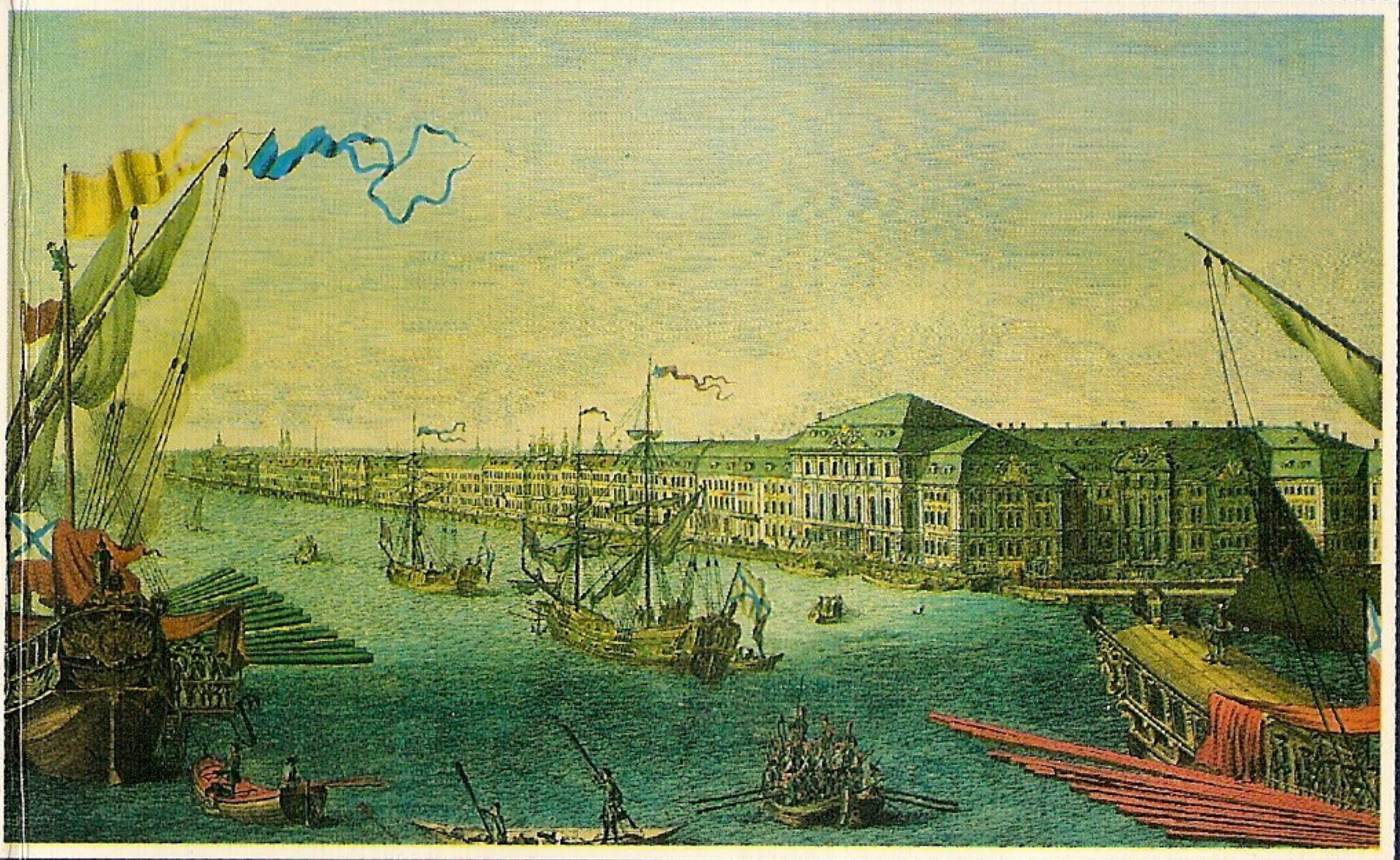
Д. Ден



История Российского флота в царствование Петра Великого

Д. Ден

История Российского флота в царствование Петра Великого

Санкт-Петербург
«Историческая иллюстрация»
1999

Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого /Пер. с англ. Е. Е. Путятина/ Вст. ст., науч. редакция и уточнение перевода, примеч. П. А. Кротова. СПб.: Историческая иллюстрация, 1997. 192 с.

Сочинение англичанина Д. Дена, прослужившего около 10 лет в Петровском флоте впервые издаётся на русском языке в полном виде. Это единственный значительный труд современника, целиком посвящённый истории флота России. Автор даёт всестороннюю характеристику Российского флота, особое внимание уделяя Балтийскому. Цель Д. Дена – снабдить правящие круги Британии достоверными сведениями об истории и современном состоянии флота Петра I.

Перевод основной части „Истории Российского флота в царствование Петра Великого“ Д. Дена, выполненый в конце XIX века, в настоящей книге уточнён по английскому изданию 1899 г. Сочинение Д. Дена снабжено подробным научным комментарием.

Книга рассчитана на людей, небезразличных к истории отечественного флота и России.

"History of the Russian Fleet during the reign of Peter the Great" by John Deane who served in the Petrine Navy for about ten years is the only contemporary written record entirely dedicated to the history of the Russian fleet of that epoch. The author gives a detailed description of the Russian Navy paying particular attention to the Baltic Fleet. The purpose of J. Deane was to supply the ruling circles of Great Britain with genuine information about the history and the up-to-date state of the naval forces of Peter the Great.

The major part of the "History..." was translated in the end of the nineteenth century. The translation has further been defined on the basis of the English edition of 1899. The book is supplied with a detailed commentary.

Художник В. Буханов
Редактор Н. Кирющенко
Технический редактор А. Платонов
Корректор В. Кротова

ISBN 5-89566-006-1

© „Историческая иллюстрация“, 1999

Флот Петра I: взгляд „изнутри“ морского офицера-англичанина

Единственное известное в настоящее время большое сочинение иностранца-современника, полностью посвящённое появлению и росту Российского регулярного флота в эпоху Петра Великого, – это труд служившего в Балтийском флоте около 10 лет британского морского офицера Джона Дена „История Российского флота в царствование Петра Великого“.

Это уникальное в своём роде сочинение Д. Дена на английском языке обнаружил, перевёл и опубликовал в России в конце XIX в. граф Евгений Евфимьевич Путятин (род. 28 февраля 1852 г.). Боевой офицер, он начал службу в вооружённых силах России в 1872 г. по окончании курса наук в Пажеском корпусе. Е. Е. Путятин освобождал болгарский народ от османского ига в ходе русско-турецкой войны 1877–1878 гг., был ранен. Спустя несколько лет, в 1885 г., он уволился со службы в чине полковника гвардейской конной артиллерии. Некоторое время он проживал в Англии. Вернувшись на родину, служил в 1894–1896 гг. в Петербурге чиновником особых поручений при управляющем Морским министерством, после чего вышел в отставку[1].

Е. Е. Путятин происходил из морской семьи. Его отец – известный русский мореплаватель адмирал Е. В. Путятин (1804–1883 гг.), участник Наваринского сражения 1827 г., руководитель морской экспедиции на Дальний Восток России из Кронштадта в 1852–1855 гг., описанной И. А. Гончаровым в его знаменитой книге „Фрегат Паллада“. Издавая в 1897 г. в России свой перевод рукописи Д. Дена, Путятин стремился, по его словам, внести „хотя бы малую лепту на пополнение материалов для истории нашего славного флота“[2].

В предисловии к русскому изданию „Истории Российского флота в царствование Петра Великого“, написанному в 1895 г., Е. Е. Путятин рассказал, что случайно нашёл это сочинение „года три тому назад, просматривая каталог одной лондонской антикварной книжной торговли“. Изучив рукопись, в которой не было никаких указаний на её сочинителя, он пришёл к заключению, что „как бумага и почерк, так и живость самого слога и подробность в изложении событий указывали на то, что повествование велось, несомненно, современником, человеком, близко стоявшим к морскому нашему миру, имевшим возможность собирать верные о нём сведения и интересовавшимся

мельчайшими подробностями, относящимися к созиданию флота великим преобразователем России“[3].

Хотя Е. Е. Путятин сообщил в предисловии своей книги, что „при переводе... придерживался текста оригинала“, рукопись переводилась им весьма вольно, что потребовало проделать эту работу заново; при этом сохранены, где это было возможно, все места перевода Е. Е. Путятина и его авторский стиль.

Во многих случаях неточности Е. Е. Путятина в переводе существенно исказили текст „Истории“. Так, на странице 11 он, излагая ход шведского десанта на остров Котлин, перевёл „ввели солдат своих в бухточку“ вместо „солдаты погрузились по подбородок“; на следующей странице – „воспользуйся они предбарным пространством“, а надо было „тогда как если бы шведы немедленно использовали предоставлявшиеся благоприятные возможности“; там же вместо „различных галер“ он перевёл, искажая смысл, „нескольких галер“. Или, на странице 22 читаем „сформировали роту, названную бомбардирскою“, следовало же перевести „получили звание бомбардиров“. На странице 25 вместо „начать бой“ нужно было перевести „повернуть на другой галс“; по переводу Е. Е. Путятина, фрегат „Самсон“ в 1712 г. „был отведён к нижней стенке“ (с. 14), в действительности же он „был разобран до ватерлинии“ и переделан и др.

Много неточностей Е. Е. Путятин допустил в переводе отдельных выражений и слов, что изменило смысл. К примеру, на странице 12 сказано „впоследствии“, надо же „по санному пути“; слова „ель“, „еловый“ он переводил как сосна, сосновый (с. 14, 76); резидент – посол (с. 48) и др. Переводчик был небрежен и в точности передачи морских терминов: вместо шлюпы перевёл шлюпки (с.16), вместо боты – шлюпки (с. 62), вместо флаг – вымпел (с. 38, 45, 55 и др.), гардемарины как мичманы (с. 52) или вахта (с. 90), док как адмиралтейство (с. 73), бомбардирские корабли как брандеры (с. 87), вместо килевание конопатка (с. 36) и т.д.

Нельзя не заметить, что в заблуждение могут ввести и небрежности Е. Е. Путятина с переводом мер длины. Слово league (лига) он переводил то как миля, то как верста; fathom (морская сажень) просто как сажень (с. 42). Существенны ошибки в переводе географических названий (Корсунь вместо Керчь на странице 8; Гогланд вместо Готланд на стр. 43–45 и др,), фамилий (Пётр Уебби вместо Питер Выбе на стр. 33; ван Хост вместо ван Гофт на стр. 27 и др.). Весьма часты у Е. Е. Путятина пропуски важных для понимания текста частей предложения, отдельных слов, строчек в списках кораблей и личного состава флота.

На языке подлинника „История Российского флота в царствование Петра Великого“ вышла из печати в 1899 г. Издателем её стал член

учёного совета британского Военно-Морского исторического общества вице-адмирал Киприан А. Г. Бридж. Текст „Истории“ К. Бридж опубликовал по принадлежавшей Е. Е. Путятину рукописи[4]. Он дал развёрнутую характеристику самой рукописи. По словам К. Бриджа, она, очевидно, являлась списком с подлинника, сделанным канцеляристом или, возможно, профессиональным копиистом в манере письма, общей с той, которая была распространена в первой четверти XVIII в. и была в авторском оригинале рукописи. Манускрипт был написан достаточно чётко и чисто; небольшое число и незначительность исправлений позволили К. Бриджу отнести их к опискам, которые устранил сам же копиист. Впрочем, издатель отметил такую важную подробность, что в рукописи имелись несколько явно относящихся к той же эпохе исправлений, сделанных грубовато и больше похожих на правку морского офицера, чем на тот правильный почерк, которым написан весь текст „Истории“[5].

Изучение содержания „Истории“ привело К. Бриджа в выводу, что она была написана в течение 1724 г. Основанием для датировки стало то, что в тексте упоминается „нынешний“, как он считал, 1724 год, и то, что изложение событий в рукописи заканчивается „за несколько месяцев до смерти Петра Великого“[6].

Относительно того, кто же был автором опубликованного им повествования, К. Бридж сделал заключение, что „почти наверняка“ он являлся офицером Петровского флота: „Его прекрасная осведомлённость не только о действиях флота и отдельных кораблей, но также и о самомалейших происшествиях во внутренней жизни того, чему он посвятил своё сочинение, не могут быть удовлетворительно объяснены каким-либо другим предположением“. Что касается определения имени автора, то К. Бридж вынужден был подвести такой итог своим разысканиям: „Ввиду его осторожности и стойкого умалчивания о себе самом невозможно отождествить его с определённым лицом на основании тех данных, что он приводит“[7].

Разрешил вопрос о том, кто написал „Историю Российского флота в царствование Петра Великого“, Д. Б. Смит. В 1934 г. он опубликовал описание другого списка манускрипта, который содержал в дополнение к изданному Е. Е. Путятиным и К. Бриджем тексту ещё 5 с половиной страниц с изложением событий 1724 г., список „Нынешнее состояние русского военного флота. 1725 г.“[8]. Он имел также следующую дарственную надпись великобританскому королю Георгу I: „Этот обзор относящихся ко флоту событий в России с самой их ранней даты до начала нынешнего 1724 года почтительно подношу Вашему величеству. Наипокорнейший, искреннейше преданный подданный и слуга Джон Ден[9]. Февраля 4-го 1723/4“[10].

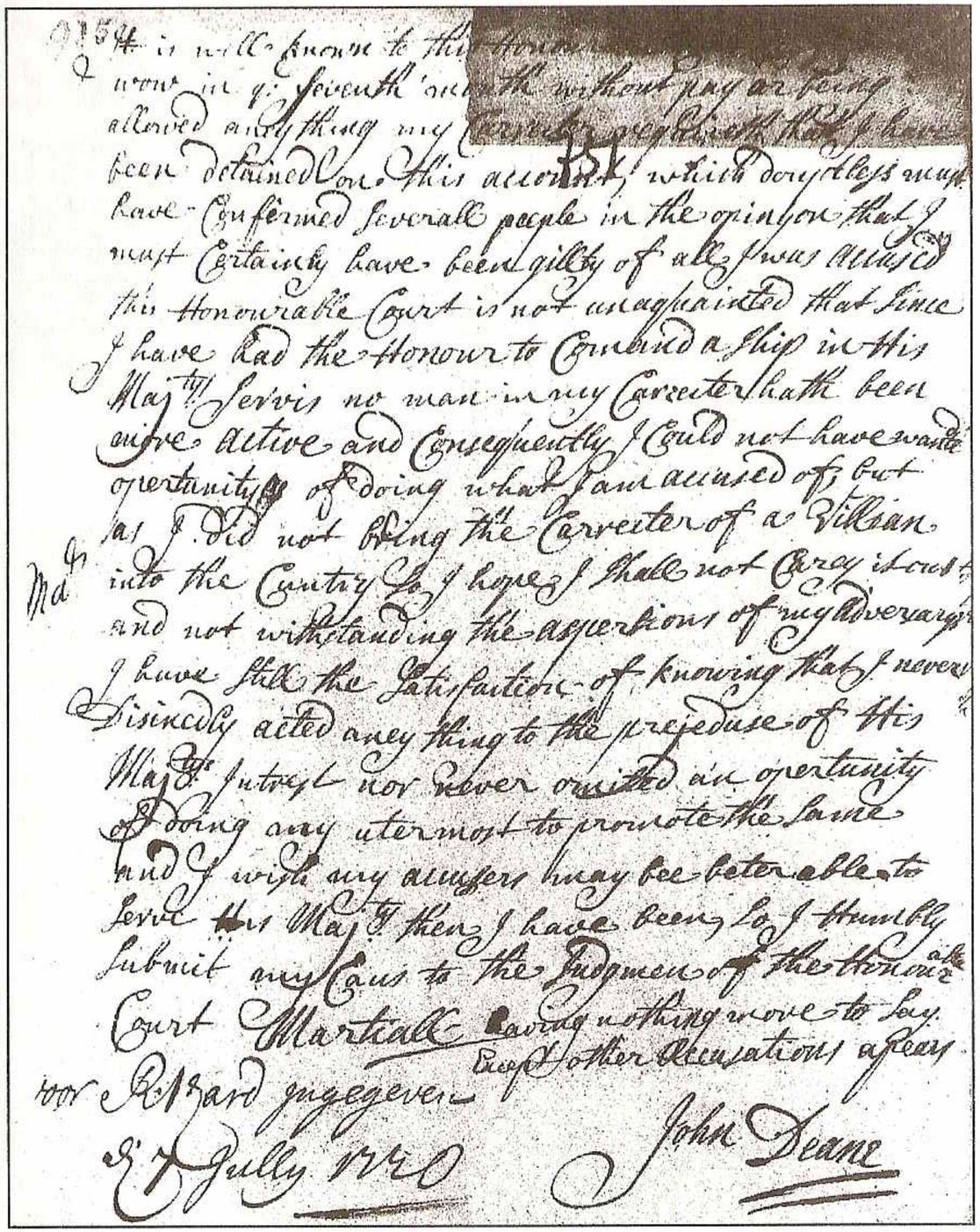
Каковы были главные вехи служебного пути Д. Дена во флоте России?

