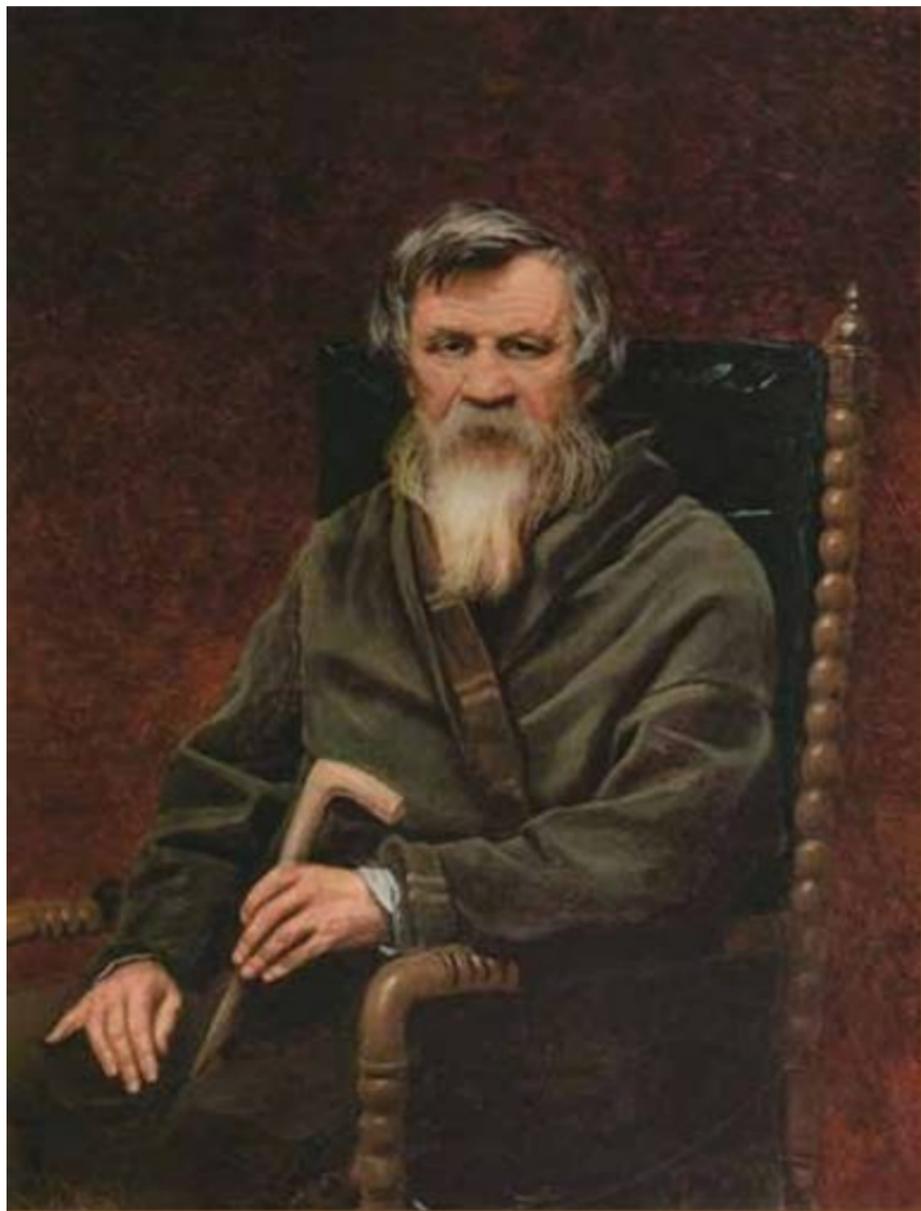
– Синодальное управление русской православной церковью оставалось неизменным почти 200 лет (1721–1918).

– Созданный Петром в 1711 году Правительствующий Сенат был ликвидирован лишь в декабре 1917 года, спустя 206 лет после его образования. В истории трудно найти примеры подобной долговечности институтов, созданных волей одного человека. И все это было создано за относительно короткое время, всего за четверть века

Грандиозность, всеохватность петровских преобразований таковы, что спустя века они не стали только историей, а продолжают быть реальностью, живой жизнью, вошли в повседневную жизнь российских людей.

Вот так, более чем через 100 лет после смерти первого российского императора, отметил жизнеспособность его дел видный историк, археограф и публицист академик Погодин Михаил Петрович: «Мы не задумываемся, но и сегодня в жизни каждого из нас присутствует большое влияние и дела Петра Великого. Мы просыпаемся с вопросом – какой сегодня день? И не задумываемся, что именно Петр Великий велел считать месяцы от Рождества Христова. Пора одеваться: наше платье сшито по фасону, данному Петром I, а мундир

по его форме. Сукно было выткано на фабрике, которую завел он, шерсть настрижена с овец, которых развел он. Попадает на глаза книга – Петр Великий ввел в употребление этот шрифт и сам первым вырезал буквы. Мы начинаем ее читать – этот язык при Петре сделался письменным, литературным, вытеснив прежний, церковный. Читаем газеты – при нем вышла первая в России газета. Покупаем разные вещи – все они от шелкового шейного платка до подошвы на обуви напоминают нам о Петре Великом. За обедом от соленых сельдей до картофеля, который указал он выращивать в России, до виноградного вина, им разведенного, все блюда говорят нам о Петре Великом. Вечером мы едем в гости – это ассамблея Петра Великого (официальные и дружеские встречи, которые он ввел в Санкт-Петербурге). Мы вздумаем путешествовать – и это идет в России от Петра Великого. Он поместил наше государство в число европейских государств, которые начали выражать ей уважение и восхищение.



Погодин Михаил Петрович (1800–1875) – русский историк, коллекционер, журналист и публицист, писатель-беллетрист, издатель. Тайный советник (1871).

Место в системе государств Европы и мира, государственное управление и разделение функций, судопроизводство, права сословий, Табель о рангах, подати и ревизии, армия и флот, рекрутские наборы, фабрики, заводы, гавани и каналы, дороги и почта, земледелие, лесоводство, садоводство, виноделие, рудокопство, торговля внутренняя и внешняя, одежда, наружность, госпитали, аптеки, лекарства, летоисчисление, общенациональный язык, типографии, печать, общеобразовательные школы и высшие учебные заведения – все это суть современные памятники неутомимой деятельности Петра Великого».

Вот почему россияне так чтут память об этом великом россияnine. Его имя навечно зарегистрировано на мировой карте: в северо-западной части Японского моря у берегов Азии (Приморский край России) находится залив Петра Великого.

Память о нем увековечена во многих городах России и Европы, как ни о каком другом императоре мира. В России на 2021 год имелось почти 100 различных памятников более чем в 60 городах и поселках. Больше всего их в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (около 40). В Москве – 9.

Памятники Петру Великому установлены в 8 странах Европы (14 памятников).



Залив Петра Великого. Вид на часть залива вокруг Владивостока из космоса
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Национальные особенности Военно-Морского флота России

Национальной особенностью отечественного ВМФ является то, что его создателем был первый император России – адмирал Петр Великий. Он разработал и осуществил первую морскую государственную стратегию России. Добился выхода России к морю на юге и на Балтике. Вся организация и структура регулярного флота создавалась при Петре. Он создал Азовский и Балтийский флоты России. Основал Петербург и Кронштадт. Он – автор первого Устава Флота. Ему принадлежит идея освоения Северного Ледовитого океана. При нем начинаются первые исследования и освоение Россией берегов и вод Тихого океана.

20 (30) октября 1696 года – день создания регулярного флота России.

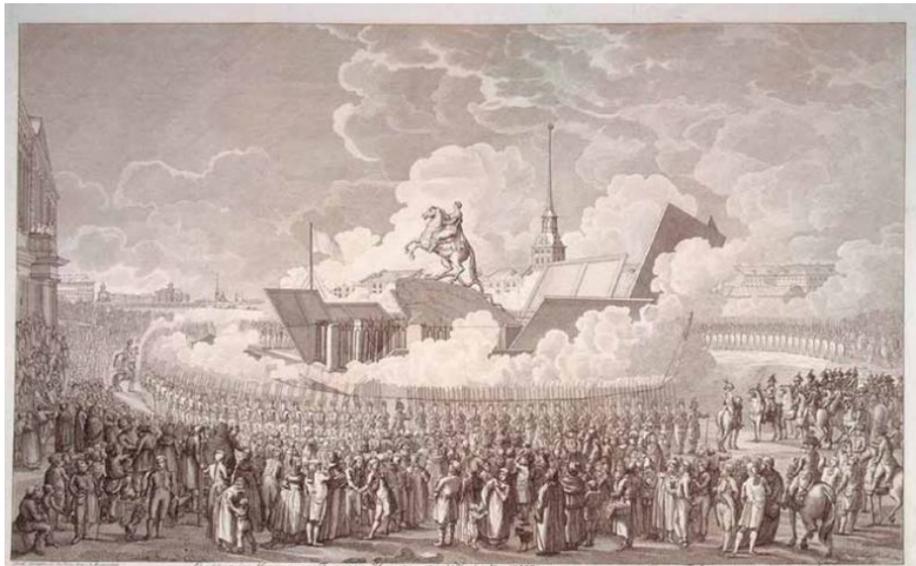
Всего за 30 лет (1696–1725) был создан Российский Императорский флот, в состав которого входили Балтийский и Азовский флоты, а также Каспийская флотилия.

Важнейшая особенность состоит в том, что **Петр Алексеевич был не только верховным правителем России, но еще и настоящим военным моряком, адмиралом, флотоводцем.** Он более 35 лет (из 53 лет жизни) постоянно был с флотом, на кораблях, в море, вершил морскую славу России.

Совершенно необычным для правящего монарха было то,

что он сам лично прошел морскую службу, весь нелегкий морской путь от юнги до полного адмирала, участвовал в боевых действиях на всех морских театрах того времени, командовал кораблями, эскадрами, целым флотом и даже соединенными союзными флотами.

За период с 1694 по 1724 год он более ста раз выходил в море на Белом, Азовском, Балтийском и Каспийском морях. За это время он провел в море в сумме почти два года. По его проектам было построено не менее 15 военных кораблей, он сам принимал участие в строительстве не менее чем восьми кораблей. Он лично участвовал в спуске на воду около 50 кораблей и в закладке 30. 10 раз командовал различными отрядами кораблей в боевых действиях российского флота против турецкого и шведского флотов. В истории ни одного государства мира нет подобных примеров, чтобы главный правитель лично так много занимался военно-морским флотом своей страны.



Открытие монумента Петру Великому в Санкт-Петербурге. Гравюра Мельникова А.К. с рисунка Давыдова А.П. 1782

Особенность российского флота и в том, что он создавался в ходе трех тяжелых войн (с Турцией, Швецией и Персией). Чтобы получить выход к морю, Петр из 43 лет своего правления не воевал только 6 лет. То есть все преобразования, он проводил в условиях тяжелых войн.

Рожденный в конце XVII века регулярный Военно-Морской Флот во многом обеспечил победу России в трудной и долгой войне со Швецией. Именно в той войне молодой российский флот добывал свои первые победы в боях с сильным флотом Швеции.

Подчеркивая значение флота в Северной войне, Петр I приказал выбить на медали, утвержденной в честь победы над Швецией, слова: «Конец сей войны таким миром получен ничем иным только флотом, ибо землю никаким образом достигнуть было того невозможно». Сам царь, имевший звание вице-адмирала, «в знак понесенных трудов в сию войну» был произведен в адмиралы.

Главная морская заслуга Петра Великого в том, что он сумел привести многовековую борьбу русского народа за выход к морям к успешному результату – Россия стала сильной морской державой, у нее появился свой военный флот.

Военно-Морской Флот – это важный элемент силы и независимости российского государства. И в прошлом, и сегодня Военно-Морской Флот – это национальное достояние России. Это ее морская мощь и сила. Без флота она лишается этой силы. История отечественного Военно-Морского Флота неразрывно связана с историей России.

Когда у России был сильный флот, страна поступательно развивалась и двигалась вперед. И наоборот, слабый флот подрывал силы и успехи государства. Чтобы быть мощным и сильным государством, России и сегодня нужен сильный современный Военно-Морской Флот. Это объективная истина. И необходимость.

ВМФ способствовал рождению Российской Империи как сильного государства Европы и мира. Только создав в 1696 году регулярный флот, Россия смогла одержать победу над

Швецией в великой Северной войне (1700–1721) и с 1721 года стала именоваться Империей среди других могущественных государств Европы. Для превращения России в Империю надо было провести в государстве множество трудных и непопулярных реформ. Именно настойчивое стремление создать морской флот побудило царя Петра, дало ему импульс для реформирования всей России. И в необыкновенном процессе создания флота это реформирование состоялось: с большим трудом, через сопротивление, с огромными жертвами. Военно-Морской Флот стал важнейшей силой новой империи и побудительным мотивом ее рождения. И начало XVIII века было ознаменовано появлением новой военно-морской державы – Российской империи. С тех пор ее признают, с ней считаются все ведущие государства Европы и мира.

Создав военный флот, Петр Великий намного опередил не только западноевропейские страны, но эпоху парусного флота в целом, внося много нового в состав Военно-Морского Флота, в его организацию, технологию строительства кораблей и в другие области военно-морского дела. С тех пор Россия – исторически одна из первых и ведущих морских держав. А ее Военно-Морской Флот один из старейших флотов мира.

Да, это так. И в этом наша гордость и важнейшая национальная особенность. По времени создания Российский флот не входит в число самых первых. В то же время по тем-

пам своего развития он быстро занял место одного из ведущих флотов мира. И сохраняет его на протяжении всей своей истории. Российскому Военно-Морскому Флоту по времени рождения значительно уступают флоты Германии (день рождения флота отмечают с 14 июня 1848 года), Японии (создан в 1869 году) и США (в 2021 году США отметили 246 лет со дня создания военного флота). Так что ВМФ России в 2021 году отметил 325 лет, а ВМФ США только 246.

Таким образом, Военно-Морской Флот России имеет собственную достойную и славную историю на фоне других старейших флотов мира. И в 2021 году мы со всеми основаниями славили 1115-ю годовщину созданного князем Олегом флота Древнерусского государства и 325-ю годовщину регулярного Флота России.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Военно-Морской Флот России – это флот успешных сражений и морских побед.

325 лет флот верой и правдой служит России, переживая на этом пути блестящие взлеты и трагические падения.

Вспомним самые славные победы ВМФ России, которые берут отсчет с времен Петра Великого.



Эзельское сражение 24 мая (4 июня) 1719 года между русскими и шведскими эскадрами на Балтике, около острова Сааремаа (современная Эстония).

Семь русских кораблей атаковали 3 шведских и заставили их спустить флаги. Это была первая победа в морской артиллерийской дуэли корабельного русского флота.

Гренгамское сражение,
«приблизившее Ништадтский мир» (победу России в Северной войне против Швеции), 27 июля (7 августа) 1720 года между русской гребной эскадрой под командованием генерал-аншефа князя Голицына М.М. (61 галера и 29 лодок) и шведской эскадрой под командованием Шеблада К.Г. (1 линейный корабль, 4 фрегата, 3 галеры, 3 шхербота, шнява, галиот и бригантина, 156 орудий).



Патрасское сражение 26–29 октября (6–9 ноября) 1772 года, в ходе русско-турецкой войны (1768–1774) в Эгейском море. Русская эскадра (2 линейных корабля, 2 фрегата и три мелких судна, 224 пушки) разгромила турецкую эскадру (9 фрегатов, 16 шебек, 630 пушек).



Первое Роченсальмское сражение 13 (24) августа 1789 года в Финском заливе, во время русско-шведской войны (1788–1790). Русский флот (86 кораблей) разгромил шведский флот (49 кораблей) на рейде города-крепости Роченсальм (современный финский город Котка).





Ревельское сражение 2 (13) мая 1790 на Балтике во время Русско-шведской войны (1788–1790).

Корабли шведского флота (22 линейных корабля, 4 фрегата и 4 вспомогательных судна) потерпели поражение от русского флота (10 линейных кораблей, 5 фрегатов и 9 вспомогательных судов).

«Трафальгар Балтики» – Выборгское сражение 22 июня (3 июля) 1790 года на Балтийском море в ходе русско-шведской войны (1788–1790).

Русский флот (50 линейных кораблей и фрегатов, 20 галер, 8 гребных шхерных фрегатов, 52 малые галеры, 21 000 матросов и солдат) под командованием адмирала Чичагова В.Я. блокировал шведский флот (22 линейных корабля, 13 фрегатов, 366 малых судов, 3000 орудий, 30 000 матросов и солдат) в Выборгском заливе после очередной неудачной попытки захватить Санкт-Петербург. Прорываясь, шведы потеряли 7 линейных кораблей, 3 фрегата, почти 60 малых кораблей и до 7 тысяч убитыми, ранеными и пленными. Русские потеряли 117 человек убитыми и 164 ранеными.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Один только адмирал Ушаков Федор Федорович (1745–1817) одержал победу в 43 морских сражениях и не потерял в боях ни одного корабля. В 2022 году Россия отметит его 275-летие. Вот его главные победы.

Победное сражение у Керченского пролива 8 (19) июля 1790 года во время русско-турецкой войны (1787–1791) между русским флотом (10 линейных кораблей, 6 фре-

гатов и 17 других судов, 837 пушек) под командованием вице-адмирала Ф.Ф. Ушакова и турецким флотом (10 линейных кораблей, 8 фрегатов, 36 других судов, 1100 пушек), шедшим на завоевание Крыма. Турки бежали, понеся большие потери в кораблях и в составе своего десанта.

Сражение у мыса Тендра 28–29 августа (8–9 сентября) 1790 года в Черном море во время русско-турецкой войны (1787–1791). Русский Черноморский флот (10 линейных кораблей, 6 фрегатов и 21 вспомогательное судно, 830 пушек) под командованием контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова неожиданно напал на стоящий на якорях турецкий флот (14 линейных кораблей, 8 фрегатов и 23 вспомогательных судна, 1400 пушек).

Сражение при Калиакрии 31 июля (11 августа) 1791 года (нынешняя Северная Болгария, русско-турецкая война 1787–1791 годов). Русский флот (15 линейных кораблей, 2 фрегата и 19 вспомогательных судов) под командованием контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова прошел между турецким флотом (18 линейных кораблей, 17 фрегатов и 48 вспомогательных судов) и береговыми батареями и заставил турок бежать.



Мыс Калиакрия (Калиакра) расположен в Болгарии, в переводе с греческого его название означает «красивый мыс». Тонкий мыс – неспроста болгары называют его «носом» – на два километра врезался в море. Для болгар Федор Ушаков – православный святой и герой-освободитель. Битву при Калиакрии болгары считают прологом к освобождению от османского ига

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Дарданельское сражение 10 (22) –11 (23) мая 1807 года в Эгейском море, у пролива Дарданеллы во время русско-турецкой войны (1806–1812). Русский флот (10 линейных кораблей, 1 фрегат) под командованием вице-адмирала Д.Н. Сенявина в результате сражения заставил турецкий флот (8 линейных кораблей, 6 фрегатов, 55 вспомогательных судов) уйти обратно в проливы с потерей трех кораблей и около 2000 человек.





Афонское сражение 19 июня (1 июля) 1807 года в Эгейском море, между полуостровом Афон и островом Лемнос. Русский флот (10 линейных кораблей) под командованием того же вице-адмирала Д.Н. Сенявина нанес сокрушительное поражение вышедшему из проливов турецкому флоту (10 линейных кораблей, 5 фрегатов, 3 шлюпа и 2 брига). Османская империя потеряла боеспособность своего флота на целое десятилетие.

Наваринское сражение 8 (20) октября 1827 года, Эгейское море. Сражение произошло в Наваринской гавани, где были уничтожены свыше 60 турецких кораблей и более 4000 матросов.



Синопская бухта



Синопское сражение 18 (30) ноября 1853 года во время Крымской войны (1853—1856). Русская эскадра (6 линейных кораблей, 2 фрегата, 3 парохода, 720 пушек) под командованием вице-адмирала П.С. Нахимова в гавани черноморского побережья Турции разгромила турецкий флот (7 фрегатов, 3 корвета, 2 парохода и 2 транспорта, 478 пушек и 44 береговых орудия). Это сражение стало последним крупным сражением парусных флотов.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Теперь о трагических событиях в истории ВМФ России.

Да, к сожалению, в силу различных причин и обстоятельств были и такие страницы. Россия терпела поражения в трех войнах: с Турцией (1711), в Крымской войне (1853–1856) и в Русско-японской войне (1904–1905). В связи с этим по международным договорам ей запрещалось иметь военно-морские силы на Азовском море (1711), на Черном море (после Крымской войны) и на Тихом океане (после войны с Японией в 1905 году).

Трагическими событиями для российского флота являются:

- при Петре I произошло уничтожение российского Азовского флота (1711–1713) по Прутскому договору с Турцией (1711);
- затопление кораблей Черноморского флота в Севастополе во время Крымской войны (1853–1856);
- гибель Первой Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре (1904 год, от ударов японских сил и в результате самозатопления кораблей);
- поражение Второй Тихоокеанской эскадры в морском сражении с японским флотом при Цусиме (1905);
- затопление кораблей Черноморского флота под Ново-

российском (1918);

– уничтожение Императорского флота России во время революционных событий (1917) и Гражданской войны (1918–1922);

– события на флоте в связи с распадом Советского Союза и противоречивым процессом рождения новой России (1990–2010).

Важно не забывать, что Российский флот – так повелось еще при Петре Великом – все трагедии, выпавшие на его долю, переживал достойно и даже героически. Военные моряки в трудные времена проявляли стойкость и мужество. А россияне верили в свой флот. И каждый раз после очередной трагедии флот возрождался и продолжал надежно исполнять свою благородную миссию.

Таким получился путь деятельности и развития ВМФ России. Это путь взлетов и падений.

– Петровский флот – 1696–1725 годы; создание регулярного флота (Азовского, Балтийского и Каспийской флотилии); первые славные победы флота.

– Первое падение российского флота – с 1725 по 1762 годы.

– Новый расцвет ВМФ России – с 1762 по 1801 год. Это период славных побед и результативных действий флотоводцев.

– Очередное падение флота – с 1801 по 1856 год. В эти годы ВМФ переживал трудные времена, авторитет флота заметно снизился.

– Очередное возрождение ВМФ России с 1856 по 1881 год; к началу 1880-х годов ВМФ России был третьим в мире, уступая лишь Англии и Франции.

– Новое падение ВМФ России – с 1881 по 1905 год; финалом стало поражение России и ее флота в Русско-японской войне (1904–1905).

– Возрождение флота – начало XX века до 1917 года. К 1914 году, когда началась Первая мировая война, удалось поднять флот России.

– Новое падение ВМФ России – с 1917 по 1930 год; революции 1917 года, Гражданская война (1918–1922). Императорский флот России практически перестал существовать.

– Становление и развитие ВМФ СССР – 1930–1945 годы, Это первый и боевой период жизни советского ВМФ. Он связан с победой в трех войнах: Советско-финской (1939–1940), Великой Отечественной (1941–1945) и войне с Японией (1945).

– Создание ракетно-ядерного океанского ВМФ Советского Союза и его расцвет – 50– 80-е годы XX века. Это второй период жизни и деятельности советского ВМФ. Он связан с участием в холодной войне. В конце 1980-х годов флот занимал второе место в мире после флота США.

– Период падения ВМФ СССР – конец 80-х годов – нача-

ло 90-х годов XX века. Это третий период советского ВМФ. Он связан с принижением роли флота и развалом Советского Союза.

– Период застоя и развала ВМФ РФ – начало 90-х годов XX века – первое десятилетие XXI века.

– Период возрождения ВМФ современной России – 10–20-е годы XXI века.

– Петру Великому принадлежит заслуга и в том, что он с помощью ВМФ начинал исследовать и осваивать моря и океаны.

В результате за 325 лет ВМФ укрепил Российское государство и принес мировую славу России за счет географических открытий в морях и океанах.

С сожалением отметим, что сегодня очень мало даже в самой России (тем более за рубежом) говорят об этой особой роли отечественного Военно-Морского Флота. А ведь здесь кроется огромный потенциал формирования гордости и уважения к военным морякам и в целом к военному флоту. Мы только перечислим основные открытия для мира, сделанные российскими военными моряками, и вспомним лишь самых славных открывателей из них. Но уже из этого видится величие труда морских служителей во благо России и всего мира. На современной карте мира много русских имен. Это своеобразные вехи на трудном, но славном пути русских первооткрывателей – землепроходцев и мореходов, среди которых

часто первыми были военные моряки.



ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»
в Средиземном море.

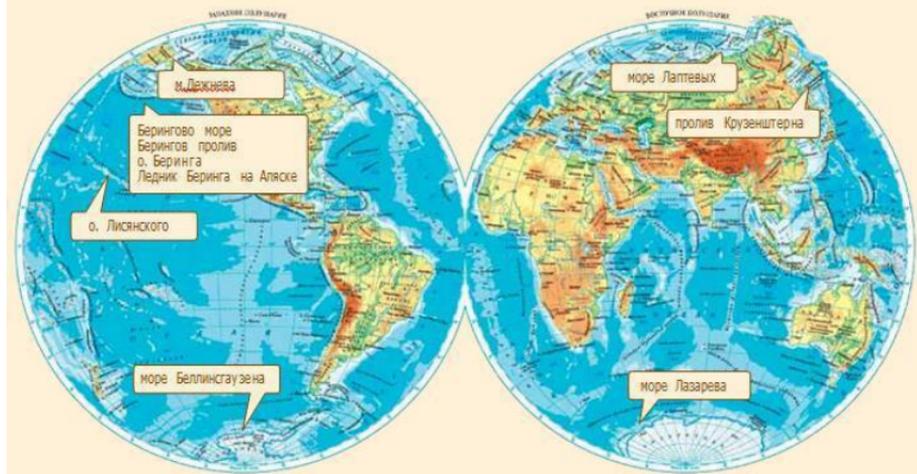
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Колумб открыл Америку со стороны Атлантического океана (12 октября 1492). **Но именно русским военным морякам принадлежит заслуга открытия Америки со стороны Тихого океана в первой половине XVIII века.** И это вся ее северо-западная часть. В результате чего более ста лет на американском континенте находилась огромная территория, входившая в состав России. Это была Русская

Америка.

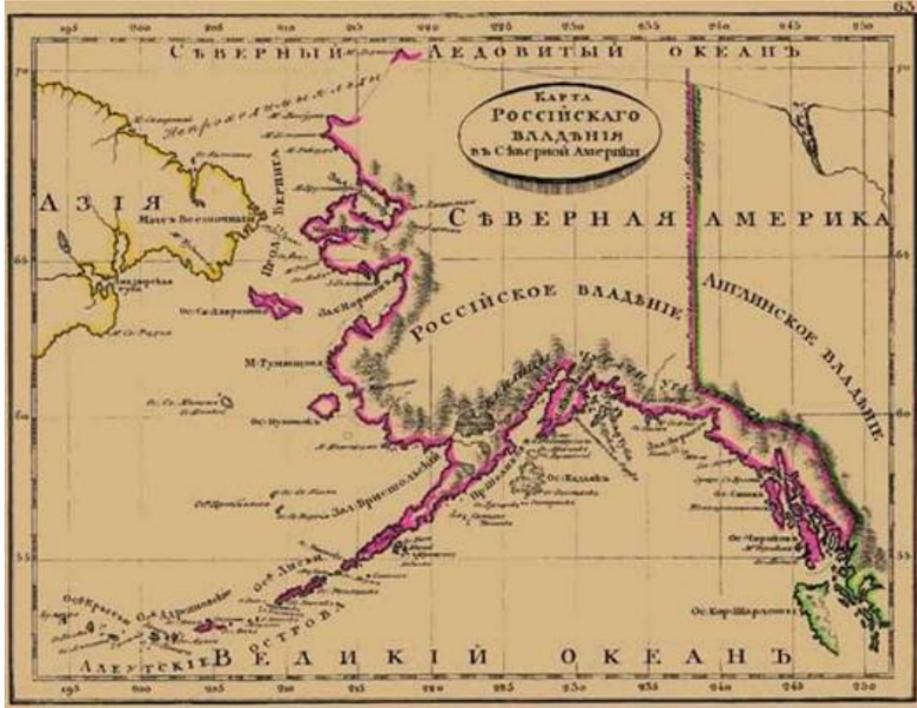
Этот процесс начался с открытия русскими Алеутских островов и Аляски. Он активно пошел, когда подключились военные моряки. Тогда Россия еще не имела военно-морского флота на Тихом океане. Но военно-морская деятельность здесь уже шла. Существовала даже с 1731 года Охотская военная флотилия (с нее ведет свою историю Тихоокеанский флот России). Специально посланные сюда российским правительством военные моряки в неимоверно сложных условиях, буквально на голом месте, строили примитивные морские суда, на которых отважно шли в Тихий океан, открывали проливы, острова и новые земли, в том числе открыли и северо-западную часть континента Америки. Первыми открыли пролив, через который Россия «сошлась с Америкой» (сегодня это Берингов пролив). И Аляску открыли русские люди, она более 120 лет принадлежала России. Офицеры Военно-Морского Флота России первыми прокладывали морские пути на севере Тихого океана.

Русские имена на карте мира



(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Русская Америка



Российские владения в Северной Америке (1835)
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

По решению Петра Великого состоялась первая крупная российская морская научная экспедиция (1724–1730) под руководством морских офицеров Беринга В. (1681–1741) и Чирикова А. (1703–1748). Она нанесла на карту 3500 км морского побережья в Тихом океане и подтвердила наличие Берингова пролива.

В ходе Первой и Второй Камчатских экспедиций (1725–

1743) под руководством Витуса Беринга и Алексея Чирикова флотские мореплаватели достигли побережья Северной Америки и открыли многие из островов Алеутской гряды. Великая северная экспедиция (1733–1743) окончательно нанесла на карту все побережье северо-восточной Азии. Была открыта самая северная точка Евразии – ныне мыс Челюскин.

В этих открытиях и исследованиях активно проявили себя флотские офицеры: Елагин Иван Фомич (1708–1766), Шпанберг Мартын Петрович (1696–1761), Шельтинг Алексей Елизарович (1717–1780), Креницын Петр Кузьмич (1728–1770).

Большое значение имела морская экспедиция офицеров Биллингса И.И. и Сарычева Г.А. (1785–1793), направленная для исследования и описания берегов Северо-Восточной Сибири и северо-западной части Тихого океана.

Многочисленные кругосветные плавания XIX века служили целям открытия новых земель, исследования морей и океанов, развития торговли и морского промысла. Однако были и чисто научные экспедиции. Такой стала первая русская экспедиция (1803–1806) на шлюпах «Надежда» и «Нева» во главе с морскими офицерами Крузенштерном И.Ф. и Лисянским О.Ф., которая сделала важные географические открытия.

В дальнейшем российские кругосветные плавания совершались регулярно вплоть до 1849 года. Всего русскими во-

енными моряками в 1803– 1866 гг. было совершено 25 кругосветных плаваний. Кругосветные плавания парусных судов России составили целую эпоху в истории русского мореплавания.

16 (28) января 1820 года русская экспедиция под руководством офицеров ВМФ Беллинсгаузена Фаддея и Лазарева Михаила открыла шестой материк Земли – Антарктиду. Так началась летопись изучения и освоения Антарктиды, в которую вписаны имена исследователей из многих стран. Но первыми были русские военные моряки. И в XXI веке ВМФ России традиционно продолжает посылать специальные корабли для исследования Антарктиды.

Огромен вклад военных моряков в тихоокеанскую славу России. Для всего мира именно Россией начинается Тихий океан на севере. Как русский флаг стоит на карте – мыс Дежнева! Через Берингов пролив, носящий имя отважного россиянина, Тихий океан соединяется с Северным Ледовитым океаном. И первое море на севере Тихого океана тоже носит имя русского морского офицера – Берингово море. Но и заканчивается на юге Тихий океан тоже морями, которые названы в честь первооткрывателей Антарктиды русских адмиралов Беллинсгаузена Ф. и Лазарева М. В море Беллинсгаузена расположен крупнейший остров Антарктики. И он тоже носит русское имя. Это – Земля (берег) Александра I. Именем Беллинсгаузена названы 12 географических мест непосредственно в Тихом океане. Имя Лазарева М.П. в названии

ях Тихого океана и Антарктиды запечатлено тоже 12 раз.

Значительные географические открытия, не считая Антарктиды, были совершены русскими военными моряками именно в тропической и антарктической зонах Тихого океана. Научные экспедиции под руководством Коцебу О.Е., Беллинсгаузена Ф.Ф., Лазарева М.П. и Литке Ф.П. провели специальные исследования вод в этих районах. Были открыты и описаны многочисленные коралловые «низменные» острова, а в отдельных случаях и целые архипелаги островов в системе островов Туамоту, Маршалловых и Каролинских.

Важную задачу открытия новых земель и исследования побережья и вод Тихого океана решала экспедиция, которую возглавлял офицер флота Невельской Геннадий Иванович (1813–1876).

Был открыт пролив, названный Татарским. Экспедиция Невельского доказала, что Сахалин – остров, и выяснила доступность для морских судов устья Амура. В 1853 году он возглавил новую экспедицию на Южный Сахалин. Невельской объявил исследованные им земли российским владением. Теперь остров Сахалин – самый большой остров России.

Российские военные моряки внесли большой вклад в исследование и освоение Северного Ледовитого океана. Среди них были известные флотские офицеры: Беринг В., Коцебу О., Румянцев Н., Крузенштерн И., Челюскин С., двоюродные братья Лаптевы (Дмитрий и Харитон), Прончищев В., Чичагов В., Врангель Ф., Литке Ф., Макаров С., Сер-

геев И., Вилькицкий Б., Брусилов Г., Седов Г., Колчак А. Их имена увековечены в названиях мест Северного Ледовитого океана. Например, самое северное место континентальной Евразии названо мысом Челюскин в честь открывшего его флотского полярного мореплавателя Челюскина Семена Ивановича (1700–1764).