Согласно офицерскому списку российского флота с пометами о переменах в течение всего 1710 г., Д. Дена ещё не было на службе во флоте Петра I в то время[11]. Судя по тому, что в 1723 г. Д. Ден вспоминал на страницах „Истории“, как „лет 12 тому назад“ ему довелось слышать спор Петра I по вопросам военного кораблестроения для Балтийского флота, можно допустить, что в 1711 г. он уже был на русской службе[12]; примечательно в этой связи, что именно с 1711 г. Д. Ден начал приводить в своей „Истории“ списки кораблей флота, выходивших в тот или иной год в море. Кроме того, с 1711 г. события в его сочинении излагаются более детально. В соответствии с архивными документами, в 1712 г. он в чине поручика флота служил третьим офицером на 50-пушечном корабле Балтийского флота „Пернов“[13]. В январе 1715 г. Д. Дена произвели в капитан-поручики, в январе 1719 г. в капитаны 3 ранга. Командование кораблём он получил в 1715 г. Под его началом 52-пушечный „Архангел Ягудиил“ прибыл в 1716 г. из Архангельска к Копенгагену, где Д. Дена перевели командиром на 32-пушечный фрегат „Самсон“ („Св. Сампсон“), и в кампании 1717–1719 гг. он продолжал командовать этим фрегатом[14].

На службе в русском флоте Д. Ден проявил себя противоречиво. С одной стороны, он оказался весьма деятельным, предприимчивым и находчивым офицером. Он сам это сознавал и в обращении к военно-морскому суду 7 июля 1720 г. подчёркивал эти свои положительные свойства: „... с тех пор как я имел честь командовать кораблём на службе его величества, не было человека в моём ранге, который бы был более деятелен, чем я“[15]. С другой стороны, он сделал несколько существенных служебных промахов, что в конце концов привело к тому, что он предстал перед военно-морским судом, был понижен в звании и в 1722 г. уволен.

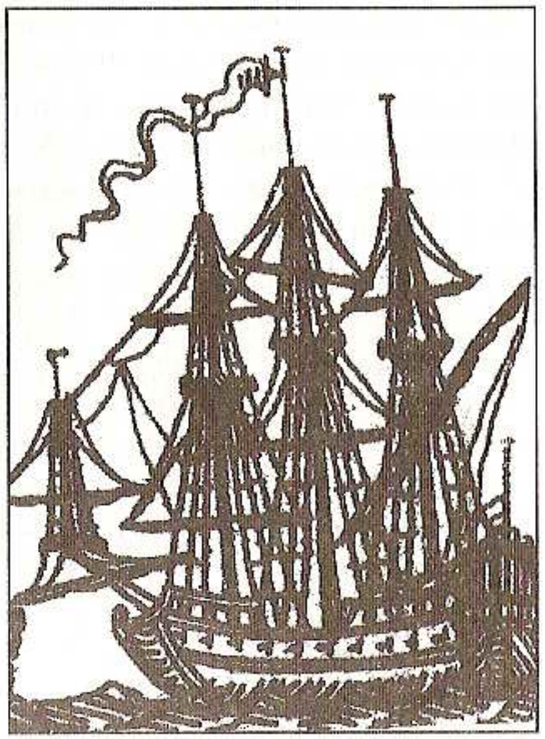
Определяющее воздействие на служебную карьеру Д. Дена в русском флоте оказало происшествие, случившееся с ним 7 сентября 1718 г. В тот день 32-пушечный фрегат „Самсон“, которым он командовал, был окружён несколько севернее Гданьского залива 54 (или 56)-пушечным голландским и 24-пушечным английским кораблями. Их командиры предъявили Д. Дену требование отдать захваченные им 5 сентября в нескольких милях от Пиллау[16] британское и голландское суда, шедшие с грузом из Швеции в Кёнигсберг. В напряжённой обстановке, чреватой боем с превосходящим в силе вдвое противником, Д. Ден опрометчиво согласился на предложение прибывшего на его фрегат английского капитана отправиться в шлюпке на голландский корабль „для лутчего разговору и показания дукаментов (документов. — П. К.)“, доверившись „обещанию и офицерскому поролю“ своего соотечественника. Впоследствии Д. Ден объяснял своё неосторожное согласие тем, что он тогда „был в десперате“, то есть ошибка была совершена

им в состоянии нервного потрясения. На голландском корабле он был арестован и освобождён лишь после того, как в отсутствие командира английская и голландская шлюпки отобрали захваченные „Самсоном“ призы. В конце сентября 1718 г. Д. Ден подал письменный рапорт о случившемся в Адмиралтейскую коллегию; каких-либо дисциплинарных мер по отношению к нему не последовало[17].



Лист из собственноручного обращения Д. Дена к военно-морскому суду. 1720 г., июля 7. Из собр. РГАВМФ

И в самом деле, такое завершение столкновения с двумя военными кораблями следует признать далеко не худшим из того, что могло произойти. Сам Д. Ден отмечал, что если бы начался неравный бой и он был убит, то на „Самсоне“ не осталось бы ни одного офицера[18], чтобы принять командование кораблём. Д. Ден не без оснований утверждал 23 декабря 1719 г.: „... ежели б я вступил в бой, то я розсуждаю, что мне надлежало не переставать до потопления моего карабля и тогда б его величества честь более оскорблена была чрез вступление моё в бой, нежели ... стороною моё то дело успокоить“[19]. Кроме того, он резонно замечал, что Англия, чей флот стоял тогда у острова Борнхольм на Балтике, могла бы использовать происшедшее военное столкновение как повод для дальнейшего обострения отношений с Россией, что последней в условиях напряжённой борьбы со Швецией было бы некстати[20]. Впрочем, эта история получила своё продолжение.



32-пушечный фрегат „Самсон“, которым Д. Ден командовал в 1716–1719 гг. С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

В 1719 г. Д. Ден нарушил приказ командира, что могло иметь серьёзные последствия для российской эскадры, крейсировавшей в мае у шведского острова Эланд. Тогда отряжённый в 6-дневное крейсерство к Готланду с фрегатами „Самсон“ и „Лансдоу“ („Лансдоун“), он, захватив несколько призов и задержав прусского дипломата, возвращавшегося из Стокгольма, располагавшего свежими сведениями о состоянии Швеции, направил оба фрегата в Ревель, оставив капитан-командора Я. ван Гофта с линейным кораблём „Перл“ и фрегатом „Св. Илья“ в сложном положении, так как в море уже вышли шведские боевые корабли, а под защитой последнего находились 3 тихоходных вспомогательных судна с десантом российских солдат на борту и 4 судна, захваченных в качестве призов. Д. Ден, по словам возмущённого невыполнением его приказа Я. ван Гофта, обязан был после перехвата хорошо осведомлённого дипломата прислать к нему обратно хотя бы фрегат „Лансдоу“. Оскорблённый флагман требовал у генерал-адмирала Ф. М. Апраксина „приказать держать крихсрехт (военный суд. — П. К.) над помянутым капитаном для ...сатисфакции ...чтобы впредь никакой капитан или офицер не провинился против своего командующаго ... и чтобы ... не впасть без вины в том ... командующему офицеру в какое нечестие и гнев“[21]. Это нарушение дисциплины Д. Дену сошло с рук, хотя капитан-командор Я. ван Гофт утверждал, что Д. Ден допустил этот проступок „по своей воли и гордости“ и „для своего интереса его царского величества интерес оставил“[22].

Отношения между Россией и Британией всё более накалялись, подходя вплотную к черте открытого военного противостояния. Д. Ден, опасаясь за свою карьеру после возвращения в отечество, склонился к мысли уволиться из российского флота. 20 февраля 1719 г. великобританский посланник в России Д. Джефферис доносил своему правительству, что морские офицеры-англичане Д. Ден, С. Армитаж и Ф. Виллерс сообщили ему, что знают, „каково мнение великобританского двора об офицерах, состоящих на службе в царском флоте“, однако надеются на снисхождение, и заверяли его в своих верноподданнических чувствах и в том, что возвратятся в Британию, как только получат повеление короля Георга I сделать это[23]. В июле 1719 г. Д. Джефферис уведомлял внешнеполитическое ведомство Британии, что получил указ лордов юстиции от 16 июня того же года и недавний акт парламента о возвращении подданных британской короны со службы из других стран и будет распространять его „направо и налево, чтобы посмотреть, какое он произведёт впечатление“[24]. Находившийся на службе в русской армии до 1724 г. шотландец П. Г. Брюс писал, что Д. Ден получил „прокламацию короля Георга I, запрещающую британским подданным служить в России, оттиск которой был дан капитану Дену господином Джефферисом, британским посланником“[25]. Перед отъездом из России осенью 1719 г. Д. Джефферис просил российские власти отправить из страны на родину всех находившихся на русской службе британских подданных[26].

Контакты Д. Дена с британским посланником, получение им печатного воззвания с призывом возвратиться в Великобританию не остались незамеченными. Среди бумаг личной канцелярии Петра I находится „ведомость“, сообщавшая о четырёх офицерах флота, заподозренных в служебной неблагонадёжности. Названный документ начинался с фамилии Д. Дена: „В службе обретаютца стороны противной морских офицеров: капитан Ден, капитан Шапизо, капитан-порутчик Армитаж, капитан-порутчик Вилярс“[27]. Намерение Д. Дена оставить службу в российском флоте стало совпадать с желанием военно-морского ведомства избавиться от ненадёжного офицера. 8 декабря 1719 г. по просьбе Д. Дена генерал-адмирал Ф. М. Апраксин и вице-адмирал К. Крюйс подписали паспорт об увольнении его из российского флота, необходимый для выезда из России. Д. Дену, однако, не удалось воспользоваться этим документом, и он сохранился среди материалов его судебного дела декабря 1719 — августа 1720 г.[28]

События развивались следующим образом. 29 октября 1719 г. капитан-поручик М. С. Коробьин в беседе в доме шаутбенахта (старинное наименование чина контр-адмирала) П. Сиверса на Котлине сказал при офицерах флота В. Й. Беринге, И. К. Муханове и И. А. Сенявине, что слышал от капитана К. Н. Зотова, что капитан Д. Ден отпустил за взятку в 500 червонцев призовое судно, захваченное командой „Самсона“ в 1718 г. П. Сиверс, поскольку М. С. Коробьин сказал об этом „явно при свидетелях“, „не мог ...не донесть“ об этом Ф. М. Апраксину[29]. 2 декабря 1719 г. „по указу великого государя“ Д. Ден был вызван с Котлина в Петербург для дачи показаний[30]. Допросы офицеров в декабре 1719 г. выявили, что слух об отпуске приза за взятку Д. Деном исходил от поручика Н. Ф. Головина, бывшего в неприязненных отношениях с обвиняемым. Головин ссылался на то, что ему, когда он находился в Гданьске, об этом „купцы гданские сказывали публично“[31]. К 3 марта 1720 г. был закончен опрос всех чинов выше рядового, служивших в 1718 г. на „Самсоне“[32]. 11 мая 1720 г. Совет Адмиралтейской коллегии, ознакомившись с собранными материалами, распорядился провести суд над Д. Деном под председательством капитан-командора Н. А. Сенявина[33].

11 июля 1720 г. суд вынес приговор. Сняв с Д. Дена обвинение в получении денег, члены суда постановили: „... за незнание ево афицерства, что он оставил свой корабль и каманду и поехал на галанской военной карабль, взяв с собою дукаменты ... и сам себя учинил пленником ... надлежит у сего вышепоменутого капитана Дена отнять офицерство и выслать из службы вон за негодного и доправить за один год ево жалованья в морскую гашпиталь“[34]. Однако по указу Петра I Адмиралтейская коллегия приговорила Д. Дена 9 августа 1720 г. „написать порутчиком и быть в службе его ж царского величества в Казани до указу“[35]. Из других документов видно, что пониженный в чине Д. Ден должен был служить при Казанском адмиралтействе „на морских судах“[36].

По окончании Северной войны 15 ноября 1721 г. Пётр I дал указ „для нынешняго с швецкою короною вечного миру“ возвратить Д. Дена из Казани и выписать ему в Адмиралтейской коллегии паспорт с указанием бывшего у него до понижения в поручики чина[37]. Это означало отставку его с русской службы. На основании этого распоряжения императора генерал-адмирал Ф. М. Апраксин подписал Д. Дену 5 февраля 1722 г. в Москве документ об увольнении – „абшит“. В нём говорилось: „... объявитель сего аглинской нации Ян Ден пребывал в службе его императорского величества в морском флоте несколко лет капитаном и ныне по прошению его от той службы уволен, которого до ево отечества или куды ехать пожелает пропущать без задержания...“ Документ был скреплён печатью Ф. М. Апраксина[38].

Таким образом, Д. Ден получил отставку на хороших условиях: в „абшите“, подписанном генерал-адмиралом, указывалось, что он служил в русском флоте капитаном, не упоминалось о разжаловании его в поручики в 1720 г. Ф. М. Апраксин своей волей даже смягчил формулировку указа Петра I от 15 ноября 1721 г., написав в паспорте Д. Дена, что отставка ему дана „по прошению его“, а не по указу императора. Более того, выданный Д. Дену паспорт предоставил ему право оставаться неопределённый срок в России с возможностью свободного передвижения по стране („куды ехать пожелает, пропущать без задержания“) и выезда за границу без уведомления властей.

Один из отрывков „Истории“, относящийся к 1722 г., по нашему мнению, позволяет сделать вывод, что уже в феврале того же года Д. Ден прибыл из Москвы в Петербург: „В феврале вице-адмирал Сиверс и контр-адмирал Сандерс возвратились в Петербург, а спустя несколько дней вице-адмирал Гордон и капитан Лейн отправились в Москву“. Такая осведомлённость о прибывающих в Петербург и выезжающих из него в Москву военно-морских офицерах может быть удовлетворительно объяснена, полагаем, именно тем, что Д. Ден находился тогда уже в невской столице.

В Петербурге перед Д. Деном, видимо, вплотную встал вопрос, что делать дальше. Путь к возвращению на родину формально ему был открыт: для этого достаточно было с началом навигации сесть на идущее в Британию купеческое судно или в любое время отправиться на почтовых по суше. Для продолжения служебной карьеры в отечестве такое возвращение сулило мало успеха: Д. Ден служил офицером во флоте державы, дипломатические отношения с которой у Британии были разорваны с 1720 г. В последние годы Северной войны оба государства находились на грани войны. Английский флот в 1719–1721 гг. прикрывал шведский от возможного полного разгрома россиянами, в 1720 г. он вместе со шведской эскадрой с враждебными России целями появился у Ревеля. Размышления о предстоявшем возвращении на родину, учёт международного положения, существовавшей тогда настороженности по отношению друг к другу Британии и России, по всей видимости, и привели Д. Дена к мысли обобщить полученные им во время службы в русском флоте сведения по его истории и собрать данные об его современном состоянии. Предоставив такое сочинение британскому правительству, Д. Ден получил бы весомое основание для оправдания своей службы в российском флоте и хорошие перспективы в отечестве.

Для написания сочинения о российском флоте у Д. Дена имелись благоприятные условия. Отставка дала ему необходимое для работы время, у него были налаженные связи в среде морских офицеров для сбора новых сведений, передвижение его в России не было ничем

стеснено, сделанные им на протяжении приблизительно 10-летней службы в русском флоте наблюдения во многом облегчали ему выполнение такой задачи. Наконец, Д. Дену, по-видимому, за время службы в России удалось собрать средства, позволявшие ему некоторый срок не заботиться о хлебе насущном. В 1718–1719 гг. он, к примеру, захватил большое количество призов, за которые ему полагалось немалое вознаграждение[39].

К. Бридж, изучив содержание „Истории“, сделал оправданный, с нашей точки зрения, вывод, что её следует отнести к особому разряду сочинений наподобие „отчётов“ – трудов такого рода, которые британские подданные, находившиеся за границей, готовили с целью передачи их своему правительству в качестве источника сведений. Для того чтобы полностью обосновать такое заключение, как считал К. Бридж, недоставало только внешних признаков оформления рукописи, например её посвящения королю, хотя он обратил внимание на то, что рукопись всё же имела официальное заглавие[40].

Действительно, сам Д. Ден определённо говорит о своих задачах при написании „Истории“. В её начале, предельно сжато изложив историю заведения военного флота в России на Азовском море и коснувшись судостроения на Волге, он сразу же подчеркнул, что обо всём этом упомянул „только вскользь, для того чтобы перейти к обзору достижений царя на Балтийском море и в его возлюбленном С.-Петербурге, о чём важнее знать, как о непосредственно воздействующем на политические интересы этой стороны Европы“. Подводя итоги в заключительной части своего сочинения, Д. Ден делает практические выводы, которые, по его мнению, следует учесть британскому правительству. Он рассуждает о том ущербе, который может быть нанесён купеческому мореплаванию британских подданных, если Россия создаст значительный собственный торговый флот и добьётся отмены для своих коммерческих судов уплаты пошлины при проходе через пролив Зунд в Северное море. Открыто прикладной характер носят и его выводы насчёт состояния российского военно-морского флота на Балтике. Д. Ден высоко оценивает качество постройки российских боевых кораблей, обращает внимание на существование в среде офицерского корпуса флота „партийных разногласий и предрассудков“, разъединяющих, по его наблюдениям, морских офицеров разных национальностей и взглядов. Он даже советует в случае необходимости стремиться атаковать российский флот в открытом море, желательно при волнении, так как вблизи его собственных гаваней при спокойном состоянии моря делать это, по его мнению, невыгодно и т. д.

Когда же Д. Ден написал своё сочинение? Вывод К. Бриджа, основанный на наблюдениях над содержанием „Истории“, что она была создана в 1724 г., носит недостаточно аргументированный характер, а

найденная Д. Б. Смитом дата дарственной надписи Георгу I: „Февраля 4-го 1723/4“ – не даёт ещё ответа на вопрос, когда Д. Ден работал над своим трудом.

Выяснить этот вопрос можно путём изучения текста сочинения Д. Дена и тех документальных свидетельств, которые имеются об его пребывании в России. События до 1721 г. включительно Д. Ден, как представляется, излагал не на основе регулярных дневниковых записей, а, вероятно, используя лишь какие-то личные бумаги, выписки из морских журналов кораблей, которыми он командовал, и занося на бумагу то, о чём узнавал, общаясь в среде офицеров флота. Доказательства этого в тексте слишком многочисленны, чтобы подробно их перечислять. Ограничимся здесь лишь рассмотрением некоторых из них.

Прежде всего, датировки Д. Дена за этот период, как показывает их сопоставление с источниками, имеющими репутацию высокой хронологической достоверности (походные и морские журналы, „Гистория Свейской войны“, донесения с места событий, письма), иногда приблизительны, даты часто сдвинуты на день, несколько дней, неделю, подчас неверно назван месяц, сезон года, даже год. Текст хранит явные следы припоминаний автора, подобных тому, как, например, он датировал начало судебного процесса над вице-адмиралом К. Крюйсом в 1713 г.: „По уборке судов на зиму и после того как река замёрзла, то есть в конце ноября...“

При первом ознакомлении с „Историей“ Д. Дена может сложиться впечатление, что подробные списки корабельного флота, которые он поместил в своём труде, являются свидетельством того, что он, служа в России, ежегодно фиксировал состав флота, командиров кораблей, их вооружение. Это первое впечатление исчезает после детального их изучения, сверки со списками флота, сохранившимися в архивах государственных учреждений России. На наш взгляд, списки флота Д. Ден писал позднее, а потому допускал в них ошибки и разного рода погрешности.

Источниковедческое изучение „Истории“ показывает, что она была задумана и писалась как очерк, обзор. Главная часть очерка, по нашему заключению, отличается единством содержания и была написана уже после увольнения автора с русской службы на протяжении 1723 г. О единстве содержания основной части „Истории“ свидетельствуют, в частности, оговорки Д. Дена в тексте. В разных местах он вводит такие фразы: „о нём ещё будет упоминаться по ходу повествования“ (о К. П. фон Вердене); „как мы и будем его впредь называть“ (о Кроншлоте); „которые будут далее перечислены в нужном месте“ (о причинах перемещений офицеров на кораблях) и др.

Отнести написание основной части „Истории“ к 1723 г. позволяет исследование её содержания, выявление датирующих признаков.

Хотя прямых указаний на то, что Д. Ден начал и закончил манускрипт в 1723 г., в изданном Е. Е. Путятиным и К. Бриджем списке „Истории" нет, тем не менее подробность, фактическая точность описания событий 1723 г., изложение их в заключительной части рукописи и оговорки о приближающемся следующем 1724 годе дают основание сделать такой вывод.

Разберём конкретно эти свидетельства. Весьма показательно, что уже в самом начале своего труда Д. Ден утверждал, что „можно было ещё в прошлом году видеть... в трёх лигах от Казани" построенные и стоящие на берегу суда. Под прошлым годом автор, по нашему мнению, подразумевал 1722 г., поскольку выехать из Казани в Москву он мог и в январе 1722 г. (уже упоминалось, что паспорт ему был дан 5 февраля 1722 г. в Москве). В другом месте Д. Ден утверждает, что „в настоящее время" на стапелях Адмиралтейской верфи в Петербурге строятся 6 линейных кораблей. Такое положение сохранялось в период после спуска на воду 26 мая 1723 г. „Св. Михаила" до того времени, когда 10 марта 1724 г. там заложили 54-пушечный корабль[41]. Он точно указал, что в 1723 г. в море вышли 24 линейных корабля с 8 флагманами на борту[42]; хорошо осведомлён о том, что у иностранных офицеров, повышенных чинами после их найма на службу в России, летом 1723 г. был отменён 13-й месячный оклад жалованья[43]; как очевидец сообщает о „маскарадах и разных забавах" после возвращения флота из похода 1723 г.; знает, что в сентябре 1723 г. был заключён выгодный договор с Персиею, что тогда же 3 корабля, назначенные в дальнее плавание, были расснащены в Ревеле[44]; что 25-процентный вычет из жалованья иностранных офицеров, „кажется, был приостановлен до начала предстоящего нового 1724 года". Заключительная фраза „Истории", после которой следуют приложения, о том, что дела Петра Великого „в Азии находятся в столь неустойчивом положении", как нельзя лучше отражает внешнеполитическую обстановку второй половины 1723 г. В сентябре 1723 г. голландский дипломат В. де Вильде писал из Петербурга: „Здесь начинают говорить, что война с Оттоманской Портой сделалась неизбежна"[45]. Более того, надпись на дарственном королю Георгу I экземпляре „Истории" датирована 4 февраля 1724 г., то есть тогда Д. Ден уже находился в Англии. Таким образом, как представляется, Д. Ден создал свой труд в течение 1723 г. в России. В 1724 же году он только дополнил „Историю" списками русского флота, способного выйти в море „в начале лета 1724 года", офицеров, называвшихся в его сочинении и кораблей, бывших в Балтийском флоте с самого его начала до нынешнего 1724 года.

По тексту „Истории" можно предположить, что в октябре 1723 г. Д. Ден перебрался из Петербурга на Котлин, готовясь к отплытию на последних торговых судах из России. Об этом говорит то обстоятельство, что, излагая события октября 1723 г., он подробным образом описывает состояние работ на Котлине, распоряжения императора ведавшим ими Э. Лейну и Л. И. фон Люберасу. Личными впечатлениями Д. Дена веет от фразы: „В нынешнее лето были изданы строгие приказы, воспрещающие всем не непосредственно служащим допуск в гавань Кронштадта, и офицерам охраны приказано задерживать всякого, кто попытается туда проникнуть". Последнее датированное Д. Деном событие относится к ноябрю 1723 г. — назначение В. Купера „заведовать морскими припасами". По документам, это произошло 12 ноября 1723 г.[46] Изучение текста „Истории" позволяет заключить, что её автор покинул Россию поздней осенью 1723 г., и становится понятным, почему, например, он, описывая закладку Петром I гавани в Рогервике летом 1723 г., отмечает, что её „было решено непременно строить следующею зимою, если этому не помешает мягкая зима", но о дальнейшем развитии этих событий он смог сказать лишь в пятистраничном дополнении к „Истории", написанном им уже после нового посещения России в 1725 г.

Британские власти, получившие в своё распоряжение столь обстоятельное сочинение об истории и современном состоянии Российского флота, оценили его автора как знатока соответствующих вопросов. В условиях разрыва дипломатических отношений между двумя державами британское правительство нуждалось всё же в том, чтобы иметь в Петербурге консула для защиты интересов собственных купцов и других британских подданных. Такой официальный представитель в Петербурге в неменьшей степени был необходим в качестве постоянного осведомителя о состоянии морских и сухопутных сил России на Балтике. Выбор пал на Д. Дена, как на уже зарекомендовавшего себя в подобном качестве человека, и весною 1725 г. он снова был отправлен в Россию.

2 июня 1725 г. Д. Ден заявил в Кронштадте Ф. М. Апраксину, что прислан в качестве генерального консула Великобритании. В предъявленном им патенте короля Георга I на это звание имелась дипломатическая бестактность: он не был обращён к Екатерине I и её имя вообще не упоминалось. Генерал-адмирал Апраксин полагал, что появление Д. Дена в Кронштадте в новом качестве „не без подозрения" и его главная задача состоит в том, чтобы „смотреть и проведывать здешнего состояния". Чтобы окончательно разобраться в цели его прибытия, Д. Ден был отправлен Апраксиным в Петербург[47]. Миссия Д. Дена не вызвала в Петербурге доверия, в заведомо неправильном оформлении патента на исполнение консульской должности справедливо была усмотрена попытка мелким способом умалить достоинство Российской империи, и в середине июня 1725 г. он был выслан из страны[48].

В результате этого нового приезда Д. Дена в Россию появились список „Нынешнее состояние русского военного флота. 1725 г.", а также

5 с половиной страниц текста, перевод которого, помещённый в настоящей книге, сделан нами с называвшейся уже публикации Д. Б. Смита[49].

В следующем 1726 г. Д. Ден был на кораблях британской эскадры, прибывшей на Балтику с целью блокировать российский флот в его портах, в качестве знатока фарватеров в Финском заливе и даже был назначен лоцманом корабельного прохода южнее острова Котлин, ведущего к Военной гавани Кронштадта и далее к Петербургу[50].

Надо полагать, именно к последующему периоду служебной деятельности Д. Дена относятся сведения служившего в русской армии офицером с 1711 по 1724 г. и закончившего свои дни в Великобритании П. Г. Брюса (1692–1757 гг.), согласно которым Д. Ден „по возвращении в Англию был отправлен в качестве консула в Остенде“[51] – порт в Западной Фландрии на берегу Северного моря вблизи Брюгге. Таким высоким назначением были отмечены заслуги Д. Дена по написанию „Истории Российского флота в царствование Петра Великого“ и его содействие британскому правительству в 1725 и 1726 гг.

Современному читателю по прошествии почти трёх столетий с эпохи, описанной Д. Деном, „История Российского флота в царствование Петра Великого“ интересна как важнейший источник знаний о периоде становления отечественного Военно-Морского флота, написанный человеком, глубоко узнавшим его за долгие годы службы „изнутри“ и в то же время обязанным правдиво показать его состояние в ту пору, а также историю в предшествовавшие годы уже в силу официального характера его труда, предназначенного быть поднесённым королю Георгу I.

История Российского флота в царствование Петра Великого

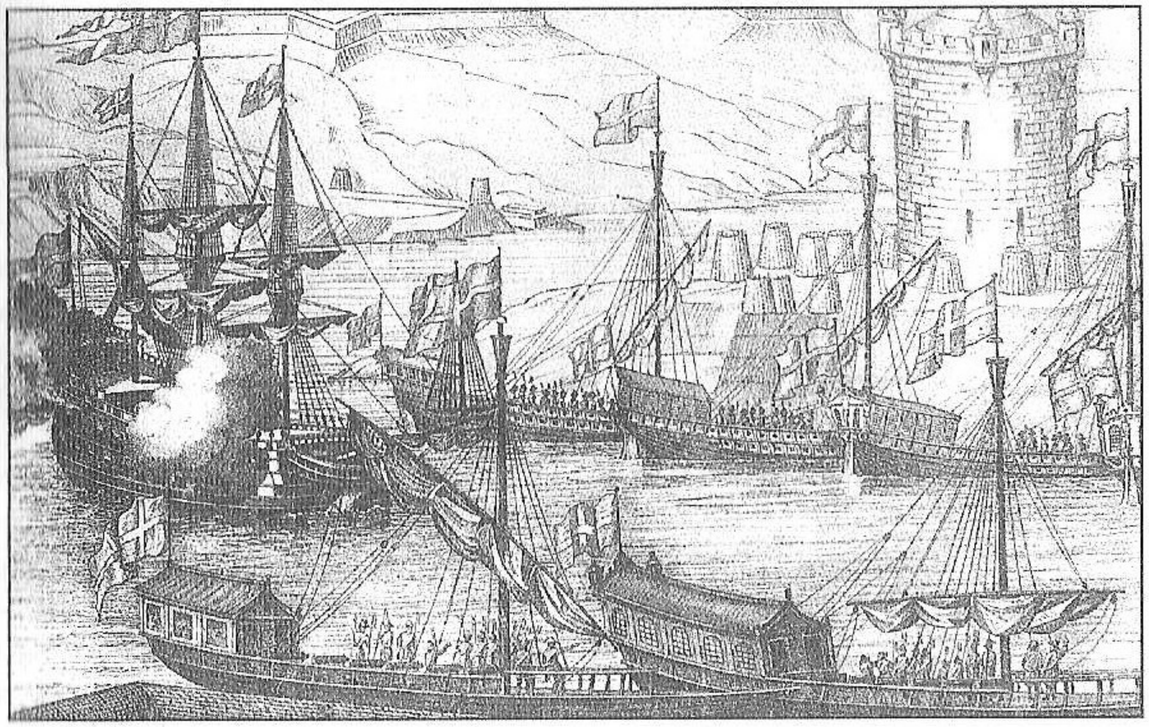
С самой юности царь Пётр выказывал любовь ко всему касающемуся мореплавания и в 1695-м году, задумав осаду Азова, выстроил с помощью греческих и итальянских мастеров в Воронеже на реке Дон[1] некоторое количество судов для перевозки туда боевых припасов, артиллерии и отчасти войск. Он располагал также несколькими боевыми галерами в то время, когда турки попытались было высадиться с моря на берег. Ввиду этой угрозы россияне скрытно от врага соорудили на острове батарею, во взаимодействии с которой эти галеры вскоре овладели турецкими судами, а с ними и добрым запасом золота, предназначавшегося на жалованье гарнизону, которое царь роздал своим солдатам[2]. Эта победа облегчила взятие Азова, состоявшееся в 1696 году[3]. Занятие этой крепости, открывшее доступ к Азовскому морю, впервые подало царю мысль о создании военно-морской силы[4]. Несмотря на то, что он никогда не видел каких-либо военных кораблей и вследствие этого не имел о них надлежащего понятия[5], тем не менее, по свойственной русскому самоуверенности считая строителей своих галер способными на все дела, входящие в круг кораблестроительного ремесла, он повелел им выстроить военные корабли. Способ, выбранный этим государём для того, чтобы избежать расходов, весьма значительно увеличенных ещё отсутствием умения составлять надлежащую смету, представлял собой вид налога, добровольно принятого на себя боярами и знатными людьми, или в случае судебно наказуемого проступка с их стороны наложенный во искупление его штраф[6].

Помимо этих приготовлений на Дону, приблизительно в то же самое время царь, решив завести флот на Волге, отправился, чтобы лично увидеть течение и величину этой славной реки, но не успел он проехать далее Свияжска, в 15-ти милях выше Казани, как некоторые важные известия заставили его вернуться обратно в Москву. Тем не менее до предпринятого им в 1697 году[7] путешествия он дал указания некоторым голландским корабельным мастерам построить около 100 грузовых судов преимущественно для торговых целей и отчасти же для перевозки войск. Часть этих судов была спущена, снаряжена и отправлена в Астрахань; некоторые из них позднее попытались провести с Волги каналами и по другим рекам, сообщающимся с Ладожским озером, в С.-Петербург; но частые отмели заставили отказаться от такого намерения, и суда частью оставались гнить около Вышнего Волочка по

дороге из Москвы в Петербург, другую же часть их, числом около 50-ти, можно было ещё в прошлом году[8] видеть в Услоне, в трёх лигах от Казани[9], где они были выстроены в одно время с остальными, но никогда не спускались на воду по причине, как полагают, их слишком больших размеров и осадки, поскольку Волга, впадая несколькими рукавами в Каспийское море, выносит столько песка, что на расстоянии 4-х или 5-ти лиг от морского побережья глубина её достигает нередко всего восьми футов, что представляет крайнее затруднение и опасность для плавания. Так как царь является единственным государём, который имеет корабли на этом море, то мала потребность в судах большой грузоподъёмности; тялки[10] и эверсы имеют одну мачту, сидят неглубоко в воде, постоянно ходят туда-сюда, перевозя людей и товары между Астраханью и Персиею. Три или четыре шнявы и столько же яхт в 10 или 12 пушек каждая употреблялись в течение нескольких прошлых лет с целью новых открытий. Все корабли, используемые на этом море, строятся в Казани, около 1100 миль выше Астрахани. Одним словом, мало можно сказать в пользу кораблей, выстроенных до возвращения царя из его путешествия; умолчать о них будет наибольшим комплиментом.