– Первую высокоширотную экспедицию в Северный Ледовитый океан (1764–1766) возглавлял флотский офицер Чичагов В.Я. (1726–1809). Была достигнута широта $80^{\circ}30'$.

– России принадлежит честь открытия и исследования Северо-Восточного прохода (Северного морского пути). И морские офицеры здесь были самым активным потенциалом. Длина основной ледовой трассы от Новоземельских проливов до порта Провидения – 5610 км, это кратчайший путь вдоль северного побережья Евразии из Мурманска во Владивосток. Это и есть Северный морской путь.

– В 1913 году экспедиция под руководством флотского офицера Вилькицкого Б. открыла Землю Императора Николая II (Северную Землю), остров Цесаревича Алексея (Малый Таймыр) и остров Старокадомского.

– В 1914–1915 годах военные моряки совершили первое сквозное плавание по Северному морскому пути из Владивостока в Архангельск. В XX веке благодаря активным и смелым плаваниям советских моряков (в том числе и военных) Северный морской путь был окончательно освоен.

– В XXI веке Россия вновь активизировала свои дей-

ствия по освоению Северного Ледовитого океана и всей Арктики. Эту задачу достойно решает и Военно-Морской Флот.



Три российские атомные подводные лодки с баллистическими ракетами на борту одновременно всплыли из-под льда рядом с Северным полюсом. Март 2021 года
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

– Россия всегда была и остается лидером в строительстве военных кораблей, морского оружия и техники, в боевом использовании ВМФ.

Реальная 325-летняя история подтверждает: российский флот свято чтит петровскую традицию – быть среди лидеров по военному кораблестроению, морской технике и оружию.

Важной российской особенностью является то, что вплоть до начала XX века судостроение в стране было в подавляю-

щем своем объеме военным. И судостроители в России были тоже исключительно из военной среды.

В XVIII веке парусное вооружение российских кораблей достигает абсолютного совершенства. Несмотря на то что были сложные периоды, российское военное кораблестроение в XIX–XX веках занимало передовые позиции в мире. В стране была мощная судостроительная база и надежные профессиональные специалисты, прежде всего конструкторы и строители кораблей.

Напомним некоторые интересные факты

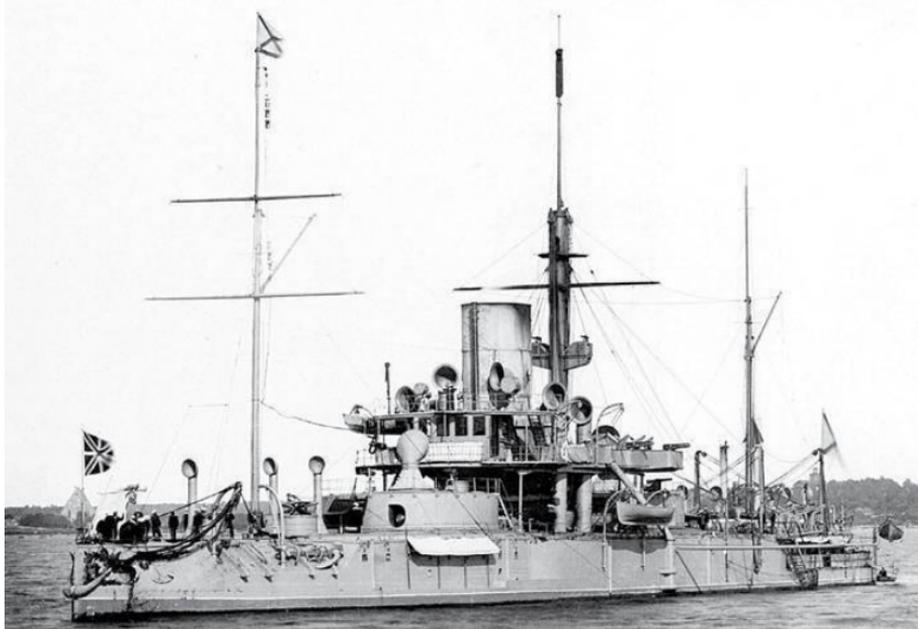
– При Петре I в 1709 году был построен первый отечественный трехпалубный 80-пушечный линейный корабль «Фридемакер». Он оказался крупнейшим боевым кораблем в мире.

– Именно русский 11-пушечный колесный пароходофрегат «Владимир» (командир – капитан-лейтенант Бутаков Г.И.) 5 ноября 1853 года вступил в первый в мировой истории бой паровых судов. При этом турецко-египетский пароход «ПервазБахри» был вынужден спустить флаг.



Бой русского пароходофрегата «Владимир» и турецкого парохода «Перваз-Бахри». Художник Боголюбов А.П.

– 13 сентября 1838 года успешно прошел испытания на Неве первый в мире электроход, изобретенный русским академиком Якоби Б.С.



«Петр Великий» – первый полноценный броненосец (мореходный монитор) российского флота
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

– В течение второй половины XIX века Россия создала современный по тому времени броненосный флот. В 1872 году в российском флоте появился первый в мире мореходный броненосец «Петр Великий». По тем временам это был один из сильнейших кораблей в мире.

Именно России принадлежит приоритет в создании таких надводных кораблей, как броненосцы, миноносцы, эсминцы,

линкоры.

– Один из выдающихся кораблей российского Военно-Морского Флота – эскадренный миноносец «Новик» в течение многих лет был самым сильным и быстроходным кораблем этого класса в мире, а также среди однотипных с ним кораблей. 21 августа 1913 года «Новик» развил скорость 37,3 узла. Это был мировой рекорд скорости.

– Славился своими боевыми надводными кораблями и советский ВМФ. В 1953 году началось строительство эсминцев проекта 56 и до 1958 года было построено 13 единиц. В конце 1950-х годов развернулось строительство эсминцев проекта 57 бис с ракетным оружием. В первой половине 1960-х годов были построены четыре корабля по проекту 58, ставшие первыми ракетными крейсерами советского ВМФ. Подобными кораблями в то время не располагал ни один флот в мире. Судостроительная промышленность СССР ежегодно выпускала кораблей и судов для ВМФ общим водоизмещением более 300 тыс. тонн.



Тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов» проекта 1144.2М «Орлан» можно считать потенциально самым мощным надводным неавианесущим военным кораблем в мире. Потенциально, потому что он с 2013 года находится в ремонте и на модернизации (срок ввода в строй не раньше 2022 года)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Военное кораблестроение современной России базируется на мощностях, которые достались ей от исчезнувшего Советского Союза. Оно тоже делает успехи. Самые большие в мире подводная лодка и ледокол разработаны и построены уже на верфях новой России.

– В XXI веке Россия вошла в число стран, которые спо-

способны вести наступательные действия с помощью крылатых ракет. Следует отметить, что Россия, в отличие от США, использует для пуска крылатых ракет не крупные боевые единицы флота, а небольшие ракетные корабли, оснащенные подобным оружием.

Россия была и остается одним из ведущих государств в области создания, строительства и развития подводных лодок. Здесь она всегда соперничала с Соединенными Штатами Америки. Эта состязательность сохраняется до сих пор. И вновь напомним факты первенства России в строительстве подводных лодок.

– В 1834 году в Петербурге по проекту Шильдера К. был построен подводный корабль водоизмещением около 16 т, который принято считать первенцем подводного флота России и первой в мире металлической подводной лодкой.

– Русскому инженеру Джевецкому С.К. принадлежит приоритет постройки первой в мире подводной лодки с электрическим двигателем (1884). Он же впервые изобрел регенератор (восстановитель) воздуха внутри лодки.



Джевецкий Степан Карлович (1843–1938) – русский ученый польского происхождения, инженер, конструктор и изобретатель, автор ряда конструкций подводных лодок

– В 1900 году появилась первая в мире настоящая боевая подводная лодка. Ею официально считается американская «Holland» с бензиновым двигателем (построенная Дж. Холландом). Но уже в 1904 году в состав ВМФ России вошла подводная лодка «Дельфин», которая по праву считалась одной из лучших для своего времени.

– Россия была первой страной, которая получила боевой опыт использования подводных лодок. И первое в мире боевое применение подводные лодки получили в Русско-японской войне (1904–1905).

– 24 октября 1908 года в России была спущена на воду первая в мире дизель-электрическая подводная лодка «Минюга» конструкции инженера Бубнова И.Г.

– В 1915 году по проекту Налетова Михаила Петровича в России был построен первый в мире подводный минный заградитель «Краб» (водоизмещением 500 т).

– С появлением атомных подводных лодок СССР и до настоящего времени Россия занимает ведущие позиции в мире, находясь в состязании за первенство с США. Первой в мире атомной подводной лодкой был американский «Наутилус». Следом за США атомные подводные лодки начали строиться в СССР. В 1969 году советская подводная лод-

ка «К-222» (проекта «661») установила рекорд скорости под водой. Сорок четыре узла (80,4 км/ч). Первые американские субмарины, вооруженные баллистическими ракетами, – подводные ракетоносцы

«Джордж Вашингтон» – поступали на вооружение с декабря 1959 по март 1961 года. Но первый в мире пуск баллистической ракеты (БР) был произведен 16 сентября 1955 года с советской дизельной подводной лодки. Советский морской ракетоносец проекта 667Б стал самым мощным в мире. Самой большой субмариной в мире была советская атомная подводная лодка проекта 667БДР. Аналогов лодкам проектов 949 и 949А (АПЛ третьего поколения) в американском флоте не было (с 1986 до 1993 года).

– С 1982 года для советского флота рождались дизельные подводные истребители лодок типа «Щука-Б». Они были рекордно бесшумны. Американцы признали: «Щука-Б» по шумности и скрытности превосходит их самые тихие АПЛ типа «Лос-Анджелес».

– Сегодня на основе проекта 877 в России строятся многоцелевые дизель-электрические подводные лодки типа «Варшавянка» проекта 636.3. Эти лодки обеспечивают мировой приоритет кораблей такого класса в области неатомного подводного кораблестроения. Было построено 6 лодок для Черноморского флота ВМФ России (2010–2016). Затем была заказана серия из шести подводных лодок для Тихоокеанского флота с завершением строительства в 2023 году.

– В XXI веке Россия приступила к строительству новых проектов АПЛ (четвертого поколения), которые являются уникальными подводными кораблями мирового уровня. Это атомные подводные крейсера стратегического назначения проекта «Борей» и многоцелевые АПЛ типа «Ясень». Завершение этапа строительства подводных лодок четвертого поколения планируется к 2023 году. Далее предполагается начало проектировки и строительства следующего поколения подводных кораблей ВМФ.

Отметим важную мысль.

Подводные стратегические силы могут быть оружием как упреждающего, так и ответного удара. Вероятность их сохранения для нанесения ответного удара несравненно выше, чем у других видов стратегических сил. Поэтому страна, делающая ставку не на морские стратегические силы, может рассматриваться как исповедующая доктрину упреждающего удара с вытекающими из этого последствиями.

А теперь вспомним, как Россия обеспечивала первенство в создании морского оружия и техники.

– Россия – родина минного морского оружия. Здесь испытаны первые подводные фугасы и созданы гальванические и гальваноударные якорные мины.

В Петербурге и Кронштадте изготавливались отечественные «самодвижущиеся мины» – современные торпеды, был принят на вооружение первый в мире контактный трал. В России было создано и сдано на вооружение флота более 180

образцов подводного морского оружия, отдельные из которых и по сей день не имеют зарубежных аналогов. К началу Крымской войны (1853–1856) российский флот единственный в мире обладал принципиально новым видом оружия и имел отработанные способы его боевого применения.

– В 1957 году в СССР создали первую в мире самодвижущуюся подводную ракету – реактивно-всплывающую мину КРМ. В 1960-е годы в Союзе началось создание принципиально новых минных комплексов – атакующих мин-ракет и минторпед. Спустя примерно десять лет на вооружение в Военно-Морской Флот приняли противолодочные мины-ракеты ПМР-1 и ПМР-2, которые не имели зарубежных аналогов. В России была создана самая большая в мире торпеда (65-76), а также самая маленькая на сегодняшний день – торпеда МПТ-1.

– Россия всегда была на передовых позициях в области морской артиллерии. Первый в мире прибор автоматической стрельбы, положивший начало решению проблемы централизованного управления огнем, был изобретен талантливым русским артиллеристом Давыдовым А.П. и впервые применен в Русско-турецкую войну (1877–1878). В итоге в 60-х годах прошлого века приняты на вооружение 30-мм двухствольная АК-230, а также первая полностью автоматическая 57-мм двухствольная артиллерийская установка АК-725 и одновременно с ней 76,2-мм АК-726. В 1980-х годах после длительных испытаний принята двухствольная

130-мм артустановка АК-130. Эти образцы до сих пор состоят на вооружении кораблей российского ВМФ. Сейчас активно занимаются совершенствованием перспективных технологий корабельного артиллерийского вооружения. Решаются задачи увеличения дальности стрельбы корабельной артиллерии по наземным целям до 115 км. В перспективе дальность стрельбы корабельных арткомплексов по наземным целям планируется довести до 185 км.

– Первый радиолокатор изобрели в СССР. Само слова «радиолокация» пришло к нам в 1941 году вместе с закупленными за границей станциями типа «Сон». Но если в США первый контракт на постройку опытных станций был заключен в 1939 году, то в Советском Союзе первый договор с заводом на постройку опытных станций электромагнитного обнаружения самолетов был заключен еще 26 октября 1934 года (заказы «Вега» и «Конус») – на пять лет раньше, чем в США. Но первые радиолокационные станции (РЛС) на советских кораблях появились лишь через шесть лет, весной 1941 года.

– Родиной гидроакустики считаются Соединенные Штаты Америки. Но русские инженеры не отставали от американцев в этом новом направлении науки и техники. Гидроакустика как инженерная дисциплина получила свое развитие в начале XX века, когда в 1912 году Р. Фессенден (США) разработал первый гидроакустический излучатель большой мощности. Примерно в то же время русским инженером Ни-

ренбергом Р.Н. была создана первая станция подводного телеграфа, а в конце 1920-х годов Тюлин В.Н. создал первую гидроакустическую станцию (эхолот). И снова с сожалением отметим, что на вооружение наших кораблей эти станции стали поступать гораздо позже, чем на корабли США. Советский Союз вынужден был долгое время закупать у американцев и радиолокационные, и гидроакустические станции.

– Военно-Морской Флот России (Советского Союза) также удерживал по многим позициям мировое первенство в создании и развитии других морских технических средств: систем радиолокационного и гидроакустического обнаружения, средств связи, штурманского и электромеханического обеспечения, средств радиоэлектронной борьбы. ВМФ современной России сохраняет эту традицию и сегодня.

Особо выделим: Россия (Советский Союз) была и остается мировым лидером в создании и развитии морского ракетного оружия.

– Общеизвестны исторические факты, которые говорят о том, что в России, одной из первой в мире, еще в XIX проводились серьезные и результативные работы по созданию такого нового вида оружия, как ракеты. В 1814–1817 годах появились пороховые боевые ракеты Засядько А.Д. и Картазова И. с дальностью полета до 2690 м. В 1826 году было создано Петербургское постоянное ракетное заведение для массового производства военных ракет. В 1834 году Шильдером К.А. построена и испытана подводная лодка с установ-

кой для запуска боевых ракет. В 1867 году Телешов Н.А. получил патент на реактивный самолет типа «Дельта». В 1881 году Кибальчич Н.И. создает проект пилотируемого порохового ракетного летательного аппарата. В 1886 году Эвальд А.В. провел опыты с моделью самолета, снабженной пороховым ракетным двигателем. В 1912 году Тихомиров Н.И. представил в Морское министерство России проект пороховой ракеты.

Но реальные практические шаги в создании ракет первыми сделали, к сожалению, не в России, а в США (в 1921 году американец Р. Годдард испытал первый экспериментальный жидкостной ракетный двигатель, в 1926 году он осуществил полет первой ракеты на жидком топливе).



Тихомиров Николай Иванович (1859–1930) – химик, изобретатель, основатель Газодинамической лаборатории, специалист по ракетной технике. Герой Социалистического Труда (1991 год, посмертно). Именем Тихомирова Н.И. назван кратер на обратной стороне Луны

– Во второй половине XX века Советский Союз включился в состязание с США за первенство в разработке и использовании морского ракетного оружия, часто одержи-

вая первенство. Советский Союз удерживал мировое лидерство в создании крылатых морских ракет. Крылатая ракета П-5 – противокорабельная ракета для запуска с подводных лодок. Комплекс был принят на вооружение ПЛ в 1959 году. Это первая в мире ракета с автоматически раскрывающимся в полете крылом. Крылатая ракета П-6 (модификация ракеты П-35) для стрельбы с подводных лодок. Это была первая в мире самонаводящаяся противокорабельная ракета для подводных лодок. Ракетный комплекс был принят на вооружение в составе подводных лодок проектов 675, 651 в 1964 году. Первая в мире крылатая ракета с подводным стартом «Аметист» была принята на вооружение подводных лодок ВМФ в 1968 году. Противокорабельная ракета «Яхонт» (комплекс П-800/ЗК55/«Оникс»/) – одна из самых совершенных в мире противокорабельных ракет (ПКР). Крылатая ракета П-270 «Москит» (ЗМ-80) и сегодня является одной из самых опасных противокорабельных ракет в российском флоте и лучшей ПКР в мире. На противокорабельной крылатой ракете «Гранит» впервые в мире реализован подводный старт сверхзвуковой крылатой ракеты с воздушно-реактивным двигателем.

– В СССР впервые в мире была создана разведывательно-ударная система, включающая средства разведки, ударное оружие и их носители (как морские, так и воздушные).

Военно-Морскому Флоту России принадлежит и первенство в разработке и использовании баллистических ракет

морского базирования. В настоящее время ВМФ России успешно эксплуатирует и осваивает новые современные ракеты (баллистические и крылатые), занимая по-прежнему лидирующие позиции в мире.

Вот только некоторые примеры.

В 2013 году была принята на вооружение ВМФ России новая БРПЛ Р-30 «Булава» (головной носитель ПЛАРБ К-535 «Юрий Долгорукий» пр. 955 «Борей»). Это первая в ВМФ России БР на твердом топливе.

До этого все морские российские БР были на жидком топливе. Как, например, БР «Синева» (принята на вооружение в 2007 году, ее носители стратегические подводные крейсера проекта 667 БДРМ «Дельфин»). 11 октября 2008 года с борта атомной подводной лодки «Тула» из подводного положения был произведен запуск БР «Синева», которая установила рекорд дальности полета в 11 547 км. Таким образом, максимальная дальность «Синевы» превысила максимальную дальность ракеты ВМС США «Трайидент-II» (11 300 км).

Противокорабельные ракеты. В последнее десятилетие Россия стала успешно демонстрировать миру свои достижения в этой области.

С 2015 года во всем мире заговорили о российской противокорабельной ракете (ПКР) «Калибр», которая может использоваться на надводных кораблях, подводных лодках (пуск из торпедного аппарата), с береговых комплексов и с

самолетов. 7 октября 2015 года крылатые ракеты комплекса «Калибр НК» были успешно применены в ходе военной операции России против террористов в Сирии. Три МРК проекта 21631 Каспийской флотилии и сторожевой корабль проекта 11661 «Дагестан» выполнили 26 пусков ракет по 11 наземным целям, находящимся на удалении около 1500 км.

Это стало первым боевым применением ракетного комплекса. 20 ноября 2015 корабли Каспийской флотилии нанесли второй удар по террористам на территории Сирии с использованием комплекса «Калибр», выпустив 18 ракет. В это же время боевой пуск ПКР «Калибр» осуществила и подводная лодка Черноморского флота «Ростовна-Дону» из района Средиземного моря. Благодаря ПКР «Калибр» российский ВМФ получил возможность с большой точностью надежно достать противника на большом расстоянии. Ускорители на морской версии «Калибр-НК» разгоняют ракету до скорости 2,5–3 Маха. Для сравнения: американские «Томагавки» летят на звуковой скорости и могут сбиваться обычными самолетами.

Новая российская гиперзвуковая ПКР ракета «Циркон». Она способна развивать скорость 8,5 Махов, а ее дальность превышает 500 км. Кроме того, «Циркон» может уничтожать как морские, так и наземные цели. Применение новой ракеты предусмотрено с кораблей и подлодок, уже произведенных или строящихся под ракетные комплексы «Калибр». Скоростные характеристики «Циркона» (~10 200 км/ час)

делают ее недоступной для существующих систем ПРО противника. От такой ракеты практически невозможно увернуться, а также своевременно обнаружить ее пуск. 26 июля 2020 года Министерство обороны сообщило, что Россия успешно завершает испытания ракеты «Циркон». Она уже входит в арсенал Вооруженных Сил, и ее развертывание запланировано в рамках новой государственной программы вооружения на 2018–2027 годы.

Российский проект беспилотного подводного аппарата, оснащенного ядерной энергоустановкой «Посейдон». Является ядерной торпедой: основной задачей аппарата указана доставка ядерного боеприпаса к берегам вероятного противника в целях поражения важных прибрежных элементов экономики противника и нанесения гарантированного неприемлемого ущерба территории страны путем создания обширных зон радиоактивного загрязнения, цунами и других разрушительных последствий ядерного взрыва. Беспилотные подводные аппараты

«Посейдон» поступят в ВМФ России в рамках действующей госпрограммы вооружения на 2018–2027 годы не ранее 2027 года. Первым носителем станет строящаяся атомная подлодка «Белгород», спущенная на воду в апреле 2019 года.

Зарождение авиации в России стало возможным тоже благодаря инициативе военных моряков. Именно моряки первыми усмотрели в летательных аппаратах важное средство

повышения мощи военного флота и приложили немало усилий для подготовки авиационных кадров, приобретения самолетов и организации отечественного самолетостроения.

Первое в мире предложение, в котором было определено взаимодействие корабля и самолета, тоже родилось на российском Военно-Морском Флоте. Автором его был капитан корпуса инженеров флота Мациевич Лев Макарович. Еще 23 октября 1909 года в своей первой докладной записке в Главный морской штаб он предсказывал будущее корабельной авиации, предлагал приступить к строительству авианосца, гидросамолета и катапульты для его запуска с палубы корабля. Не случайно в России сам процесс движения летательных аппаратов назывался воздухоплаванием, авиацию – воздушным флотом, небо – пятым океаном, а тяжелые самолеты – кораблями. Россия стала родиной и гидроавиации (1910). К началу Первой мировой войны Россия обладала крупнейшим авиационным флотом на планете.

Петр Великий лучше, чем кто-либо из монарших предшественников, понимал, какое огромное значение для России имеет Военно-Морской Флот, и рассматривал его в качестве важнейшей составляющей части вооруженных сил государства. Своим примером он показал россиянам на века вперед, как нужно любить и ценить Военно-Морской Флот и беззаветно служить Отечеству. Он также показал верховным правителям России, как надо понимать роль флота, беречь его и всегда заботиться о его развитии. А еще показал им, что,

несмотря ни на какие трудности, все они смогут сделать для флота, если только будут с толком понимать то, что делают, иметь желание и волю это делать.



Эмблема авиации ВМФ современной России
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Как в России чтут наказ Петра Великого – беречь военно-морской флот

И после великого монарха строительство и развитие флота было «делом государственным», правители России лично радели о морской мощи страны. Так уж повелось у нас, что когда руководители страны понимали нужды флота, проявляли о нем заботу – флот строился, развивался, выходил в океан и крепил могущество государства. Государство обязано ему и приращением военной силы, и международным влиянием, и, что особенно важно сегодня, прямыми экономическими дивидендами.

Вот примеры народной мудрости, которая питала верховных правителей России и позволяла понимать и оценивать роль Военно-Морского Флота в жизни государства.

Столыпин П.А. (1862–1911) – государственный деятель Российской империи: «В деле воссоздания нашего морского могущества, нашей морской мощи может быть только один лозунг, один пароль, и этот пароль – «вперед». Но чтобы двигаться в будущее, не теряя при этом заданного направления, необходимо почаще сверять курс с прошлым».

Меньшиков М.О. (1859–1918) – великий русский публицист рубежа XIX–XX веков: «Только флот дает стране условия для мировой, международной жизни».

Шмурло Е.Ф. (1853/1854–1934) – русский ученый-историк: «Великие народы существовать без моря не могут».

Нордов Н. – военно-морской писатель на рубеже XIX и XX веков: «Только в единении с нацией флот может достигнуть могущества, соответствующего внутренней силе страны».

Знаменитые морские офицеры России:

Доливо-Добровольский Б.И. (1873–1938): «Лучше совсем не строить флот, чем создавать его заведомо негодным»; «Сознательный отказ от флота лишит Россию ее морей».

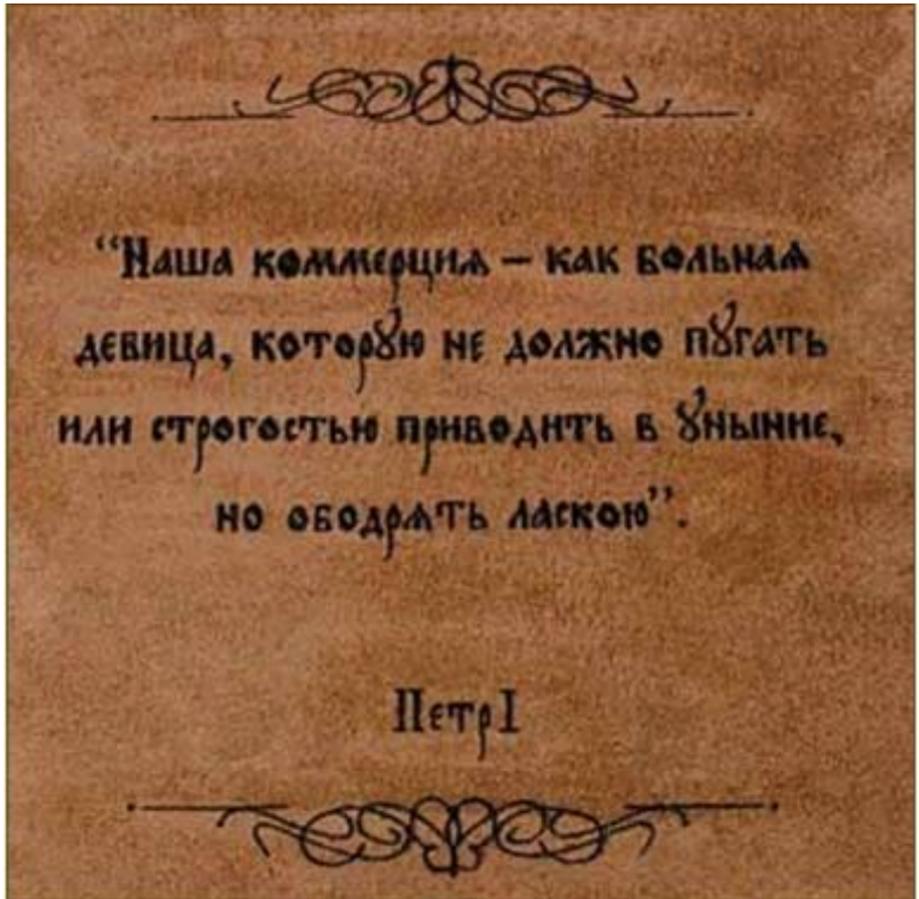
Волковицкий Ю.Ф. (1883–1916): «Флот является для политики орудием быстрого воздействия. Морские вооруженные силы ближе к идеалу крайнего напряжения, чем сухопутные. Слабый флот будет только причиной нравственных бедствий и непроизводительной затраты капитала».

Жерве Б.Б. (1878–1913): «России выгодно быть морской державой»; «Лучше не иметь флота, чем строить его на ложных принципах».



Столыпин Петр Аркадьевич (1862– 1911) – государствен-

ный деятель Российской империи, министр внутренних дел и председатель Совета министров (1906–1911), член Государственного совета (1907–1911)



(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Мудрые правители России все это осознавали. И свою политику в отношении Военно-Морского Флота они базировали на славных морских делах и победах русских флотоводцев, взглядах выдающихся адмиралов: Петра Великого, Апраксина Ф.М., Голицина М.М., Крюйса К., Орлова А.Г., Ушакова Ф.Ф., Сенявина Д.Н., Грейга С.К., Спиридова Г.А., Гейдена Л.П., Лазарева М.П., Нахимова П.Н., Корнилова В.А., Истомина В.И., Лесовского С.С., Лихачева И.Ф., Макарова С.О., Эссена Н.О. и многих других из блестящей плеяды школы русских военных моряков. Им представляли поучительные уроки военно-морской и общей истории России, помогали проникнуться истинами, духом и заветами русской военно-морской мысли такие замечательные ревнители русской военно-морской идеи, как Веселаго Ф.Ф., Белавенец П.И., Аренс Е.И., Кладо Л.Н., Жерве Б.Б., Бубнов А.Д., Квашнин-Самарин Е.Н., Ливен А.А., Меньшиков М.О., Макаров С.О., Смирнов М.И. и многие, многие другие.

Русские геополитические истоки им давали ученые: Ломоносов М.В. («Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» и «Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к по исканию пути на Восток Сибирским океаном»), Менделеев Д.И. («Об исследовании Северного Полярного океана»), Головачев В.Ф. («О значении флота для России на основа-

нии истории»), Скрегин С.А. («Мореходство и его влияние на развитие российского государства»), Квашнин-Самарин Е.Н. («Морская идея в Русской земле. История до Петровской Руси с военно-морской точки зрения»).

Но, конечно, в России не все правители равнозначно чтили завет Петра Великого – беречь отечественный Военно-Морской Флот. Напомним, как по-разному относились к Военно-Морскому Флоту верховные правители России.

После Петра они изменили его морскому делу и флоту не уделяли должного и достойного внимания (почти 40 лет). Не смогли в это время что-либо изменить к лучшему и главные флагманы ВМФ.

А вот волей императрицы Екатерины Великой (1762–1796) ВМФ снова расцветал. Период ее правления часто считают «золотым веком» Российской империи. Екатерина провела две успешные войны против османских турок, в результате которых Россия окончательно закрепилась на Черном море. В период правления Екатерины российский флот вырос с 20 до 67 линейных кораблей, не считая других судов. Армией и флотом было одержано 78 блестящих побед, упрочивших международный авторитет России.

Сама слабо разбирающаяся в делах военных, а тем более военно-морских, она сумела окружить себя дельными и умными помощниками. И реформирование флота Екатериной II, без всякого сомнения, было успешным. Развитие флота в этот период по масштабам можно сравнить лишь с тем бур-

ным ростом боевой мощи, который пережил в 60–80-е годы XX века ВМФ СССР. Во времена Екатерины II, когда США еще только вели борьбу за независимость, русский флот господствовал в Черном и Средиземном морях и на протяжении более чем 5 лет нес тремя эскадрами боевую службу в Северном море и Атлантическом океане, базируясь на порты Англии, Испании, Италии. Российский флот проводил боевые операции против турецкого флота, обеспечивал «баланс сил» в своеобразной «холодной» войне, противостоя флотам Франции и Великобритании.



Портрет Ломоносова М.В. Художник Миропольский Л.С.

(1787)

Флот во время правления Екатерины II проводил также операции по поддержанию «вооруженного нейтралитета», защищая русскую торговлю с восставшими против британской короны североамериканскими колониями от нападений британских каперов и обычных пиратов. Русские эскадры, обеспечивающие нейтралитет, вели патрулирование в водах Северного моря и Атлантики – на торговых маршрутах от Европы к американскому континенту. В развитии русского флота наступил принципиально новый период: из орудия обеспечения господства на прибрежных направлениях и поддержки сухопутных войск он превращался в инструмент глобальной политики, средство обеспечения экономического и политического развития державы не только в военное, но и в мирное время.

При Екатерине II русские, освоившись на Дальнем Востоке, начали появляться на побережье Северной Америки – на Аляске. Нужно сказать, что императрице Екатерине Великой пришлось восстанавливать флот на Балтике практически с нуля. Созданный Петром Великим Балтийский флот за полвека пришел в негодность, ибо преемники создателя Российской империи вплоть до Екатерины II не придавали ему большого значения.



Линкор «Императрица Екатерина Великая» (с 1917 года «Свободная Россия»). Русский дредноут типа «Императрица Мария». Входил в состав русского Черноморского флота

во время Первой мировой войны (1914–1918). По решению советского правительства, во избежание захвата немцами, линкор был потоплен торпедами, выпущенными с эсминца «Керчь» в 1918 году под Новороссийском

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Императрица Екатерина Великая убежденно понимала: «Отсутствие флота обессиливает армию, а отсутствие армии обесмысливает работу флота. Армия и флот – это естественные союзники в войне». И это помогало ей правильно строить свои отношения с флотом и армией. Поэтому российский флот всегда помнил и помнит добрые дела Екате-

рины Великой.

– Императоры Александр I (1801–1825) и Николай I (1825–1855) не особо заботились о нуждах флота, поэтому в их правление он был слабым.

– А вот император Александр II (1855–1881) правильно оценивал роль ВМФ и делал все необходимое для его развития. Во главе флота тогда стоял Великий князь, генерал-адмирал Константин Николаевич Романов (второй сын императора Николая I).



Император Александр II (1855–1881). Портрет Лаврова
Н.



И.А. Тюрин.

Портрет императора Александра III на фоне Гатчинского дворца в форме лейб-гвардии Павловского полка. 1890 г.

И он действительно серьезно занимался укреплением морской мощи России. В его царствование было спущено на воду 114 новых военных кораблей, в том числе 17 броненосцев и 10 бронированных крейсеров; русский флот занял 3-е место в мире после Англии и Франции в ряду мировых флотов – суммарное водоизмещение флота России достигало 300 тысяч тонн. Потому понятно, почему Президент Путин В.В. в июле 2014 года предложил присвоить одному из новых кораблей российского ВМФ имя Александра III. И 18 декабря 2015 года состоялась закладка атомной подводной лодки по проекту 955А.

18 декабря 2015 – закладка нового атомного стратегического ракетносца, который унаследовал имя эскадренного броненосца «Император Александр III», героически погибшего со всем экипажем 14 (27) мая 1905 года во время Цусимского сражения.

Периоды политического могущества России неизменно были связаны с развитием флота, а «лютые времена» – с его отсутствием. Но развитие военного флота не может быть самодовлеющей целью. Флот служит России, требует особого отношения к себе, но не претендует на абсолютно самостоятельное, а тем более главенствующее развитие среди дру-

гих военных средств государства. Он – часть общей (единой) военной системы обороны, ее неотъемлемый и грозный элемент, предназначенный для совместных (с другими видами вооруженных сил) действий, но способный и самостоятельно решать многие политические и военные задачи. Нельзя забывать, что для существования флота требуется признание общества. А оно заслуживается только политическими и морскими победами.

К началу XX века Россия имела достаточно сильный и современный Военно-Морской Флот. Но она не смогла его успешно использовать в Русско-японской войне (1904–1905). В итоге эту войну проиграла и получила международные санкции на ограничение развития своего флота. Поэтому в Первой мировой войне (1914–1918) ВМФ России принимал незначительное участие.

Последовавшие затем внутренние политические события в России, связанные с революцией (1917) и Гражданской войной (1918–1922), еще более отрицательно сказались на развитии отечественного флота. В итоге и во Второй мировой войне (1939–1945) советский Военно-Морской Флот участвовал незначительно. Но в период Великой Отечественной войны (1941–1945) он свои задачи выполнил.

– В советский период (1922–1992) отношение власти к Военно-Морскому Флоту было тоже неровным. Главные деятели государства часто недооценивали роль флота. Поэтому их действия в отношении к нему характеризовались как

бы сменой настроения: то появлялись внимание и забота о нем, то было суровое и критическое охлаждение.

И лишь только в 70–80-е годы XX века в Советском Союзе был создан Военно-Морской Флот, почти не уступающий самому сильному в мире флоту Соединенных Штатов Америки. В 60–80-е годы прошлого века вплоть до декабря 1992 года эскадры кораблей ВМФ СССР постоянно присутствовали в Индийском океане и Средиземном море. Только 5-я (Средиземноморская) эскадра кораблей ВМФ постоянно насчитывала в своем составе до 40 боевых кораблей, не считая кораблей специального назначения и судов обеспечения. В кризисных ситуациях ее состав наращивался в два раза и более.

Сталин пытался строить и развивать советский Военно-Морской Флот. И средств для этого было потрачено более чем достаточно. Было разработано несколько программ строительства флота. Но ни одна из них не была полностью выполнена. Тем не менее накануне Второй мировой войны СССР имел самый крупный в мире подводный флот (по количеству подводных лодок). Но сбалансированного и соответствующего современному мировому уровню Военно-Морского Флота при Сталине И.В. у Советского Союза так и не появилось. Сталин сделал удачный выбор, назначив в 1939 году Кузнецова Н.Г. народным комиссаром ВМФ. Это был самый молодой нарком в Советском Союзе и первый нарком ВМФ – строевой моряк. Хотя Сталин ценил Куз-

нецова, но отношения их были сложными и так и не смогли перейти в результативную плоскость. Кузнецова неоднократно незаслуженно снимали с должности, понижали в воинском звании, что, конечно, подрывало авторитет народного комиссара ВМФ.



Сталин Иосиф Виссарионович (1878–1953) – российский и советский политический, государственный и военный

деятель. С конца 1920-х – начала 1930-х годов до своей смерти единолично руководил советским государством
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

– И.В. Сталин не имел четких позиций и колебался в решениях по ВМФ. Да, он лично руководил Наркоматом ВМФ. Да, он проводил неоднократно совещания по вопросам строительства флота. С его участием даже проходили заседания Военного совета ВМФ. Да, у советского вождя действительно зародилась идея о «Большом флоте». И он даже несколько раз пытался начать ее осуществлять. Но все это было у него без глубокого понимания настоящих проблем развития Военно-Морского Флота. Поэтому в его действиях были колебания, «шарахания» в крайности, не хватало четкости и ясности.

У Кузнецова Н.Г. была большая надежда на Сталина. Но постепенно наркома ВМФ стали «озадачивать некоторые его решения» (И.В. Сталина) в вопросах организации и боевой подготовки флота. «Часто я выходил из его кабинета с самым тяжелым настроением и чувством безнадежности добиться разумного решения... С огорчением приходил к выводу, что Сталин не желает вникать во флотские вопросы и поэтому принимает неправильные решения...» – писал Кузнецов.

Учитывая уроки и выводы Второй мировой войны и сложные послевоенные отношения между Советским Союзом и США, Сталин И.В. действительно хотел создать в стране

мощный Военно- Морской Флот. Но, к сожалению, сделать ему это не удалось. Тем не менее, несмотря на всю тяжесть послевоенной разрухи, на верфях Советского Союза был заложен 21 крейсер! Из них было достроено только 14.



Кузнецов Николай Герасимович (1904–1974) – советский военно-морской деятель, Адмирал Флота Советского Союза. В 1939–1947 и 1951–1955 годах возглавлял советский Военно-Морской Флот (как Народный комиссар Военно-морского флота (1939–1946), Военно-морской министр (1951–1953) и Главнокомандующий). Герой Советского Союза (1945). Его выдающаяся роль в Великой Отечественной войне стала достоянием общественности только в 1950–1980-е годы.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

– После смерти Сталина (5 марта 1953 года) начинается эпоха «реформаторских изысков» пришедшего к власти Хрущева Н.С.

По своему отношению к Военно-Морскому Флоту он оставил в истории негативный след, хотя много сделал для создания ракетного оружия и атомного подводного флота. 15 марта 1953 года на базе Военного и Военно-морского министерств создается единое Министерство обороны СССР. По новому должностному статусу Кузнецов Н.Г. вновь стал Главнокомандующим ВМФ и первым заместителем министра обороны СССР. Кузнецов снова энергично принимается за решение вопросов дальнейшего развития и строительства флота. 31 марта 1953 года в правительство представляется согласованный с Минобороны и Генштабом до-

клад с планом (программой) кораблестроения на 1956–1965 годы. Однако этот план в течение 1953–1954 годов так и не был рассмотрен. Настойчивые требования Николая Герасимовича утвердить десятилетнюю программу, неоднократные попытки добиться от правительства принятия решений по злободневным проблемам ВМФ и особенно по кораблестроению вызвали крайне недоброжелательное отношение, можно сказать, ненависть к нему со стороны Хрущева Н.С., который к этому времени принялся громить флот и требовал «распилить все крейсера», во всеуслышание заявляя, что надводные корабли не нужны, поскольку на войне теперь все решат ракеты и атомные бомбы.

К этому надо добавить, что министр обороны Советского Союза маршал Жуков Г.К. флот терпеть не мог вообще, а адмирала Кузнецова в частности. Причин было сколько угодно. Во-первых, маршал считал Кузнецова выскочкой, а сам флот – дорогой и совершенно бесполезной игрушкой Сталина. Он даже как-то заметил, что если бы у нас флота не было вообще, то война закончилась бы на год раньше. Маршал любил сухопутные войска и считал, что все битвы можно выиграть с помощью солдата с трехлинейкой. А если на пути этого солдата возникнет водная преграда, то он ее преодолеет либо вплавь, либо на бревне, либо на воротах, украденных в соседней деревне. И так доберется, если надо, и до Америки. Выберется на берег, отряхнется и пойдет в штыковую с криком «Ура!».

Тяжелым для ВМФ был 1956 год. В январе прекратила свое существование военно-морская база Порккала-Удд – «пистолет у виска Финляндии». 100 км² финской территории, переданные в 1944 году в аренду СССР в добровольно-принудительном порядке сроком на 50 лет, уникальная позиция, откуда простреливался весь Финский залив, была бездарно сдана финнам под предлогом «улучшения отношений с Хельсинки».

В мае по инициативе Хрущева Н.С. и маршала Жукова Г.К. были расформированы части морской пехоты. Новый удар настиг Военно-морской флот. Охваченное «ракетной эйфорией» советское руководство сочло артиллерийские крейсеры проекта 68-бис безнадежно устаревшим оружием. Похожая история произошла с тяжелыми крейсерами типа «Сталинград» (проект 82), которые можно классифицировать как настоящие линкоры. В ходе данных мероприятий около 250 кораблей были отправлены в утиль и примерно столько же законсервированы, а позже также разобраны на металл. Морской Флот в 1959 году. В тот год было отправлены на слом сразу семь (!) практически готовых крейсеров. Охваченное «ракетной эйфорией» советское руководство сочло артиллерийские крейсеры проекта 68-бис безнадежно устаревшим оружием. Похожая история произошла с тяжелыми крейсерами типа «Сталинград» (проект 82), которые можно классифицировать как настоящие линкоры. В ходе данных мероприятий около 250 кораблей были отправлены в утиль и

примерно столько же законсервированы, а позже также разбираются на металл.



Хрущев Никита Сергеевич (1894–1971) – Первый секретарь ЦК КПСС (1953–1964). Председатель Совета Министров СССР (1958–1964). Руководил советским государством с 1953 по 1964 год

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

После этого надводный флот СССР, а позже и России так и не оправился, а приоритет был отдан разработке и строительству новых подводных лодок. На то была причина: в разгар холодной войны весь мир был в ожидании Третьей Мировой, которая должна была развернуться на территории Европы. Флот в этих условиях был второстепенным, и ему отводилось две роли: защита собственных берегов и препятствие для США при пересечении Атлантики.

В тот период наиболее эффективным противокорабельным средством были именно подводные лодки, потому им и был отдан приоритет. В гораздо меньшей степени развивались ракетные крейсера, остальные же классы надводных кораблей казались тогда попросту не нужными. По большому счету с тех пор мало что изменилось. До сих пор подводный флот России – сильнейшая часть ВМФ. А среди надводных кораблей в последние десятилетия основной упор делается на небольшие корветы.

Тем временем Хрущев продолжал свои «чудачества»: особую известность получила история с подаренной эскадрой

Тихоокеанского флота, которая по прихоти Генсека навсегда осталась в Индонезии: 12 подводных лодок, шесть эсминцев, сторожевые корабли, 12 ракетных катеров. И главный подарок – крейсер «Орджоникидзе», вошедший в состав ВМС Индонезии под именем «Ириан». Целая эскадра и сотни единиц современной боевой техники (плавающие танки, истребители), береговые ракетные комплексы, 30 тыс. морских мин – все это было отдано индонезийцам.

Все, что осталось после «хрущевской оттепели» из крупных надводных боевых кораблей, – это два противолодочных и восемь ракетных крейсеров водоизмещением 5–7 тыс. тонн. «У нас есть ядерный щит... наши ракеты самые лучшие в мире. Американцы... догнать нас не могут», – так считал верховный правитель Советского Союза. Помешавшись на ракетах, генсек рассчитывал еще сильнее сократить состав ВМФ, но в его планы вмешалось одно досадное обстоятельство: 15 ноября 1960 года на боевое патрулирование вышел подводный ракетносец «Джордж Вашингтон» – новейшая супер лодка, оснащенная 16 БРПЛ «Поларис А-1». Американский «убийца городов» мог одним залпом накрыть все крупные населенные пункты в европейской части СССР.

Пришлось срочно искать противоядие. Что построил Хрущев взамен порезанных крейсеров? Была срочно инициирована грандиозная программа строительства больших противолодочных кораблей (БПК) проекта 61. Небольшие ладно скроенные фрегаты, полным водоизмещением чуть

более 4 тыс. тонн, стали первыми в мире кораблями, оснащенными газотурбинной силовой установкой. Таких кораблей было построено 20 единиц. В дополнение к БПК был разработан проект противолодочного крейсера (1123 шифр «Кондор») – первый шаг к созданию авианесущих крейсеров. В период с 1962 по 1969 год было построено два таких корабля – «Москва» и «Ленинград».

Карибский кризис (1961 год) внес очередные коррективы в планы советского руководства. Никиту Хрущева внезапно посетила очередная, на этот раз положительная мысль. В Советском Союзе началось возрождение морской пехоты (а стоило ли ломать, чтобы потом воссоздавать заново с таким трудом?). Морской пехоте требуется специальная техника – десантные корабли, необходимые для доставки техники и личного состава на вражеское побережье. Такие корабли были спроектированы и построены. С 1964 года началось серийное строительство больших десантных кораблей (БДК) пр. 1171 «Тапир». За последующее десятилетие их было построено 14 единиц.



Противолодочный крейсер «Москва», проект 1123
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Из других интересных творений той эпохи можно вспомнить корабли измерительного комплекса (КИК) – морские радиолокационные базы, предназначенные для контроля параметров полета баллистических ракет (наблюдение за испытаниями отечественных и зарубежных МБР в любой точке Мирового океана). «Чажма», «Чумикан», «Сахалин», «Чукотка». Их количество увеличивалось с каждым годом.

По итогам правления Хрущева Н.С. отечественный флот обзавелся двумя вертолетоносцами и восемью ракетными крейсерами, десятью ракетными эсминцами (пр. 57 «Гнев-

ный»), двадцатью большими противолодочными кораблями, тремя десятками атомных субмарин, атомным ледоколом, БДК, кораблями измерительного комплекса. ВМФ СССР первым в мире сделал ставку на уникальное оружие – противокорабельные ракеты (ПКР), которыми были оснащены сотни подводных и надводных боевых кораблей, включая ракетные катера.

И все-таки, несмотря на все определенные достижения, Хрущев Н.С. в строительстве ВМФ здорово наломал дров: все перечисленные успехи появились не благодаря, а вопреки усилиям Хрущева. Десять порезанных крейсеров и линкоров, а также несправедливые гонения на морскую пехоту долго воспринимались в народе как «чудачества» правителя, нанесшие невосполнимый вред отечественному Военно-Морскому Флоту.

– Главный руководитель СССР Брежнев Л.И., в основном поддерживал ГК ВМФ Горшкова С.Г. и помогал ему строить ракетно-ядерный флот Советского Союза. Сегодня редко можно найти в источниках факт, что Брежнев Л.И. был одним из руководителей советского Военно-Морского Флота. Но это было на самом деле. Правда, он был только политическим руководителем, но тоже стоял у руля управления. С 16 октября 1952 по 5 марта 1953 года Брежнев по личному решению Сталина был секретарем ЦК КПСС и кандидатом в члены Президиума ЦК КПСС. То есть входил уже в число главных партийных руководителей. Но 5 марта 1953 года

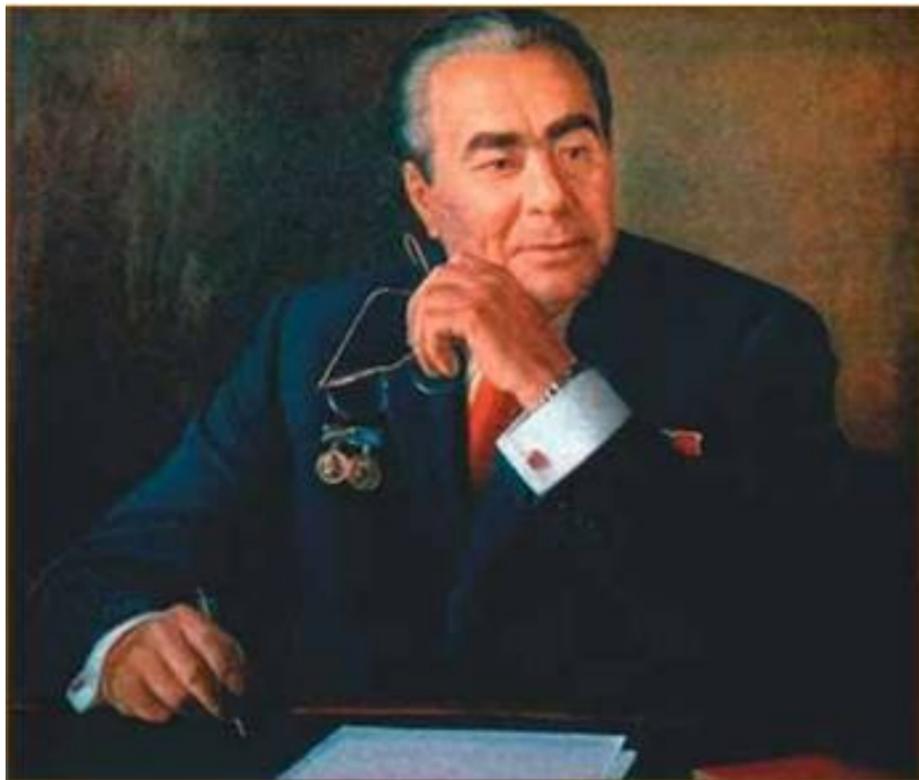
умер Сталин. И Брежнев всего этого лишается. Его назначают на более низкую должность.

5 марта он становится начальником политического управления Военно-морского министерства (министром был Кузнецов Н.Г.). Но уже 15 марта это министерство упразднили, а его функции передали в Министерство обороны. В том числе были объединены и политические органы Военно-морского министерства и министерства обороны. В результате Брежнев остался без работы, за штатом. Но это продолжалось не долго. В мае он обратился с просьбой направить его на работу в парторганизацию Украины. Но приказом министра обороны № 01608 21 мая Брежнев был возвращен в кадры Советской Армии. С 21 мая 1953 по 27 февраля 1954 года он был заместителем начальника Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота в звании генерал-лейтенанта (04.08.1953). Так что почти целый год Л.И. Брежнев служил в управленческих структурах Военно-Морского Флота. Конечно, это весьма малый срок, чтобы как-то отличиться. Но сам этот факт остается в истории и трудовой деятельности одного из главных правителей СССР и истории советского Военно-Морского Флота.

Может быть, и поэтому, став во главе государства, Брежнев Л.И. проявлял большое внимание и заботу о развитии отечественного Военно-Морского Флота. Именно при Брежневе советский ВМФ стал стратегическим, атомным и ракетно-ядерным. Он вышел в океаны. Появилось пять опера-

тивных эскадр ВМФ. Вошли в строй первые отечественные авианосцы. Советские атомные подводные лодки были достойными и уверенными боевыми кораблями в период холодной войны. Особым видом деятельности советского ВМФ стала боевая служба. Только за десять лет, в период с 1964 по 1973 годы, средний показатель числа дней, проведенных советскими кораблями в океане увеличился с 4000 до более чем 50 000. С участием Военно-Морского Флота Советского Союза были решены такие сложные международные военнополитические вопросы, как война во Вьетнаме, индо-пакистанский и вьетнамо-китайский конфликты.

В апреле 1978 года Владивосток и Тихоокеанский флот посетил генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев. Он выходил на крейсере «Адмирал Сенявин» в море, где наблюдал за ходом организованных по сему случаю учений с артиллерийской стрельбой. Крейсер «Адмирал Сенявин» выполнял огневое упражнение, результаты были высокими. При Брежневе впервые дважды (в 1975 и в 1980 годах) были проведены крупномасштабные учения всех сил советского ВМФ в океанских районах мира.



Брежнев Леонид Ильич (1906–1982) – советский государственный и партийный деятель, занимавший высшую руководящую должность в КПСС в течение 18 лет (с 1964 и до своей смерти в 1982 году)

В специфических условиях системного противостояния двух супердержав уникальная способность советского Военно-Морского Флота выполнять функцию «проекции силы»

в любом районе Мирового океана приобрела ключевое значение. Советский ВМФ неоднократно демонстрировал эти качества в ходе локальных войн и конфликтов послевоенного периода. Впоследствии зарубежные историки подсчитали, что в период 1944–1979 годов Советский Союз использовал «силовую дипломатию» в 190 международных инцидентах и конфликтах, из них флот участвовал в 69 (36%). Советский Военно-Морской Флот в те годы любили в Отечестве и уважали потенциальные противники.

Конечно, важно не забывать, что все эти годы советским Военно-Морским Флотом руководил такой человек, как **Горшков Сергей Георгиевич**.



Горшков Сергей Георгиевич (1910–1988) – советский военачальник, флотоводец, создатель отечественного ракетно-ядерного флота, Адмирал Флота Советского Союза. Главнокомандующий ВМФ – заместитель Министра обороны СССР (1956– 1985). Дважды Герой Советского Союза (1965, 1982)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Сергей Георгиевич сумел выстроить отношения с вышестоящими начальниками и партийными деятелями, в том числе и с Брежневым Л.И. Он смог убедить их в необходимости для страны сильного ВМФ, отвечающего требованиям времени.

Уже после смерти Горшкова (1988 год) в его адрес посыпались критические стрелы. Мол, того- то не сделал, этого не предусмотрел. Действительно, список того, что не сделал Горшков или сделал не так, можно составить длинный. Однако многие упреки просто беспочвенны. Например, его винят в том, что он не уделял внимания строительству полноценных авианосцев, а начал с авианосных крейсеров. Но дело в том, что одного желания иметь в составе флота авианосцы мало. Нужно иметь соответствующие проектно-конструкторскую и производственную базы, опыт, наконец. Конечно, береговая инфраструктура флота не соответствовала требованиям ремонта кораблей, сильно отставала учеб-

но-тренировочная база, по остаточному принципу финансировалась социально-бытовая сфера. Но совершенно очевидно, что большая часть «ошибок» Горшкова – следствие компромиссов, на которые ему приходилось идти ради интенсивного развития ВМФ.

А Военно-Морской Флот не забыл главу Советского Союза Брежнева Л.И., и его именем был назван авианосный крейсер. Когда в 1987 году спускали на воду ныне действующий единственный авианосец России «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», имя у него было другое – «Леонид Брежнев».



4 декабря 1987 года. Спуск на воду авианосного крейсера «Леонид Брежнев». Ныне этот корабль называется – «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» (прежние названия – в порядке присвоения – «Советский Союз» (проект), «Рига» (закладка), «Леонид Брежнев» (спуск на воду), «Тбилиси» (испытания)) – тяжелый авианосный крейсер проекта 1143.5, единственный в составе ВМФ России в своем классе
(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Горшков С.Г., будучи главкомом ВМФ, пережил четырех верховных правителей государства (Хрущева Н.С., Брежнева Л.И., Андропова Ю.В. и Черненко К.У.). А вот с Горбачевым М.С. у него отношения не сложились. Лидер «перестройки» отправил заслуженного адмирала в отставку, когда тому оставалось 27 дней до полного тридцатилетия нахождения в должности.

– Горбачев М.С., являясь верховным правителем Советского Союза (1985–1991), роль ВМФ недооценивал, и при нем советский ВМФ заметно стал терять свои позиции. С активным участием Горбачева в 1992 году прекратил свое существование Советский Союз. И для отечественного Военно-Морского Флота наступили трудные времена. Почти два десятилетия военно-политическое руководство новой России несправедливо и необоснованно не уделяло ему долж-

ного внимания.

В адрес военных моряков сыпались несправедливые обвинения в участии ВМФ в событиях, связанных с ГКЧП (попытка государственного переворота в 1991 году). По большому счету флот не участвовал в тех событиях. Цели и действия ГКЧП не только не были восприняты или поддержаны на флоте, но они на всех уровнях во флотских структурах даже не были поняты. Поэтому корабли и части флота в период ГКЧП находились в местах дислокации и поддерживали установленную боевую готовность, не допуская при этом провокаций в адрес команд и экипажей. В то же время некоторые военнослужащие, в основном индивидуально, выражали лояльное отношение и поддержку силам, противостоящим ГКЧП. Но со временем отношения власти с военными моряками обрели справедливый и нормальный характер.

26 июля 2018 года в состав ВМФ России вошел новый многоцелевой фрегат с управляемым ракетным вооружением дальней морской и океанской зоны. Совершенно справедливо, что ему дали имя «Адмирал Флота Советского Союза Горшков». Головной фрегат проекта 22350. Корабль входит в состав 43-й дивизии ракетных кораблей Северного флота ВМФ России.



Горбачев Михаил Сергеевич – первый и единственный

президент СССР (1990–1991), последний Генеральный секретарь ЦК КПСС (1985–1991). Период правления Горбачева – это время «перестройки», которая привела к изменению жизни в России и политической обстановки в мире. Горбачев в 1990 году получил Нобелевскую премию мира, в то же время на постсоветском пространстве многие винят этого руководителя в развале СССР

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

– Обстановка стала улучшаться со второго десятилетия XXI века. Жизнь и деятельность флота начали приобретать новое качество. Однако до сих пор не выработано четкого понимания роли ВМФ в обеспечении национальных интересов России и принципов реализации военно-морской политики государства. Строительство и развитие флота происходит не всегда с взвешенных и обоснованных позиций, в отсутствии системности и эффективной организации.

Тем не менее флот России остается одним из ведущих флотов в мире. В последнее десятилетие руководство современной России заметно к лучшему меняет свое отношение к Военно-Морскому Флоту. И это проявляется не только в декларациях (на слова «любви» к флоту российские правители были щедры всегда), но и в конкретных действиях по наращиванию сил флота, оснащение его новыми кораблями, современным оружием и техникой.

Россия была, есть и будет великой морской державой. Это

объективная и исторически подтвержденная необходимость. России исторически предопределено иметь мощный Военно-Морской Флот, без которого невозможно обеспечить национальные интересы государства.

Да, конечно, это всего лишь форма. Но это очень важно. Потому что в ней Президент России. И в его силах дать еще и соответствующее содержание Военно-Морскому Флоту государства, чтобы тот всегда находился на высоком современном уровне. Тем более что этого требует современная международная обстановка.



Президент России Путин В.В. в военно-морской форме при посещении кораблей флота
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Рост угроз в адрес России и роль ВМФ в их сдерживании

1. Прежде всего растут угрозы со стороны Соединенных Штатов Америки

Российско-американские отношения во втором десятиле-

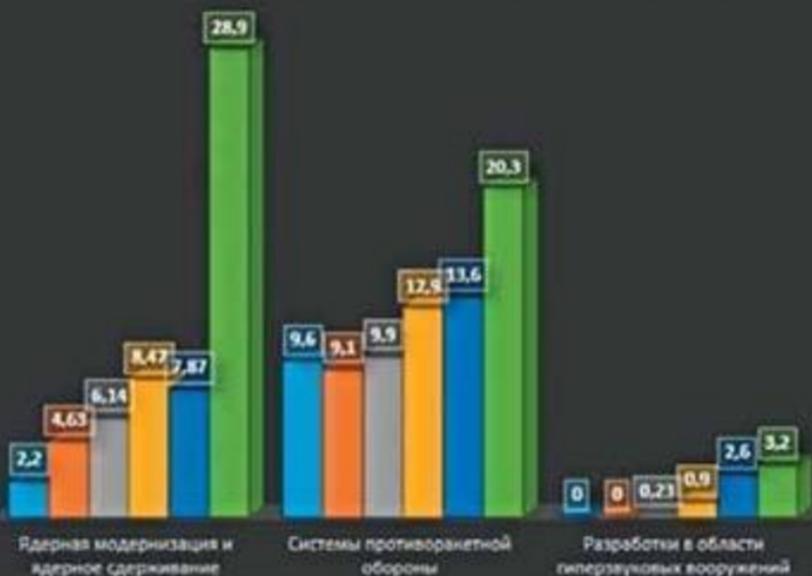
тии XXI века резко ухудшились и продолжают осложняться. США официально считают Россию одной из главных военных угроз. «Россия – основная военная угроза для родины сегодня. Это не Китай, это Россия», – так заявил 22 сентября 2021 года глава Северного командования вооруженных сил США Глен Ван Херк.

Военный бюджет США на 2021 финансовый год (740,5 млрд долларов) уделял приоритетное внимание финансированию программы, которая занимается обеспечением боевого преимущества США против Китая и России, в том числе разработкой высококлассных боеприпасов, беспилотных систем, гиперзвуковых ракет. В 2021 году США выделили 290 млн долларов только на борьбу с Россией. Расходы на ядерное вооружение в 2021 году в сравнении с прошлым годом выросли на 18%. Значительная часть денег пошла на разработку ядерной боеголовки W93, закупку истребителей и подводных лодок с баллистическими ракетами класса «Колумбия». Американский флот пополнили девять боевых кораблей и субмарина четвертого поколения класса «Вирджиния», которая оснащена необитаемыми подводными аппаратами. Помимо этого в планах командования Вооруженных Сил (ВС) США строительство десантного корабля USS Saipan (LHA 9). Авиация ВМС должна получить восемь противолодочных самолетов P-8 «Посейдон».

военный бюджет США в 2022 году увеличен на 30 млрд долларов по сравнению с рекордным в 2021 финансовом году (768 млрд долларов). в 2022 году только на модернизацию своих ядерных сил американцы выделяют \$27,7 млрд.

РАСХОДЫ США НА СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ВООРУЖЕНИЯ (2016-2021)

■ 2016 год ■ 2017 год ■ 2018 год ■ 2019 год ■ 2020 год ■ 2021 год



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 2021 году ВМС США проводили крупномасштабные маневры нескольких авианосных групп с десантными операциями («невиданными в новейшей истории»). Там впервые задействовались небольшие тактические кибер группы, применяющие новые наступательные вооружения и информационные ресурсы.

В августе 2021 года в США состоялись крупнейшие за последние 40 лет (со времен холодной войны) военно-морские учения «Large Scale Exercise 2021».



Корабли ВМС США на учениях
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Значительную роль в современном противостоянии на

море в ближайшие годы США отводят искусственному интеллекту. Информационные и цифровые технологии в стратегии ВМС США занимают центральное место. «Цифра» решает все, позволяет быстро и эффективно вести морской и сухопутный бой.

ВМС США приказали силам более агрессивно действовать против российских кораблей в приграничных водах России и в Арктике. США не хотят признавать права России на Северный морской путь. Соединенные Штаты наращивают морские и сухопутные группировки в Арктике. В целом обстановка в данном регионе остается сложной. Между ведущими государствами мира возрастает конкуренция за доступ к ресурсам Северного Ледовитого океана и транспортным коммуникациям. Летом 2021 года США объявили о создании пентагоновского Центра имени Теда Стивенса (сенатора-ветерана США) по исследованию вопросов безопасности Арктики, которому предстоит взаимодействовать с «партнерами для обеспечения стабильного и основанного на правилах порядка в Арктике, который принесет пользу США и всем арктическим странам».

В ответ на эти угрозы Россия усиливает потенциал Северного флота. Так, в 2021 году (август-сентябрь месяцы) состоялись очередные учения с арктической экспедиционной группировкой на Северном флоте. В учениях участвовали свыше 8 тыс. человек личного состава и были задействованы порядка 800 единиц боевой и специальной техники, вклю-

чая примерно 40 танков, до 460 боевых бронированных машин, до 240 единиц орудий, минометов и реактивных систем залпового огня, до 120 летательных аппаратов, а также до 50 кораблей и судов обеспечения. Маневры проводились у архипелага Земля Франца Иосифа, в акваториях Баренцева и Карского морей и в море Лаптевых в районе Новосибирских островов.

Силы (войска) Северного флота исполнили практические действия по защите коммуникаций Северного морского пути, охране и обороне гарнизонов флота, изучению возможных районов боевых действий и условий применения разнообразных сил флота в западной и восточной Арктических морских зонах.



Северный флот ВМФ России в Арктике
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В ходе практических действий были выполнены стрельбы крылатыми ракетами «Гранит» морского и наземного базирования. Эти стрельбы провели атомный ракетный крейсер «Петр Великий» и атомная подводная лодка «Орел», стрельбы противокорабельными ракетами «Вулкан» и «Москит» – крейсер «Маршал Устинов» и эсминец «Адмирал Ушаков». Кроме того, береговые комплексы «Бал» и «Бастион» провели стрельбы по морским целям с полуострова Средний и арктического острова Земля Александры.

В 2020–2021 годах стратегические бомбардировщики США неоднократно имитировали ракетные удары по воинским частям и кораблям всех четырех региональных флотов России. Весной 2020 года корабли ВМС США и Великобритании впервые за 30 лет зашли в акваторию Баренцева моря.

В ноябре 2021 года Россия в очередной раз пресекла провокации американских военных кораблей у побережья Крыма. Появившаяся в Черном море группа из двух американских военных кораблей была блокирована у побережья Крыма российскими военными, которые установили вдоль побережья Крыма запретные зоны, где размещены российские военные корабли, и заявили, что попытка вторжения в эти воды будет немедленно пресечена открытием огня, что является предупреждением командованию ВМС США о недопустимости каких-либо провокаций.

В 2021 году в мире произошли два события, которые заставляют крепко задуматься о состоянии российского Военно-Морского Флота. Во-первых, в середине сентября было заявлено о создании в Тихоокеанском регионе нового военного союза под названием AUKUS. В него вошли Соединенные Штаты Америки, Великобритания и Австралия. Этот новый союз направлен не только против Китая, но и против России, которой надо на это отвечать усилением своего Тихоокеанского флота. И, во-вторых, в США заявлено о создании нового корабельного соединения в составе американского флота в Северной Атлантике в целях усиления борьбы

с российскими подводными лодками. Местом базирования нового соединения назван Мейпорт во Флориде. На этот шаг России нужно отвечать увеличением количества своих надводных кораблей океанской зоны.