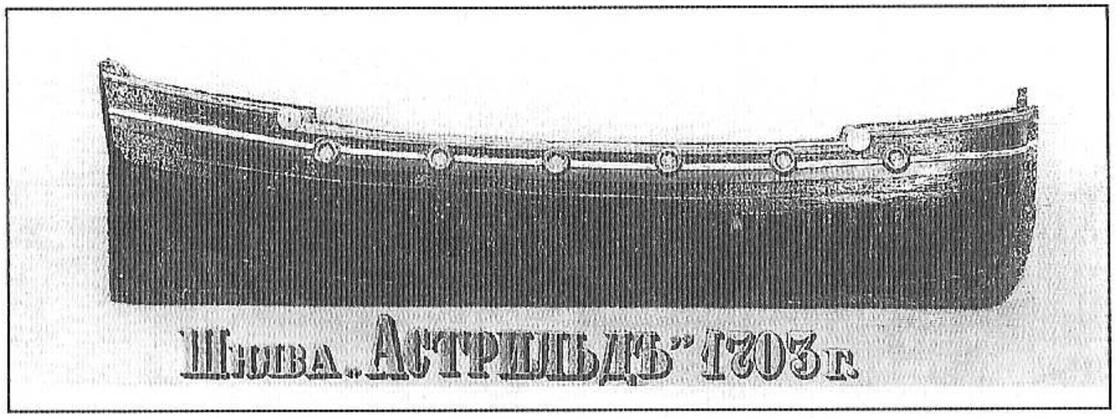
Пётр I. Худ. Я. Веникс (?). Холст, масло. Из собр. Гос. Эрмитажа

В таком положении находился флот Петра, когда он отправился в Англию и Голландию[11], где — преимущественно в Голландии — он удовлетворил свою природную любознательность, пристально изучая с очень великим усердием теорию и практику кораблестроения; одновременно другие из его окружения деятельно посвятили себя изучению ремёсел — мачтового, парусного и других, относящихся к кораблестроению. Самому же ему предоставили полную свободу приглашать на службу мастеров по этим нескольким специальностям. Возвратившись в Россию и подавив стрелецкий бунт[12], к которому подстрекала его сестра[13], он принялся всерьёз преобразовывать свою страну, и, пользуясь тем, что был государём пространных владений и безграничным властелином жизней и судеб бесчисленных подданных, он, не теряя времени, принялся за исполнение своих предначертаний, особенно же тех, которые касались возлюбленного его замысла — создания военно-морского могущества.



Корабли российского флота у Азова в 1696 г. С гравюры А. Шхонебека. 1699 г.

В это критическое время адмиралом был граф Головин[14], а нынешний генерал-адмирал Апраксин адмиралтейцем[15], прозываясь так по обычаю, существующему в Голландии. Должность эта соответствует в некотором роде главе Адмиралтейства в Англии. Господин Крюйс[16], бывший экипажмейстер в Амстердаме, вступив на царскую службу в качестве вице-адмирала, пригласил по приказанию царя многих морских офицеров, преимущественно голландцев и датчан, и повёз их с собою через Архангельск в Москву и Воронеж. Царь, по справедливости предпочитая в деле судостроения и снаряжения кораблей порядок, существующий в Англии, убедил нескольких морских офицеров, корабельных мастеров и других представителей этой нации сопровождать его или следовать за ним, и, приобретя теперь надлежащее мастерство в корабельном деле, вскоре приостановил работы прежних строителей, подвизавшихся до того времени на Дону, и, уничтожив установившийся обычай, обязывавший бояр строить его корабли, выделил для этого особые средства, закрепив следующих лиц в Таврове и Воронеже: господ корабельных мастеров Джозефа Ная[17], Ричарда Козенца[18] и Дена[19]; корабельных подмастерьев Девенпорта[20], Хэдли[21], Джонстона[22], Гардинера[23] и Выбе[24]; блокового мастера Бэгза[25] и мачтового мастера Райта[26]; все — англичане. Были выстроены кораблестроительная верфь, амбары и погреба, также жилые дома для всех должностных лиц сообразно их положению. Царь столь рьяно следил за приведением в исполнение своей цели, что часто приезжал навещать работы, а иногда проживал на месте, причём некоторые корабли

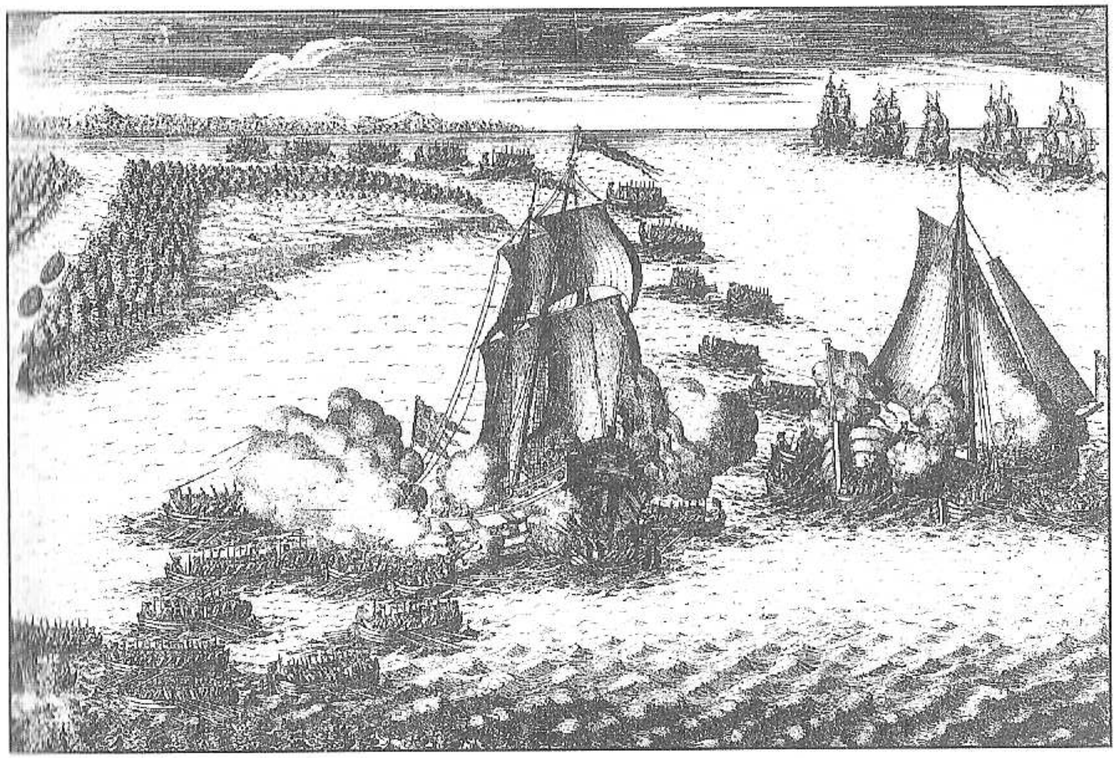


Шнява „Астрильд". Полумодель первой половины XVIII в. Из собр. ЦВММ

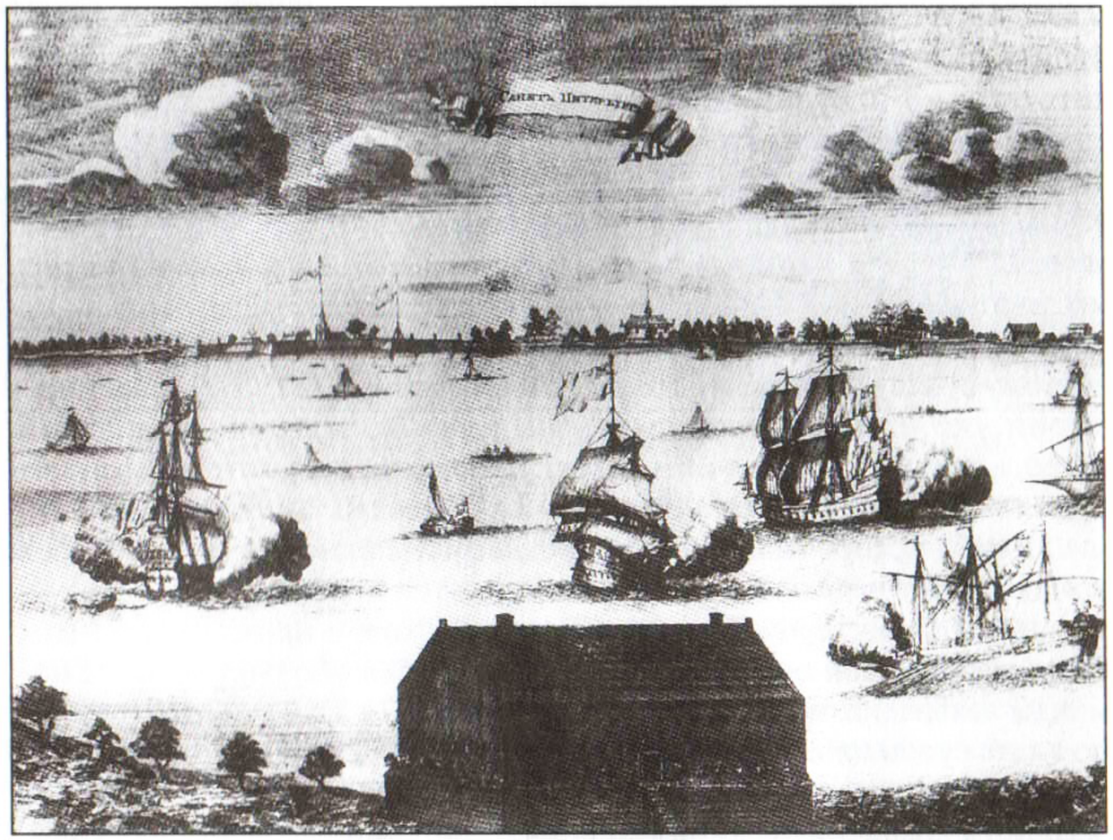
строились непосредственно по его указаниям и его следует считать их строителем. Никакие издержки не щадились при отделке и украшении их; и один за другим были построены около 30 военных кораблей силою от 80 до 40 пушек, также фрегаты, галеры, грузовые суда и прочие. Между тем большие работы на Камышинке, описанные искусным капитаном Перри[27], попытка прорезать канал между Доном и Волгою и строительство таганрогской гавани[28], которая вся отделана замечательным камнем, второго подобного которому, считается, нет, привели к громадным тратам денег и гибели людей. Замысел этих военных мероприятий в столь отдалённом углу его владений на реке Дон, впадающей в Азовское море, был обращён против турок и в первую очередь при благоприятном положении дел против важной крепости Керчь[29], господствующей над проливом между Азовским и Чёрным морями. Об этом, однако, упоминается здесь только вскользь, для того чтобы перейти к обзору достижений царя на Балтийском море и в его излюбленном С.-Петербурге, о чём важнее знать, как о более непосредственно воздействующем на политические интересы этой стороны Европы.

В 1703 году россияне после некоторого сопротивления захватили и сровняли с землей Ниеншанц[30], небольшой городок с гарнизоном, располагавшийся от теперешнего местоположения Петербурга приблизительно в одной лиге вверх по реке, расселив его жителей по окраинам России. Тогда же эскадра шведских военных судов, прибыв к острову Ретусари[31], ныне Кронштлоту[32], и не зная о судьбе, постигшей Ниеншанц, отправила 12-пушечную шняву[33] и баркас при 4-х пушках[34] на вертлюгах[35] с тем, чтобы осведомиться о положении гарнизона[36]. Примерно в двух милях вверх по течению от устья реки с последних заметили присутствие со всех сторон российских войск и поняли, что городок уже занят. Тем не менее, не предвидя опасности со стороны воды, ибо они знали, что у россиян не было здесь боевых судов, шведы оставались здесь некоторое время, продолжая свои наблюдения на глазах у неприятельской армии. Царь, раздражённый этой

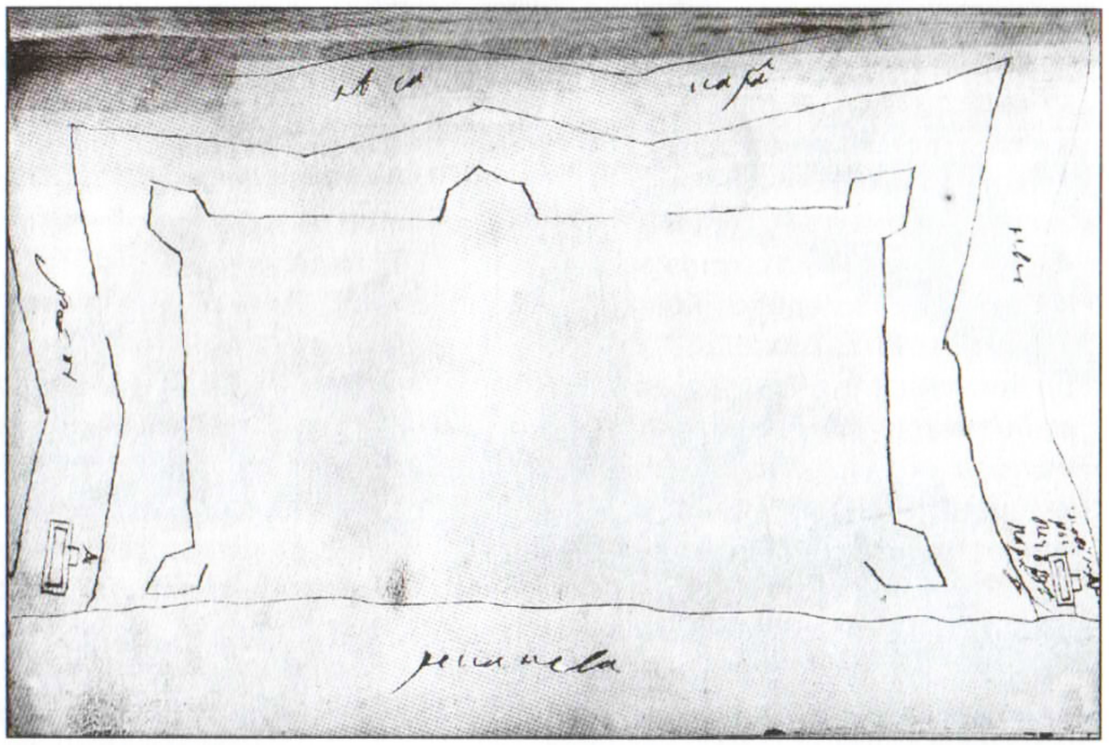
бравадой, посоветовавшись со своими морскими офицерами, приказал отряду из выборных и хорошо вооружённых людей, все из которых хоть сколько-нибудь были знакомы с действиями на море, спуститься вниз по течению реки на лодках так, чтобы они могли собраться вместе в очень короткое время, и ожидать, когда шведы вернутся к бару — узкому месту реки, переполненному со всех сторон песчаными мелями при отсутствии каких-либо вех, указывающих корабельный курс; место это было вполне доступно для плавания российских лодок, но неудобно для неприятеля. Шведы, заметив движение лодок вниз по другому рукаву реки, решили отступить к своему флоту, но, лишь только они достигли бара, наступила ночь, поднялся противный западный ветер, который заставил их идти сугубо по течению; в этот самый момент на них напали русские, осыпая их со всех четырёх сторон пулями. Шведы храбро защищались, громя врага из своих орудий, пока в конце концов не были сломлены темнотою ночи, противным ветром и неравным характером борьбы. Шнява, наскочив на песчаную мель, была после отчаянного сопротивления и гибели большинства её команды захвачена; и баркас, понятно, разделил ту же участь. Немедля по сдаче судов царь поднялся на борт и, застав живым штурмана, который командовал судами, велел со всяким тщанием ухаживать за его ранами, а когда они зажили, убедил его поступить к нему на службу. Его имя Карл фон Верден[37], талантливый человек, с тех пор постепенно



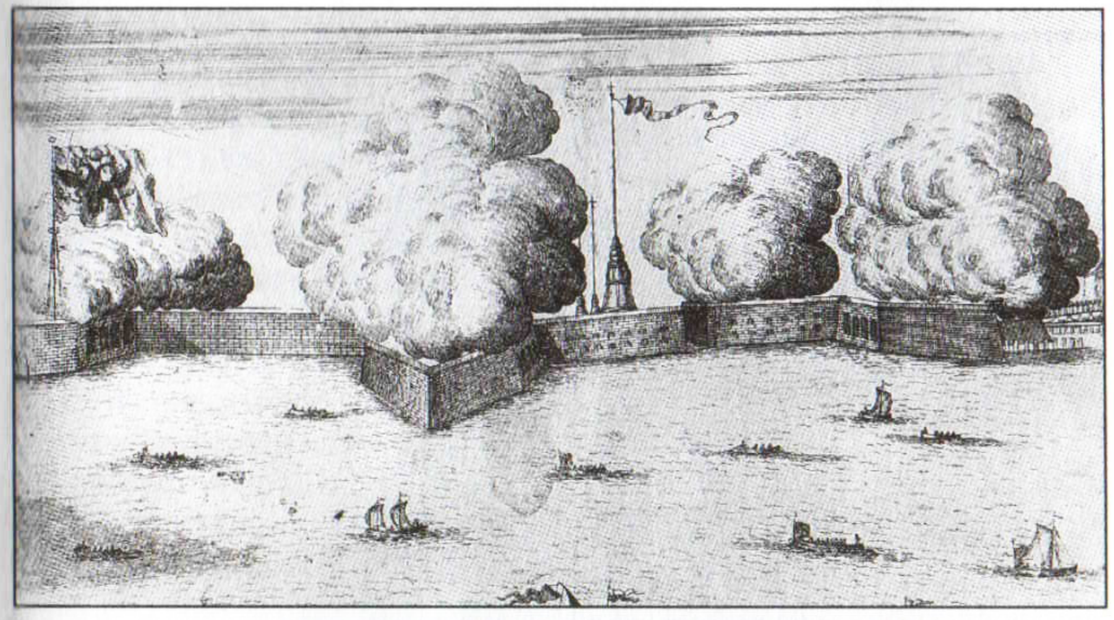
Взятие шведских шнявы „Астрильд" и бота „Гедан" у устья Большой Невы 7 мая 1703 г. Гравюра А. Ф. Зубова. 1726 г.