В 2021 году Россия и США продлили действия Договора о мерах по дальнейшему сокращению и ограничению стратегических наступательных вооружений (ДСНВ, СНВ-3). Это хороший знак. Но при новом президенте США Джо Байдене российско-американские отношения пока не улучшаются.

Однако в июне 2021 года произошло еще одно обнадеживающее событие: в Женеве состоялся российско-американский саммит. Обе стороны начали реализовывать по итогам этого саммита комплексный диалог по всем параметрам стратегической стабильности, основная задача – заложить основы будущего контроля над вооружениями, который был бы всеобъемлющим. На саммите в Женеве президент России Владимир Путин и глава вашингтонской администрации Джо Байден договорились возобновить консультации по стратегической стабильности. В конце 2021 и начале 2022 года состоялось несколько раундов контактов...

7 декабря 2021 года прошел онлайн-саммит президентов РФ и США. Они обсудили двусторонние отношения, стратегическую для выработки «надежных юридических гарантий, исключающих расширение НАТО на восток и размещение в сопредельных государствах ударных наступательных вооружений». Получило также и обоюдное одобрение

предложение о «расширении взаимодействия по борьбе с киберпреступностью, в частности по оперативно-техническому направлению.

В январе 2022 года в Женеве состоялась новая встреча российских и американских дипломатов и специалистов по вопросам безопасности.

3 января 2022 года лидеры России, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Китая, США и Франции приняли совместное заявление «о предотвращении ядерной войны и недопущении гонки вооружений». 12 января 2022 года впервые за последние три года состоялась неформальная встреча Совета Россия – НАТО в Брюсселе, а 13 января заседание ОБСЕ по вопросам безопасности в Европе. И хотя все эти встречи пока не дали желаемого результата, но они дают надежду на продолжение совместных шагов в позитивном направлении.



На представленном изображении можно увидеть расположение закрытых зон: они полностью перекрывают доступ к полуострову и части южного побережья России.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

2. Растут угрозы со стороны блока НАТО

Поэтому Россия стремится более гибко развивать морские стратегические ядерные силы, соотносясь со своими интересами и экономическими возможностями. В итоге Россия добилась ядерного паритета с США. Что важно? Паритета удалось достигнуть благодаря принятию на вооружение новых атомных подводок проекта 955, оснащенных ракетами «Булава» с несколькими боезарядами. Кроме того, на смену межконтинентальным баллистическим ракетам «То-

поль-М» с одной боеголовкой пришли ракеты «Ярс» с тремя боеголовками. Таким образом, и в 2018 году, когда вступили в силу определенные СНВ-3 ограничения для обеих сторон, паритет между двумя странами сохранился. Вместе с тем надо понимать, что формальный паритет значит не так много, поскольку США периодически занижают количество заявленных носителей и боезарядов, например при постановке на ремонт атомных субмарин.

Очень важно, что в 2021 году доля современного вооружения в составе ядерной триады России достигла исторического рекорда – 89,1%. Одновременно с поставками Российской армии нового вооружения в стране создается и современная инфраструктура, которая будет использоваться стратегическими ядерными силами.

В соответствии с российской военной доктриной Россия оставляет за собой право применить ядерное оружие в ответ на применение против неё и её союзников ядерного, других видов оружия массового поражения, а также в случае агрессии против РФ с применением обычного оружия, когда под угрозу поставлено само существование государства.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

За последние три года (2020–2022) Североатлантический

блок нарастил военную активность у российских границ. Весной 2021 года США и НАТО осуществили значительную переброску войск к границам Европейской части России. Основные силы концентрируются в Причерноморье и Балтийском регионе. Рядом с Россией сосредоточены 40 тыс. военнослужащих и 15 тыс. единиц вооружения и техники США и Североатлантического альянса, включая стратегическую авиацию.

В военно-стратегическом аспекте происходит геополитическое окружение России; на Западе НАТО продвигается к российским границам и практически взяло контроль над Балканами и Центрально-Восточной Европой, то есть над бывшей сферой влияния СССР. Ежегодно в Европе альянс проводит до 40 крупных мероприятий оперативной подготовки, имеющих явную антироссийскую направленность.

Весной 2021 года объединенные вооруженные силы НАТО провели самое масштабное за последние 30 лет учение «Defender Europe 2021».

В связи с этим Россия принимает справедливые ответные меры. За три недели (март-апрель 2021 года) перебросены на западные рубежи две армии и три соединения Воздушно-десантных войск. Была проведена внезапная проверка боеготовности войск Западного и Южного военных округов. Контрольные проверки прошли во всех военных округах. Нарастиваются силы ВМФ России. И это правильно.



Модернизированный фрегат (бывший БПК)

«Маршал Шапошников», оснащенный мощнейшим ударным оружием пополнил Тихоокеанский флот
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Россия справедливо жестко реагирует на военно-морские провокации НАТО и США. Вот как это происходило в июне 2021 года. С 6 июня в Балтийском море стартовали очередные военные маневры НАТО, 50-е по счету учения «Baltops-2021». В них принимали участие 16 стран – членов НАТО, а также Швеция и Финляндия. В общей сложности к маневрам привлекли 4 тыс. военных, 40 кораблей, 60 самолетов и вертолетов. Таким образом Запад хотел продемонстрировать России свою силу. Но Москва про-

вела ответные учения в Баренцевом море. Тем самым Россия подтвердила свою репутацию боевой нации. 11 июня Северный флот провел учения в Баренцевом море по защите морских рубежей страны в Арктике. В них участвовало более 20 боевых кораблей и подлодок.

23 июня ВМФ России жестко предотвратил попытку британского эсминца «Defender», пересечь границу территориальных вод РФ у берегов Крыма. Российский пограничный сторожевой корабль открыл предупредительную стрельбу. А самолет Су-24м выполнил предупредительное бомбометание, сбросив по курсу движения эсминца четыре неуправляемых осколочно-фугасных авиабомбы. Британцы одумались, и эсминец покинул территориальные воды РФ. Эсминец «Defender» прибыл в Черное море для участия в учениях Украины и НАТО «Sea Breeze-2021», которые проходили с 28 июня до 10 июля с участием рекордного количества стран (самые масштабные с 1997 года). К ним приобщился и Шестой флот ВМС США (участвовало около трех тысяч военных личного состава, 30 кораблей, 30 воздушных судов, 18 команд специального назначения и водолазных команд).

10 июня 2021 года ВМФ РФ начал крупнейшие учения в центральной части Тихого океана. В них были задействованы порядка 20 надводных боевых кораблей, подводных лодок и судов обеспечения, а также около 20 летательных ап-

паратов. В рамках этого учения Тихоокеанский флот впервые в новейшей истории российского флота провел маневры в районе Гавайских островов (крупная база ВМС США). Наши боевые корабли условно уничтожили авианосную ударную группу противника, а также, предварительно закрыв для авиации и судов район Тихого океана, поразили из артиллерийских установок еще несколько целей. Это была самая необычная демонстрация силы российского флота в Тихоокеанском регионе. В ней были задействованы большой противолодочный корабль «Маршал Шапошников», многоцелевые сторожевые корабли «Герой Российской Федерации Алдар Цыденжапов», «Совершенный» и «Громкий». В маневрах также участвовали подводная лодка ВМФ России и дальние противолодочные самолеты Ту-142МЗ, которые сопровождались перехватчиками МИГ-31БМ.

НАТО предпринимают попытки лишить Россию военного превосходства в Черном море путем проведения многочисленных учений в обход конвенции Монтре. Но российская сторона не позволяет это сделать. Она опирается на высокоточные ракетные комплексы «Бастион» и «Калибр», которые способны уничтожать наземные и морские цели на большом расстоянии. Также ВМФ России активно использует тактику ограничения и запрещения доступа иностранных кораблей в определенные квадраты Черного моря. Сопровождение иностранных кораблей в акватории Черного моря российскими кораблями и ударной авиацией стало нормой.

В январе-феврале месяцах 2022 года ВМФ России провел масштабные учения во всех зонах ответственности флотов с участием 140 боевых кораблей и 60 самолетов и более 10 000 военных. Учения охватили акватории морей, прилегающих к России, а также отдельные районы Мирового океана. Они проходили в акваториях Средиземного, Северного, Охотского морей, в северо-восточной части Атлантического океана и в Тихом океане. В ходе учений отрабатывались действия ВМФ и Воздушно-космических сил (ВКС) по защите интересов страны в Мировом океане и борьбе с военными угрозами с морских и океанских направлений.

Очень важный вывод: военно-политическая обстановка в мире реально продолжает ухудшаться. В связи с этим Россия принимает меры для защиты национальных интересов, в том числе и по повышению боеготовности сил Военно-Морского Флота.

Что для этого делается? И как выглядит сегодня российский флот?

Военно-морской флот современной России

Цитируем документ **«Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года»**: **«Россия по-прежнему сохраняет статус великой морской державы, морской потенциал которой обеспечивает реализацию и защиту ее национальных интересов в лю-**

бом районе Мирового океана».

Военно-Морской Флот современной России состоит из регионально дислоцированных объединений – Северного, Тихоокеанского, Балтийского и Черноморского флотов, а также Каспийской флотилии, которые являются силовой основой решения задач национальной морской политики на соответствующих региональных направлениях.

Для соответствия статусу великой морской державы морской потенциал современной России должен быть на таком уровне, чтобы государство было способно гарантированно обеспечивать и защищать национальные интересы российского государства не только в прибрежных водах и экономической зоне, но и в любом районе Мирового океана. Находится ли сегодня морской потенциал России на этом уровне? К сожалению, пока – нет. Почему?

– В конце XX – начале XXI веков резко изменилась геополитическая расстановка сил в области мировой морской деятельности. Это крайне негативно повлияло на морской потенциал Российской Федерации, его экономическую и военную составляющие. Снизилась потенциалы всех взаимосвязанных компонентов: транспортного, промыслового, военно-морского и научно-исследовательского флотов, науки об океане, различных отраслей промышленности, системы базирования и терминалов, кадров ученых, конструкторов, инженеров и техников и тем более военных моряков с их многообразными и уникальными специальностями.

– Существенно сократились наиболее важные для морского судоходства и, следовательно, для экономики страны выходы к морям, особенно балтийские коммуникационные возможности – самые короткие и дешевые для связи со странами Европы. Более чем вдвое сократились морские транспортные возможности России на Черном море. Около 50% портово-прибрежной инфраструктуры осталось в других странах СНГ.

– Особо негативно это сказалось на военном компоненте морского потенциала – Военно-Морском Флоте России. Резко, почти в четыре раза, сократился боевой корабельный состав, возросли сложности с военным кораблестроением и с судоремонтом, нарастает процесс старения флота.

– Российская морская деятельность, сущность которой составляет реализация потребностей нации в освоении Мирового океана и использовании его для развития экономики, заметно снизилась. И хотя в последние годы в этом процессе появились позитивные сдвиги, однако существенных изменений пока не произошло.

Поэтому, несмотря на официальные декларативные позитивные заявления, реально, начиная с 90-х годов прошлого века, Россия стала терять свои позиции великой морской державы. В то же время надо отметить, что в последние годы военно-политическое руководство нашего государства пытается принимать действенные меры, чтобы восстановить эти позиции и укрепить морской потенциал. Но результат этой

деятельности не всегда получается достаточным и эффективным.

Надежная морская безопасность характеризуется состоянием, при котором боевые возможности Военно-Морского Флота обеспечивают выживание нации в случае войны, а уровень риска морского инцидента в мирное время не допускает нанесения глобального или значительного ущерба человеческой жизни, природной среде и государственному суверенитету. Очень важен честный ответ на вопрос: обеспечивается ли сегодня надежная морская безопасность России?

Согласно критериям ООН (40-я сессия Генеральной Ассамблеи ООН, 1985 год) ВМС классифицируются по группам:

- глобального действия (силы, способные действовать в большинстве океанов на постоянной основе);
- дальнего действия (силы, дислоцируемые в водах своего государства, но способные вести ограниченные боевые действия вдали от своих баз);
- прибрежного действия (силы, способные действовать в водах своего государства).

Исходя из критериев ООН, сегодня ВМФ России вряд ли может считаться флотом глобального действия, скорее всего, он является пока только флотом дальнего и прибрежного действия. В конце 2020 года в США назвали страны, которые обладают самым сильным военным флотом в мире. Россия в списке оказалась третьей после США и Китая (далее идут

Великобритания и Япония).



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Реальное состояние военно-морского флота России

Военно-Морской Флот Российской Федерации (ВМФ России) – один из трех видов Вооруженных Сил (Сухопутные войска, Воздушно-космические силы и Военно-Морской Флот), создан для ведения боевых действий на море в целях обеспечения обороны и безопасности Российской Федерации. Он является преемником ВМФ СССР.



Большая эмблема ВМФ, Военно-морской флаг России,
Средняя эмблема ВМФ России
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Силы ВМФ новой России принимали участие в боевых действиях:

- Первая чеченская война (1994–1996);
- Вторая чеченская война (1999–2009);
- Вооруженный конфликт в Южной Осетии (2008);
- Борьба с сомалийскими пиратами (2008–2010, участвовало 10 боевых надводных кораблей);
- Присоединение Крыма к Российской Федерации (2014);
- Военная операция России в Сирии (2015–2022);
- Инцидент в Керченском проливе (2018).

Официально Военно-Морской Флот РФ создан Указом президента от 7 мая 1992 года № 466 «О создании Вооружен-

ных Сил Российской Федерации». Сегодня в боевом строю флота около 150 тыс. человек личного состава.

Объединения ВМФ России

Межвидовое стратегическое территориальное:

- Северный флот (штаб – в Североморске), с 2021 года преобразован в военный округ; пункты базирования: Мурманск, Гаджиево, Полярный, Видяево, Заозерск, Северодвинск; новый округ располагается на территории Республики Коми, Архангельской и Мурманской областей и Ненецкого автономного округа.

Стратегическое:

- Тихоокеанский флот (штаб – во Владивостоке), входит в состав Восточного военного округа; пункты базирования: Владивосток, Фокино и Большой Камень (Приморский край), Вилючинск (Камчатский край), Советская гавань (пос. Заветы Ильича, Хабаровский край); личный состав не менее 30 тыс. военнослужащих.

Оперативно-стратегические:

- Балтийский флот (штаб – в Калининграде), входит в состав Западного военного округа; пункты базирования: Балтийск (Калининградская область); Кронштадт (г. Санкт-Петербург), личный состав не менее 25 тыс. военнослужащих;
- Черноморский флот (штаб – в Севастополе), входит в состав Южного военного округа; пункты базирования: Феодосия и Дузузлав (Республика Крым); Новороссийск (Краснодарский край); личный состав не менее 25 тыс. военнослу-

жащих.

Оперативное:

- Каспийская флотилия (штаб с 2020 года – в Каспийске, Дагестан), входит в состав Южного военного округа; пункты базирования: Астрахань, Махачкала (Дагестан); в нее входит несколько бригад и дивизионов кораблей (32 боевых корабля: сторожевые корабли, ракетные, артиллерийские и десантные катера), авиация и береговые войска, в 2018 году сформирован полк морской пехоты; на 2016 год флотилия была на 85% оснащена новыми кораблями и судами.

ВМФ России имеет за рубежом:

- Постоянное межфлотское соединение в Средиземном море (создано в 2013 году). Включает от 10 до 20 кораблей и судов в зависимости от напряженности ситуации и увеличения круга задач.

- Пункт материально-технического обеспечения (ПМТО) Тартус (Сирия) на Средиземном море, ныне преобразующийся в военно-морскую базу.

ВМФ РФ включает рода сил: надводные силы, подводные силы, морскую авиацию и береговые войска, а также специальные войска.

В ВМФ современной России создается адекватная система базирования. Поэтому сегодня уделяется особое внимание вопросам обустройства береговой инфраструктуры – от пирсов и мастерских до арсеналов.

Базирование ВМФ России на 2022 год:

- 8 военно-морских баз (ВМБ);
- 19 пунктов базирования;
- испытательная база противолодочного вооружения ВМФ в Киргизии на озере Иссык-Куль;
- пункт материально-технического обеспечения ВМФ России в Сирии, который преобразуется в ВМБ;
- в декабре 2020 года достигнуто соглашение о создании ВМБ России в Судане.

Можно утверждать, что к 2022 году в ВМФ России созданы качественно новые условия для обеспечения базирования подводных лодок, боевых надводных кораблей и вспомогательных судов перспективных проектов, морской авиации и береговых войск. При этом под особым контролем руководства российского военного ведомства находится процесс синхронизации поставок новой техники и развития инфраструктуры.

В Военно-Морском Флоте России сегодня происходит значительный рост учебно-боевой активности.



Сирия. Тартус. Здесь создается база для кораблей ВМФ России

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В последние годы повышается уровень боевой подготовки, боевой службы и боевого дежурства, растет число дальних походов, различных учений.

- Военно-Морской Флот России участвовал в масштабных стратегических учениях «Восток – 2018».

Это было крупнейшее мероприятие по подготовке Вооруженных Сил со времен маневров «Запад-81» (маневры «Запад-81» были одними из крупнейших в истории советских Вооруженных Сил). Оно приобрело статус международных

учений (в них принимали участие военные Китая и Монголии) и имело беспрецедентные масштабы, как по пространственному размаху, так и по численности привлекаемых органов военного управления, войск и сил.

Знаковыми событиями в 2020 году были: оперативное учение с межфлотской группировкой разнородных сил ВМФ «Океанский щит – 2020» и стратегическое командно-штабное учение «Кавказ – 2020». В их ходе были отработаны совместные практические действия сил Черноморского, Балтийского, Северного и Тихоокеанского флотов, морской авиации ВМФ и авиации Воздушно-космических сил, в том числе Дальней и Военно-транспортной. В ходе практических действий сил и войск флотов достигнуты высокие показатели, успешно выполнено свыше 250 боевых упражнений, в том числе 160 с практическим применением оружия.

- В сентябре 2021 года состоялись совместные (Россия и Белоруссия) стратегические учения «Запад-2021», в которых участвовали силы ВМФ.

- Стали нормой ежегодные внезапные комплексные проверки фактической боевой готовности сил ВМФ под руководством Верховного Главнокомандующего.

- Северный флот успешно решает учебно-боевые задачи в рамках освоения Северного морского пути и Арктического региона в целом.

- Корабли ВМФ стали совершать кругосветные походы. В 2019 году состоялся первый за четверть века кругосветный

поход кораблей Северного флота в составе: фрегата «Адмирал Флота Советского Союза Горшков», судна материально-технического обеспечения «Эльбрус» и спасательного буксира «Николай Чикер». Кругосветные походы боевых кораблей серьезно влияют на боевую выучку моряков. Ежегодно отряды кораблей российского ВМФ совершают многочисленные дальние походы в моря и океаны.

В 2020 году наплаванность кораблей и судов ВМФ РФ составила около 17 000 суток. К действиям в составе межвидовых группировок на флотах было подготовлено свыше 20 корабельных тактических групп. Победители по итогам 2020 года по результатам боевой подготовки: надводных сил – Тихоокеанский флот, подводных сил – СФ, однородных тактических групп – ТОФ и Каспийская флотилия.

Каким же представляется сегодня Военно-Морской Флот России?

Характеристики современного Военно-Морского Флота России

- Российский Военно-Морской Флот в настоящий момент представляет собой весьма противоречивую картину.
- Это один из трех самых мощных флотов мира (США, Китай, Россия). Но по количественным характеристикам ВМФ РФ уступает ВМС США, хотя по качественным начинает выходить на одно из первых мест.
- Морские стратегические ядерные силы (МСЯС) в составе ядерной «триады» обеспечивают безопасность всей тер-

ритории государства. На начало 2020 года:

- Российский флот постепенно усиливает свой боевой потенциал. Он активно наращивает свое могущество и все больше превращается во флот мощной океанской державы.
- Программа военного кораблестроения в России находится на этапе своей активной реализации. Продолжается серийное строительство ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проекта «Борей-А» и многоцелевых атомных подводных лодок проекта «Ясень-М».



В декабре 2020 года АПЛ ТОФ

«Владимир Мономах» (проект «Борей-А») впервые произвела с глубины

50 метров успешный одновременный пуск четырех БР «Булава-30»

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

- Строительство надводных кораблей океанской зоны для

ВМФ тоже идет планомерно. Флот получает в свой состав фрегаты, корветы, оснащенные самыми современными системами вооружения. Флот возвращается в океан.

- Очень отрадний факт, что в интересах ВМФ России запущено серийное производство отечественных дизель-газотурбинных агрегатов М55Р для фрегатов серии проекта 22350. Можно констатировать, что кризис с высокооборотными дизелями для малых кораблей и тральщиков тоже понемногу выправляется.

- На сегодня главной задачей нашего ВМФ является защита берегов России и прибрежных к ней акваторий. В океан российский флот только начинает возвращаться. Но этот процесс затягивается, идет явно медленно, с большими проблемами. В итоге Россия находится лишь на начальном этапе возрождения могучего океанского флота, соответствующего статусу великой морской державы.



Тяжелый авианесущий крейсер
«Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)



Тяжелый атомный ракетный крейсер

«Петр Великий»

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

- Россия пресекла попытку США заблокировать ее ВМФ в пределах экономической зоны. Причем применила весьма любопытную тактику противодействия Военно-морским силам США. Была сделана ставка на атомный подводный флот, который дает много возможностей, таких как скрытность и возможность использовать межконтинентальные баллистические ракеты. В настоящее время российский флот насчитывает четыре десятка подлодок различных типов, включая атомные субмарины. РФ в последние годы удалось добиться значительного прогресса в строительстве сверхпрочных корпусов для подлодок. Помимо этого проводятся технические усовершенствования атомных реакторов, используемых на морских боевых единицах. Начали применять новую модульную технологию, которая позволяет сократить время строительства подлодок до 18 месяцев. Таким образом, ВМФ РФ удалось сохранить за собой возможность пользоваться правом свободного судоходства.

Главные проблемы современного ВМФ России

- ВМФ России сегодня не сбалансирован в качественном и количественном отношении.
- Сегодняшний флот России обладает не системой вооружений, а набором элементов вооружений и военной техни-

ки, слабо стыкуемых между собой; он недостаточно способен формировать группировки с соотношением сил в нашу пользу для наступательных действий. Он строится и развивается не по принципу, обеспечивающему достижение максимальной выгоды с точки зрения национальных интересов России в Мировом океане и сведение к минимуму ущерба или упущенной выгоды, а по произвольному (волюнтаристскому) уровню финансирования и строительства.

- В России поставлена амбициозная и трудновыполнимая задача: содержание флота атомных ракетносцев на уровне США при несопоставимо меньшем уровне финансирования. При этом высвечивается фундаментальное обстоятельство: очевидная недостаточность морских сил общего назначения ВМФ России для обеспечения боевой устойчивости (защиты от воздействия сил противника) находящихся в море подводных крейсеров стратегического назначения. Остро стоит вопрос, хватит ли возможностей сил общего назначения ВМФ России для противодействия ограниченными агрессивными акциями, особенно с учетом разобщенности сил ВМФ РФ между театрами.

- Корабельный состав отечественного флота по-прежнему оставляет желать лучшего. Российский флот пока по многим причинам (в первую очередь финансовым) так и не приступил к строительству кораблей класса эскадренный миноносец и крейсер.

- Остро в ВМФ стоит вопрос с кораблями противомин-

ной обороны. Но есть надежда, что обстановка здесь будет меняться к лучшему: на флот начали поступать базовые тральщики проекта 12700 «Александрит» – серия российских морских противоминных кораблей базовой зоны 3-го ранга. По кораблестроительной программе до 2050 года ВМФ России планирует получить около 30 кораблей, представляющих собой различные модификации проекта 12700, в том числе до 2025 года – минимум 10 кораблей.



Тральщик «Александр Обухов» проекта 12700 «Александрит». На параде в Санкт-Петербурге

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

- Не самым лучшим образом обстоят дела с современными десантными кораблями. В боевом составе флота их откровенно мало, а к строительству некоторых классов (универсальных десантных) только приступили.

- Надо как можно быстрее вывести из состава ВМФ все технически и морально устаревшие корабли, оружие и технику, которые только отвлекают на себя большие бюджетные средства государства и силы флота.

- В настоящее время для ВМФ России очень сложно решается задача борьбы с авианосцами противника, которые представляют значительную угрозу важным объектам государства и Вооруженных Сил, расположенным у береговой черты. Однако эта проблема будет во многом решена с принятием на вооружение гиперзвуковых противокорабельных ракет «Циркон» и оснащением ими кораблей и подводных лодок российского флота.

- Есть проблемы и в состоянии подводного флота. В составе ВМФ России, согласно официальной статистике (2020 год), численность субмарин составляла 62 единицы. Из них атомных подлодок с баллистическими, крылатыми ракетами и общего назначения – 49, из которых находятся в готовности немедленно выйти на боевое дежурство лишь 50%. Остальные в ремонте, в процессе модернизации. Но в ближайшие годы Военно-Морской Флот будет усилен 14 атом-

ными подводными лодками. Речь идет об АПЛ проектов «Борей-А» и «Ясень-М», которые завод «Севмаш» по заказу Минобороны должен передавать ВМФ до 2027 года – по две подлодки в год. На май 2021 года построено 5 АПЛ проектов «Борей» и «Борей-А» (4 в составе флота), 5 строятся.

- Современное состояние объектов системы управления и связи пока не совсем отвечает существующим и перспективным требованиям по оперативности, помехозащищенности и надежности приема, обработки и передачи информации и сигналов боевого управления, особенно в условиях боевых действий при огневом и радиоэлектронном противодействии противника.

- Существующая система морской космической разведки и целеуказания характеризуется недостаточными охватом разведываемой акватории, вероятностью обнаружения целей, возможностями их классификации и периодичностью выдачи информации. Современное и перспективное оружие не обеспечивается надежным целеуказанием на полную дальность стрельбы.

- Количество размещаемых в ремонт кораблей и судов уменьшается из года в год. При этом продолжительность ремонта возросла, остается проблематичной возможность отремонтировать крупные корабли типа авианесущих, ракетно-артиллерийских крейсеров и больших десантных кораблей.

- Отстает в развитии техническое обеспечение и обес-

печение базирования сил флота. Инженерное оборудование баз не позволяет в полной мере удовлетворять потребности кораблей в электроэнергии, воздухе и воде, что вынуждает нерационально расходовать моторесурс технических средств и приводит к повышенной аварийности и дополнительным затратам на ремонт.

В целом система средств борьбы на океанах и морях нуждается в дальнейшем обновлении корабельного состава, его вооружения, средств управления и обеспечения.



Подводная лодка «Владимир Мономах»
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Кто сегодня командует военно-морским флотом России?

После реорганизации, с 2012 года сложилась сложная и неэффективная (даже опасная) система управления Военно-Морским Флотом. Региональные флоты подчинены армейским округам. Главнокомандующий ВМФ и его штаб практически отключены от управления основными силами флота. Главком ВМФ теперь стал выполнять только административные функции: организация боевой подготовки, мероприятия по развитию флота, материальное обеспечение, обучение специалистов, разработка уставных документов.

Оперативное же командование флотом ныне осуществляется военно-морским отделом (управлением) Объединенного стратегического командования (ОСК), подчиняющегося Генштабу и имеющего определенную зону ответственности. В ходе реформы создано четыре ОСК: Западное, в чьем ведении находятся Балтийский флот, Южное, руководящее Черноморским флотом и Каспийской флотилией, Восточное, отвечающее за Тихоокеанский флот. С 2021 года Северный флот получил статус военного округа. Его границы ответственности распространяются далеко за пределы сухопутных территорий и включают в себя острова и моря Северного Ледовитого океана, а также большую часть Атлантики.

В реальной практике нет ясности, кто и как будет управлять силами флота в боевой обстановке. Главкомат ВМФ ныне потерял все доступные рычаги управления.

Функцию эту целиком взяли на себя единые штабы объединенных стратегических командований. Нарушилась годами отточенная система связи и обмена информацией между командованием и отдельными подразделениями, в том числе и со стратегическими подводными ракетноносцами.

Дополнительный элемент сумятицы, весьма немалой, в деятельность флота внесла передислокация Главкомата ВМФ из Москвы в Санкт-Петербург. Абсолютно ненужный по стратегическим соображениям, надолго затянувшийся, внесший откровенный хаос в управление флотом, выведший из строя организационную структуру командных пунктов, центров связи, органов управления флотами и невероятно, просто непомерно дорогой по стоимости. По самым скромным оценкам, переезд Главкомата ВМФ обошелся около 50 млрд рублей. Для сравнения: очень дорогой даже по мировым меркам РПКСН «Юрий Долгорукий» стоил Министерству обороны в два раза дешевле. Необходимость модернизации управления ВМФ назрела давно. Однако это не значит, что надо было «рубить сплеча», как получилось на самом деле. Заметим, что слухи о возвращении в Москву ГШ ВМФ появляются с регулярностью морских волн, накатывающих на берег. Скорее всего, такие мысли существуют реально. Но пока все остается по-прежнему.

Непродуманная реорганизация ГШ ВМФ, ликвидация ЦКП ВМФ, лишение Главкомата ВМФ осмысленной роли в боевом управлении – все это привело к тому, что сегодня нет

единого командования флотом. Фактически флот постепенно превращается в «морские части сухопутных войск».

Важнейшей проблемой стало фактическое отделение морских сил ядерного сдерживания (МСЯС) от сил флота, обеспечивающего их действия. Напомним: командование МСЯС является независимым от ОСК. А это означает дополнительные трудности во взаимодействии. Приказы приходится согласовывать последовательно на нескольких уровнях. В случае форс-мажора это отнимет уйму драгоценного времени. В итоге проведенной реорганизации, с точки зрения управления флотами, армейского и сухопутного начальства стало больше, чем флотского. Была даже попытка назначить на должность начальника Главного штаба ВМФ генерал-лейтенанта Олега Макаревича. Но позже все-таки отказались. ВМФ оказался в последние годы под контролем сухопутных генералов, которые не всегда разбираются в морских вопросах. Адмирал Комоедов В.П. (командующий Черноморским флотом в 1998–2002) оценивает это так: «Конечно, полномочия Главнокомандующего сейчас более ограничены. Все командующие флотами подчинены командующим военными округами, а не Главнокомандующему ВМФ. Это, на мой взгляд, снижает общую боеготовность флота».

Главные флагманы современного ВМФ России
Главнокомандующий ВМФ РФ, адмирал ЕВМЕНОВ Николай Анатольевич (родился 2.04.1962).



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В 1987 году окончил Высшее военно-морское училище подводного плавания и был направлен на Тихоокеанский флот. На атомных подводных лодках прошел путь от командира электронавигационной группы штурманской боевой части до командира корабля. В 1998 году окончил Военно-морскую академию, в 2003 – Военную академию Генерального штаба. Командовал соединениями атомных подводных лодок Тихоокеанского флота. В декабре 2011 года был назначен на должность командующего подводными силами ТОФ. Был начальником штаба – первым заместителем командующего Северным флотом, командующим Северным флотом (2016– 2019). 3 мая 2019 года назначен Главкомандующим Военно-Морским Флотом.

Начальник Главного штаба ВМФ – первый заместитель Главкомандующего ВМФ РФ, адмирал НОСАТОВ Александр Михайлович (родился в 1963).

В 1985 году окончил Черноморское высшее военно-морское училище имени Нахимова. Офицерскую службу начал на Тихоокеанском флоте: последовательно занимал должности командира зенитно-ракетной батареи, командира зенитного дивизиона эсминца, помощника флагманского специалиста по ракетному оружию 35-й дивизии ракетных кораблей, командира ракетно-артиллерийской боевой части эс-

минца, флагманского специалиста по ракетному оружию 36-й дивизии ракетных кораблей, старшего помощника командира гвардейского ракетного крейсера «Варяг». В 2000 году окончил Военно-морскую академию и был назначен командиром эсминца «Быстрый», затем служил начальником штаба и командиром 36-й дивизии надводных кораблей Тихоокеанского флота. В 2009 году после окончания Военной академии Генерального штаба назначен командиром Балтийской военно-морской базы. В январе 2012 года стал заместителем командующего Черноморским флотом, а спустя год назначен начальником штаба – первым заместителем командующего Черноморским флотом. С мая по июнь 2016 года – начальник Военно-морской академии. Командующий Балтийским флотом (2016–2021). 05.10.2021 года назначен первым заместителем ГК ВМФ – начальником Главного штаба ВМФ.

Заместитель Главнокомандующего ВМФ РФ вице-адмирал КАСАТОНОВ Владимир Львович (родился 17.06.1962).

Окончил Ленинградское Нахимовское военно-морское училище (1977–1979), Черноморское высшее военно-морское училище имени Нахимова (1979–1984), Военно-морскую академию (1997–1999), Военную академию Генерального штаба (2006–2008). Службу проходил на Северном флоте: на атомном ракетном крейсере «Киров», гвардейском эскадренном миноносце «Гремящий». Командовал эсмин-

цем «Расторопный» и атомным ракетным крейсером «Петр Великий». В сентябре 2012 года назначен начальником штаба – первым заместителем командующего Тихоокеанским флотом. С октября 2016 по декабрь 2019 года – начальник Военно-морской академии. С декабря 2019 года – заместитель Главнокомандующего ВМФ. Доктор военных наук (2018)



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Заместитель Главнокомандующего ВМФ РФ по вооружению, вице-адмирал МУХА-МЕТШИН Игорь Тимербулатович (родился 15.08.1963).

Окончил Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени Макарова (1986), Военно-морскую академию (2001), Военную академию Генштаба (2006). Служил на Северном флоте на атомных лодках, командиром объединения подводных лодок Тихоокеанского флота. С 2010 года – командующий подводными силами Северного флота. 4 апреля 2012 года назначен заместителем начальника Военного учебно-научного центра ВМФ, год спустя – командующим подводными силами Тихоокеанского флота. С 2016 года – начальник штаба – первый заместитель командующего Балтийским флотом. С 2019 года – заместитель Главнокомандующего ВМФ по вооружению.

Командующий Северным флотом, адмирал (с декабря 2020) МОИСЕЕВ Александр Алексеевич (родился 16.04.1962).

В 1981 году был призван на срочную военную службу. В 1987 году окончил Высшее военно-морское училище радиоэлектроники имени Попова. С 1987 года служил на подводных лодках Северного флота (от инженера вычислительной группы радиотехнической боевой части до командира атом-

ного ракетного подводного крейсера стратегического назначения). В 2003 году окончил Военно-морскую академию. С 2003 служил начальником штаба, а затем командиром 31-й дивизии подводных лодок СФ. В 2011 году окончил Военную академию Генерального штаба. 14 февраля 2011 года удостоен звания Героя Российской Федерации. С 2011 года – заместитель командующего, а затем командующий подводными силами Северного флота. В апреле 2016 года занял должность начальника штаба СФ. В ноябре 2017 года назначен заместителем начальника Генерального штаба Вооруженных Сил РФ. С 14 мая 2018 года – исполняющий обязанности, а потом командующий ЧФ. С 3 мая 2019 года – командующий Северным флотом ВМФ России.

Командующий Тихоокеанским флотом адмирал АВАКЯНЦ Сергей Иосифович (родился 6.04.1958).

Окончил Черноморское высшее военно-морское училище имени Нахимова (1980), Военно-морскую академию (1998), Военную академию Генерального штаба (2007). Службу проходил на Северном флоте на надводных кораблях. С 1991 по 1996 годы – командир ракетного крейсера «Маршал Устинов». С 2004 по 2007 год – начальник штаба – первый заместитель командира оперативной эскадры СФ. В июне 2007 года стал начальником штаба – первым заместителем командира Новороссийской военно-морской базы, а в августе того же года переведен на ТОФ на должность командующего Приморской флотилией разнородных сил. В августе 2010 го-

да стал начальником штаба – первым заместителем командующего Тихоокеанским флотом. В мае 2012 года назначен командующим Тихоокеанским флотом.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

**Командующий Черноморским флотом адмирал
ОСИПОВ Игорь Владимирович** (родился 6.03.1973).

Окончил Высшее военно-морское училище подводного плавания. Службу начал на противолодочных кораблях (ТОФ). В 2004 году окончил Военно-морскую академию, продолжил службу в должностях начальника штаба, а затем командира бригады надводных кораблей Приморской флотилии. В 2012 году после окончания Военной академии Генерального штаба – начальник штаба, затем – командир Балтийской военно-морской базы. С мая 2015 года – командующий Каспийской флотилией. С сентября по август 2018 года в должности начальника штаба – первого заместителя командующего Тихоокеанским флотом. С августа 2018 года – заместитель начальника Генштаба Вооруженных Сил РФ. С мая 2019 года – командующий Черноморским флотом.

**Командующий Балтийским флотом вице-адмирал
ЛИИНА Виктор Николаевич** (родился 19 июля 1968).

С 1985 по 1990 год – курсант Высшего военно-морского училища им. М.В. Фрунзе. С 1990 по 2004 год – прошел путь от инженера электронавигационной группы штурманской боевой части крейсерской подводной лодки до командира атомного подводного крейсера. С 1999 по 2004 год – командир 74-го экипажа АПРК «Сегежа» 11-й дивизии под-

водных лодок Северного флота ВМФ. С 2004 по 2006 год – слушатель командно-штабного факультета Военно-морской академии им. адмирала флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова. С 2006 по 2010 год – заместитель командира дивизии, начальник штаба – заместитель командира дивизии и командир дивизии подводных лодок на Северном флоте ВМФ РФ. С 2010 по 2012 год – командир Беломорской военно-морской базы Северного флота ВМФ РФ. С 2012 по 2014 год – командующий Войсками и силами на северо-востоке Тихоокеанского флота. С 2014 по 2016 год – слушатель факультета национальной безопасности и обороны государства Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации. С 24.08.2016 по 2019 год – начальник штаба – первый заместитель командующего Черноморским флотом. С 2019 года – заместитель начальника Генерального штаба Вооруженных сил РФ. 05.10.2021 назначен командующим Балтийским флотом.

Командующий Каспийской флотилией контр-адмирал Пешков Александр Игоревич (родился 13.10.1972).

Офицерскую службу начал на Северном флоте командиром минно-торпедной боевой части базового тральщика. В 2012 году, после окончания Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации, был назначен на должность начальника штаба – заместителя командира дивизии ракетных кораблей Северного флота. В том

же году назначен на должность заместителя командующего Кольской флотилией разнородных сил. Указом Президента РФ от 15 марта 2021 года был назначен командующим Каспийской военной флотилией.



(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Главные практические задачи по укреплению сил отечественного военно-морского флота, которые решают сегодня Россия

Идет перевооружение флота. Строительство новых кораблей, поступление нового вооружения и военной техники проходило в рамках Государственной программы вооружений на 2011–2020 годы (ГПВ-2020) В 2018 году принята новая ГПВ-2027. Она ориентирована в первую очередь на развитие ядерного оружия и рассчитана на 20 трлн рублей. Состав и содержание заданий ГПВ-2027 структурированы и оптимизированы в рамках выделенных лимитов финансирования. К сожалению, на нужды ВМФ эти лимиты в программе снижены. Возможно, в 2023 году будет принята очередная ГПВ, рассчитанная на период до 2033 года.

Перспективным и ключевым направлением развития ВМФ России является разработка и серийное производство эффективного, высокотехнологичного, инновационного оружия: лазерного, гиперзвукового, кинетического и другого вооружения, которое в разы повышает боевые возможности сил флота.

Что сегодня практически делается по укреплению Военно-Морского Флота России?

1. Строительство новых кораблей

* По программе ГПВ-2020 с 2011 по 2020 год флот дол-

жен был получить 24 новые подводные лодки:

- 8 стратегических атомных подводных ракетоносцев проекта 955 «Борей»;
- 8 многоцелевых атомных подводных лодок проекта 885 «Ясень» (атомные подводные лодки с крылатыми ракетами 4-го поколения);
- 6 дизель-электрических, проекта 636.3 «Варшавянка» (многоцелевые дизель-электрические подводные лодки);
- 2 неатомные подводные лодки проекта 677 «Лада» (развитие проекта 877 «Палтус»).

Фактически флот получил 17 подводных лодок (на январь 2022 года):

- 5 АПЛ (три 955 «Борей» и 2 АПЛ 955А «Борей-А»), 5 лодок проекта 955А – строятся.
- Построены и находятся в составе флота три атомных многоцелевых подводных лодки проекта «Ясень»: («Северодвинск» проекта 885), вторая лодка («Казань» проекта 885М вошла в строй в мае 2021 года) и третья («Новосибирск» проекта 885М) – принята в состав флота в декабре 2021 года, шесть еще строятся (ввод в строй с 2022 по 2028).
- Завершается строительство двух атомных подводных лодок специального назначения. К-329 «Белгород» – головной носитель беспилотных подводных аппаратов.

Еще один носитель «Посейдона» – подлодка проекта 09851 «Хабаровск». Предполагается, что у субмарины будет шесть пусковых установок 2П39 самоходных подводных ап-

паратов 2МЗ9 «Посейдон».

- 9 дизельных подводных лодок проекта 636.3 «Варшавянка» (6 для ЧФ и 3 для ТОФ, все в строю), еще 3 строятся.

В 2017 году впервые состоялось боевое применение оружия новых подводных лодок «Варшавянка». За трое суток по террористам ИГИЛ на востоке Сирии было нанесено девять ударов крылатыми ракетами морского базирования «Калибр» с находящихся в Средиземном море подводных лодок «Великий Новгород» и «Колпино».

- Строительство неатомных подводных лодок проекта 677 получилось сложным и затянулось (менялись главкомы ВМФ, и менялось отношение к этому проекту лодок, один ГК от него отказывался, другой возрождал). В итоге в составе флота только ПЛ «Санкт-Петербург» (принята в строй в 2010 году). 9 июля 2013 года возобновили строительство второй лодки серии проекта 677 «Лада» «Кронштадт» (ввод в строй по плану в 2022). Третья «Великие Луки» (строится с 2006 года, по плану ввод в строй в 2021 году). В июне 2019 года подписан контракт Министерства обороны РФ и предприятия «Адмиралтейские верфи» на строительство еще двух (четвертой и пятой) подводных лодок проекта 677 «Лада».

Таким образом: план по строительству атомных стратегических и многоцелевых подводных лодок оказался выполненным не полностью (с 2012 по 2020 годы вместо 16 построено только 4).

В период с 2012 до 2020 года Военно-Морской Флот РФ должен был получить по плану 54 новых современных боевых надводных корабля.

Фактически ВМФ России получил 30 новых надводных кораблей.

- Построено 10 корветов проекта 20380/20385 (по плану не менее 20) ближней и дальней морской зоны, но в боевом составе ВМФ находятся 8 кораблей. Этот проект кораблей на 30–40 лет должен стать основой ВМФ России в ближней морской зоне. Развитием проекта 20380 Компьютерная модель беспилотного подводного аппарата 2М39 «Посейдон»



Корвет «Стерегущий» проект 20380
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Построен корвет проекта 20385 «Гремящий». 29 декабря 2020 он принят в состав Тихоокеанского флота. Он открывает серию подобных кораблей. При водоизмещении более 2000 тонн и длине 104 метра они смогут развивать ход до 27 узлов. Дальность плавания – около 4 тысяч морских миль, экипаж – 99 человек. Должно было завершаться строительство второго корвета этого проекта «Проворный» (но в декабре 2021 года на корабле произошел пожар, который значительно усложнил ввод в боевой состав флота этого но-

вого корвета). Продолжается строительство корвета проекта 20386 «Меркурий» (заложен в 2016, ввод в строй по плану в 2022). Стал проект 20385.

Построен корвет проекта 20385 «Гремящий». 29 декабря 2020 он принят в состав Тихоокеанского флота. Он открывает серию подобных кораблей. При водоизмещении более 2000 тонн и длине 104 метра они смогут развивать ход до 27 узлов. Дальность плавания – около 4 тысяч морских миль, экипаж – 99 человек. Должно было завершаться строительство второго корвета этого проекта «Проворный» (но в декабре 2021 года на корабле произошел пожар, который значительно усложнил ввод в боевой состав флота этого нового корвета). Продолжается строительство корвета проекта 20386 «Меркурий» (заложен в 2016, ввод в строй по плану в 2022).

- Вошли в состав ВМФ 2 фрегата (по плану 6) дальней морской и океанской зоны проекта 22350 («Адмирал Флота Советского Союза Горшков» в 2018 году и «Адмирал флота Касатонов» в 2020). Это первый крупный надводный боевой корабль, заложенный на верфях России после распада СССР. Однако ввиду ряда причин выполнение заказа существенно затянулось. Еще строятся 6 фрегатов этого проекта со сроками ввода в строй 2022–2026 годы. В дальнейшем планируется строительство кораблей дальней морской зоны класса «фрегат» по модернизированному проекту 22350М.

- Построены 3 фрегата дальней морской и океанской зоны

(по плану б) проекта 11356 («Адмирал Григорович», «Адмирал Эссен», и «Адмирал Макаров»), которые вошли в состав ЧФ. Еще четыре фрегата строятся: три из них для ВМФ России («Адмирал Головкин», «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Истомин» с вводом в строй в 2023 и 2024 годах соответственно), а также фрегат «Адмирал Корнилов» для ВМС Индии.



Малый ракетный корабль «Град Свяжск» проекта 21631 (Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Два фрегата этого проекта получили опыт боевого применения оружия в Средиземном море против террористов в

Сирии. Фрегат

«Адмирал Григорович» осуществил боевые пуски крылатых ракет «Калибр» в 2016 и в 2017 годах. Фрегат «Адмирал Эссен» в мае, июне и сентябре 2017 года выполнял пуски крылатых ракет «Калибр» по укрытиям боевиков ИГИЛ в ходе операции российских войск в Сирии.

- Построено 9 (по плану 12) малых ракетных кораблей проекта 21631 «Буян-М», еще 3 строятся. Это серия многоцелевых кораблей 3-го ранга малого водоизмещения с управляемым ракетным вооружением ближней морской зоны. Корабли относятся к классу «река-море», поэтому способны передвигаться по рекам, озерам, лиманам и мелководным заливам.

Корабли этого проекта активно использовались в боевых операциях ВМФ России в Сирии против террористов.

- Построены (с 2015 по 2020) и находятся в строю 3 малых ракетных корабля (МРК) проекта 22800 «Каракурт». Еще строится 13 единиц со сроком ввода в строй 2022–2024 годы. Из-за задержки поставок дизелей по вине ПАО «Звезда» сроки сдачи кораблей сдвигаются вправо. Планируется, что корабли данного проекта, приспособленные для действий в открытом море, станут дополнением малых ракетных кораблей проекта 21631 «Буян-М». В ноябре 2020-го введен в строй МРК «Одинцово» (проекта 22800) – первый в ВМФ оснащенный новым зенитным ракетно-пушечным комплексом «Панцирь-М».

- Построены и находятся в строю 3 патрульных корабля (ПК) проекта 22160. Еще три корабля строятся (сроки ввода в строй 2022–2023). Это серия патрульных кораблей (корветов) 3-го ранга с управляемым ракетным вооружением ближней и дальней морской зоны. Это первый российский боевой корабль с применением модульной концепции вооружения.

Но пока концепция применения этих кораблей осталась на неопределенном уровне.

- Построено два БДК ближней и дальней морской зоны проекта 11711 «Иван Грен» и «Петр Моргунов» (по плану б). Строятся еще два БДК увеличенного полного водоизмещения до 8000 тонн (ввод в строй в 2024–2025 годах).

20 июля 2020 года на судостроительном заводе «Залив» в Керчи заложены первые два универсальных десантных корабля-вертолетоносца (УДК) проекта 23900 («Иван Рогов» и «Митрофан Москаленко» со сроком ввода в строй в 2026–2027 годах) на общую сумму около 100 млрд рублей. Это корабли 1-го ранга ближней, дальней морской и океанской зоны. Появился этот проект в ответ на запрет приобретения Россией УДК «Мистраль» во Франции в 2014 году.

На Выборгском судостроительном заводе строятся два патрульных корабля ледового класса проекта 23550 «Арктика» («Иван Папанин» и «Николай Зубов», ввод в строй в 2022 и 2024 годах соответственно). Это серия многоцелевых патрульных кораблей 1-го ранга с управляемым ракетным вооружением ближней и дальней морской зоны, имеющих

возможности ледокола, буксира и военного корабля сторожевого класса.

- Построены и введены в строй пять базовых тральщикаов проекта 12700 «Александрит»: «Александр Обухов», «Иван Антонов», «Владимир Емельянов», «Георгий Курбатов» и «Яков Беляев». Строятся еще 4 корабля этого проекта (сроки ввода в строй – 2022–2023 годы). Это серия морских противоминных кораблей базовой зоны 3-го ранга. Данный проект базового тральщика должен стать основой ВМФ России по противоминной обороне в ближней морской зоне.

В состав ВМФ вошли два новых средних разведывательных корабля (СРЗК) 2 ранга (суда связи) проекта 18280 «Юрий Иванов» (головной, строился с 2004 по 2015 годы) и «Иван Хурс» (строился с 2013 по 2018 годы). Всего планируется построить как минимум 4 таких корабля, вслед за Северным флотом и Черноморским флотом их получат Тихоокеанский и Балтийский флоты России.



СРЗК «Иван Хурс»

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Какой вытекает вывод по итогам строительства боевых надводных кораблей для ВМФ России?

Несмотря на большие усилия и некоторые положительные результаты, масштабная программа перевооружения надводного флота в России заметно буксует. За 2012–2020 годы построено 30 новых боевых надводных кораблей (по плану – 54). Из них кораблей дальней морской зоны только 13 (по плану – 38). Пополнение состава флота произошло в основном за счет строительства кораблей ближней морской зоны (3 патрульных корабля и 11 малых ракетных кораблей). Вот объективные причины: затянувшийся тяжелый «казус» из-за отказа Украины поставлять в Россию двигатели для над-

водных кораблей и возрастающие ежегодно антироссийские санкции. Но есть и субъективные причины. В высших эшелонах военнополитического руководства страны (в том числе и в Главкомате ВМФ) до сих пор не сформировалось единого понимания перспектив развития и строительства надводного флота России. Поэтому принимаются торопливые, не всегда обоснованные и не просчитанные решения (порой на основе личных предпочтений высших руководителей), которые впоследствии отменяются, и принимаются новые. Это приводит к необоснованным затратам финансовых средств и затягиванию сроков ввода в строй новых кораблей.

2. Модернизация боевых кораблей ВМФ России

По программе ГПВ-2020 планировалось осуществить крупномасштабную модернизацию подводных лодок:

- Проекта 949А «Антей», с возможной достройкой заложенных корпусов данного проекта. Это подводные лодки типа «Курск» (утонула в 2000 году) и «Белгород» (достраивалась по специальному проекту, станет носителем ПЛАСН проекта «Посейдон»).

С учетом 2020 года 6 АПЛ проекта 949А прошли ремонт и модернизацию, 2 находятся в заводе на модернизации, 2 утилизированы, 1 в резерве.

- Титановых атомных лодок проектов 945 «Барракуда» и 945А «Кондор», после ее завершения лодки будут схожи по боевым характеристикам с лодками проекта 885. Лодки

этого проекта стали основой для проекта 971 (являются основой многоцелевых подводных сил Российского ВМФ).

До 2020 года планировалось модернизировать по проекту 945М два корабля проекта 945: Б-239 «Карп» и Б-276 «Краб», позднее переименованный в «Кострому». Лодки поставлены в завод, но их модернизация приостановлена. Две подводные лодки проекта 945А «Кондор» («Нижний Новгород» и «Псков») планировались к модернизации тоже по программе 945М, но эта задача пока не решается.

- Всех лодок проектов 971 «Щука-Б» (АПЛ) и 877 «Палтус» (ДЭПЛ) под ракетный комплекс «Калибр-ПЛ».

Более 10 лет подводные лодки проекта 971 находились в ожидании ремонта и модернизации. Но активные работы начались только в 2019 году. На стапелях ЦС «Звездочка» и завода «Нерпа» уже несколько лет находятся пять атомных многоцелевых подлодок проекта 971, которые должны пройти ремонт и модернизацию.

- Подводные лодки проекта 877 «Палтус» – серия советских и российских подводных лодок, построенных в 1982–2000 годах. Костяк дизельного подводного флота ВМФ России сегодня составляют субмарины проектов 877 и 363.3 «Палтус». На 2020 год утилизировано две лодки. Прошли модернизацию – две. Включены в план модернизации – 5.



ТАВКР проекта 1143 «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» (ремонт и модернизация до 2020 года, с последующим переносом сроков до 2022). Модернизация продлит срок службы корабля примерно на пять лет.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

- Двух тяжелых атомных ракетных крейсеров проекта 1144 «Орлан»: «Адмирал Нахимов» (с переносами сроков вправо модернизация должна завершиться в 2022 году), «Петр Великий» (скорее всего, модернизация начнется после завершения ее на крейсере «Адмирал Нахимов»).

По состоянию на 2022 год только один из четырех крейсеров этого проекта – «Петр Великий» находится в боевом строю. Крейсер «Киров» ожидает утилизации, «Адмирал Лазарев» находится в консервации.

- Ракетные крейсера проекта 1164 «Атлант». Два из трех кораблей («Москва» и «Варяг») являются флагманами соответственно Черноморского и Тихоокеанского флотов.

Планировалось провести модернизацию всех трех крейсеров. Реально только «Маршал Устинов» в 2011–2016 годах проходил ремонт и модернизацию. 37-летний крейсер «Москва» в 2020 году завершил ремонт с восстановлением походной готовности на 13-м судоремонтном заводе в Севастополе и теперь прослужит до конца 2020-х годов без серьезной модернизации. Модернизация гвардейского ракетного крейсера «Варяг» предусмотрена, но ее точные сроки пока не определены.

- Большие противолодочные корабли (БПК) проекта 1155 (фрегаты 1-го ранга).

На 2022 год из 12 кораблей этого проекта: находятся в строю – 6, утилизированы – 4, 1 – готовится к утилизации, 1 завершил модернизацию – «Маршал Шапошников», 1 начал модернизацию – «Адмирал Виноградов» (с 2021 по 2025 год).

После модернизации корабли проекта 1155 будут считать фрегатами. Однако многие специалисты считают, что модернизация первого из БПК 1155 проекта «Маршал Шапошни-

ков» получилась по некоторым позициям очень неудачной. Времени и средств было затрачено много, а эффект по увеличению боеспособности корабля получился низким.

Какой вывод можно сделать относительно реализации программ модернизации боевых кораблей ВМФ России?

Модернизация идет нерешительно и крайне медленно, плановые сроки срываются и постоянно растут. Решения по модернизации конкретных проектов кораблей принимаются противоречивые, неконкретные, часто меняющиеся по содержанию и объемам, из-за чего увеличивается время нахождения кораблей в заводе и ввода их в состав сил постоянной готовности, а также неоправданно растут затраты. Все это снижает боевые потенциалы и реальные возможности флота. Выполняя Указ Президента РФ «Об утверждении Основ государственной политики РФ в области военно-морской деятельности на период до 2030 года № 327 от 20 июля 2017 года», необходимо усилить работу по сохранению кораблей океанской зоны: авианосцы, крейсера, эсминцы, бпк, бдк.



ТАКР «Петр Великий»

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

3. Осуществляется перевооружение и идет поставка новой военной техники в Береговые ракетно-артиллерийские войска (БРАВ) ВМФ РФ

Пока некоторые виды оружия и военной техники в БРАВ остаются созданными еще во времена Советского Союза. Но в последние годы активно поступают и новые образцы. Полное перевооружение на комплексы «Бастион-П» проводилось с 2017 года по 2021 год. В 2018 году береговые силы Северного флота получили арктические зенитно-ракетные комплексы «Тор-М2ДТ». Они способны даже в 70-гра-

дусный мороз поражать все виды летательных аппаратов и управляемых авиационных боеприпасов.

Министерство обороны РФ решило усилить возможности БРАВ в 2022 году. В составе БРАВ ВМФ России появятся дополнительные подразделения. Сейчас в состав БРАВ включены порядка восьми дивизионов комплекса «Бал». В ближайшее время планируют начать их перевооружение на новые ракеты. Первыми их получают бригады Северного и Черноморского флотов, а затем и остальные части. Кроме того, ведомство перевооружит береговые ракетные комплексы (БРК) «Бастион» на новые гиперзвуковые ракеты в 2022 году. Это позволит увеличить дальность их действия до 1–1,5 тыс. км.

4.Продолжается пополнение морской авиации ВМФ России новыми летательными аппаратами, техникой и оружием

Морская авиации (МА) России сейчас находится в сложном состоянии по возможностям выполнять возложенные на нее задачи.

Морской ракетноносной авиации нет (она передана ВКС). Тем не менее согласно планам 30 ракетоносцев Ту-22М3 (из состава ВКС) должны пройти модернизацию до Ту-22М3М (до 2022 года) и получить возможность использования противокорабельной ракеты Х-32. Реально эти сроки срываются.

Штурмовая авиация. В составе ВМФ сохраняется ба-

зирующийся в Крыму отдельный штурмовой авиационный полк. Но он существует в составе двух эскадрилий.

Истребительная авиация. В составе ВМФ остался один полк, на вооружении которого находится 17 самолетов Су-33, и сформирован полк МиГ-29КР (22 самолета). В настоящее время на вооружение морской авиации поступают самолеты Су-30СМ (ожидается поставка 28 единиц).

Разведывательная авиация. Ее практически нет. За исключением нескольких разведчиков в черноморском полку (Су-24МР).

Противолодочная авиация. Ее основу сегодня составляют самолеты Ил-38 (их производство прекращено еще в 1972 году, в 2016 году их было 54). Предусматривается модернизация этих самолетов до состояния Ил-38Н с установкой комплекса «Новелла» (28 самолетов).

Но кроме Ил-38 на вооружении морской авиации имеются две эскадрильи Ту-142, которые обычно также числятся в составе противолодочной авиации. Однако по их состоянию не более 17 бортов смогут выполнять противолодочные функции.

В состав противолодочной авиации входит некоторое количество самолетов-амфибий Бе-12.

Есть еще несколько самолетов специального назначения (радиоэлектронной разведки, телеметрических лабораторий, командных пунктов), транспортных и пассажирских самолетов (около 60 бортов). Пожалуй, единственными ви-

дами морской авиации, располагающими более-менее достаточной численностью для решения стоящих перед ними задач, является транспортная и поисково-спасательная авиация.

В составе МА имеются вертолеты (берегового и корабельного базирования): противолодочные (около 80 единиц), вертолеты радиолокационного дозора (2 единицы), ударные и ударно-транспортные (35 единиц), поисково-спасательные (56 машин).

Всего же морская авиация ВМФ России (на 2019 год) имела в своем составе: 221 самолет (из них 68 – специальных и не боевых) и 193 вертолета (из них 73 не боевых).

Эти силы могут решать свои задачи только в ограниченном объеме.

Перспективы морской авиации ВМФ России пока по-прежнему неясны. Военному руководству государства надо четко определиться по отношению к МА. Если она является видом сил ВМФ, тогда надо ее соответственно развивать и использовать. А если ее считать частью ВКС, тогда совсем другое дело. С учетом сегодняшнего состояния и существующей численности морская авиация, к сожалению, способна выполнять присущие ей задачи ограниченно.

5. Оснащение ВМФ новыми видами вооружения и военной техники

Новые ракетные комплексы

- Межконтинентальные баллистические ракеты (МБР)

«Булава»

В 2018 году принята на вооружение ВМФ РФ межконтинентальная твердотопливная баллистическая ракета «Булава» (Р-30 «Булава-30») для размещения на подводных лодках проекта 955. К 2022 году было произведено 39 пусков ракеты «Булава».

Следует отметить, что по таким параметрам, как дальность, забрасываемый вес, габариты и вес, «Булава» заметно проигрывает стоящим на вооружении американским аналогам. В январе 2017 года сообщалось о разработке перспективной версии МБР «Булава», которая будет отличаться несколько большими размерами, стартовым весом и увеличенной полезной нагрузкой.

- Беспилотник с ядерным двигателем «Посейдон». Аппарат может работать как автономная ядерная торпеда с практически неограниченным радиусом действия. Он способен уничтожать инфраструктурные объекты противника, ударные группы авианосцев и другие цели. Об окончании ключевого этапа испытаний «Посейдона» стало известно в феврале 2020 года. Носителями беспилотника являются новые специальные атомные подводные лодки типа «Белгород» и «Хабаровск».

- Крылатые ракеты (КР) «Калибр». Ракеты семейства «Калибр» были созданы на основе разработанной в 1975–1984 годах в СМКБ «Новатор» стратегической ядерной крылатой ракеты ЗМ10 с боевым радиусом 2500 км. Для надводных

кораблей разработан вариант комплекса «Калибр-НК», для подлодок – «Калибр-ПЛ». «Калибром», в частности, вооружаются российские фрегаты проекта 22350, корветы проекта 21631 «Буян-М», многоцелевые атомные подлодки проекта 885 «Ясень», неатомные субмарины проектов 877 и 636.3, другие корабли. 8 января 2018 года в СМИ появились сообщения о начале разработки модифицированной версии ракеты «Калибр-М» с максимальной дальностью стрельбы более 4,5 тыс. км.

- Гиперзвуковые противокорабельные крылатые ракеты «Циркон» В 2020–2021 годах Северный флот провел серию успешных испытаний новой гиперзвуковой ракеты

«Циркон» с борта фрегата «Адмирал Флота Советского Союза Горшков». Ракеты летели на скорости свыше 8 Махов 350–450 км на высоте 28 км и поражали цели на полигоне.

В октябре 2021 года «Циркон» впервые испытали с атомной подводной лодки «Северодвинск».



16.12.2021. Пуск ракеты «Циркон» с фрегата «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» в рамках завершения цикла испытаний гиперзвукового ракетного оружия
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

«Циркон» может уничтожать как морские, так и наземные цели, а применение новой ракеты предусмотрено с кораблей и подлодок уже произведенных или строящихся под ракетные комплексы «Калибр». Фрегат «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» в 2021 году впервые выполнил залповый пуск гиперзвуковых ракет «Циркон» в ходе государственных испытаний ракетного комплекса. Ракеты «Оникс»

наряду с ракетами семейства «Калибр», Х-35 «Уран» и перспективными ракетами «Циркон» в ближайшее десятилетие должны вытеснить большинство типов более старых противокорабельных ракет в ВМФ России.

- Современный зенитный ракетный комплекс морского базирования с установкой вертикального пуска «Полимент-Редут» (другое название – 9К96 «Редут») предназначен для кораблей классов эсминец, фрегат, корвет. В состав ЗРК входит РЛС «Полимент» с четырьмя фазированными решетками (ФАР). «Полимент-Редут» способен поражать воздушные цели в радиусе до 150 км и на высоте до 30 км. Комплекс не имеет аналогов в мире. Он создан на основе ракетной системы С-400 «Триумф». Этот комплекс будет главным комплексом ПВО на кораблях дальней морской и океанской зон.

Но, к сожалению, «Полимент-Редут» шел на флот очень долго (с 2011 по 2019 год) и трудно (не показывал заданные параметры). Его принятие на вооружение затянулось. В итоге новые корабли несколько лет уже в составе ВМФ находились без комплекса «Полимент-Редут», то есть со сниженной боевой способностью. Лишь в феврале 2019 года в России завершились государственные испытания ЗРК «Полимент-Редут» для фрегат проекта 22350, подтвердившие его высокие тактико-технические характеристики. Комплекс принят на вооружение ВМФ.

МОРСКОЕ ПОДВОДНОЕ ОРУЖИЕ ВМФ РОС-

СИИ

К сожалению, состояние отечественного морского подводного оружия (МПО) остается одной из проблем Военно-Морского Флота России. И лишь в последнее десятилетие ситуация стала заметно меняться к лучшему.

Появилась новая торпеда УГСТ (Универсальная Глубоководная Самонаводящаяся Торпеда разработки периода СССР). Серийное производство торпеды было развернуто в 2008 году под обозначением «Физик-1» (принята на вооружение в 2015). УГСТ имеет характеристики, сопоставимые с торпедами многих иностранных ВМС, хотя и уступает американской Mk-48.

В 2016 году в российских средствах массовой информации появились сведения о том, что на озере Иссык-Куль в Киргизии испытывается новейшая торпеда «Футляр».

Стало известно, что Россия начала работу над новой суперкавитационной торпедой «Хищник», которая должна заменить собой «Шквал». В настоящее время неизвестно, насколько далеко зашла программа по разработке и производству «Хищника», и неясно, какие российские подлодки будут оснащены этой новой торпедой.

Малогобаритный противолодочный комплекс «Пакет-НК». Он предназначен для поражения подводных лодок в ближней зоне корабля, а также для уничтожения торпед, атакующих корабль. 13 мая 2019 года ИА ТАСС сообщило, что комплекс «Пакет-НК» полностью завершил свой цикл

испытаний и на производственных мощностях приступили к изготовлению серийных образцов. Реактивная противоторпеда М-15 (АТ) способна уничтожать торпеды, атакующие корабль, на дальности до 1400 м и глубине до 800 м.

МИННОЕ ОРУЖИЕ ВМФ РОССИИ

Существующие мины в целом соответствуют потребностям флота. Но это не исключает необходимости дальнейшего развития минного оружия. Так, ожидается появление нового отечественного комплекса минного вооружения для флота.

- Комплекс минного вооружения «Поверхность». Проект позволяет дополнить мины средствами связи и ввести в комплекс отдельный блок управления с элементами искусственного интеллекта (ИИ). Вследствие этого минное заграждение становится единой скоординированной системой.

- Противоминный роботизированный комплекс «Диамант». Это отечественные морские дроны, которыми вооружают новейшие российские тральщики. Комплекс «Диамант» позволяет морякам обезвреживать заграждения с безопасной дистанции без использования привычных тралов. Первый комплект вошел в состав противоминного оснащения тральщика «Александр Обухов» на Балтийском флоте. В дальнейшем новейшие отечественные противоминные системы появятся у всех кораблей проекта 12700 «Александрит».

ГИДРОАКУСТИЧЕСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ ВМФ

РОССИИ

В разработке и применении гидроакустического вооружения кораблей существуют большие неувязки и проблемы. К стационарным гидроакустическим комплексам тоже есть большие вопросы.

Потому с большим удовлетворением было воспринято сообщение СМИ в 2015 году о разработке в России стационарного гидроакустического комплекса, предназначенного для освещения надводной обстановки на основе новых образцов гидроакустических средств. Будет создано в единой системе три контура: морской, космический и наземный. Предположительно комплекс сможет отслеживать перемещения иностранных подлодок в Северном Ледовитом океане.

В РФ для надводных кораблей разработано семейство современных буксируемых гидроакустических станций (БУ-ГАС) «Минотавр»/«Виньетка» с ТТХ, близкими к зарубежным аналогам. Они устанавливаются на корабли проектов 22380 и 22350.

Но реальная ситуация по новым гидроакустическим станциям (ГАС) в ВМФ России остается пока сложной.

НОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ СВЯЗИ И НАБЛЮДЕНИЯ ДЛЯ ВМФ РОССИИ

- Перспективные многофункциональные интегрированные радиолокационные системы (МФИ РЛС) для кораблей водоизмещением более 3000 тонн.
- В 2018–2020 годах ВМФ России закупил более 80 нави-

гационных радиолокационных станций МР-231 различных модификаций для боевых кораблей и судов.