Вид С.-Петербурга, фрегатов и галер Балтийского флота на Неве в октябре 1704 г. Гравюра П. Пикарта. 1704 г.



Собственноручный чертёж Петра I Адмиралтейской крепости и верфи в С.-Петербурге. 1722 г., марта 1. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого)



Санкт-Петербургская (Петропавловская) крепость в 1714 г. С гравюры Г. де Вита. 1714 г.

получавший повышения по службе и являющийся теперь одним из любимых капитанов царя; о нём ещё будет упоминаться по ходу повествования.

Это было самое первое военное судно, которым царь владел на Балтийском море, и, хотя само по себе судно было невелико, но как столь удачно попавшее ему в руки, он счёл взятие такового за доброе предзнаменование, истолковывая его как особое знамение провидения в пользу морских его предначертаний.

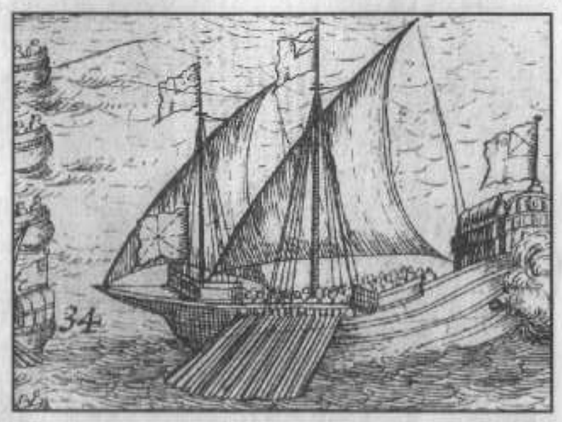
Вслед за этим царь принял решение основать С.-Петербург. План был начертан и утверждён; потом построены были склады, и постепенно возведена верфь, окружённая рвом и палисадами, чтобы препятствовать вторжению неприятеля. Там поселились вызванные из Воронежа вице-адмирал Крюйс и несколько офицеров и моряков[38]. Была воздвигнута крепость, или цитадель, регулярной фортификации из 6-ти бастионов и кронверка, постройкою которой было занято множество рабочих, когда только время года это допускало.

Царь также повелел основать поселение на острове Ретусари, по-русски Котлин-остров[39], ныне же обыкновенно известном под именем Кронштота, как мы и будем впредь его называть, если только какой-нибудь особый случай не заставит нас провести различие, так как, в сущности, это имя принадлежит круглому форту, воздвигнутому на песчаной отмели с другой стороны главного корабельного фарватера на расстоянии в половину пушечного выстрела от острова. Воздвигнуты были также три батареи, и позади самой высокой из них устроена гавань с некоторым земляным укреплением в западной части острова, названным в честь князя Меншикова Александр-шанцем.

Кронштот. Гравюра П. Пикарта

В 1705 и следующем году было спущено несколько фрегатов, в том числе 30-пушечных, а также несколько шняв и грузовых речных судов. Приблизительно в это же время прибыли из Англии ещё два корабельных мастера: господа Бент[40] и Ричард Броун[41]; последний служил у господина Хардинга[42], строителя „Роял-Соверейна", и с тех пор выказал перед всем миром свой замечательный гений, выстроив для царя несколько кораблей силою от 90 до 16 пушек, которые способны по постройке состязаться с лучшими судами в Европе. Этим двум господам была предоставлена работа на Ладожском озере, поскольку царь, в это время не владея ещё всей Карелией, содержал здесь несколько небольших судов, чтобы препятствовать рыбной ловле и торговле неприятеля и частыми высадками разрушать деревни и забирать скот.

Как только укрепления Кронштота были доведены до известного завершения, для русских фрегатов и шняв стало обычным ежегодно спускаться по течению Невы и лежать полумесяцем под прикрытием артиллерии у Котлина. Шведский флот постоянно приходил туда, обстреливал и иногда бомбардировал их, но никогда не совершал сильного нападения, удерживаемый видом укрепления, круглого по форме, что давало возможность использовать лишь незначительное число орудий. Решись они однажды приблизиться к берегу, батареи нанесли бы им малый ущерб и им легко бы удалось уничтожить это небольшое количество однопалубных судов; русские очень опасались этого.

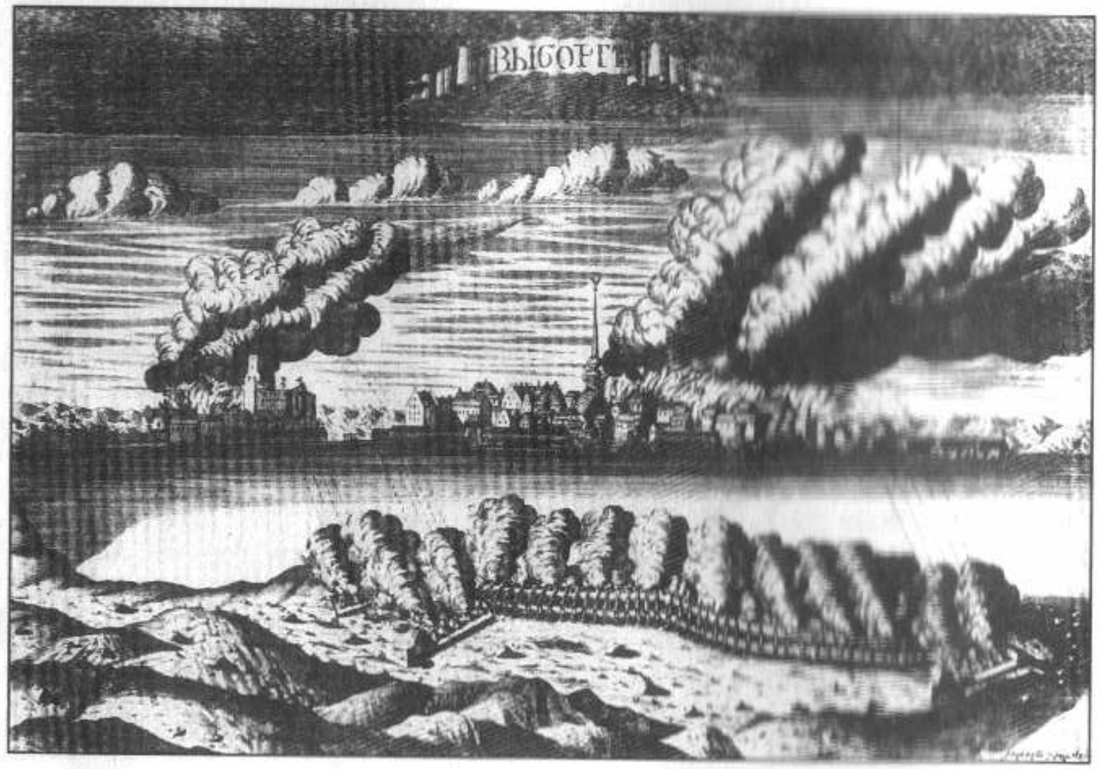


Галера „Св. Наталия", построенная на Олонецкой верфи в 1707 г. С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.

Однажды шведы прислали сильный военный флот со значительным количеством войск на грузовых судах, пытались высадиться на берег, но действовали так, будто они никогда не делали этого раньше; в большинстве мест кругом острова находятся отмели, дно неровное, усеянное камнями, но между местом высадки шведского десанта и берегом вода оказалась глубже обыкновенного, так что солдаты погрузились по подбородок и подмочили порох и оружие. Между тем русские лежали скрытно у берега на острове, который тогда был весь в диких зарослях деревьев и кустарников, наблюдая бедственное положение шведов, и, позволив им достичь берега, напали на них в этой невыгодной для шведов ситуации и заставили их вернуться на свои корабли с очень большим уроном[43]. Главнокомандующим на острове был вице-адмирал Крюйс, а шведским десантным отрядом командовал полковник Нирод[44]. Последний, уроженец Лифляндии, имея там поместье, после того как царь овладел этой провинцией, поступил на российскую службу и с тех пор сумел достигнуть назначения вице-президентом Военной коллегии.

В другой раз[45] генерал Любеккер[46] во главе значительного корпуса войск прошёл через Финляндию и переправился на другой берег Невы на виду у россиян в нескольких лигах выше С.-Петербурга, намереваясь спалить его южную часть со стороны Ингерманландии, где тогда находились склады припасов и продовольствия, корабли на стапелях и большинство построек. Россияне, не имея сил противостоять этому, прибегли к военной хитрости и разослали правителям и комендантам ближайших мест письма с требованием немедленно прислать на помощь такие-то полки, которые либо вовсе не существовали, либо находились далеко. Эти письма, как и предполагалось, попали в руки неприятелей, и они, подстёгиваемые паническим страхом, поспешно отошли к мысу Гаривалдай[47], в пяти лигах ниже Кронштота, и там по приказу своего генерала умертвили всех своих лошадей, и после погрузки на корабли шведского флота отплыли в Выборг[48].

Эти ошибки шведов очень воодушевили русских, тогда как если бы шведы немедленно использовали представлявшиеся благоприятные возможности, то царь столкнулся бы с непреодолимыми препятствиями в наращивании его военно-морской силы, особенно если принять в соображение многие трудности, с которыми ему приходилось бороться, совершая такую колоссальную работу в новозаселяемой



Осада Выборга русскими войсками в 1710 г. Гравюра А. И. Ростовцева. 1715 г.

стране, покрытой болотами и дебрями и не производящей ничего для обеспечения множества постоянно занятых там людей. Все поставки для этой цели осуществлялись исключительно из старой России.

Царь продолжал увеличивать флот постройкою различных галер и приблизительно в 1708 году заложил два корабля в 52 пушки каждый в Лодейном Поле на Ладожском озере[49] под руководством господина Бента[50]. Один их них он достроил, но другой недоделал, так как около 1710 года умер. Два корабля такой же силы были, кроме того, назначены к постройке господину Броуну[51].

Знаменитая победа, одержанная 27 июня 1709 года при Полтаве, вселив в царя слишком преувеличенное мнение о своём военном могуществе, во время его войны с турками послужила ему причиной для того, чтобы совершить промах, столь же губительный, какой ещё так недавно сделал король Швеции, заведя свою армию очень далеко в глубь неприятельской страны, не обеспечив себе возможности отступления в случае необходимости.

Итогом этого просчёта были потери, понесённые после сражения на Пруте: согласно заключённому после него договору[52], царь был вынужден возвратить Азов и Таганрог, что сделало совершенно бесполезными все его военно-морские силы на реке Дону, некоторые из кораблей были отправлены в Константинополь, будучи либо проданы, либо просто отданы туркам[53]; многие были сожжены по приказанию царя, другие же ещё и поныне остаются в Таврове, где они укрыты от непо-

годы под навесами. Снятое с них снаряжение, особенно паруса и верёвочный такелаж, были по санному пути перевезены в Архангельск, когда царь строил там корабли в 1714 году.

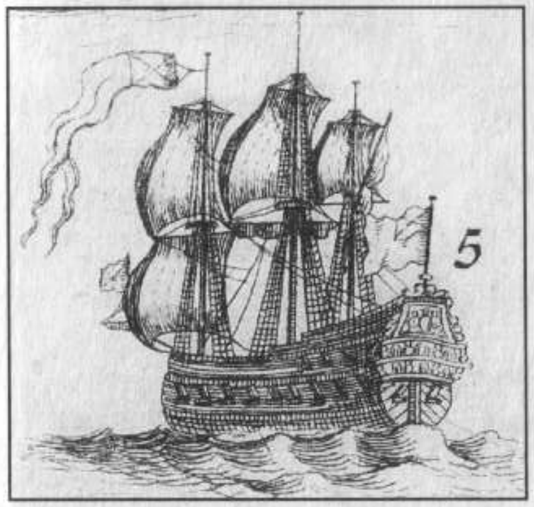
Впоследствии ему пришлось озаботиться преодолением двух препятствий и придётся преодолевать их снова, если он когда-нибудь опять станет хозяином Азова и Таганрога. Первое заключалось в том, что его корабли должны были строиться в Таврове, вблизи Воронежа, на огромном удалении от Азова, а река Дон ввиду быстроты своего течения трудна для провода их вниз. Другое состоит в том, что, поскольку в устье этой реки на протяжении 9 или 10 лиг тянутся мели, он должен был строить военные корабли много более плоскодонными, чем это делается обычно, и, помимо этого, ещё применять плавучие деревянные камели, чтобы поднимать и поддерживать их до тех пор, пока они не выйдут на глубину, так что, если бы турки заняли там позицию несколькими кораблями, они могли бы легко помешать выходу царского флота в море.

Кубок стеклянный с изображением российского трёхмачтового корабля с надписью: „Виват шаутбенахту от российских флотов". 1709–1714 гг. Ямбургский завод. Из собр. Гос. Эрмитажа (Галерея Петра I)

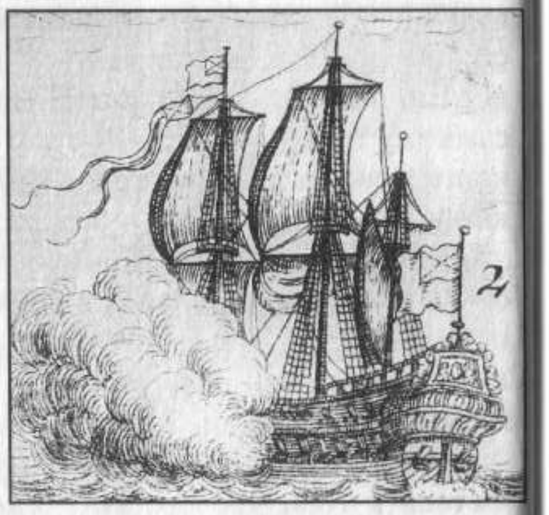
Первый раз корабли, построенные в Петербурге, послужили царю в начале 1710 года, когда на них были посланы продовольствие, амуниция и артиллерия, необходимые для продолжения осады Выборга.

Посланная под белым флагом к шведскому флоту шнява под командованием поручика Шмита[54] для обмена некоторых особых пленных была задержана шведами под предлогом, что последняя прибыла для высматривания их сил; вследствие этого царь по праву репрессалии по сдаче города, последовавшей 13-го июня, объявил, несмотря на условия капитуляции, гарнизон военнопленным.