- Модернизированный интегрированный комплекс связи для оснащения надводных кораблей и судов. Этот комплекс поставлен в 2020 году.

- Новейшая система автоматического освещения надводной обстановки «Стратегия». Эта система позволяет определить тип цели, ее параметры, выяснить курс и национальную принадлежность. Она испытывается в Черном море.

- Многофункциональный радиолокационный комплекс (МФ РЛК) «Заслон». Он предназначен для освещения надводной и радиотехнической обстановки, постановки активных помех и управления системами постановки пассивных помех, а также для выдачи целеуказания ЗУР и управления огнем ПВО и артиллерии.

СИСТЕМЫ РАДИОЭЛЕКТРОННОЙ БОРЬБЫ (РЭБ) В ВМФ РОССИИ

В составе региональных флотов имеется 5 центров радиоэлектронной борьбы: по одному на флотах в европейской части России и два на Тихом океане.

Комплекс подавления коротковолновой связи «Мурманск-БН». В боевом применении он способен работать на дальностях до 5 тыс. км.

Комплекс борьбы с КВ-радиосвязью «Самарканд». Какие-либо его характеристики в открытой печати никогда не публиковались.

Система подавления спутниковой связи «Тирада-2». Станции радиопомех воздушным и космическим бортовым радиоэлектронным средствам противника «Красуха-4» и «Красуха-2». На замену им идет комплекс радиоэлектронной разведки «Дивноморье».

Выводы по поставкам новых видов вооружения и военной техники

1. В последние годы ВМФ России активно насыщается новыми видами оружия (баллистическими и крылатыми ракетами, гиперзвуковыми противокорабельными ракетами, беспилотными подводными аппаратами с ядерным двигателем, зенитно-ракетными и зенитными ракетно-пушечными комплексами).

2. Минное оружие соответствует потребностям флота. Сохраняется приоритет в области радиоэлектронной борьбы. Успешно внедряются новые средства связи и наблюдения.

3. Остаются проблемы в разработке гидроакустического вооружения кораблей.

4. Желает быть лучше состояние морского подводного оружия (торпед и антиторпед).

5. Допускаются случаи, когда закладываются новые корабли под комплексы оружия и технических средств, которые еще не приняты на вооружение. В результате срываются сроки строительства кораблей и ввода их в строй. Тем самым снижается боеспособность флота.

6. Обновление вспомогательного флота ВМФ России

С 2012 до 2020 года флот должен был получить более 90 единиц различных новых судов (поступило около 70).

К началу 2017 года во вспомогательный флот входило около 480 морских и рейдовых судов обеспечения, 95 из них – современные. Ежегодно такими судами перевозится более полумиллиона тонн грузов, десятки тысяч людей, выполняются около 14 тыс. буксировок, обеспечивается жизнедеятельность около 100 пунктов дислокации сил флота.

В 2018 году (с задержкой на три года относительно плана) от строителей передано Северному флоту головное многофункциональное судно тылового обеспечения (МСТО) проекта 23120 «Эльбрус». В 2019 году «Эльбрус» вместе с фрегатом «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» выполнил задачи кругосветного плавания, которое продолжалось почти полгода. Второе судно тылового обеспечения «Всеволод Бобров» по проекту 23120 (первое серийное судно) передано флоту в августе 2021 года.

25 декабря 2015 года был зачислен в состав ТОФ необычный корабль 1-го ранга – спасательное судно «Игорь Белосусов». Это головное спасательное судно океанского класса проекта 21300 «Дельфин». Строительство подобных универсальных судов в России и СССР не велось почти 30 лет. По планам в составе каждого из региональных флотов России должно быть одно такое судно.

23 мая 2015 года в состав ВМФ вошло новое океанографическое исследовательское судно 1-го ранга (ОИС) проекта 22010 «Янтарь». Это головное судно специального назначения (строилось с 2010 года) для проведения комплексных исследований мирового океана в интересах Главного управления глубоководных исследований (ГУГИ) Министерства обороны Российской Федерации. Второе судно этой серии «Алмаз» заложено в 2016 году. 6 февраля 2021 года в Выборге (Ленинградская область) на ПАО

«Выборгский судостроительный завод» состоялась церемония закладки очередного океанографического исследовательского судна «Вице-адмирал Буриличев» проекта 22011.

Для ВМФ России в Центре судоремонта «Звездочка» с 2004 года идет строительство вспомогательных судов проекта 20180. Серия судов включает в себя: проект 20180 – спасательное буксирное судно («Звездочка», в строю с 2010); проект 20180ТВ – морской транспорт вооружений («Академик Ковалев», в строю с 2015) и проект 20183 – океанографическое исследовательское судно («Академик Александров», в строю с 2017). В 2023 году планируется спуск на воду судна «Академик Makeев» проекта 20183ТВ (заложено в 2015), и в 2020 заложено судно «Академик Лаверов» проекта 20183. Планируется, что ВМФ РФ получит до 2024 года 5 новых кораблей на базе проекта 20180 различного назначения – от транспорта вооружений до научно-исследовательского судна в Арктической зоне.

По плану для ВМФ России будут строиться новые многофункциональные спасательные буксирные суда (МСБС) проекта 20186. На снимке электронная модель судна

Построить головное судно при благополучном стечении обстоятельств возможно к 2021–2022 годам. Такими судами предполагается заменить крупнейшие в мире буксиры-спасатели проекта Р-5757 типа «Фотий Крылов». Сегодня ВМФ располагает лишь двумя судами проекта Р-5757 – «Фотий Крылов» и «Николай Чикеру», однако им уже более 30 лет.

ВМФ России обновляется танкерный флот, строятся универсальные морские танкеры. 21 января 2020 года в состав вспомогательного флота ВМФ вошел новый корабль обеспечения – средний морской танкер «Академик Пашин» проекта 23130. Из-за санкций получился очередной российский долгострой (с 2013 года).

Планируется построить еще 5 серийных кораблей проекта 23130. Водоизмещение танкера «Академик Пашин» более 9000 тонн. За один рейс он может взять до 3 тыс. тонн мазута, 2,5 тыс. тонн дизтоплива, 500 тонн авиационного керосина, 150 тонн смазочного масла, до 1000 тонн пресной воды, а также по 100 тонн продовольствия, различного снаряжения и ЗИП.

Минобороны России в 2014–2015 годах заключило контракты на постройку для ВМФ четырех малых морских танкеров проекта 03182. Первые два судна строят в Нижнем Новгороде для ЧФ. Еще два собирают на верфях во Влади-

востоке, их передадут Тихоокеанскому флоту. Головной танкер «Вице-адмирал Паромов» (заложен 1 сентября 2016 года, введен в строй в мае 2021 года для ЧФ).

Вывод. Вспомогательный флот ВМФ России также обновляется и пополняется новыми современными судами различного назначения. В настоящее время у вспомогательного флота более 160 современных судов, исправность доведена до 85%. В соответствии с государственной программой вооружения на 2018–2027 годы будет поставлено еще 176 судов. Однако нельзя не видеть, что темпы этого процесса должны и могут быть более высокими. Сроки строительства новых судов иногда затягиваются, некоторые из новостроек превращаются в долгострой. Ввод в строй новых судов для вспомогательного флота отстает от реальных потребностей. В составе флота находятся неисправные суда, которые не имеют дальнейших перспектив использования.

Как выполнена Государственная программа вооружений (ГПВ-2020) в части, касающейся ВМФ?

Это была программа государственных закупок на нужды обороны в период 2011–2020 годов. Объем финансирования составил 19 трлн рублей (для сравнения: объем по ГПВ-2015 составлял 5 трлн рублей). Четверть средств должна была быть выделена на нужды ВМФ РФ (около 5 трлн рублей).

Реализация ГПВ-2020 позволила обеспечить переход к действительно массовым поставкам в ВМФ России новых и современных проектов кораблей и судов, образцов воору-

жения, военной техники. Основные усилия по выполнению программы были направлены на сбалансированное развитие стратегических ядерных сил, комплектные поставки современных и перспективных образцов вооружения, создание информационно-управляющих систем, научно-технического задела, необходимого для получения новейших систем и образцов вооружения. И если в 2012 году в российском ВМФ уровень современной техники составлял только 15%, то в ходе выполнения ГПВ-2020 доля современного вооружения возросла более чем в 4 раза и достигла почти 63%.

Тем не менее, к сожалению, ГПВ-2020 по ВМФ не выполнена даже на 50%. Предусматривалась поставка ВМФ до конца 2020 года (получилось в реальности):

- 8 стратегических АПКР «Борей» (4);
- 8 АПЛ проекта 885 (М) «Ясень» (1);
- 20 дизельных ПЛ (9);
- 35 корветов (7);
- 15 фрегатов, в том числе 6 проекта 11356 и 9 проекта 22350 (5);
- 6 МРК проекта 21630 «Буян-М» (с учетом МРК «Каракут» – 12);
- 6 БДК проекта 11711 (2).

В решении задач вооружения и военной техники среди видов Вооруженных Сил России Военно-Морской Флот, пожалуй, имеет наибольшее количество проблем и испытывает крайне серьезные затруднения, что в значительной степени

ограничивает его боеспособность.

Главные причины срыва ГПВ-2020 для ВМФ состоят в следующем.

Во-первых, как в Минобороны, так и в руководстве ВМФ России отсутствует единая точка зрения на вопросы развития флота. Потому еще до принятия ГПВ-2020 (и даже в ходе ее реализации) программы военного судостроения неоднократно пересматривались. Кроме того, руководство Минобороны и флота исходило из крайне оптимистичных сроков создания и освоения кораблей и их вооружения. Наиболее наглядно это можно видеть на примере фрегатов проекта 22350, создававшихся под перспективные системы вооружения, которые к моменту начала строительства этих кораблей находились еще только в начальной стадии разработки (в частности, ЗРК «Полимент-Редут»). Или другой пример. В декабре 2009 года начались работы по строительству стратегической атомной подводной лодки «Князь Владимир». Но ее закладка переносилась четыре раза по причине недовольства представителей Министерства обороны непрозрачностью ценообразования корабля, которую устранили только к концу 2011 года. В результате официальная церемония закладки состоялась лишь 30 июля 2012 года (вошла в строй ВМФ в июне 2020 года).

Во-вторых, флот оказался наиболее пострадавшим видом Российских Вооруженных Сил от событий на Украине в 2014 году и последовавших за ними экономических санкций

против России.

В-третьих, главной проблемой в реализации программ развития флота по-прежнему остается серьезный кризис судостроительной отрасли. Устаревшие технологии, проблемы управленческого характера и множество других причин не позволяют строить корабли с требуемой скоростью. Например, скорость строительства надводных кораблей в два и более раз ниже, чем у западных стран. К сожалению, системные проблемы российской судостроительной промышленности в ходе реализации ГПВ-2020 не были преодолены.

Чтобы Россия оставалась развитой военно-морской державой, а в перспективе имела действительно мощный флот, способный защищать ее интересы в Мировом океане, очевидно, что без полной перезагрузки и радикальной модернизации судостроительной отрасли не обойтись.

В-четвертых, состояние судоремонтной отрасли тоже далеко от удовлетворительного. В рамках ГПВ-2020 предполагались ремонт и модернизация значительной части имеющихся крупных боевых кораблей и подводных лодок. Однако в настоящее время надводные корабли и подводные лодки на долгие годы «зависают» на судостроительных и судоремонтных заводах, а сроки их ремонта и модернизации бесконечно сдвигаются вправо.

В итоге неисполненные пункты для ВМФ по ГПВ-2020 перетекли в ГПВ-2027, принятую в 2018 году. Состав и содержание заданий ГПВ-2027 структурированы и оптимизиро-

ваны в рамках выделенных лимитов финансирования. К сожалению, эти лимиты на нужды ВМФ в программе снижены.

Основные показатели ГПВ-2027 для Военно-Морского Флота (на ноябрь 2021 года)

– Полное завершение строительства серии фрегатов проекта 22350. В настоящий момент в составе флота их два, еще шесть находятся на различных стадиях строительства. Причем два последних фрегата были заложены в 2020 году. Их ввода в строй следует ожидать к концу 2025 года.

– Завершение строительства заложенных в настоящий момент подводных ракетноносцев проекта 955 «Борей» и 955А «Борей-А» (из десяти заложенных в настоящий момент в составе флота находятся четыре) и многоцелевых АПЛ проекта 885М «Ясень-М» (из 9 заложенных в строю две).

– Дальнейшее продолжение строительства серии АПЛ проектов 955А и 885М. Планируется по две субмарины этих проектов закладывать в 2020–2021 годах. Вероятно, и у них есть шансы войти в строй до окончания ГПВ-2027.

– Завершение ремонта и модернизации тяжелого атомного ракетного крейсера «Адмирал Нахимов» и авианосца «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», а также части больших противолодочных кораблей.

– Завершение строительства корветов проектов 20380 и 20385.

– В случае успешного завершения ГПВ-2027 для флота

(или хотя бы достижения значительной части запланированного) Северный флот ВМФ России сможет иметь полноценную многоцелевую корабельную группу из авианосца, одного-двух ракетных крейсеров и четырех фрегатов проекта 22350, способных значительно эффективнее, чем существующие корабли, решать задачи противовоздушной и противолодочной обороны соединения. Кроме того, Северный флот будет располагать несколькими многоцелевыми АПЛ нового поколения «Ясень-М». В то же время ядро Тихоокеанского флота, очевидно, будет значительно слабее.

– Новая ГПВ-2027, к сожалению, не будет предусматривать строительства принципиально новых кораблей. Так, Минобороны де-факто закрыло программу создания перспективных атомных эсминцев класса «Лидер», которые, как предполагалось, должны были быть заложены в 2020-х годах. Вместо них будут строиться модернизированные фрегаты проекта 22350М. В отличие от существующих фрегатов проекта 22350 их водоизмещение составит 7000 тонн (против 5400 тонн у предшественника), а количество вооружения увеличится в 1,5 раза. Разработка эскизного проекта перспективных фрегатов была завершена в конце 2019 года. Впрочем, учитывая, что корабли этого проекта даже не закладывались, а существующие оценки ввода в строй головного корабля – конец 2027 года, в рамках ГПВ-2027 их строительство едва ли стоит рассматривать.

– В программе фактически свернуты работы по созданию

воздухо независимой силовой установки для дизельных подводных лодок нового поколения. Дизельные подводные лодки с такими системами уже давно эксплуатируются в Японии, Швеции, Франции и Германии. Россия же в этом аспекте остается явным аутсайдером.

– Вероятно, в 2022 году будет принята на вооружение перспективная гиперзвуковая противокорабельная ракета (ПКР) «Циркон». Это выведет противокорабельный потенциал ВМФ России на качественно новый уровень. Однако количество кораблей – носителей этого вооружения останется ограниченным.

– При разработке новой госпрограммы вооружения будут тщательно учитывать все основные мировые тенденции в развитии военной техники и вооружений. Среди них:

- внедрение передовых информационных, био и когнитивных технологий;
- акцент на продвижение гиперзвуковых комплексов и оружия на новых физических принципах;
- новейшие системы разведки, навигации, связи и управления;
- применение искусственного интеллекта и робототехники.

Именно эти направления в решающей степени будут определять перспективный облик и боевой потенциал Вооруженных Сил Российской Федерации.

Пополнение ВМФ России новыми кораблями в 2020–2022 годах

По итогам 2020 года было построено порядка 40 кораблей, подводных лодок, катеров и судов обеспечения. Поэтому в целом, с точки зрения обновления корабельного состава этот год можно смело признать успешным. При этом продолжается строительство атомных подводных крейсеров «Борей-М» и АПЛ «Ясень-М», дизель-электрических подводных лодок, фрегатов, корветов и МРК.

В июне в состав Северного флота был включен новый стратегический подводный ракетоносец «Князь Владимир» пр. 955А «Борей». Это четвертый РПКСН нового проекта в составе ВМФ и второй для КСФ. Кроме того, в июле в состав флота был принят и первый серийный фрегат проекта 22350 – «Адмирал флота Касатонов». А в октябре Тихоокеанский флот получил свою вторую ДЭПЛ пр. 636.3 корабль «Волхов», который присоединился к имеющемуся «Петропавловску-Камчатскому». 25 декабря у них появилась еще одна новинка – новейший корвет «Герой Российской Федерации Алдар Цыденжапов» пр. 20380. Это уже седьмой корабль данного проекта и третий в составе ТОФ. И уже через день, 26 декабря, Тихоокеанский флот принял еще один корабль, но уже противоминной обороны – «Яков Баляев», построенный по пр. 12700. Это, между прочим, уже пятый тральщик такого типа и первый корабль нового поколения в составе ТОФ. В ноябре Балтийскому флоту передали уже

третий малый ракетный корабль пр. 22800 «Одинцово». А в конце ноября Черноморский флот принял третий патрульный корабль пр. 22160 «Павел Державин».



Атомная подводная лодка стратегического назначения 4-го поколения К-549 «Князь Владимир» на заводских испытаниях, февраль 2019. Это первый корабль, построенный по модернизированному проекту 955А (09552) «Борей-А»
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

В плюсе по итогам 2020 года и вспомогательный флот. Например, в марте Северному флоту передали новое вспомогательное океанографическое судно «Академик Александров»

пр. 20183. Это судно водоизмещением 5,5 тыс. тонн предназначено для проведения исследований и поисково-спасательных работ, способно нести глубоководные аппараты и может перевозить различные грузы. Кстати, одно такое судно уже имеется у СФ. Гидрографическая служба ВМФ в 2020 году получила два новых судна. Это малое судно пр. 19910 «Николай Скосырев» и большой гидрографический катер пр. 19920 «Александр Макорта».

В 2021–2022 годах ВМФ России продолжал пополнение новыми кораблями. В 2021 году российские предприятия судостроительной отрасли передали флоту еще более 20 кораблей (по плану). В их числе несколько подводных лодок – ракетная стратегического назначения, многоцелевая, большая дизельная. А еще флот получил новые корветы, ракетные корабли, тральщики, катера и 20 вспомогательных судов.

23 августа 2021 года для ВМФ России на трех судостроительных заводах заложили сразу шесть кораблей и подводных лодок. На «Севмаше» в Северодвинске заложены два стратегических атомохода класса «Борей-А» «Дмитрий Донской» и «Князь Потемкин», которые станут девятой и десятой лодками класса «Борей» в составе ВМФ. На «Адмиралтейских верфях» в Санкт-Петербурге состоялась закладка дизель-электрических подлодок проекта 636.3 «Можайск» и «Якутск», они станут пятой и шестой лодками для Тихоокеанского флота. Амурский завод в Комсомольске-на-Амуре заложил корветы «Грозный» проекта 20380 и головной на

этом заводе «Буйный» проекта 20385, которые будут также служить на Тихоокеанском флоте.

На основе всех этих рассуждений можно сформулировать важные особенности современного Военно-Морского Флота России.

1. Российский ВМФ сегодня (на 2022 год) гораздо эффективнее и активнее, чем прежде. Да, Россия до сих пор использует остатки океанского Военно-Морского Флота, который она унаследовала от Советского Союза. Но его место постепенно и все больше занимает новый флот, как подводный, так и надводный. Он уже существенно меняется (качественно и количественно) и отличается от прежнего флота, имея собственную стратегию.

2. Конечно, Россия не столь могущественна, как Советский Союз, но она все равно остается великой державой. Российская Армия и Военно-Морской Флот достаточно сильны, чтобы нанести противнику существенный урон в ходе возможного военного конфликта. Россия обладает мощным ядерным арсеналом, который она применит в случае необходимости. Российский Военно-Морской Флот играет важную роль в этой стратегии, и его не следует недооценивать, несмотря на имеющиеся недостатки.

3. Сегодня Военно-Морской Флот России предназначен не для соперничества с ВМС США, а для противодействия ему. Россия сегодня не будет заниматься бесплодными попытками конкурировать с Военно-Морскими Силами США,

тратя большие деньги на корабли, которые ей не по карману, и ставя перед собой неразумные задачи с точки зрения географического положения и с учетом экономических трудностей. Ядерные подводные силы России действительно занимают одно из первых мест в мире по своим возможностям, и в первую очередь это относится к атомным подводным лодкам с баллистическими ракетами. Но у России пока нет возможностей по строительству кораблей, которые могли бы превратить ее флот в глобального конкурента США или Китая. В соответствии со своей концепцией Россия должна построить флот, который будет вполне успешно удерживать Соединенные Штаты на расстоянии. Он должен сочетать в своем составе средства эшелонированной обороны, противокорабельные ракеты большой дальности, наземную авиацию, подводные лодки, береговые ракетные пусковые установки и мины. Таким способом Россия планирует воспрепятствовать Соединенным Штатам доступ к своим морям и сделать операции по насильственному вторжению очень дорогостоящими.

4. Отечественный Военно-Морской Флот может вести сложные операции, не обладая мощными корабельными соединениями. В этом заключается еще одна его особенность. Российский ВМФ получает все новые возможности для нанесения ударов на большие расстояния с применением обычного оружия по объектам инфраструктуры, а также играет важную роль в ядерной эскалации, если она понадобится.

ся.

5. Российский Военно-Морской Флот в настоящее время предназначен для выполнения четырех основных задач:

- защита морских подходов и прибрежных вод;
- нанесение высокоточных ударов на большие расстояния с применением ядерного и обычного оружия;
- демонстрация военной мощи посредством подводного флота;
- защита ядерных средств сдерживания морского базирования, находящихся на борту российских атомных подводных лодок.

6. Поддержание статуса России в международной политике – это еще одна из важных задач ВМФ. Демонстрация статуса является не менее важной составляющей, чем демонстрация силы. Военно-морская дипломатия, особенно в Азиатско-Тихоокеанском регионе, остается одной из главных задач. И здесь заметим: возможно, есть смысл повторить опыт Северного флота в Тихоокеанском регионе. Речь идет о «стратегическом командовании ТОФ». И даже допускаем мысль – сделать Тихоокеанский флот тоже самостоятельным военным округом.

Соотношение сил ВМФ России и ВМС США (на 2021 год)

Общие позиции

ПЕРВОЕ

Если принять во внимание корабли, находящиеся в опытовой эксплуатации, корабли и катера ремонта и резерва, суда вспомогательного флота (так делают некоторые российские источники), то можно говорить о практически равном списочном составе ВМФ России и ВМС США. Но это мнимое самоуспокоение, Потому что при почти равном списочном составе ВМФ РФ уступает ВМС США более чем в 1,5 раза по боевым возможностям. И это главное. Причина кроется в отсутствии мощных ударно экспедиционных сил, создание которых невозможно при недостаточном числе многоцелевых атомных подводных лодок и надводных кораблей основных классов дальней морской зоны.

ВТОРОЕ

Поступление в состав ВМФ России кораблей океанской зоны крайне малое и медленное. В то же время в США активно продолжается строительство таких кораблей. В том числе эсминцев класса «Арли Берк», общее количество которых уже более 70 и которые до середины 2030-х годов будут составлять основу американского флота. Но уже переданы ВМС два эсминеца (пока в экспериментальном порядке) класса «Замволт» («Зумволт», в 2018 спущен на воду третий корабль этого проекта).

ТРЕТЬЕ

Конечно, российский флот уступает флоту США. Но ситуация меняется на наших глазах. Уровень боевых возмож-

ностей ВМФ России в 2019 году вырос на 4%. Сохранился этот рост и в 2020, и 2021 годах. За 2017–2021 годы ударный потенциал русского высокоточного оружия, которым оснащаются наши Вооруженные Силы, возрос в четыре раза. С 2013 по 2021 год количество наших высокоточных ракет большой дальности увеличилось почти в 30 раз! Но при этом остаются вопросы к качеству российских морских вооружений и техники, а также к характеристикам и боевым возможностям строящихся новых надводных кораблей и подводных лодок.

Как выглядят сегодня морской стратегический ядерный компонент России и морской стратегический ядерный компонент США?

Здесь тоже есть важные моменты и отличия. В США стратегическим компонентом является весь флот. Не только атомные подводные лодки с баллистическими ракетами, но и надводные корабли, и авианосцы, и даже потенциально переоборудуемые в ракетные платформы (корабли-арсеналы) гражданские контейнеровозы, лихтеры и танкеры, способные нести и применять сотни ракет «Томагавк».

Далее. В США до половины атомных подводных лодок с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) постоянно находятся на боевых позициях. Для флота РФ ПЛАРБ – слишком дорогая и уязвимая пусковая платформа, которая, как компонент сил ядерного сдерживания, сама по себе, без развитого надводного прикрытия во многом теряет смысл. К сожа-

лению, в России пока очень мало надводных кораблей, способных надежно прикрыть ПЛАРБ при развертывании их на боевые позиции.

Поэтому Россия стремится более гибко развивать морские стратегические ядерные силы, соотносясь со своими интересами и экономическими возможностями. В итоге Россия добилась ядерного паритета с США. Что важно? Паритета удалось достигнуть благодаря принятию на вооружение новых атомных подлодок проекта 955, оснащенных ракетами «Булава» с несколькими боезарядами. Кроме того, на смену межконтинентальным баллистическим ракетам «Тополь-М» с одной боеголовкой пришли ракеты «Ярс» с тремя боеголовками. Таким образом, и в 2018 году, когда вступили в силу определенные СНВ-3 ограничения для обеих сторон, паритет между двумя странами сохранился. Вместе с тем надо понимать, что формальный паритет значит не так много, поскольку США периодически занижают количество заявленных носителей и боезарядов, например при постановке на ремонт атомных субмарин.

Очень важно, что в 2021 году доля современного вооружения в составе ядерной триады России достигла исторического рекорда – 89,1%. Одновременно с поставками российской армии нового вооружения в стране создается и современная инфраструктура, которая будет использоваться стратегическими ядерными силами.

В соответствии с российской военной доктриной Россия

оставляет за собой право применить ядерное оружие в ответ на применение против нее и ее союзников ядерного, других видов оружия массового поражения, а также в случае агрессии против РФ с применением обычного оружия, когда под угрозой поставлено само существование государства.

СООТНОШЕНИЕ НОВЫХ МОРСКИХ ВИДОВ ВООРУЖЕНИЯ

Американский ответ российским «Калибрам»

США в 2020–2021 годах активно испытывали крылатые ракеты, которые могут сравниться с российскими «Калибрами». Это новая модификация крылатой ракеты Tomahawk – Block V. Пентагон в 2021 году увеличил заказ на противокорабельные вооружения. До 2025 года планируется закупить 850 ракет, способных уничтожить крупные надводные цели на большом удалении. Использовать их будут и надводные корабли, и подводные лодки. Они будут применяться и по морским, и по наземным целям. Ожидается, что Tomahawk Block V в обоих вариантах пойдут в серийное производство к 2023-му году.

Еще раз заметим, что в январе 2018-го некоторые СМИ со ссылкой на источники в Минобороны РФ сообщили, что в России создают модернизированную крылатую ракету «Калибр-М» корабельного базирования с максимальной дальностью стрельбы более 4,5 тыс. км. Ракета сможет нести как обычные, так и ядерные боеголовки. «Калибр-М» превзой-

дет по тактико-техническим характеристикам новые американские «Томагавки». Однако у американцев есть неоспоримое преимущество – в количестве носителей крылатых ракет. У ВМС США более сотни надводных и подводных вымпелов. У России же сегодня таких кораблей чуть больше 20.

Как США и РФ осваивают морское гиперзвуковое оружие.

Здесь 2020 и 2021 годы завершились для России с большими преимуществами.

Российские ракеты «Циркон». В США пока идет период испытаний гиперзвуковой ракеты на воздушном носителе. А в России еще в 2020 году фрегат «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» выполнил три пуска «Циркона» в рамках испытаний, два пуска – по морским мишеням и один – по наземной цели. Во всех случаях стрельбы велись только одной ракетой. В 2021 году в ВМФ России впервые состоялась залповая стрельба ракетами «Циркон». Российская ракета «Циркон» – первая в мире гиперзвуковая крылатая ракета. Скорость ракеты достигает порядка девяти скоростей звука, максимальная дальность стрельбы – более 1000 км.

«Циркон» с одинаковой эффективностью поражает как надводные, так и наземные цели. «Циркон» оснащен уникальной по характеристикам помехоустойчивости системой самонаведения. Гиперзвуковые противокорабельные ракеты ЗМ22 «Циркон» уже признаны в США одним из самых опасных российских вооружений современности. С поступле-

нием ракет «Циркон» на ВМФ РФ морское превосходство США над Россией станет под большим сомнением.

Гиперзвуковые ракеты США. В ВВС США проходит испытания гиперзвуковая ракета AGM-183A ARRW. По американским источникам, она может преодолеть расстояние в 1600 км за 10–12 минут. Летать она будет со средней скоростью 5000–6000 миль в час (примерно 8–9,5 тыс. км/ч). Это 6,5–8 Махов. Такая ракета составит серьезную конкуренцию российским «Цирконам». Носителем ARRW («стрела») будет стратегический бомбардировщик B-52H. Первый испытательный полет B-52H состоялся в июне 2019 года. Несколько испытаний прошли в 2020 году. Ближайшая цель – выйти на так называемую начальную оперативную готовность этого вида оружия в сентябре 2022 года. Однако программа уже отстает от графика.

Российские специалисты считают, что создаваемая гиперзвуковая ракета AGM уступает российским «Кинжалам» и «Цирконам». А комплексы С-300 и С-400 без труда остановят ее боеголовку.

Россия создала полноценную гиперзвуковую ядерную триаду: воздушные «Кинжалы», наземные «Авангарды» и противокорабельные «Цирконы». Все это вооружение американские системы ПРО и ПВО остановить пока не в состоянии.

А теперь перейдем к главному вопросу:

КАКОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ НУЖЕН СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ?

Официальный ответ на этот вопрос есть. Он находится в документе «Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года» (утвержден в 2017 году Указом Президента РФ). Прочитируем основные позиции.

- Российская Федерация не допустит существенного превосходства военно-морских сил других государств над ее Военно-Морским Флотом и будет стремиться к его закреплению на втором месте в мире по боевым возможностям.

- К 2030 году Российская Федерация должна обладать на всех стратегических направлениях мощными сбалансированными флотами, состоящими из кораблей, предназначенных для выполнения задач в ближних, дальних морских зонах и океанских районах, а также из морской авиации и береговых войск, оснащенных эффективным ударным высокоточным оружием, имеющих развитую систему базирования и обеспечения.

Из этого вытекает важный вывод:

Современной России объективно необходим мощный океанский Военно-Морской Флот. Но при этом нужно сбалансированное его развитие в целях недопущения исключительного превосходства над ним Военно-Морских Сил США и других ведущих морских держав. Главным качеством современного Военно-Морского Флота РФ должна стать его

универсальность – способность практически равно эффективно решать своими силами совершенно разноплановые задачи. Обеспечить отечественному ВМФ универсальность возможно только за счет создания сбалансированного флота. И для этого придется претворять в жизнь длительные и инерционные программы военно-морского строительства. Военно-Морской Флот России должен быть эффективным инструментом стратегического сдерживания.

Но если это все так, то должны быть и соответствующие действия. Иначе это будет всего лишь популистская декларация. Пошел уже пятый год, как принят упомянутый документ по военно-морской деятельности России до 2030 года. До финала осталось не так уж много времени. Можно уже делать какие-то выводы.

Не категорично, но скажем, что сделанные в документе заявления в некоторых аспектах, скорее всего, являются традиционными для российских руководителей, которые при помощи ВМФ демонстрируют силу и статус своей страны на мировой арене. Видимо, нужно осторожно относиться к этим официальным заявлениям, предназначенным для того, чтобы российский флот полнее ощущал свою значимость. При этом надо внимательно анализировать военно-морскую стратегию и процесс закупок кораблей и вооружений, которые являются движущей силой действительных перемен на флоте.

Уточним: что значит «сбалансированный ВМФ Рос-

сии»?

Чтобы ВМФ РФ выполнял свои функциональные задачи, нужно обеспечить системный подход к его развитию и оснащению новыми вооружениями и военной техникой (ВВТ). Это означает обеспечивать сбалансированное состояние, взаимодействие и развитие всех подсистем ВМФ:

а) ударной (боевой): подводные лодки, надводные корабли и боевые катера, летательные аппараты авиации флота, береговые ракетные и артиллерийские комплексы, противолодочное, торпедное, минное и противоминное вооружение кораблей и авиации;

б) управляющей подсистемы: общешлотские, корабельные и авиационные системы управления и связи;

в) обеспечивающей подсистемы: средства всех видов разведки и освещения обстановки, средства поисково-спасательного, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, радиоэлектронной борьбы и маскировки, ядерно технического, химического и противолодочно диверсионного обеспечения;

г) обслуживающей подсистемы: средства тылового, инженерного, метрологического и технического обеспечения кораблей и судов.

Сбалансированный флот сегодня – это рациональное развитие ядерных и неядерных сил флота. В настоящее время начался «неядерный» виток развития и совершенствования вооружений. Это касается всех видов обычного оружия и

прежде всего развитие высокоточного и так называемого информационного оружия.

Залог успешного функционирования флота – взаимодействие всех его элементов: надводного, подводного, морской авиации и комплексов береговой обороны.

Обеспечение сбалансированного развития морской составляющей стратегических ядерных сил и морских сил общего назначения должно предусматривать:

- создание ракетных подводных лодок стратегического назначения нового поколения, модернизацию и ремонт имеющихся лодок этого класса, разработку и производство для них ракетного вооружения;
- строительство многоцелевых подводных лодок и надводных кораблей;
- строительство авианесущих кораблей с повышенными боевыми возможностями, оснащенных высокоточным ударным ракетным и противолодочным оружием, средствами обороны, эффективными авиационными комплексами различного назначения;
- строительство универсальных десантных и минно-тральных кораблей;
- создание многофункциональных летательных аппаратов (самолетов, вертолетов, беспилотных средств) корабельного и берегового базирования, универсальных береговых разведывательно-ударных комплексов;
- сосредоточение усилий на восстановлении, модерниза-

ции и поддержании в боевой готовности имеющихся систем, комплексов и средств, а также создание научно-технического задела по перспективной морской технике и вооружению;

- оснащение современными вооружениями и военной техникой преимущественно соединений и воинских частей постоянной готовности;

- сокращение номенклатуры морской техники и вооружения, переход на строительство унифицированных боевых кораблей, судов обеспечения и объектов прибрежно-портовой инфраструктуры;

- повышение боевого потенциала группировок сил флотов за счет наращивания ударных, информационных и других возможностей морской техники и вооружения, позволяющих сохранить научно-технический паритет с зарубежными аналогами;

- повышение оперативности, надежности, скрытности и устойчивости связи и управления;

- освоение и оборудование Мирового океана как возможной сферы ведения военных действий путем создания (поддержания) и развертывания единой системы освещения обстановки в Мировом океане, глобальных систем навигации, связи и боевого управления, разведки и целеуказания, гидрометеорологического, топогеодезического и картографического обеспечения;

- развитие испытательно-полигонной базы.

Конечно, ВМФ России отвечает не всем требованиям со-

временности. И нужны большие усилия государства и воля военно-политического руководства, чтобы к 2030 году российский Военно-Морской Флот вышел на обозначенные новые рубежи.

В этой связи нынешним российским руководителям всех уровней полезно еще раз напомнить мудрые мысли Петра Великого:

«нужно создать постоянный флот, то есть флот «не на один год, а по вся до времени своего»; «оборону флота и сего места иметь до последней силы и живота, яко наиглавнейшее дело»; «все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится».

Россия официально заявила, что будет поддерживать статус второй в мире военно-морской державы. Чтобы это стало реальностью, нужны большие усилия и решительные действия, начиная с воли главных руководителей государства.

Как Россия будет поддерживать статус второй в мире военно-морской державы?

- Россия начала с программы строительства корветов и фрегатов. Отчасти это объясняется тем, что ее судостроительные заводы имеют богатый опыт такого строительства. В перспективе планируется перейти к созданию более крупных кораблей. Это вполне логичный подход к возрождению военного кораблестроения, которое понесло самые большие потери в российском оборонно-промышленном комплексе.

Головной модернизированный фрегат проекта 22350М

заложат в 2024 году. Это усовершенствованная версия проекта 22350, которая получила неофициальное название «Супер-Горшков». Проект 22350М – это глубокая модернизация кораблей океанской зоны проекта 22350, головным кораблем которого является «Адмирал Флота Советского Союза Горшков». Со ссылкой на источники в оборонно-промышленном комплексе сообщалось, что планируется построить 12 таких фрегатов. Первоначально строительство головного фрегата планировалось завершить в 2027 году, теперь эти сроки с большой долей вероятности сдвинутся.

Водоизмещение корабля составит 8000 т, что почти в два раза больше, чем у стандартного «Горшкова», экипаж – 300 человек. Главная энергетическая установка отечественная – газотурбинная, производится компанией «ОДК-Сатурн» из города Рыбинска (Ярославская область). Авиационная группа фрегата должна состоять из двух вертолетов и двух БПЛА. Корабли проекта будут нести комплекс, состоящий из ракетного, артиллерийского, радиотехнического и других видов вооружения. На корабль будет установлена единая универсальная автоматизированная система управления огнем всех видов корабельных средств поражения. Минимальная стоимость фрегата 22350М оценивается приблизительно в 36 млрд руб. за корабль.

Фрегат проекта 22350М по своему боевому потенциалу в количественных показателях единиц оружия подобен американскому крейсеру и превосходит эсминец. Количество

ячеек для ракетного оружия различных типов на фрегате проекта 22350М может достигать 120, в том числе для пуска 48 крылатых ракет «Оникс»/«Калибр»/«Циркон», а боекомплект зенитных ракет составит до 100 ЗУР комплекса «Полимент-Редут». Это больше числа ячеек (96) у миноносцев типа «Arleigh Burke», но сопоставимо с их количеством (122) у крейсеров типа «Ticonderoga».

Однако в конце ноября 2021 года Агентство «Интерфакс» сообщило, что российское конструкторское бюро «Северное» полностью прекратило разработку эсминцев проекта 23560, также известных как проект «Лидер» («Шквал»), и фрегата проекта 22350М, расширенного проекта 22350 «Адмирал Флота Советского Союза Горшков».

Заметим, что заявленное прекращение «Северным» работ по фрегату проекта 22350М может в действительности оказать большое влияние на будущее российского флота. Это также может поставить под сомнение все планы России по модернизации своих надводных флотов. Конечно, не исключено, что в будущем Россия может вновь вернуться либо к проекту 23560, либо к проекту 22350М, но для их перезапуска потребуются значительные ресурсы.

- В России хорошо усвоили, что кораблю не нужно большое водоизмещение для установки на нем мощных ракетных комплексов. Организационно-штатная структура надводного флота строится не на базе боевых платформ, а по принципу интегрированных боевых возможностей. Эта струк-

тура включает установки вертикального пуска с ракетами «Оникс», «Калибр», корабельные зенитные ракетно-пушечные комплексы «Панцирь-М» для объектовой ПВО, зенитно-ракетные комплексы вертикального пуска «Редут» для обеспечения ПВО, а также комплексы противоторпедной защиты «Пакет-НК». На более крупных кораблях будут устанавливаться зенитно-ракетные комплексы «Полимент-Редут», РЛС с фазированной антенной решеткой, и эти корабли будут выполнять более широкий круг задач. У этих кораблей будет небольшая продолжительность автономного плавания, но соотношение огневая мощь/цена у них очень хорошее, и они смогут спокойно выполнять свои задачи, едва выйдя из базы.

- Российская оборонная промышленность восстановила свои возможности по ремонту газотурбинных двигателей и разработала собственные конструкции отечественных газовых турбин. Решены проблемы из-за прекращения поставок дизельных двигательных установок немецкой фирмой MTU, которые использовались в некоторых корветах нового типа. Эти трудности удалось преодолеть за счет создания отечественных аналогов и закупки китайских образцов.

- Российская программа кораблестроения уже пережила самые трудные времена. Судостроительная отрасль в целом проходит довольно непростой период возрождения после 25-летнего перерыва. Например, Россия строит крупный судостроительный завод «Звезда» на востоке, делая это с помо-

щью китайцев. Эта судовой верфь предназначена для коммерческого производства, и там уже установили кран грузоподъемностью 1200 тонн, что необходимо при создании модульных конструкций. Это существенный прорыв в российском судостроении. Этот завод будет решать и задачи военного судостроения.



Верфь «Звезда» в Большом Камне (Приморский край).

Строительство сухого дока

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

- Эффективность деятельности ВМФ РФ будет повышаться за счет более качественного использования кораблей старой (советской) постройки. Надводный флот РФ пока представляет собой разнородную смесь из старых советских кораблей и новых корветов и фрегатов. Более 30% кораблей советской эпохи проходят серьезную модернизацию, но значительная их часть в 2020-е годы будет постепенно выведена из боевого состава. Примером универсального подхода к использованию имеющегося в нашем распоряжении потенциала является модернизация тяжелых атомных ракетных крейсеров типа «Адмирал Нахимов», а также ТАРКР «Петр Великий».

- ВМФ России будет преодолевать причины старой болезни, унаследованной из советского флота. Имеется в виду строительство много численных типов кораблей малыми партиями, причем эти корабли предназначены для выполнения одинаковых задач и имеют схожее водоизмещение.

- Лучшая часть российского флота будет оставаться под водой.

К 2030 году Россия планирует произвести большую замену подводного флота за счет строительства новых и модернизации старых лодок. Модернизировать предстоит часть лодок проектов «Акула» и «Антей» (возможно, половину),

установив там новые системы и ракеты. Что касается лодок «Антей», то в ходе их модернизации будут установлены новые пусковые контейнеры с ракетами «Калибр» или «Оникс». Остальные субмарины будут списаны, и у России к 2030 году останется 4–6 «Акул», четыре «Антея» и не будет ни одной лодки проекта 671РТМ(К). Лодки проекта 945 останутся, поскольку у них титановые корпуса.

- Россия строит новые атомные подводные лодки с БР проекта 955 «Борей». Всего запланировано строительство 10 кораблей (3 «Борей» и 7 «Борей-А»).

- Идет строительство новых многоцелевых атомных подводных лодок проекта «Ясень». Последующие корабли строятся по модернизированному проекту 885М (08851) «Ясень-М». Всего запланировано строительство 9 кораблей (1 «Ясень» и 8 «Ясень-М»), на июль

2021 года построено 3 корабля (2 в составе флота), 6 строятся.

- За 8–10 лет Россия планирует заменить весь свой флот дизель-электрических лодок усовершенствованными субмаринами проекта

636.6. При этом продолжается строительство лодок проекта 677 «Лада» и процесс модернизации проекта 636.

- К 2023 году российский подводный флот станет многоцелевым и универсальным, а подводные лодки смогут выполнять новые задачи.

- Россия проектирует подводную лодку пятого поколения,

которая станет основой для новых АПЛ, ПЛАРК и последующих ПЛАРБ. Если предположить, что первые лодки пятого поколения будут заложены к 2023–2025 годам, то Россия сможет приступить к замене списываемых советских субмарин в начале 2030-х годов. Скорее всего, к 2030 году у российского ВМФ будет на 13 АПЛ и ПЛАРК меньше и состоять подводные силы будут из шести новых ПЛАРК проекта «Ясень», а также из тех дополнительных лодок, что будут построены в период с 2025 по 2030 год.

- У России есть и другой флот. В составе этого флота подводные лодки специального назначения («Подмосковье», «Белгород», «Хабаровск»), которые являются базой для лодок меньшего размера и для размещения необитаемых подводных аппаратов, новых систем вооружений или для участия в инновационных формах операций и которые выигрывают активизируют для России подводную борьбу. ВМФ России до 2027 года получит на вооружение АПЛ «Ульяновск», которая станет уже третьим по счету носителем беспилотных подводных аппаратов «Посейдон». Известно, что разработка «Статус-6», получившая название «Посейдон», будет поставлена на боевое дежурство в количестве 32 единиц. Для этого специально планируется построить 8 подводных лодок. После 2020 года прогнозируется переход к широкомасштабному строительству автономных необитаемых подводных аппаратов и морских роботизированных систем, разработке специального донного оборудования, разверты-

ваемого преимущественно с подводных носителей, различной номенклатуры и назначения.

- Развитие ВМФ будет идти по пути создания не только минимально необходимого количества мощных надводных кораблей, но и поддержания необходимого количественного состава флота за счет менее крупных, но достаточно мощных кораблей, способных, пусть с ограничениями, решать задачи национальной безопасности.

- Будет активно реализовываться возможность увеличения водоизмещения основных классов кораблей океанской зоны за счет внедрения принципа модульности. Это одно из новых интенсивно развивающихся направлений совершенствования боевых надводных кораблей.

- Будут приняты на вооружение ракеты нового поколения (после 2021 года), например, гиперзвуковые ракеты «Циркон» для их установки на надводных кораблях и подводных лодках.

- Продолжится формирование многоцелевых морских группировок общего назначения. Развитие корабельного состава морских сил общего назначения должно быть направлено на повышение боевого потенциала подводных сил, наращивание состава и боевых возможностей надводных сил, создание морских сил оперативного реагирования.

- С 2021 по 2030 год предполагается завершить создание и принять на вооружение оружие на новых физических принципах, создать перспективные образцы вооружения морских

сил общего назначения следующего поколения.

- ВМФ получит корабли, которые смогут длительно решать задачу в Арктической зоне. Они будут обладать ядерной энергетической установкой и определенным ледовым классом. К 2028 году Север получит мощную ледокольную группировку (из вспомогательных судов и боевых ледоколов) обеспечения.

Сегодня в России реализуют масштабную программу перевооружения надводного флота. Один из ее ключевых аспектов – строительство универсальных десантных кораблей (УДК). Два таких вертолетоносца, напомним, заложили в июле 2020-го. Войти в состав флота корабли должны в 2026 и 2027 годах.

- ВМФ России в 2020–2023 годах получит на вооружение более 60 современных кораблей и подводных лодок; кроме того, будут переданы и более полусотни судов обеспечения. Свыше 40 надводных кораблей, подводных лодок и судов обеспечения вошли в состав ВМФ РФ в 2021 году. В 2022 году планируется передать ВМФ более 20 кораблей и 20 вспомогательных судов.



Мощнейший в мире ледокол «Арктика»
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Официальные взгляды военно-политического руководства России на развитие и применение отечественного военно-Морского Флота в современных условиях

Надо иметь в виду, что в XXI веке продолжает меняться сущность войны на море и назначение военно-морских фло-

тов государств. Специалисты рассуждают, будут ли в современной войне морские сражения, сражения крупных морских сил в океанах и морях. Скорее всего, они будут и по форме, и по содержанию очень отличаться от того, что было раньше. Возникают и другие вопросы.

Изменились величины и способы применения сил военно-морского флота в районах активного мореплавания. Понятие «господство в море» стало менее масштабным. В настоящее время речь может идти о завоевании господства на море, под водой и в воздухе лишь в ограниченных районах океана и на определенный промежуток времени, позволяющий осуществить оперативное развертывание сил. Но никак не о полном господстве на море одной стороны, которое исключало бы использование Мирового океана другой.

В XXI веке существенно меняются формы и способы применения военно-морских сил. С развитием аэрокосмической отрасли статус главной морской державы кажется немного потускневшим (и далее это будет еще более зримо). Современная война будет вестись одновременно во всех сферах и с использованием огнестрельного оружия, радиоэлектронного, электромагнитного, спутникового, с применением беспилотных летательных и подводных аппаратов и кибернетической борьбы. Война теперь не может вестись только между флотами.

Но большинство специалистов сходится в том, что основной формой применения Вооруженных Сил РФ в условиях

войны шестого поколения станет стратегическая оборонительная воздушно-космическо-морская операция, в рамках которой ВМФ совместно с ВКС будет проводить морскую операцию по срыву ударов авианосно-ударных групп высокоточным оружием из районов Северной Атлантики и западной части Тихого океана, а также противолодочную морскую операцию по срыву ударов подводных лодок противника высокоточным оружием из районов Арктики.

Главным потенциальным противником для ВМФ России могут выступать ВМС США. С учетом этого Президент В. Путин постановил ввести в действие новый план обороны РФ на 2021–2025 годы. В Указе говорится, что новый план действует с 1 января 2021 года. Этот документ обозначает потенциальные угрозы для безопасности государства, определяет направление развития Вооруженных Сил, а также затрагивает реализацию программ вооружения и вопросы территориальной обороны.

В этой же связи в РФ разработана «Концепция строительства и развития Военно-Морского Флота на период до 2030 года и дальнейшую перспективу до 2050 года». В этот документ заложены требования по строительству сбалансированного флота и его использования:

- необходимо наличие в составе Военно-Морского Флота сил, способных к ведению воздушно-наземно-морских операций и выполнению задач в составе сил оперативного реагирования в любой точке Мирового океана. Их ядро должны

составлять авианесущие корабли. Наряду с кораблями типа УДК основой таких сил в перспективе должен стать авианосец нового поколения. Будет продолжаться строительство больших десантных кораблей;

- первоочередная цель – поддержание военно-морского потенциала на таком уровне, который бы обеспечил отражение любой агрессии и нанесение неприемлемого ущерба любому противнику;

- ключевую роль в ее достижении играет совершенствование военно-морского компонента российской ядерной триады (стратегическая авиация, межконтинентальные баллистические ракеты и атомные подводные ракетоносцы);

- будет реализовываться проект атомных подводных лодок пятого поколения для борьбы в Мировом океане со стратегическими субмаринами и авианосцами противника. Новые лодки будут строиться в сроки, утвержденные программой военного кораблестроения до 2050 года. Проектируемые атомные подводные лодки следующего, пятого, поколения будут отличаться унифицированными модульными платформами, интеграцией вооружения и роботизированными комплексами;

- в перспективе повышение возможностей высокоточных средств поражения, в том числе гиперзвуковых, позволит перенести основную часть задач стратегического сдерживания из ядерной в неядерную сферу;

- в соответствии с российской военной доктриной ядер-

ное оружие будет оставаться важным фактором предотвращения возникновения ядерных военных конфликтов и военных конфликтов с применением обычных средств поражения. Россия оставляет за собой право применить ядерное оружие в ответ на применение против нее и ее союзников ядерного, других видов оружия массового поражения, а также в случае агрессии против РФ с применением обычного оружия, когда под угрозу поставлено само существование государства;

- для решения задач в дальней морской зоне планируется иметь в составе Военно-Морского Флота фрегаты типа «Адмирал Флота Советского Союза Горшков». Их возможности позволят решать широкий круг задач в дальней морской зоне, а также осуществлять межтеатровый маневр в целях наращивания усилий и создания объединенных межфлотских группировок на угрожаемых направлениях;

- основными перспективными надводными кораблями Военно-Морского Флота ближней морской зоны будут являться многоцелевые корабли, сочетающие в себе возможности противолодочных кораблей и кораблей с ударным ракетным оружием. Это корветы, а также малые артиллерийские корабли;

- для поддержания кораблей минно-тральной группировки запланировано строительство тральщиков. С этих кораблей впервые будут применяться все перспективные типы морских роботизированных средств: автономные необитае-

мые аппараты, без экипажные катера, беспилотные системы вертолетного и самолетного типа, стационарные и позиционные роботизированные системы;

- работа по формированию облика многофункциональных судов материально-технического и поисково-спасательного обеспечения, а также судов комплексного портового обслуживания. Приоритетным направлением будет создание современных высокоавтоматизированных судов, способных комплексно решать поставленные задачи;

- в морской авиации предусматривается модернизация существующего парка летательных аппаратов и их поэтапная замена перспективными авиационными комплексами. Прорабатывается вопрос о возобновлении работ по созданию экранопланов;

- Береговые войска планируется перевооружить новыми береговыми ракетными комплексами тактического, оперативно-тактического и оперативного назначения;

- основные усилия планируется сосредоточить на строительстве объектов инфраструктуры, обеспечивающих базирование надводных кораблей и подводных лодок нового поколения, а также морской авиации на основных и оперативных аэродромах. В рамках развития арктической портовой инфраструктуры предусматривается завершить реконструкцию портов вдоль трасс Северного морского пути;

- будущее Военно-Морского Флота невозможно обеспечить только за счет развития его наукоемкой технической со-

ставляющей. Важно подготовить и тех людей, которые будут непосредственно эксплуатировать сложную технику и мощное вооружение, принимать решения на применение сил и управлять ими в мирное и военное время. Основной движущей силой, способной выполнить эти функции, являются офицеры Военно-Морского Флота;

- в целом в планах к 2028 году в составе ВМФ России можно ожидать появления двух новых универсальных десантных кораблей, до 14 фрегатов, 22 корветов, порядка 22 атомных подводных лодок.

Главный вывод:

Большинство профессионалов и специалистов сходятся в том, что современный военно-Морской Флот России должен соответствовать следующим требованиям:

- 1) это должен быть флот глобального действия, то есть океанский;

- 2) сбалансированный в качественном и количественном соотношении не по произвольному уровню финансирования, а по обеспечивающему достижение максимальной выгоды с точки зрения национальных интересов России в Мировом океане и сведение к минимуму ущерба или упущенной выгоды;

- 3) разнородный, состоящий из надводных и подводных сил, авиации, морской пехоты, береговых ракетно-артиллерийских частей;

4) обладающий системой вооружений, эффективно стыкуемых между собой;

5) способный формировать группировки с соотношением сил в нашу пользу для наступательных действий и стратегических оборонительных действий в своих операционных зонах;

б) то есть сегодня и в перспективе России нужен несомненно именно такой флот – океанский, сбалансированный, разнородный, стыкуемый по вооружениям и группировкам.

Вот так выглядит сегодня Военно-Морской Флот России и таким представляется его будущее. Флот, который 325 лет тому назад был создан Петром Великим. Память об этом славном россиянине достойно хранит Россия и ее военные моряки.

Однако есть еще одно важное и очень ценное проявление памяти о великом флотоводце России в сегодняшней жизни Военно-Морского Флота. Это сохранение его нравственного наследия. Оно так же жизнестойко, как и его великие дела во имя России.

НРАВСТВЕННОЕ НАСЛЕДИЕ АДМИРАЛА ПЕТРА ВЕЛИКОГО

Как мудрый человек, всегда богатый идеями и мыслями, накопивший колоссальный опыт жизни, морской и государственной деятельности, он оставил потомкам большое нравственное наследие. Это наследие мы находим в его докумен-

тах и рассуждениях о роли флота, о службе Отечеству, о верности долгу и морской чести, о военно-морском искусстве, о роли командира, воинской дисциплины, об отношении к ветеранам флота, о взаимоотношениях в экипаже корабля и т.п. Он стоял у истоков формирования морских традиций и церемониалов, которые и сегодня живут на российском флоте.

Много важных и интересных мыслей он оставил о роли и значении морского флота в жизни государства.

- В предисловии к первому изданию Устава морского он подчеркнул, что создание военного флота в России – это дело «достойное есть вечного прославления» и «флот морской к полезным походам и действиям своим требует мудрого регламента, или устава, без которого и ветры и кормчий в суете».

- В Морском уставе Петра I заложены эти бесценные мысли: «всякий воинский чин» всюду и во всех случаях должен защищать интересы государства «со всею ревностью по крайней силе своей, не щадя живота и имения» (жизни и имущества). «Все воинские корабли российские не должны ни перед кем спускать флаги, вымпелы и марсели под страхом лишения живота». Петровский флот безукоризненно исполнял эти требования устава.

- В 1709 году с участием Петра Великого появилась инструкция «Учреждение к бою по настоящему времени». Там зафиксировано, что основа мощи войск – есть воинская доблесть – «без конфузство». Петр очень часто употреблял это

слово и устно, и в письмах. Оно для него было ключевым.

- Мышлаевский А.З. (военный историк) издал солидный труд «Петр Великий. Военные Законы и Инструкции» (1894). В нем мы находим много полезных мыслей и указаний великого флотоводца, подобных этому: «Кто знамени присягал единожды, у оного и до смерти стоять должен; ежели уйдет и в том пойман будет, то оный петлю заслужит и живот потеряет».

- Нартов А.К. (изобретатель при Петре I), рассказывая о великом реформаторе, приводит много его интересных высказываний, как, например: «Победу решит военное искусство и храбрость полководцев и неустрашимость солдат. Грудь их – защита и крепость отечеству».

А вот некоторые советы и рекомендации великого адмирала командирам кораблей и вообще офицерам флота (своеобразный петровский кодекс командира):

- защищать корабль от неприятеля, а при невозможности оставить его на плаву, команду снять, а корабль сжечь, чтобы он не был пленен неприятелем;

- в бою ни в коем случае не отдавать корабль неприятелю «под потеряннем живота и чести»;

- храбрость в морском бою – основное правило поведения экипажа корабля;

- «себя при знамени дать на части разрубить, нежели знамя оставить»;

- капитан корабля в сражении должен первым показы-

вать пример: «капитан... не только сам мужественно против неприятеля бьется, но и людей к тому словами, а паче дав образ собою побуждать, дабы мужественно бились до последней возможности»;

– командир должен сочетать требовательность и справедливость: «ему надлежит к подчиненным быть яко отцу, пещися о их довольстве, жалобы их слушать и в оный правый суд иметь»;

– от офицеров нужно требовать «рассуждения», т.е. умения применять устав, а не держаться его «яко слепой стены, ибо там порядки писаны, а времени и случаев нет»;

– подчиненных «надлежит непрестанно тому обучать, как в бою поступать»;

– воспитывать матросов в духе «подвигов воинских», «добрые дела их похвалять, за худые же накрепко и с усердием наказывать»;

– офицер должен действовать «по собственному разумению», «как Бог вразумит», а не уповать на начальников;

– нужны новые знания и их совершенствование; такие офицеры «от других, которые в таковых науках неискусны, отменяются (т.е. отличаются) и скорее чин получают»;

– командир должен быть «доброго жития и смелого сердца», «знать матросское дело с фундамента», «рассудок между матросов иметь добрый»;

– «...великие непорядки... являются, ибо офицеры не берегут своего знания, но как мартышки, что командир делает,

то и они...»;

– «понеже ничто так людей к злу не приводит, как слабая команда, которой пример суть дети в воле, без наказания и страха возвращенные, которые обыкновенно в беды впадают, но случается после, что и родителям пагубу приносят»;

– «деяния его (командира) и справедливость привлекают к себе все сердца, как офицеров, так и рядовых»;

– «ибо такой командир, который лакомство великое имеет, лучше изменника почтен быть может»;

– «когда кто в своем звании погрешит, то беду нанесет всему государству»;

– «всяк командир должен блюсти себя от лихоимства, и не только блюсти, но и других оно жестоко унимать и довольствоваться определенным; ибо многие интересы государственные через сие зло потеряны бывают»;

– «высший командир, как душа в теле человека, без которой никакой уд двинуться не может».

Мысли Петра Великого, которые стали крылатыми фразами и сегодня звучат не только в устах моряков, но и среди всех россиян:

Прилежание и верность превосходят силу.

Небываемое бывает.

Деньги – артерии войны.

Знание намерений неприятеля есть главнейшая вещь на войне.

Победу в войне обеспечивают хорошие порядки, храбрые

сердца, справное оружие.

Выше всех добродетелей рассуждение,
ибо всякая добродетель без разума – пуста.

Больше побеждает разум и искусство, нежели множество.
Промедление смерти подобно.

Лучше явный враг, нежели подлый льстец.

В уставах порядки писаны, а времен и случаев нет.

Ежели безсчастия бояться, то и счастья не будет.

К ому деньги дороже чести, тот оставь службу.

Есть желание – тысяча способов, нет желания – тысяча поводов.

Когда государь повинуется закону, тогда не дерзнет никто противиться оному.

Говорить по не написанному, дабы дурь каждого видна была

И сегодня в Военно-Морском Флоте современной России продолжают жить традиции, родоначальником которых был Петр Великий.

Одна из них – чтить память о важных событиях на флоте и о людях, которые делали добрые дела. В честь взятия Азова в 1696 году в Москве была построена Триумфальная арка. Это была первая попытка Петра I отмечать важные события на флоте. Желая сохранить в потомстве память о первой значительной морской победе русского флота у мыса Гангут, Петр приказал построить в Петербурге на Фонтанке храм во имя празднуемого в день этого сражения (27 июня) святого

Пантелеимона.

Еще одна петровская традиция – в честь флотских побед выпускать специальные памятные медали. Первую памятную медаль Петр I велел сделать в честь взятия крепости Шлиссельбург в 1702 году.



В честь такой знаменательной победы велено было отчеканить золотые и серебряные медали с историческим напоминанием –

«Был у неприятеля. 90 летъ».

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Подобные медали Петр учреждал в память взятия в плен двух шведских кораблей в устье Невы в 1703 году, в честь

основания Петербурга (1703), в память утверждения мореплавания на Балтийском море (1703), в честь морской победы при Гангуте (1714), в память командования Петром I четырьмя союзными флотами (русским, английским, датским и голландским) в 1716 году, в память о взятии в плен трех шведских кораблей у острова Эзель (1719), в честь заключения мира со Швецией в городе Ништадте (1721).

Около 1698 года, скорее под влиянием своих впечатлений от пребывания в Западной Европе, где Петр узнал много полезного для его государственных новшеств, царь решил учредить первый в России орден – орден Андрея Первозванного. Он сам нарисовал эскиз орденского знака. В уставе говорилось, что орден учрежден «за воздание и награждение одним за верность, храбрость и разные нам и отечеству оказанные заслуги, а другим для ободрения ко всяким благородным и геройским добродетелям, ибо ничего столько не поощряет и не воспламеняет человеческого любочестия и славолюбия, как явственные знаки и видимое за добродетель воздаяние».

Сам орден прочно связан с морской темой. Идея прорыва к морю и создание в России морского флота привели Петра к мысли о святом апостоле Андрее Первозванном. Этот апостол, один из ближайших учеников Иисуса Христа, считался защитником моряков и путешественников. Как полагают, в глубокой древности на заре христианства, когда святые апостолы во исполнение заповеди Святителя несли свет

Христов во Вселенную, один из них (святой Андрей) пришел на корабле из благословенной Византии по Черному морю в Скифию (сегодня это побережье Крыма). Далее он достиг того места, где позже появился город Киев, потом он добрался до Балтийского моря. Он основал город Новгород, «благословляя всю российскую землю, семя Святого Евангелия расселяя». Отсюда и имя у него – Андрей Первозванный.

Первым кавалером ордена Святого апостола Андрея Первозванного 10 марта 1699 года стал адмирал Головин Федор Алексеевич, управляющий приказа Воинского морского флота. Всего при Петре Великом кавалерами ордена Андрея

Первозванного стали 38 персон, из них 12 иностранцы. Себя царь отметит всего лишь седьмым по счету – в 1703 году, за взятие двух шведских кораблей на Неве. Всего же орденов Св. Андрея Первозванного будет вручено около тысячи – и среди награжденных нам известны не только Суворов, Румянцев и Потемкин – но и, например, Наполеон... а также его победитель при Ватерлоо – Веллингтон.

Внешний вид ордена со временем менялся, но неизменными оставались голубая лента и девиз: «За веру и верность». Этот девиз сохранился и у сегодняшнего ордена Андрея Первозванного, который с 1998 года вновь стал высшей наградой России.

Петр I, считая Святого Андрея Первозванного своим покровителем, принял на государственном уровне оригинальную символику – косой X-образный крест, на котором по

преданию был распят сам апостол.

С Андреем Первозванным связано и появление военно-морского флага России, который его создатель утвердил в 1703 году, когда флот вышел в Балтийское море. Тогда у России стало 4 моря: Азовское и Каспийское на юге и Белое и Балтийское на Севере. Если мысленно соединить их поперечными полосами (Каспийское с Балтийским, а Белое с Азовским), то и получится крестом Андреевский крест, лежащий на земле России и соединяющий все четыре моря. Чуть позже горизонтальные полосы были с морского флага сняты, и остался лишь голубой крест на белом фоне.

Андреевский флаг просуществовал без каких-либо изменений до 1917 года. Указом Президента РФ от 21.06.1992 года Россия возвратила себе одну из традиционных ценностей: в качестве основного (а таким является кормовой флаг корабля) военно-морского флага введен снова исторический российский Андреевский флаг – белое полотнище с двумя диагональными полосами голубого цвета.

Вслед за учреждением ордена Андрея Первозванного Петр I учредил офицерские нагрудные знаки и медали. Одними из первых наградных медалей были медали, выбитые в честь побед, одержанных в ходе Северной войны: под Нотебургом (11 октября 1702), под Калишем (18 октября 1706), при Лесной (28 сентября 1708), под Полтавой (27 июня 1709), при Гангуте (27 июля 1714), у острова Гренгам (27 июля 1720). Кроме наградных медалей Петр I учредил на-

грудные офицерские знаки отличия, на которых выбивалась памятная дата того события, в честь которого учреждался знак. Первым таким был знак для офицеров гвардейских полков – Преображенского и Семеновского – за мужество и стойкость в бою под Нарвой 19 ноября 1700 года. За храбрость офицеров в петровское время награждали также эмалевыми царскими портретами, украшенными драгоценными камнями.



Орден Святого апостола Андрея Первозванного – высший орден Российской Федерации. Знак на орденской цепи и звезда ордена. Девиз: «За веру и верность»
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)



Золотой наградной знак с портретом Петра I – эмалевый царский портрет, украшенный драгоценными камнями, близкий по значению к ордену. На обороте знака выгравиро-

вана надпись: «За храбрость», подчеркивая характер заслуг награжденного.

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Рождение военного флота заставило его основателя внедрять такой элемент морского церемониала, как салюты. Начиная с 1716 года, Россией заключались специальные трактаты о салютах с отдельными государствами (с Голландией и другими, а позже со Швецией).

Петр Великий пытался сохранить для истории и для потомков первые корабли русского Военно-Морского Флота и его первые трофеи. «Надлежит беречь остатки кораблей, яхт и галер; а буде опустите, то взыскано будет с вас и потомков ваших», – так император обращался к чиновникам в 1722 году в своем указе о сохранении кораблей «потешной» Переславской флотилии. Взятые в плен при мысе Гангут шведские суда он тоже велел хранить вечно, как память о крупной морской победе. Желая сохранить «для вечного воспоминания», как командовал он четыремя союзными флотами, Петр приказал поставить корабль «Ингерманланд» на вечную стоянку. Судьба пощадила только «дедушку русского флота» – ботик Петра I, на котором тот плывал в 1688–1689 годах. К чести потомков, ботик и сегодня сохранил свой первоначальный вид. Он как бы символизирует путь от него до могучего океанского Военно-Морского Флота, от реки Яузы до Мирового океана – таков исторический путь России как ве-

ликой морской державы.

Царствующий адмирал стремился увековечить и память о людях, которые стояли у истоков рождения военного флота. Незадолго до своей смерти он мечтал соорудить памятники своим сподвижникам по морскому делу – Лефорту, Шенину, Гордону, Шереметьеву, говоря о них: «Сии мужи верностью и заслугами вечные в России монументы». Уже даже были сделаны эскизы этих памятников и отправлены в Рим к скульпторам. Но смерть императора не позволила этому свершиться.