До сих пор царь служил в качестве капитан-командора, теперь же он приобрёл чин контр-адмирала[55]. Так как шведы в течение лета препятствовали бы снабжению съестными припасами российского гарнизона в Выборге, то их нужно было доставить раннею весною. Ледоход по реке Неве возле Петербурга обыкновенно бывает между 5-м и 15-м апреля. Днями 8 или 10 позже начинает идти лёд с Ладожского озера,



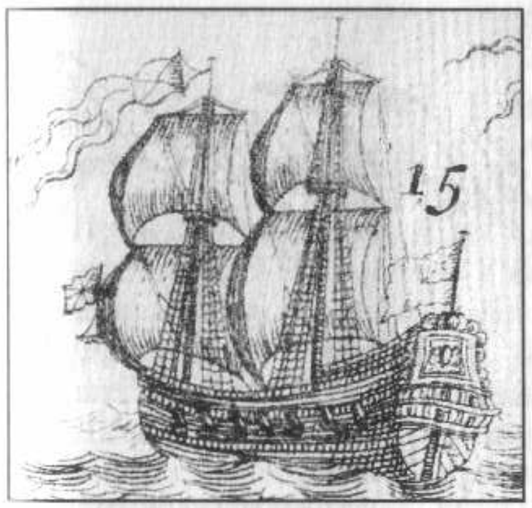
Бомбардирский корабль „Надежда“ (? – Hobet). С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.



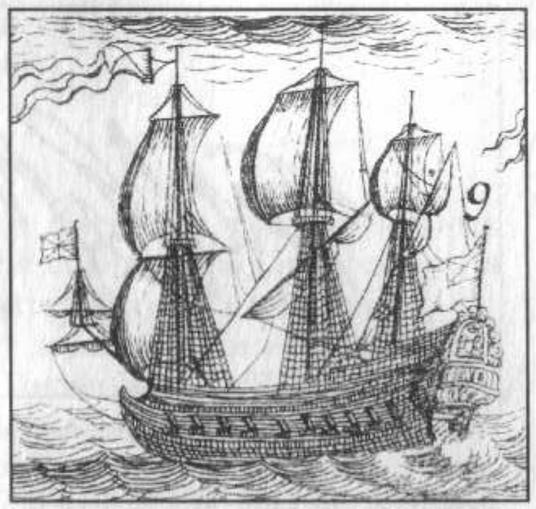
Шнява „Лизета“ („Лизет“). С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.

и к концу месяца река совершенно чиста, но Финский залив редко освобождается для прохождения кораблей ранее 10-го мая, и я знаю, что корабли останавливались при Гогланде в самой узкой части залива даже 13-го мая. Всё необходимое продовольствие за зиму было заготовлено, с тем чтобы двинуться, как только вода очистится ото льда. „Выборг“ и „Рига“, два военных линейных корабля по 52 пушки каждый, построенные господином Броуном и спущенные осенью[56], были отряжены на усиление конвоя. Два других корабля такой же силы были достроены на Ладожском озере[57]. Из последних один под командой поручика Ивана Сенявина[58] потерпел крушение и погиб[59]; другой же по имени „Пернов“ прибыл в Петербург[60], но слишком поздно, чтобы присоединиться к назначенному в экспедицию флоту. Корабли эти вышли в море в начале мая 1711 года. Различие в сроках вскрытия льда, как выше показано, благоприятствовало царю, задерживая приход шведского флота в залив для препятствования проходу к Выборгу русских судов с припасами, которые конвоировались следующими военными кораблями:

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Вице-адмирал Крюйс	Выборг	52	Декур[61]
Капитан-командор Шельтинга[62]	Рига	52	–
	Думкрат	32	Беземакер[63]
	Штандарт	24	Вессель[64]
	Надежда (? – Hobet)[65]	16	Валронд[66]
	Лизета (шнява)	14	Иван Сенявин
	Мункер[67]	14	Скворцов[68]



Шнява „Мункер“. С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.

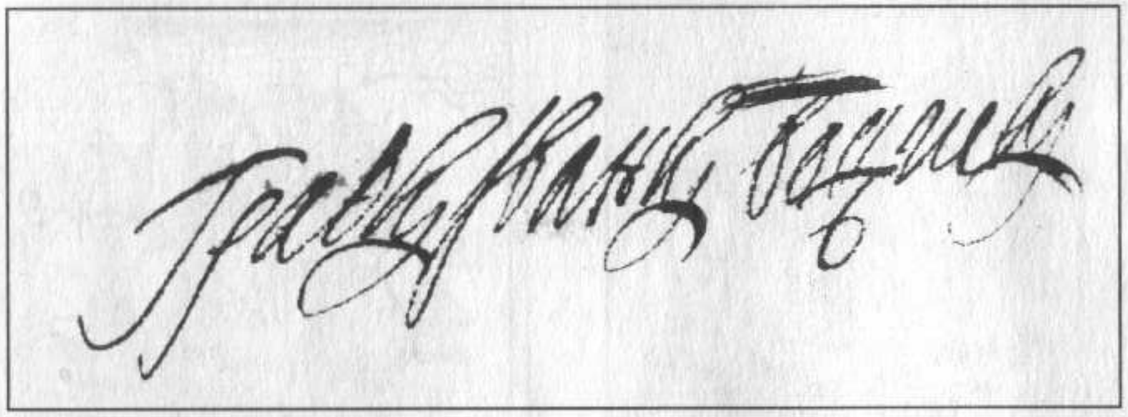


32-пушечный фрегат „Думкрат“. С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.

Весьма обрадованные своим успехом, они вскоре вернулись к Кронштлоту. Примерно в это же время прибыл фрегат „Самсон“, купленный в Голландии князем Меншиковым и подаренный им царю (строят различные предположения – в качестве искупления штрафа либо добровольно). Он тогда вооружался 40 пушками, но, будучи слишком мал для такого их числа, был разобран до ватерлинии господином Броуном и переделан в прекрасный 32-пушечный фрегат в самом конце 1712 года[69].

В это же время прибыли первые дубовые корабельные лесоматериалы, которые везли из Казани почти три года и которых царь никогда до этого в Петербурге не имел[70], и немедленно заложили на стапелях в Петербурге несколько кораблей[71]; в Архангельске же некий голландец[72] стал строить три 52-пушечных корабля[73] из ели[74] и три фрегата[75]. При отплытии последних оттуда один погиб[76], другие же два, именовавшиеся „Св. Пётр“ и „Св. Павел“, под командою капитанов Рейса[77] и Брандта[78] крейсировали в Северном море и захватили несколько призов у шведов (причём некоторые из них шли под конвоем английского военного корабля), затем перезимовали в том году в Норвегии.

Весною 1712 года военные суда вторично отконвоировали запас продовольствия в Выборг[79]. „Пернов“ был переведён через бар и подготовлен к плаванию. В июле весь флот лежал готовый встать под паруса, когда в море показались шведские линейный корабль, фрегат и шнява[80]. Россияне ночью верповались, и вице-адмирал Крюйс, находившийся на „Выборге“, спустил свой флаг, оставив лишь брейдвымпел, приказав, чтобы его флаг был поднят на „Думкрате“, который ещё не вышел из гавани. Рано утром „Пернову“, „Самсону“ и „Лизете“ был дан приказ начать погоню в сопровождении семи полугалер[81] и множества бригантин, которые должны были их буксировать в случае безветрия. Шведы сохраняли своё положение, поджидая их; заметив



Подпись галерного шаутбенахта И. Ф. Боциса. 1707 г. Из собр. ОР РНБ

это, вице-адмирал отрядил „Ригу“ на помощь; тогда шведы пустились наутёк, и, когда россияне были на расстоянии лиги от неприятеля, вице-адмирал дал сигнал бросить погоню. Когда шведы стали опять приближаться, вице-адмирал дал сигнал возобновить погоню. Шведы снова начали уходить. Когда последние были уже на расстоянии пушечного выстрела, вице-адмирал отдал сигнал бросить якорь; обменявшись несколькими сделанными наугад выстрелами, россияне вернулись и стали на якорь возле своего флагманского корабля, а шведы — у северного берега. Переменившийся к следующему утру ветер дал россиянам такое огромное преимущество, что они могли бы за два часа отрезать шведам путь отступления, но, пользуясь тем, что россияне пренебрегли этой возможностью, шведы, взяв к ветру, наилучшим для них путём вышли в море. В продолжение этого лета их более не видели, за исключением небольшой шнявы, взятой русскими галерами в плен около Веклакса[82], когда они опустошали это место в том году. Зимою граф Боцис, итальянец, шаутбенахт галерного флота[83], возвёл обвинение против вице-адмирала Крюйса в служебных упущениях в вышеописанном деле[84], но не имел достаточных познаний в морском деле, чтобы доказать наиболее существенные из допущенных промахов. Справедливые пункты его обвинения были отведены без слишком большого непосредственного ущерба для репутации вице-адмирала Крюйса.

Список флота 1712 года

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Вице-адмирал Крюйс	Выборг	52	Дегрейтер[85]
	Рига	52	Беземакер
	Пернов	52	Эдвардс[86]
	Самсон	40	Блорий[87]
	Штандарт	24	Вессель

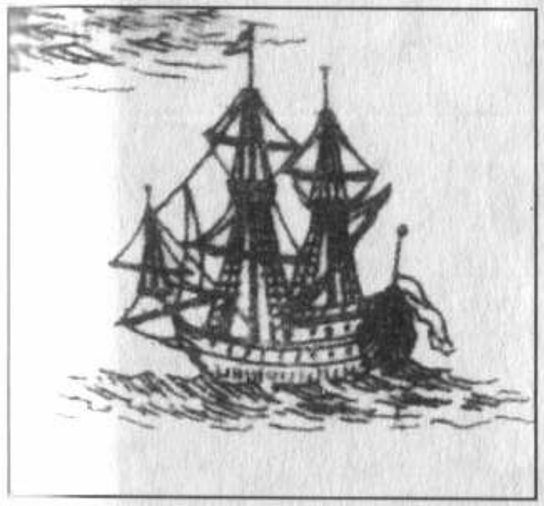
Надежда (? — Hobet)	16	Валронд
Лизета	14	Сенявин[88]
Мункер	14	Скворцов

Приблизительно тогда же Хэдли и Джонстон, два корабельных подмастерья, были посланы в качестве снабженцев для заготовки и обтёсывания по лекалам кораблестроительного леса в Казань.

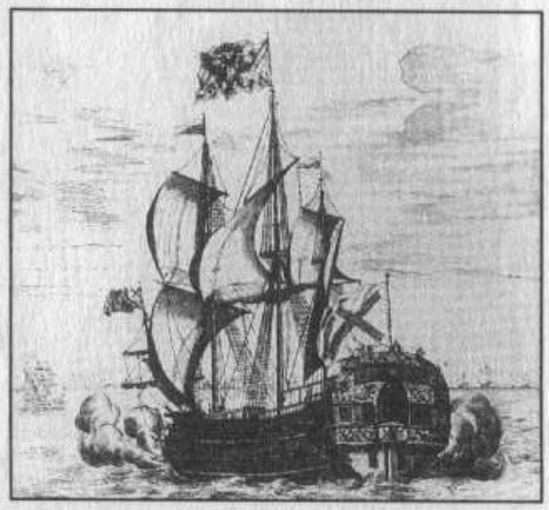
Фрегаты „Св. Пётр“ и „Св. Павел“ перезимовали в Риге, а малый фрегат „Св. Илья“, приобретённый в Голландии, — в Ревеле.

Два кораблестроителя[89] и некоторые морские офицеры прибыли из Воронежа[90], и несколько бригантин, похожих на наши шлюпы в Англии, были выстроены на Ижоре[91] — небольшой реке в 6 лигах выше С.-Петербурга по Неве. Весною была окончена и спущена на воду „Екатерина“ — настоящий линейный 60-пушечный корабль[92], выстроенный господином Броуном, а также „Полтава“, 54-пушечный корабль, главным строителем которого был царь. Корабль этот был слишком узок в корме и никогда не мог бы выдержать похода по большому морю. Этой зимой были сделаны приготовления, чтобы вторгнуться в Финляндию весною как с моря, так и с суши. Царь, нуждаясь преимущественно в моряках, распорядился набрать их со всех концов своих владений и расформировал при этом несколько полков пехоты, бывавших в море, чтобы записать людей в моряки, восполнив недостаток в них.

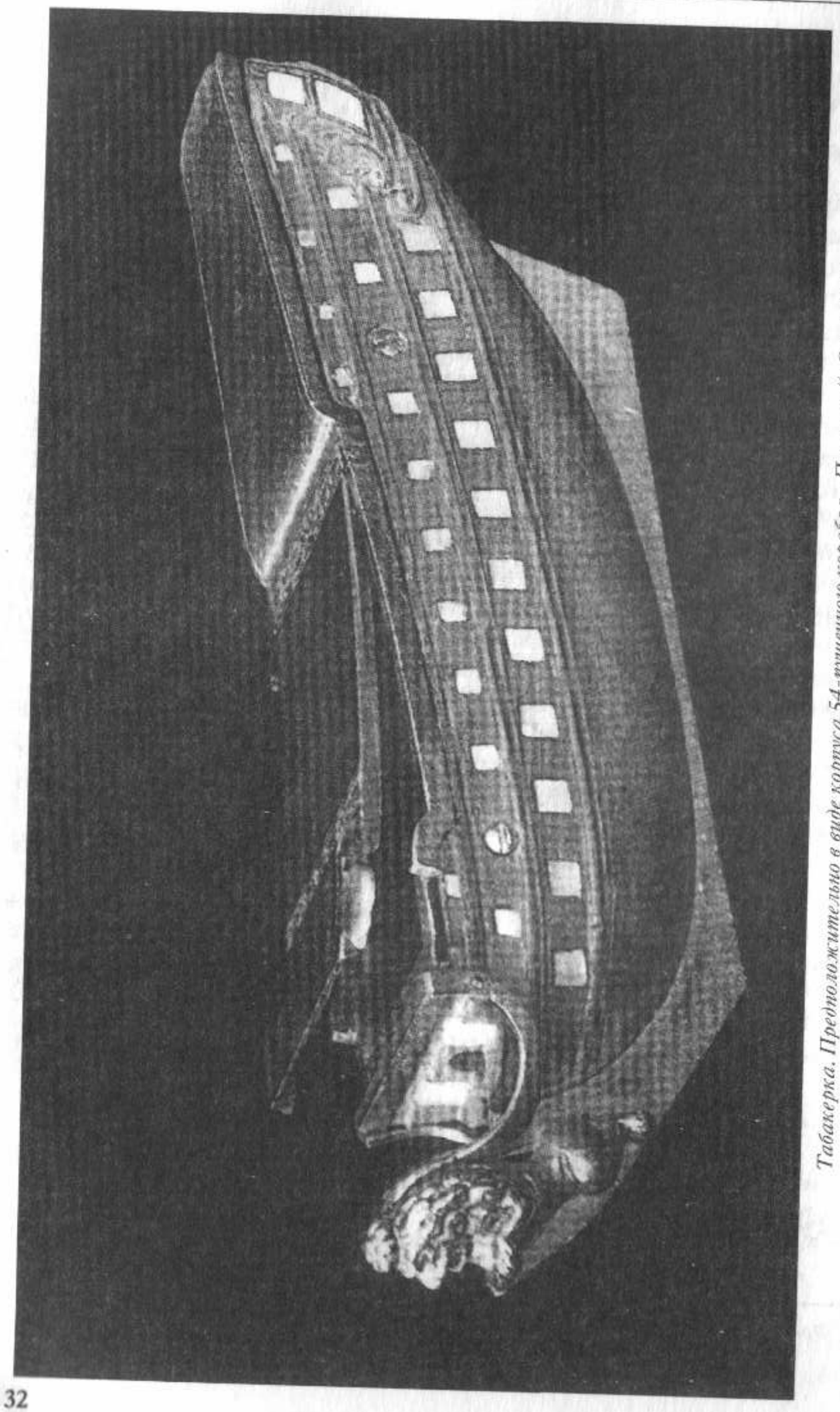
Главнокомандующий генерал-адмирал двинул часть армии, а сам отплыл в начале мая 1713 года[93] во главе флота[94], состоявшего примерно из 200 галиотов, тялок, шмаков, галер и бригантин с двумя бомбардирскими галиотами и столькими же прамами, вооружёнными 16 большими



Фрегат „Св. Илья“. С гравюры П. Пикарта. 1716 г.