Современная копия (1/6) линейного корабля «Ингерманланд» в Кронштадте
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

На петровском флоте сложилась церемония погребения русских адмиралов и высших чинов. Например, 18 августа 1706 года на флоте проводился печальный церемониал по случаю кончины адмирала графа Головина Ф.А. На грот-стеннге (верхняя часть паруса на грот-мачте) флагманского корабля был поднят до половины флагштока адмиральский флаг и были сделаны 9 выстрелов с большими паузами. Потом на всех кораблях приспустили кормовые флаги в пол-флагштока. На галере контр-адмирала Боциса адмиральский флаг был поднят также до половины флагштока, а обыкновенный флаг и весла опущены «немного не до воды» и сделано 13 выстрелов. У прочих галер также были приспущены флаги и опущены весла. В таком положении флот простоял до вечера.

В развитие добрых петровских традиций Донской монастырь (назван так в честь Дмитрия Донского – Великого князя московского, разбившего в битве ордынцев в 1380 году) стал местом захоронения многих москвичей, связавших свою жизнь с флотом. Уже в XIX веке появилась в Москве Екатеринская матросская богадельня, где находили приют герои моряки, получившие увечья в сражениях за Отече-

ство.

К чести славного адмирала, он не забывал тех офицеров, кто, честно защищая Отечество, получил увечья или со временем ушел в отставку. 22 марта 1716 года по этому поводу вышел специальный указ. В нем царь требовал от Сената и губернаторов, чтобы офицеров, которые служили, а теперь «за старостию и за ранами отставлены... употреблять в гарнизоны или к другим каким делам по губерниям... кто к какому делу будет способен и особливо бедных, которые мало имеют за собою крестьян и которые ничего не имеют. А те, которые хотя к делам и не годятся за дряхлостью или за увечьем, тем давать некоторое жалованье по рассмотрению для их пропитания по их смерть...».

Флот Петра Великого становился на ноги и прирастал не только числом кораблей и боевым опытом, но и славными своими морскими традициями, и нравственными законами чести, которые рождались при активном участии и под личным началом великого флотоводца и адмирала.



Донской монастырь в 1883 году
(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Заключение

Вот мы и закончили путешествие по истории яркой жизни и многообразных дел необычного человека – Петра Алексеевича Романова (из царствовавшей в России 300 лет династии Романовых), Петра I (последнего царя Московского государства), Петра Великого (первого императора России).

Эта личность стоит в истории России особняком, поскольку ни среди современников, ни среди преемников и потом-

ков не нашлось человека, который смог бы произвести такие глубокие изменения в государстве, настолько внедриться в историческую память россиян, став при этом полуполюгендарной, но наиболее яркой ее страницей.

Личность многогранная, но очень противоречивая. Не всегда однозначны оценки того, что и как он делал. Но все его дела и поступки, даже ошибки и просчеты, оставили глубокий след и стали достоянием России в прошлом и настоящем. Несомненно, это останется и в будущей России

Для военных моряков Петр Великий – это еще и создатель отечественного Военно-Морского Флота. По большому счету – его первый Главнокомандующий. Один из первых российских адмиралов. Флотоводец, заложивший основы жизни и деятельности российского флота, уверенно и надежно передавший их потомкам на долгие времена.



Портрет Петра I. Каравак (1723 год).

Последний прижизненный портрет императора. Написан во время его пребывания в 1723 году в Астрахани. Оригинал не сохранился, существует только гравюра Субейрана 1743 года

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Вот почему Военно-Морской Флот России чтит и помнит этого великого россиянина. Военные моряки воспринимают его 350-летний юбилей со дня рождения не только как боль-

шое и важное событие, но и как возможность и даже обязанность еще раз осмотреться и осмыслить, как сохраняется память о нем, как исполняются его наказы и заветы. А главное – грамотно проанализировать истинное состояние сегодняшнего флота, уровень его боеспособности и боеготовности. При этом честно и ответственно увидеть недостатки и понять, как их устранить, и поправить к лучшему деятельность по укреплению морской мощи нашего государства.

Было бы очень правильно, чтобы такой анализ состояния современного Военно-Морского Флота России провели военно-политические руководители на всех властных уровнях и во всех структурах. Чтобы этот юбилей способствовал решению задач по совершенствованию развития отечественного флота, успешному и деловому разрешению накопившихся флотских проблем.

И пусть настоящая книга внесет свою лепту в укрепление памяти о Петре Великом, прославление богатой истории Военно-Морского Флота России и приумножение славных флотских традиций, заложенных великим российским адмиралом и флотоводцем.

Приложения

Вехи жизни Петра Великого

Родился	30 мая 1672 в Москве
Умер	28 января 1725 в Санкт-Петербурге
Смерть отца	царь Алексей Михайлович умер в 1676 47 лет от роду
Смерть матери	вторая жена Алексея Михайловича Наталья Кирилловна Нарышкина умерла в 1694
Правление царя Федора Алексеевича	единокровный брат Петра I (от первой жены царя Алексея Михайловича - Марии Миловановской) - с 1676 по 1682
Совместное правление Петра I и Ивана V	единокровные братья от двух жен царя Алексея Михайловича - с 1682 по 1696
Смерть царя Ивана V	1696
Единовластное правление Россией (Петра I)	с 1696 по 1725
Император Российской Империи (Петр Великий)	1721-1725
Бунт стрельцов	1682, май
Восстание стрельцов	1698. апрель-июнь
Указ Петра I о роспуске стрельцов	1699
Правление Софьи (сводная сестра Петра I, регент при младших братьях соправителях Петре и Иване)	с 1682 по 1689
Первое заграничное путешествие Петра I (Великое Посольство)	1697-1698
Второе заграничное путешествие Петра I	1716-1717
Самораспад Боярской думы	1711
Создание Сената	1711
Основание Синода	1721
Первый брак Петра I	1689 (с Евдокией Лопухиной)
Рождение сына царевича Алексея	1690 (от Евдокии Лопухиной)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Бегство царевича Алексея за границу	1716-1718
Смерть царевича Алексея	1718
Заключение тайного брака со второй женой (Екатериной)	1707
Официальная свадьба Петра с Екатериной	1712
Коронация Екатерины	1724
Указ о единонаследии	1714
Устав о наследии престола	1722
Введение нового летоисчисления	1699, 20 декабря
Выход первой в России газеты «Ведомости»	1702
Областная реформа	1708-1710
Утверждение гражданской азбуки, указ о печатании книг новым шрифтом	1710, январь
Организация коллегий	1717-1720
Открытие Кунсткамеры – первого в России музея	1719
Учреждение генерал-прокурора	1722
Введение «Табели о рангах»	1722
Замена подворной подати подушной	1722-1724
Указ об учреждении Академии наук	1724
Восстание в Астрахани	1705-1706
Восстание на Дону	1707-1708
Война со Швецией (Северная война)	1700-1721
Поражение русских войск под Нарвой	1700, ноябрь
Нашествие шведов на русскую территорию	1708
Победоносное сражение со шведами у деревни Лесной	1708, 28 сентября
Полтавская битва	1709, 27 июня
Поражение русских войск от турок у реки Прут	1711, июнь
Заключение Ништадтского мира России со Швецией	1721, 30 августа
Война России с Персией	1722-1723

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Внешнеполитические события в петровскую эпоху

Вступление России в «Священную Лигу» (Польша, Венеция, Австрия) против Турции	1686
Война России с Турцией	1686-1700
Безуспешные попытки России завоевать Крым	1687, 1689
«Вечный» мир России с Польшей	1686
Подписание в Нерчинске договора с Китаем	1689, август
Сепаратный мир Австрии с Турцией	1699, октябрь
Заключение союза России с Польшей и Саксонией против Швеции	1699, ноябрь
Окончательный распад «Священной Лиги»	1699
Договор о мире России и Турции сроком на 30 лет	1700, июль
Начало войны со Швецией со стороны Дании	1700, март
Начало войны России против Швеции	1700, август
Заключение мирного договора между Швецией и Данией	1700, август
Подписание в Гааге союзного договора между Швецией, Англией и Голландией	1700, январь
Новый договор России с Польшей против Швеции	1701, февраль
Союзный договор России с Польшей против Швеции	1704, август
Сепаратный мир Польского короля Августа II со Швецией	1706, сентябрь
Возобновление союза между Августом II и Петром I для войны против Швеции	1709, июль
Договор между Россией и Данией против Швеции	1709, октябрь

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Новый договор о союзе между Россией и Пруссией против Швеции	1709, октябрь
Гагская конвенция (Германия, Англия, Голландия) о неприкосновенности шведских владений в Западной Померании	1710, март
Турция подтверждает приверженность мирному трактату, заключенному с Россией в июле 1700 г.	1710, январь
Турция вступает в Северную войну на стороне Швеции и начинает войну против России.	1710, ноябрь
Манифест Петра I о начале войны с Турцией	1711, февраль
Договор между Россией, Францией и Пруссией о дружбе	1717, август
Договор между Англией и Швецией о защите интересов Швеции против России	1719, ноябрь
Сепаратный мир Пруссии со Швецией	1720, январь
Секретная декларация между Россией и Пруссией о сохранении последней нейтралитета	1720, весна
Мирный договор между Данией и Швецией	1720, июль
Договор о дружбе между Россией и Турцией	1720, ноябрь
Заключение Ништадтского мира, окончание Северной войны	1721, 30 августа
Воззвание Петра Великого к персам о помощи со стороны России «верному приятелю и соседям»	1722, июнь
Петербургский договор между Россией и Персией по итогам Персидского похода Петра Великого (1722–1723)	1723, сентябрь
Признание Турцией за Россией прикаспийских земель, занятых в период Персидского похода	1724

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Основные вехи морской жизни Петра

1682	Первые плавания малолетнего царя Петра I на лодках по пруду
1686	Создание «потешных» войск в селе Преображенском
1688	Найден и восстановлен в селе Измайлово английский бот деда Петра I, «дедушка русского флота»
1688-1690	Плавание на ботике по реке Яузе, на Просяном пруду и по Москве-реке
1690	Петр I впервые на парусном карбасе идет в село Коломенское по Москве-реке
1691	Плавание по Москве-реке на построенной Петром I яхте
1692	«Потешная флотилия» Петра совершила свое первое плавание на Плещеевом озере
1692	Петр I демонстрирует царскому двору маневры судов «потешной флотилии»
1693	Последнее плавание на кораблях «потешной флотилии»
1693	Петр I совершает первую поездку в Архангельск, здесь он впервые увидел море и иностранные корабли
1693	Впервые Петр I первым из русских царей выходит в Белое море (на яхте «Св. Петр»)
1694	Петр I совершает вторую поездку в Архангельск
1694	На 44-пушечном корабле «Святое пророчество» (закуплен в Голландии) в Архангельске впервые поднят российский красно-сине-белый флаг
1694	Петр I совершает плавание в Белом море к Соловецким островам
1694	Впервые отряд русских кораблей с Петром I на борту совершает плавание к выходу в Северный Ледовитый океан. Петр I в качестве шкипера шел на фрегате «Святое Пророчество»
1694	Указ Петра I о строительстве судов для первого Азовского похода
1695	Участие Петра I в Азовском походе в качестве сержанта артиллерии Преображенского полка

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

1696	Указ Петра I по галерам – первый официальный морской документ России
1696	Петр I участвует во втором Азовском походе, совершает переход в составе «морского каравана» под Азов
1696, апрель	Петр Михайлов (Петр I) – командир барколона «Соединение» на переходе от Воронежа к Азову
1696, май	Капитан Петр Алексеев (Петр I) командует галерой «Принципиум» во время второго Азовского похода
1696, май-июнь	Петр I командир галерной эскадры (8 единиц) во втором Азовском походе
1696	Петр I лично определяет место для строительства первой военно-морской базы в России (Таганрог, на Азовском море)
1696, 20 октября	Решение Боярской думы о строительстве регулярного Военно-Морского Флота в России, день рождения российского ВМФ
1696, 4 ноября	Указ Петра I о строительстве кораблей для Азовского флота
1697	Отправка за границу для обучения морскому делу первых 13 русских молодых людей
1697	Петр I в составе Великого Посольства отправляется за границу обучаться морскому делу под именем Петра Михайлова
1698	Учреждение приказа Воинского морского флота
1697-1698	Присоединение Камчатки к России
1698	Петр I получил звание корабельного мастера и стал первым в России инженером-кораблестроителем
1699, июнь	Впервые Азовский флот в полном составе вышел в Азовское море; Петр I командует кораблем «Отворенные врата»
1699, август	Первый заграничный поход русского военного корабля («Крепость» в Константинополь)
1699-1700	Прекращение строительства кораблей для Азовского флота за счет «кумпанств», передача всей кораблестроительной программы в казну государства

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

1700	Учреждение в Москве приказа Адмиралтейских дел (Адмиралтейский приказ)
1700-1702	Россия возвращает свои земли в Ингрии в ходе Северной войны
1701	Учреждение в Москве Школы математических и навигацких наук (Навигацкая школа)
1701	Захват русскими в Архангельске двух шведских кораблей
1701-1702	Создание озерных флотилий на Ладожском и Чудском озерах
1702	Первый рекрутский набор в матросы
1702, август-сентябрь	Петр I посещает Архангельск и лично осуществляет переброску кораблей с Белого моря в Ладожское озеро
1702, октябрь	Взята шведская крепость Нотебург (Шлиссельбург). Петр I в качестве бомбардирского капитана с использованием плавсредств участвует в штурме шведской крепости
1702	От шведов очищено Ладожское озеро
1703	Петр I награжден орденом святого Андрея Первозванного
1703, 16 мая	Основание Санкт-Петербурга, первой русской военно-морской базы на Балтике
1703	Русские полностью овладели берегами Чудского озера
1703	Петр I совершил первое плавание на остров Котлин
1703, 28 апреля	Петр I на 60 лодках с 7 ротами гвардии совершает первое плавание к устью Невы под артиллерийским огнем шведской крепости Ниеншанц
1703, май	Петр лично участвует во взятии с участием флота шведской крепости Ниеншанц
1703, лето	Петр I лично руководит отражением шведских войск и эскадры кораблей от берегов в устье Невы
1703, 7 мая	Петр I командует отрядом русских галер, который взял в плен два шведских корабля в устье Невы; получил за это чин капитана – морского
1703, август-сентябрь	Петр I ходит на первых кораблях Балтийского флота по Ладожскому озеру
1703, сентябрь	Петр I командир фрегата «Штандарт», первенца Олонцевой верфи, на переходе из Ладожского озера в Петербург
1703, сентябрь	Петр I командир шмака «Вельком» («Добрый приезд») на переходе из Ладожского озера в Петербург

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

1703-1704	Россия возвращает себе Эстляндию в ходе Северной войны
1704-1705	Россия возвращает себе Ливонию в ходе Северной войны
1704	Заложен первый русский маяк на Петропавловской крепости в Петербурге
1704, 31 мая	Петр I с отрядом преображенцев взял в плен две шведские шхуны (небольшие военные суда), оказавшиеся на мели в устье реки Нарвы
1704, май	Петр I – командир двухмачтовой шнявы «Екатерина» вместе с двумя кораблями, взятыми в плен у шведов, осуществляет переход от устья Невы до Нарвы, чтобы участвовать в штурме ее
1704, июнь-июль	Петр участвует во взятии русскими у шведов крепостей и портов Нарвы и Дерпта
1704	Создание военно-морской крепости Кроншлот
1704, октябрь	Петр I командует отрядом кораблей в плавании по Ладожскому озеру
1705	Указ Петра I о формировании первого полка морской пехоты
1706, май	Петр I выводит на рейд острова Котлин весь Балтийский флот и устраивает ему смотр
1706, май	Петр I – командир шнявы «Мункер» при плавании у острова Котлин
1706, май	Петр I совершает переход из Петербурга в Нарву на фрегате «Штандарт»
1706, октябрь	Петр I осуществляет переход из Петербурга к острову Котлин на шняве «Надежда», одной из первых построенной на адмиралтейской верфи
1706, осень	Петр Михайлов (Петр I) произведен по флоту в капитан-командоры
1706	Издание первого «Артикула корабельного»
1707, октябрь	Петр I выходит в море на кораблях Балтийского флота (под флагом адмирала Ф.М. Апраксина)
1708, 25 апреля	Петр Михайлов (Петр I) на шняве «Мункер», как командир отряда шняв, ведет ледовую разведку в районе от Кроншлота до Красной горки (Финский залив)
1709, апрель	Петр I совершает переход с реки Дон в Азовское море на новых, построенных двух бригаantinaх и нескольких итальянских скампавейях
1709, июль	За участие в Полтавской битве Петру I пожалован чин штурбенахта (контр-адмирала)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

1710, апрель-май	Петр I – командир конвоя судов Балтийского флота (флаг на шняве «Лизета», потом на шняве «Мункер»), который обеспечивал высадку десанта при взятии шведской крепости Выборг
1710, август-сентябрь	Петр I – командир отряда новых кораблей («Выборг» и «Ревель») в эскадре генерал-адмирала Ф.М. Апраксина
1710, сентябрь	Петр I проводит смотр Балтийского флота, выходит в море на корабле «Выборг»
1710, сентябрь	Петр I совершает переход на кораблях Балтийского флота из Кроншлота в Каксгольм (Корелы)
1710	Взятие русскими Риги, Ревеля, Выборга, Каксгольма
1710-1713	Перенос столицы России из Москвы в Санкт-Петербург
1710	Издание «Инструкций и артикулов военных, подлежащих к Российскому флоту»
1711-1712	По мирному договору с Турцией Россия ликвидирует свой Азовский флот
1712	Принят Андреевский военно-морской флаг для русского флота
1712	Создание Воинского морского флота канцелярии как высшего административного органа
1712, апрель	Петр I – командир отряда парусных кораблей, совершающих крейсерство в Финском заливе (флаг на фрегате «Самсон»)
1712, май	Петр I совершает переход из Кроншлота в Выборг на шняве «Лизета»
1712, июнь	Петр I совершает переход на шняве «Лизета», а затем на скампаве из Кроншлота в Нарву
1712, август	Петр I совершает плавание у датского острова Рюген на новых русских фрегатах, прибывших после постройки в Архангельске
1712, август	Петр I командует совместным русско-датским флотом у острова Рюген
1713, апрель	Петр I выводит в море для похода в Финляндию галерный флот, сам командует авангардом этого флота
1713, май	Петр I – командир эскадры кораблей парусного флота (флаг на корабле «Полтава») при сопровождении галерного флота до Березовых островов
1713, июнь	Петр I устраивает смотр Балтийского флота (флаг на шняве «Мункер») у Березовых островов
1713, июль	Петр I совершает переход на шняве «Мункер» в район Гельсингфорса (Финляндия)

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

1713, август	Петр I проводит смотр Балтийского флота, стоящего у берегов Финляндии
1713, август	Петр I – командир арьбергской части галерного флота при высадке десанта в заливе Седра-Хамп и при взятии шведской крепости Гельсингфорс
1713, сентябрь	Петр I проводит смотр корабельного флота у острова Котлин
1713, октябрь	Петр I выходит в море с отрядом кораблей для прикрытия галерного флота, следующего из Финляндии в Петербург
1714, май	Петр I выводит весь Балтийский флот в море для перехода в Финляндию (более 10 линейных кораблей, 80 галер)
1714, май	Петр I командует корабельным флотом на переходе от острова Котлин в Ревель (флаг – на корабле «Св. Екатерина»)
1714, июнь	Под командованием Петра I в Ревеле находятся 16 линейных кораблей, 8 фрегатов и шняв (экипаж этого флота 7 тыс. чел.)
1714, 27 июля	Победоносное морское сражение русского флота у мыса Гангут. Петр I – командир галерной эскадры в Гангутском морском сражении
1714	Издан на русском языке первый атлас Балтийского моря
1714	Открыт прямой морской проход из Охотска в Большерецк (на Камчатку)
1714, август	Петр I совершает переход на галерном флоте в Або (столица Финляндии)
1714, август	Петр I на корабле «Св. Екатерина» возвратился из Финляндии в Кроншлот
1714, лето	Петру I пожалован чин вице-адмирала за победу в Гангутском морском сражении
1714, сентябрь	Петр I командует отрядом галер, конвоирующих пленную шведскую эскадру из Кроншлота в Петербург по случаю победы русского флота в Гангутском сражении
1715, июль	Петр I командир авангардной части парусного флота на переходе от острова Котлин до Ревеля
1715	Открытие в Санкт-Петербурге Морской академии
1715	Учреждение Морского комиссариата, ведавшего финансами и снабжением флота
1716	Большая русская экспедиция на Курильские острова
1716, апрель	Петр I совершает переход на галерной эскадре из Кенигсберга в Данциг, затем в Мекленбург

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

1716, июль	Петр I совершает переход на галерной эскадре из Ростка в Копенгаген
1716, июль	Петр I командует русским флотом в Копенгагене (22 корабля, в т.ч. 14 линейных и 40 галер)
1716, август	Петр I командует объединенным русско-датско-англо-голландским флотом у Копенгагена (более 70 линейных кораблей и фрегатов и несколько сот транспортов)
1716	Петр I командует объединенным русско-датско-англо-голландским флотом на переходе морем из Копенгагена к острову Борнхольм с 5 по 14 августа (флаг на корабле «Ингерманланд»)
1717, сентябрь	Петр I совершает переход морем на корабле из Кенигсберга в Ригу
1717	Учреждение должностей главных командиров портов и капитанов над портами для снабжения и ремонта кораблей, обеспечения их базирования
1717, декабрь	Создание Адмиралтейств-коллегии – высшего органа руководства военной и административно-хозяйственной деятельностью флота
1718, июль	Петр I выводит в море на Котлинский рейд парусный флот (25 линейных кораблей, 3 фрегата, 2 бомбардирских корабля)
1718, июль	Петр I совершает переход с корабельным флотом из Кроншлота в Ревель
1718, август	Петр I совершает переход с кораблями Балтийского флота к Аландским островам, демонстрируя морскую силу России, чтобы ускорить переговоры о мире со шведами
1718, август	Петр I лично руководит учением галерного флота (121 галера) в районе Або
1718, август	Петр I совершает переход на кораблях Балтийского флота от Або в Петербург
1719, 24 мая	Морское сражение парусного флота у острова Зель
1719, июнь	Петр I командует корабельным флотом и совершает переход от Котлина в Ревель (флаг на корабле «Ингерманланд»)
1719	Экспедиция на Камчатку и Курильские острова
1720, 27 июля	Победоносное морское сражение русского флота у острова Гренгам
1720, июль-август	Петр I ведёт в море отряд новопостроенных судов от Котлина до Выборга
1720	Издание первого Морского устава России
1721, июнь	Петр I командир эскадры парусного флота, прикрывающей действия галерного флота в Балтийском море

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

1721, июнь	Петр I на корабле «Ингерманланд» совершает плавание к Рогервику, в Ревель, затем обратно с эскадрой корабельного флота переходит к Котлину
1721, июль-август	Петр I проводит у острова Котлин маневры корабельного флота (участвуют, не считая фрегатов и других судов, 18 линейных кораблей)
1721	Заключение Ништадтского мира (окончание Северной войны)
1721, сентябрь	Петру I, по случаю победоносного завершения Северной войны, пожалован чин полного адмирала
1721	Указ Петра I, запрещающий прием иностранцев на службу во флот
1722	Указ Петра Великого об основании в Астрахани военного порта и создании Каспийской флотилии
1722, май-июнь	Петр Великий совершает переход на струге из Москвы в Астрахань для участия в Персидском походе
1722, июль-август	Петр Великий – командир авангардной частью Каспийской флотилии во время Персидского похода
1722	Взятие русскими крепости и порта Дербент
1722, сентябрь-октябрь	Петр Великий совершает переход морем из Дербента в Астрахань
1722, декабрь	Петр Великий совершает переход на струге из Астрахани в Царицын
1723, 7 октября	Петр Великий заложил на острове Котлин крепость Кронштадт
1723	Взятие русскими Баку, Сальяна и Решты в ходе Персидского похода
1723	Подготовка экспедиции в Индийский океан
1723, май	Петр Великий – командир авангардной части Балтийского флота на переходе кораблей из Кронштадта в Ревель (флаг на корабле «Св. Екатерина»)
1723, июнь	Петр Великий выводит из Ревеля в море на учение Балтийский флот
1723, июль	Петр Великий возвращается в Петербург на корабле «Св. Екатерина»
1724, ноябрь	Последнее плавание Петра Великого; в Финском заливе на яхте он ушел в Лахту, но из-за приступа болезни на следующий день возвратился в Петербург
1724–1725	Подготовка и начало 1-й Камчатской экспедиции

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Корабли и суда русского флота эпохи Петра

Барка	плоскостное судно на северном поморье, на таких в XVII века русские осваивали берега Северного Ледовитого океана (имело одну палубу, ходили под парусом и на веслах)
Баркалон	(от итальянского – «Barca Londa» – длинная барка) – морское трехмачтовое судно с прямыми парусами, артиллерийское вооружение которого состояло из одной закрытой батареи
Бомбардирский корабль	парусное судно, вооруженное 2–18 пушками крупного калибра (мортиры или единороги) и 8–12 орудиями малого калибра, предназначенное для борьбы против береговых укреплений
Бот	(лодка) – небольшое беспалубное судно с одной мачтой; водоизмещение до 150 тонн
Брандер	парусное судно, нагруженное горючим или взрывчатыми веществами, предназначенное для сожжения кораблей противника; брандеры подходили на близкое расстояние к противнику и пускались по ветру или течению на корабли, команда брандера поджигала и затем покидала его
Бригантина	парусно-гребное судно более мелкого размера, чем галера; использовалось для перевозки войск и грузов в прибрежных районах
Буер	одномачтовое плоскодонное судно или сани на трех полозьях для езды под парусами и по льду
Веря (верейка)	двух-трех местная лодка без мачт и паруса, применялась для перевозки людей; но были и верейки с 1–2 мачтами, использовались для перевозки лесоматериалов и осады крепостей
Галеас	большая галера, парусно-гребное судно, промежуточный тип судна между галерой и парусным кораблем
Галера	парусно-гребное судно, существовавшее в VII–XVIII вв. почти во всех флотах европейских стран; впервые галеры появились в Венеции; массовое производство галер в России началось с XVIII века; как правило, галеры были 30-баночные, по 5–6 гребцов на весло, длина весла составляла около 13 м, весло весило 94 кг; галеры имели в основном по 2 мачты; артиллерийское вооружение галер было весьма сильным: 3 баковых орудия 6-фунтового калибра (на носу судна) и по 16 одно-двух фунтовых пушек, установленных вдоль бортов; экипаж галер состоял из 450–550 человек (300 гребцов, 150 солдат абордажных команд, а также 70 офицеров, урядников, матросов и пушкарей); опытные гребцы делали до 26 гребков в минуту, что позволяло развивать скорость хода до 6 узлов.
Гальот (галиот)	небольшое парусное острокильное судно

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Гухор	парусное 2–3-мачтовое судно грузоподъемностью 60–200 тонн, используемое, как правило, на озерах
Карбас	парусно-гребное судно, использовалось в северных морях
Корабль	от греч. означает всякое плавающее судно, какое бы оно ни было; в эпоху Петра Великого – это крупный боевой парусник с сильным артиллерийским вооружением, имевший три мачты с прямыми парусами
Кочи	плоскосторонние суда на северном поморье, на которых в XVII веке русские осваивали берега Северного Ледовитого океана (имели одну палубу, ходили на веслах и под парусами)
Линейный корабль	крупное парусное судно, вооруженное 70–100 артиллерийскими орудиями для ведения боя на море; водоизмещение до 5 тыс. тонн
Ладья	однодеревное судно, на котором набивались дополнительные борты; морская ладья была большей величины, имела более прочные крепления и принадлежности для морского плавания – мачту, парус и т.п.
Моноксилы	легкие, но вместительные лодки, которые делались из одного дерева (т.е. однодеревки); на них русские люди совершали морские походы на Византию (древних греков); один моноксил вмещал 40–60 человек
Пинк	транспортное 2–3-мачтовое парусное судно для подвоза оружия, боеприпасов и продовольствия
Прам	плоскостороннее судно парусного периода, вооруженное пушками небольшого калибра, использовалось на мелководье, на реках
Скампавей	парусно-гребное судно более мелкого размера, чем галера; использовалось для разведки, перевозки войск, высадки десанта и абордажного боя
Струги	казацкие челны (речные и морские) – небольшие гребные суда
Фрегат	парусное трехмачтовое судно, вооруженное 30–60 артиллерийскими орудиями
Чели (чайка)	лодка из однодеревного днища с набойными досками по бортам; на челнах совершали свои плавания запорожские казаки
Шитики	лодки на северном поморье; у новгородцев они назывались шняки; в Вологодской губернии – набойни (к днищу прикреплялись прибавочные доски); в бассейне Белоозера их называли – белозерки
Шмак	одномачтовое судно, неглубоко сидящее в воде, для перевозки грузов
Шнява	небольшое быстроходное парусное судно для разведки и крейсерства
Шняк	рыболовная морская лодка, род карбаса с одной мачтой с прямым парусом и тремя парами весел
Шхербот	бот, построенный специально для плавания в изрезанных узкостях (шхерах)
Яхта	небольшое парусное судно для прогулок и спортивных целей

(Взято из личного архива Э.М.Чухраева)

Воинские звания (чины) в петровском военно-морском флоте

Адмирал	(с арабского – эмир, повелитель, начальник); впервые этот чин введен Петром I в 1669 г.; законодательно оформлен морским уставом 1720 г. и «Табелью о рангах» 1722 г.; предусматривалось 4 адмиральских чина: генерал-адмирал, адмирал, вице-адмирал и контр-адмирал (в начале XVIII века – арир-адмирал и шаутбенахт); во время пребывания на флоте адмиралы поднимали свой флаг на грот-мачте флагманского корабля
Гардемарин	звание введено Петром I в 1716 г. для воспитанников старших рот Морской академии при направлении их во флот на практику, после которой гардемарину присваивался первый офицерский чин – мичман
Генерал-адмирал	высший морской чин, соответствовавший званию генерал-фельдмаршала в армии; впервые был присвоен в 1708 г. Ф.М. Апраксину; с 1762 г. стал присваивался как почетный наследникам царского престола; после 1908 г. это звание в русском военном флоте не присваивалось
Генерал-цейхмейстер	главный начальник артиллерии флота, должность введена в 1716 г.
Капитан-командор	чин адмиральского состава в 1707–1732 г., затем это звание дважды восстанавливалось на флоте (1756–1764 гг.; 1798–1827 гг.); в 1722 году включен в Табель о рангах, относился к V классу, при этом считался ниже контр-адмирала, но выше капитана 1 ранга (с 1713 года); в армии капитан-командору соответствовало звание бригадира; в обязанности капитан-командора входило командование небольшими отрядами кораблей, а также временное замещение контр-адмирала
Капитан корабля	чин существовал в 1701–1713 гг.; повторно был введен на флоте в 1732–1751 гг.
Капитан 1 ранга	звание старших офицеров; введено Петром I, существовало в 1713–1732 гг., затем снова с 1751 по 1917 гг.
Капитан 2 ранга	чин старших офицеров; введен Петром I, существовал на флоте в 1713–1732 гг. и в 1751–1917 г.
Капитан 3 ранга	звание старших офицеров; введено Петром I, существовало с 1713 по 1732 гг.; в последующее время неоднократно упразднялось и вновь вводилось
Капитан 4 ранга	звание существовало в 1713–1717 гг., занимало промежуточное место между капитан-лейтенантом и капитаном 3 ранга

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)

Капитан-лейтенант	звание младших офицеров; существовало в 1713–1885 гг.; затем введено вновь в 1907–1911 гг.; по Морскому уставу 1720 г. офицеры, имевшие чин капитан-лейтенанта, являлись вторыми по старшинству лицами после капитана (командира) корабля
Капитан-поручик	звание младших офицеров, существовало в 1699–1797 гг.
Констасьель	первый офицерский чин в морской артиллерии до 1830 г., затем был заменен чином прапорщика
Контр-адмирал	чин, соответствующий первому адмиральскому званию; впервые введен по Регламенту парусного флота в 1699 г. как чин 4-го класса; ему же соответствовало и звание (чин) арир-адмирала и шаутбенахта; в походе и в бою контр-адмирал командовал в эскадре арьергардом
Лейтенант	в России впервые этот чин стал употребляться как составная часть названия некоторых генеральских чинов, введенных Уставом воинским 1716 г.; эти чины предназначались заместителям; с 1701 г. звание (чин) введено для младших офицеров флота
Мичман	буквально – средний корабельный чин; впервые введен в 1716 г. как унтер-офицерское звание; с 1732 по 1917 гг. являлся первым офицерским чином, соответствующим поручику в армии (с 1751 по 1758 г. мичманы вновь относились к унтер-офицерам)
Оберцейхмейстер	начальник морской артиллерии
Обер-штер-кригскомиссар	начальник Кригскомиссариата, ведавшего денежным довольствием и расквартированием, обеспечением личного состава, госпиталями, продовольствием, обмундированием и снаряжением флота; должность введена в 1717 г., соответствовала чину генерал-лейтенанта
Унтер-лейтенант	чин младшего офицера; существовал в 1701–1732 гг.
Шаутбенахт (шаубенахт)	чин младшего морского генерала, соответствовавший контр-адмиралу; заимствован у голландского флота (по-голландски – смотри ночью; он должен был почти всегда находится на головном корабле авангарда, следовательно, должен был бдительно смотреть вперед); впервые был присвоен Петру I в 1709 г.
Экипажмейстер	начальник службы снабжения флота, содержания складов, парусных и такелажных мастерских, деятельности портовых контор

(Взято из личного архива Э.М. Чухраева)