Линейный корабль „Полтава“ под царским штандартом в 1713 г. Гравюра П. Пикарта

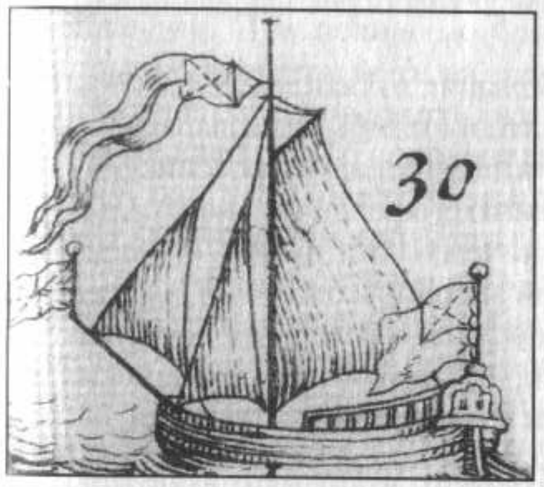


Табакерка. Предположительно в виде корпуса 54-пушечного корабля „Полтава". Ок. 1712 г. Ореховое дерево, золото, перламутр, резьба, инкрустация. Из собр. Гос. Эрмитажа

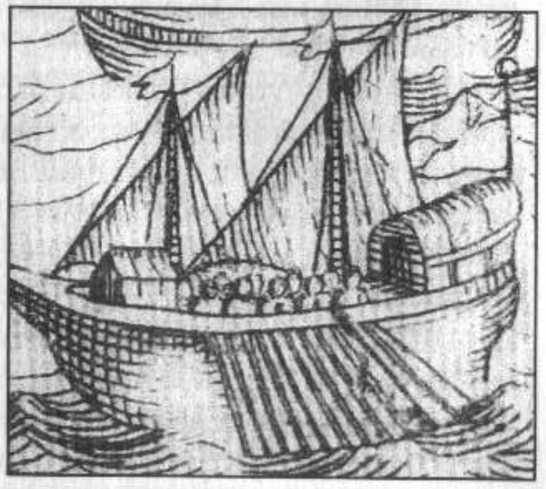
Карбас. 1710 г. С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.

пушками каждый, пройдя между скалами и островами прямо к Гельсингфорсу. Адмирал находился на одной галере, а царь, покинув шняву „Мункер", так как она по ходу отставала от передовых судов, пересел на другую. Несколько галер были посланы вперёд на гребле для разведки местности, которые, заметив вблизи судно, которое подтянулось ближе под прикрытие небольшой 4-пушечной батареи, завладели последним, потеряв при этом несколько человек убитыми и ранеными[95]; а так как судно это только что прибыло и нагружено было главным образом винами, то оно явилось приятным призом для высших офицеров.

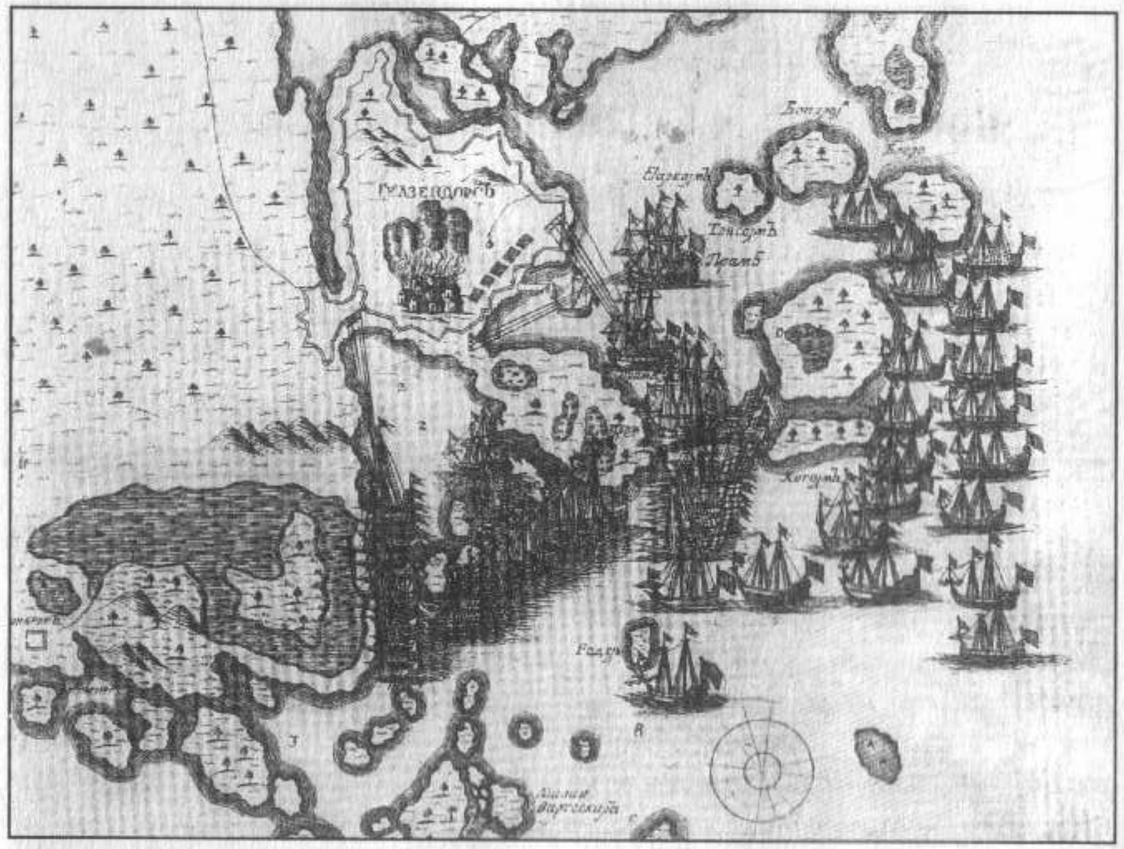
Остальной флот подошёл на следующий день[96]. Два прама получили приказ обстреливать батареи, в то время как бомбардирские галиоты открыли огонь по городу. Шведы, изгнанные со своих батарей, содействовали усилению начавшегося пожара и вечером отступили[97]. Российские войска высадились ночью, а царь рано утром отдал город на разграбление своим преображенцам, его личным гвардейцам, строго



Бригантина „русского" типа. 1710 г. С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.



Скампавея „итальянского манира". 1710 г. С гравюры П. Пикарта. Ок. 1711 г.



Гравюра „Взятие Гельсингфорса русским флотом в 1713 г.". Из „Книги марсовой"

воспретив остальным коснуться военной добычи. Шведы, как сообщают, числом в 6000 были под командою генерала Армфельта[98] и имели у себя две батареи, состоявшие из 6 орудий исключительно лишь 6-фунтового калибра.

По разрушении этого места флот отплыл назад в Борго[99]; жители последнего при приближении русских покинули свои места обитания, войско же высадилось и соединилось с той его частью, которая шла по суше из Выборга. Таким образом, этим летом были завоеваны земли до самого Або[100].

Немного спустя сожжены были 5 больших голландских флейтов[101], прибывших в Гельсингфорс за лесом, а люди с них были варварски перебиты либо переранены графом Боцисом, шаутбенахтом российских галер, единственно по незнанию и неумению его различать нейтральные флаги и водные пути. Такое действие ничем не могло быть оправдано, и адмирал Апраксин сделал ему строгий выговор и отправил донесение об этом царю[102], который в это время вернулся в Петербург поторопить выход своего корабельного флота в море. Большинство английских и голландских офицеров, участвовавших в последней экспедиции, были вытребованы обратно к своим корабельным командам, а капитан Сиверс[103] получил приказ отправиться в Ревель с несколькими офицерами и там позаботиться о вновь прибывших туда из-за границы кораблях.

Список корабельного флота в 1713 году[104]

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Вице-адмирал Крюйс	Рига	52	Дегрейтер
Капитан-командор Шельтинга	Выборг	52	Блорий
Капитан-командор Рейс	Полтава	54	Торнгоут[105]
	Екатерина	60	Гослер[106]
	Пернов	52	Беземакер
	Самсон	32	Эдвардс
	Св. Павел	30	Вессель
	Св. Пётр	30	Брандт
	Штандарт	24	Попегай[107]
	Св. Яков	16	Фалкенберг[108]
	Лизета	14	Тран[109]

Все капитаны подлежат перемещению и часто подвергаются таковому по два или три раза в течение одного лета по маловажным причинам, которые будут далее перечислены в нужном месте. Приводимые здесь списки касаются командиров при начале кампании, не учитывая последующих служебных перестановок. Также на службе у царя состоят капитан-поручики, часто командующие линейными кораблями и фрегатами и во всех отношениях равные капитанам на борту их кораблей. Они только имеют двумя денщиками менее, чем на флагманских кораблях, и получают ежемесячного содержания на пять рублей меньше, чем младшие по рангу капитаны; сделав эту оговорку, мы впредь не будем её повторять при упоминании чина, когда капитан-поручики будут командовать кораблями.

В начале июля 1713 года этот флот отплыл в Ревель[110], где царь ожидал прибытия разных кораблей, приобретённых для него в Англии и Голландии. При походе по Финскому заливу предписано было нескольким фрегатам идти на значительном удалении впереди флота и с помощью сигналов давать знать флагманскому кораблю в случае появления каких-либо подозрительных кораблей. Приближаясь к Гогланду, они усмотрели три паруса, оказавшиеся принадлежавшими шведским военным кораблям силою от 64 до 54 пушек[111]; и по передаче условленного сигнала весь российский флот пустился в погоню. Некоторые из головных кораблей, приблизившись, открыли огонь, но, так как русский порох был много хуже шведского, на слишком дальнем расстоянии. Во время этой погони „Рига" под начальством адмирала Крюйса села на камень и непосредственно вслед за нею „Выборг" с капитан-командором Шельтингой подвергся той же участи; остальные продолжали погоню, но, так как капитан-командор Рейс не

принял на себя командования и не подавал никаких сигналов, все они спустя непродолжительное время вернулись к флагманскому кораблю и сумели снять „Ригу“ с камня без особых повреждений; при поднявшемся же к вечеру довольно свежем ветре „Выборг“ дал течь и его сожгли. В этом неожиданном столкновении шведы, сохраняя правильную линию и поддерживая друг друга, внушили россиянам страх и, удаляясь, в знак презрения сделали несколько выстрелов по их направлению. Российский флот проследовал в Ревель, где к нему присоединились 5 прибывших из Англии кораблей: „Виктория“, „Лансдоу“, „Оксфорд“, „Рандольф“ и „Страффорд“, а также два корабля из Гамбурга: „Св. Антоний“ и „Св. Николай“. Ещё один английский корабль, 52-пушечный „Болингброк“, был взят шведами в плен во время его перехода. После некоторого пребывания там флот вернулся к Кронштоту, и так закончилась эта летняя экспедиция военных кораблей.

Галеры же под начальством господина генерал-адмирала остались значительно дольше в плавании. Царь вторично в том году посетил Гельсингфорс, чтобы поторопить возведение крепости на месте разрушенного города, пытаясь тогда же загородить некоторые проходы в гавань, оставив только один очень узкий вход, установив на каждой из его сторон батареи тяжёлых орудий. Две бригантины под начальством иностранных офицеров были отправлены для составления карты моря между Гельсингфорсом и Гогландом. Два прама и несколько галер остались зимовать в этом порту, остальные вернулись в Петербург.

В эту же зиму была начата и значительно продвинулась постройка новой гавани в Ревеле под руководством инженер-майора Любераса[112].

По уборке судов на зиму и после того, как река замерзла, то есть в конце ноября, назначен был военно-морской суд для рассмотрения поведения вице-адмирала Крюйса и капитан-командоров Шельтинги и Рейса[113]. Крюйса судили на основании донесения графа Боциса в предыдущем году, Шельтингу и Рейса – за дурные действия в бывшем в этом году деле с 3 шведскими кораблями.

Состав военно-морского суда[114]

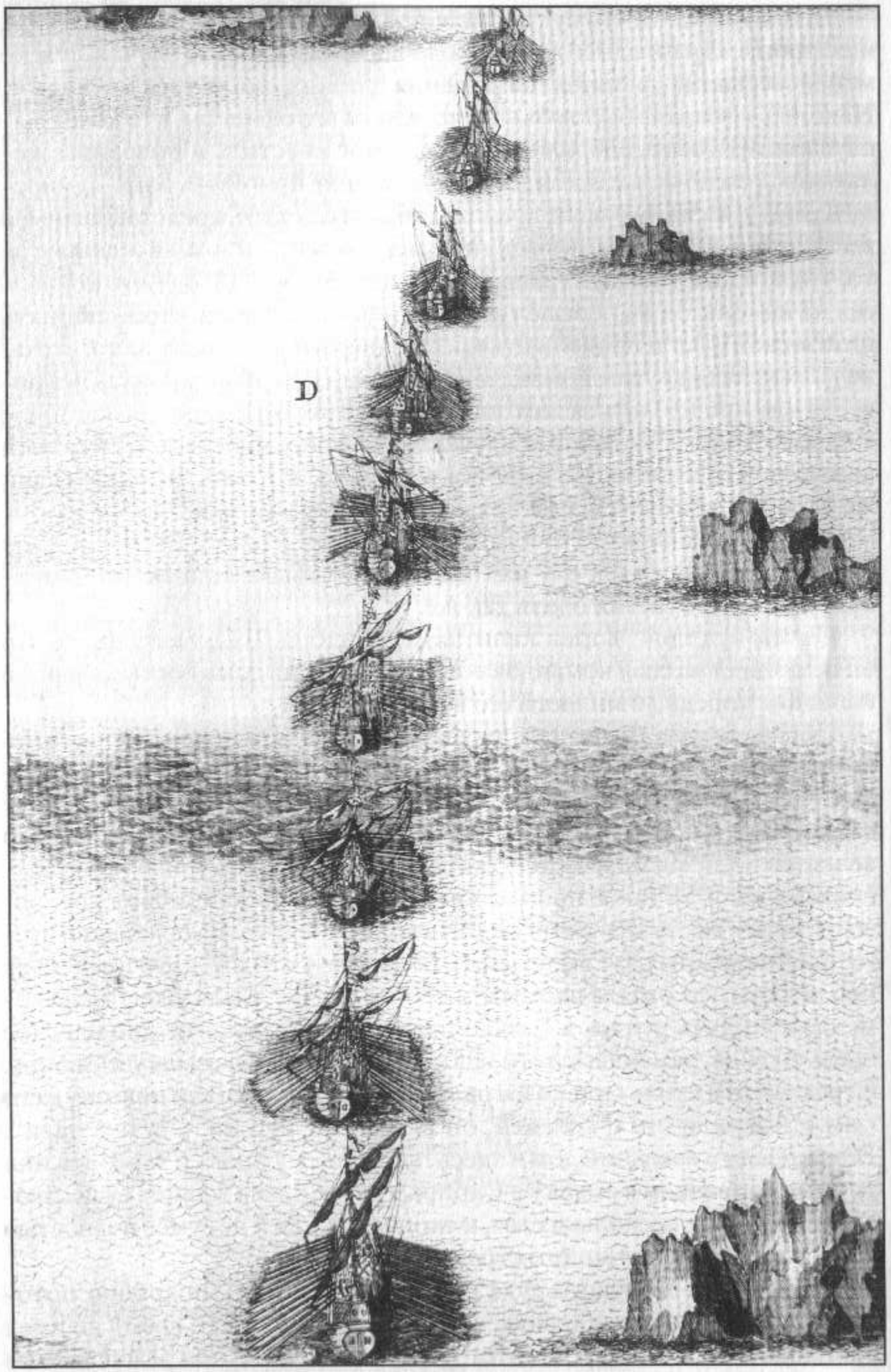
Генерал-адмирал граф Апраксин (президент)
Контр-адмирал Пётр Алексеевич (царь)
Капитан-командор Александр Меншиков
Капитаны Питер Сиверс
Кроненбург[115]
Нельсон[116]
Капитан-поручик Беринг[117]
Поручики Конон Зотов[118]
Захарий Мишуков[119]

Несмотря на то, что суд этот собирался обыкновенно в 4 часа утра и не пропускал ни одного дня, исключая чрезвычайные случаи, тем не менее заседания до принятия решения длились около трёх месяцев[120]. Наконец в феврале было объявлено, чтобы все офицеры, кто хочет выслушать приговор, собрались. Зал не смог вместить и половины желающих, тем не менее президент начал чтение приговора вице-адмиралу Крюйсу. За то, что он не воспользовался случаем, представившимся в 1712 году, взять или уничтожить два шведских корабля и шняву; за то, что, когда, преследуя три шведских корабля в 1713 году, его корабль сел на камень, он не перешёл на борт другого корабля, чтобы поднять на нём свой флаг и продолжать преследовать неприятеля; за то, что он не дал сигнала другим командующим офицерам абордировать неприятеля или продолжать за ним погоню, – за пренебрежение, выказанное к своему долгу в указанных случаях, суд приговорил его к смертной казни, но его величество смягчил приговор, и Крюйс на следующий же день должен был быть отправлен в ссылку в Казань. На это Крюйс ответил с поклоном: „Что изволит ваше величество“. Этот приговор был вторично прочтён ему на голландском языке капитаном Сиверсом, на что он ответил опять так же.

Потом суд приговорил капитан-командора Шельтингу за то, что он не принял на себя командование, сместить на должность младшего капитана впредь до милости его величества.

Последним был вынесен приговор капитан-командору Рейсу, вменивший ему в вину то, что он, увидев, как корабли, на которых находились старшие его командиры, сели на камни и тем были лишены возможности продолжать погоню за неприятелем, не воспользовался великолепной возможностью взять или уничтожить три неприятельских корабля, за такое проявление трусости суд постановил препроводить его к месту казни и немедленно расстрелять. На основании этого приговора его сразу же повели к позорному столбу, находившемуся поблизости, где стояла наготове шеренга солдат. Была уже отдана команда вскинуть ружья, и только после этого было зачитано царское помилование, заменявшее его наказание на вечную ссылку в Сибирь. Страх смерти столь сильно им овладел, что, когда сняли повязку с его глаз и подняли его с коленей, он сказал по-русски: „Лучше пали“. Его отнесли в соседний дом и здесь пустили ему кровь и через два или три дня отправили в ссылку в Сибирь, где он, влача жалкое существование в течение нескольких лет, и скончался, так и не сумев полностью оправиться от испытанного страха.

Ход военно-морского суда описан мною столь подробно потому, что он в некоторых отношениях, как полагаю, в то время не имел себе подобных и вследствие этого немалые толки о нём разошлись по свету.



Поход российских галер в финских шхерах в 1714 г. С гравюры П. Пикарта. 1714 г.

Этой зимой выстроено было некоторое количество галер и многие офицеры получили повышение; Шельтинга прощён, а Сиверс произведён в командоры. Капитан Андрей Симсон[121], который после заключения Прутского мира был отправлен с 4 кораблями из Азова в Константинополь, по возвращении оттуда был послан в Архангельск, чтобы провести на Балтику с помощью капитанов Крамера[122] и Выбе Гания[123] три построенных там в 1711 году корабля[124]. На эти корабли тогда рассчитывали, но, поскольку эти офицеры вынуждены были насильно вербовать с иностранных купеческих судов людей, чтобы вывести свои корабли в море, а также наступила неблагоприятная погода и время для плавания было совсем уже на исходе, Крамеру пришлось вернуться обратно и зимовать в Архангельске, а Выбе Гания вошёл в Кольский залив и перезимовал в Лапландии, где он был уволен со службы и заменён посланным для этого капитаном Иваном Сенявиным; Симсон же, достигнув Норвегии, зимовал около Тронхейма[125].

Весною 1714 года россияне сделали чрезвычайные приготовления по снаряжению своего флота. Некоторые из офицеров, состоявших на службе при царе, вернулись из Германии, где изучали артиллерийское дело и пр., и по возвращении своём получили звание бомбардиров. Они получают хорошее содержание, и их в случае надобности распределяют по кораблям. Некоторые новые изобретения были сделаны по части сжигания кораблей горючими веществами, и изготовлены начинённые порохом трубки для более быстрой стрельбы из пушек. Два судна были снабжены огнемётными трубами для выбрасывания струи горящей жидкости[126]. До того как флот вышел в море, царь распорядился установить на кораблях мостки, закреплённые на петлях на планшире у входа на бак, откинутые назад к гикам, так что во время боя в случае абордажа они могли легко перебрасываться на планширь неприятельских кораблей для облегчения перехода по ним людей.

Генерал-адмирал отправился во главе галер продолжать дело покорения Финляндии, в которой он командовал силами как на море, так и на суше.

Чувствовалось всеобщее ожидание того, что текущим летом произойдёт что-то чрезвычайное как по причине наказаний, наложенных за упущения двух предшествующих лет, так и вследствие значительного увеличения флота, который усиливался кораблями, прибывшими в Ревель, чтобы соединиться с ним, а также решения царя принять командование лично на себя.

Список флота в 1714 году

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Контр-адмирал Пётр Алексеевич	Екатерина	60	Гослер

Капитан-командор Шельтинга	Полтава	54	Грис[127]
Капитан-командор Сиверс	Виктория	60	Торнгоут
	Рига	52	Кроненбург
	Пернов	52	Беземакер
	Рандольф	50	Вессель
	Оксфорд	50	Ван Гент[128]
	Св. Антоний	50	Ван Гофт[129]
	Страффорд	50	Нельсон
	Лансдоу	40	Гаук[130]
	Самсон	32	Брандт
	Св. Павел	30	Бредаль[131]
	Св. Пётр	30	Экгов[132]
	Св. Яков	16	Фалкенберг
	Шнявы		
	Принцесса	16	Муханов[133]
	Наталия	14	Блорий
	Диана	14	Тран

20 мая этот флот отплыл к Берёзовым островам (Бьёркезунду); некоторые фрегаты крейсировали до Гогланда до последних чисел месяца, когда весь флот присоединился к ним, подойдя к Ревелю 11-го июня, где находились уже „Св. Михаил“[134] и „Св. Рафаил“[135] – из Архангельска, „Леферм“[136], „Армонт“[137], „Фортуна“[138] и „Арондель“[139] – из Англии, а кроме того, „Эсперанс“[140] – из Голландии. Некоторые из этих кораблей встретили большие затруднения в пути: „Св. Михаил“ под командою капитана Симсона сперва обманул, а потом ушёл от преследования шведской эскадры, несмотря на её усилия; капитан Парнэл, приведший несколько кораблей для царя, избегнул плена на „Леферме“ лишь благодаря быстроте хода своего корабля.

В этом порту также находились прибывшие из Англии с разрешения их правительства капитаны Воган[141], Рю[142], Бекер[143] и Фитч[144] с несколькими поручиками и военно-морскими врачами. В числе последних двух категорий было несколько голландцев. Воган был послан для привода „Перла“, корабля, купленного в Голландии, и, преследуемый шведами, укрылся с кораблём в Пернове. Некоторые из кораблей были введены в гавань для замены орудий соответственно размерам кораблей; новые капитаны получили соответствующие назначения, и остальные люди также были распределены по командам.

Шнява „Диана“ под белым флагом и с письмами от царя была отправлена высмотреть неприятеля; „Самсону“ (капитан Брандт) было приказано крейсировать по направлению к востоку, а „Св. Павлу“ (капитан Бредаль) – на запад от острова Нарген[145], ежечасно ожидая появления шведов.

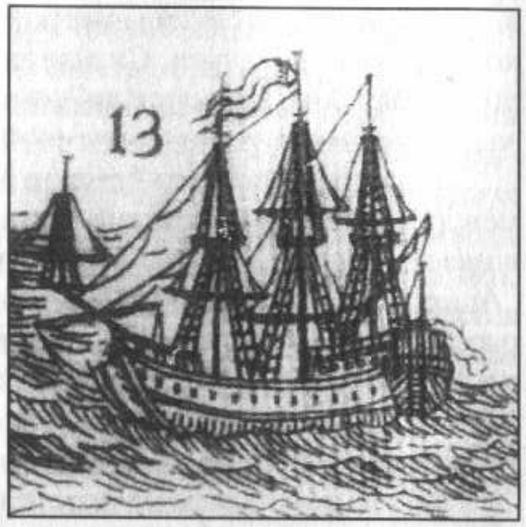
19-го июня в 4 часа пополудни капитан Бредаль на „Св. Павле“ заметил 6 больших кораблей, идущих под парусами при западном ветре прямо на Ревель[146]. Когда они приблизились, он увидел, что это были военные корабли, все под английскими флагами, и что вместе с ними находилась одна шнява. После этого капитан отправил своего поручика на своём командирском катере известить контр-адмирала, не застав которого на корабле, тот немедля прибыл прямо на берег и доложил об этом царю, находившемуся в то время в своём загородном доме в полумиле от города.

Царь, так величаю я его на берегу, хотя на корабле его иначе не именовали бы, как контр-адмирал, приказал тотчас забить тревогу и всем кораблям немедленно начать вытягиваться из гавани, послав обратно поручика с указаниями для его командира и командира „Самсона“ избегать боя с неприятелем, не приближаясь к нему на верный выстрел, прибавив, что сам он на заре двинется со всем флотом. Всю ночь россияне занимались выводом своих кораблей из гавани и другими приготовлениями на предстоявший день. Шведы держались в продолжение всей ночи между островом Нарген и мысом Суроп[147]. Рано утром на их кораблях подняли настоящие флаги, и 6 кораблей от 64 до 54 пушек каждый под командованием вице-адмирала Лилльe[148] под парусами вошли в Ревельскую бухту в то самое время, когда российский флот подо всеми парусами выходил из неё. Когда шведы настолько приблизились, что можно было сосчитать их численность и следить за их передвижениями, вице-адмирал дал сигнал эскадре повернуть на другой галс, а так как „Св. Павел“ находился довольно близко, то самый последний из шведских кораблей попытался открыть по нему огонь, как полагают, испытывая разницу в качестве их пороха. Ядро едва долетело; при ответном же выстреле со „Св. Павла“ ядро упало по крайней мере на треть расстояния ближе. Около 7 часов утра шведский вице-адмирал дал сигнал построиться в боевую линию и, выстроив таковую, стал удаляться. Сигнал российским кораблям построиться в линию баталии дал капитан-командор Шельтинга, так как царь ещё за два дня перед тем спустил свой флаг.

При этом „Арондель“ сел на Мидл-грунт[149] – мель, находящуюся между Наргеном и Карлами[150]; полчаса спустя шведы разминулись со шнявой „Диана“, и она присоединилась к российскому флоту; в 11 часов „Арондель“ снялся с мели, и к полудню русские корабли были уже на расстоянии лиги от шведов, всё ещё продолжая погоню. Ветер до полудня дул умеренный от W к WSW, но в час дня он перешёл на NW, и одновременно с этим со шнявы „Принцесса“ был подан сигнал, принятый капитан-командором Шельтингой: всему флоту прибавить парусов. Эта шнява держалась на расстоянии одной лиги от головного российского корабля, и по этому сигналу офицеры заметили, что царь со своего корабля перешёл, тогда как все ожидали, что он останется на

том же судне, не поднимая своего флага; тем не менее погоня продолжалась, и из Ревеля подошли несколько галер и бригантин, чтобы в случае безветрия взять корабли на буксир. Ветер после полудня был слабый, и шведы, чувствуя всю невыгоду своего положения в случае наступления штиля, приложили все старания, для того чтобы выйти в открытое море, но один их них, не имея равного хода с другими, при повороте отстал приблизительно на английскую милю с подветренной стороны.

В 5 часов вечера около семи российских кораблей и два фрегата настолько приблизились, что со следующим галсом или через три четверти часа времени им предстояло непременно завести дело со сзади идущим кораблём. При таком положении дел шведский вице-адмирал поднял свои нижние паруса и подошёл по ветру, не выходя при этом из линии баталии, к находившемуся в опасности кораблю и, дождавшись его входа в линию, стал держаться по ветру одними верхними парусами. Этот твёрдый поступок храброго шведа, решившего потерять всё или ничего, устрашил россиян так, что последние решили дать время остальным кораблям флота, из которых некоторые отстали на одну, другие на три лиги, подойти на помощь. Они находились на таком расстоянии, что должны были настичь неприятеля на следующем галсе, то есть, сделав поворот оверштаг, они могли его атаковать. Но, как именно действовать в данном случае, они не знали. Некоторые из них, показывавшие ранее огромную готовность на виду у полудюжины своих кораблей завязать бой с одним неприятельским, теперь вели себя совершенно иначе: не устанавливали наивыгоднейшим образом парусов, дурно управляли рулём и т. п. „Екатерина“, один из лучших парусных кораблей и наилучшим образом укомплектованный людьми, на котором пребывал царь, когда был на флоте, и во всех отношениях лучший из шедших впереди кораблей, держала свой крюйсель сзади около часа. В этой неопределённой обстановке увидели сигнал со шнявы „Принцесса“ идти в Ревель. Последняя нарочно отошла в сторону, чтобы её было удобнее наблюдать. Этого сигнала ожидали менее всего, однако все знали, что он подан царём. Некоторые подчинились ему немедленно, а остальные после того, как его повторил командор Шельтинга. Шведский вице-адмирал дал два выстрела по российским галерам. Ветер ещё более ослаб и стал



Линейный корабль „Св. Екатерина“. С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

очень непостоянен. Будь тогда сильный ветер, можно полагать, шведы попытались бы атаковать русских при их возвращении.

Вот точный список кораблей и их командиров, участвовавших в этой погоне.

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
	Екатерина	64	Гослер
Капитан-командор Шельтинга	Полтава	54	Грис
	Рига	52	Кроненбург
	Пернов	52	Беземакер
	Св. Антоний	50	Ван Гофт
	Св. Михаил	52	Симсон
	Св. Рафаил	52	Иван Сенявин
Капитан-командор Сиверс	Леферм	70	Торнгоут
	Рандольф	50	Вессель
	Армонт	50	Рю
	Эсперанс	46	Эдвардс
	Аронделъ	46	Фитч
	Лансдоу	40	Гаук
	Самсон	32	Брандт
	Св. Павел	30	Бредаль
	Св. Пётр	30	Экгов
	Шнявы		
	Принцесса	16	Муханов
	Наталия	14	Блорий
	Диана	14	Тран
	7 галер		
	9 бригантин		

Из-за недостатка офицеров и команд в гавани оставались „Виктория“, „Оксфорд“, „Страффорд“ и „Фортуна“. Правда, некоторые из вышеозначенных кораблей не успели бы ранее нескольких часов подойти, для того чтобы принять участие в сражении, так как ещё велись посадка команд и погрузка амуниции, распределялись люди и подготавливались некоторые другие необходимые для сражения вещи.

Российский флот оставался в Ревельском заливе, ежедневно упражняя своих людей, и некоторые корабли постоянно находились в крейсерстве в 4 или 5 лигах, когда числа около 30-го этого месяца прибыла из Гельсингфорса нарочно присланная бригантина с известием, что адмирал со своими галерами остановлен около Гангута 16 линейными кораблями, несколькими фрегатами, прамами и 6 галерами шведов[151].

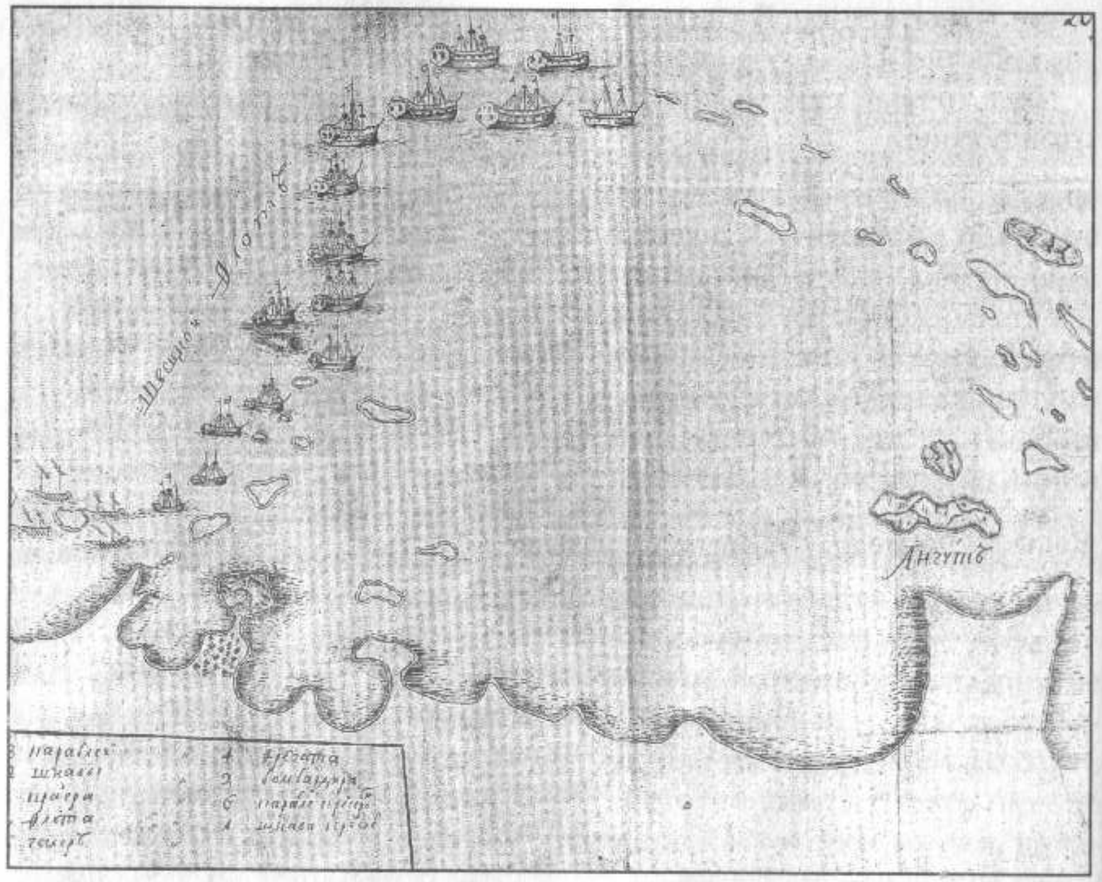


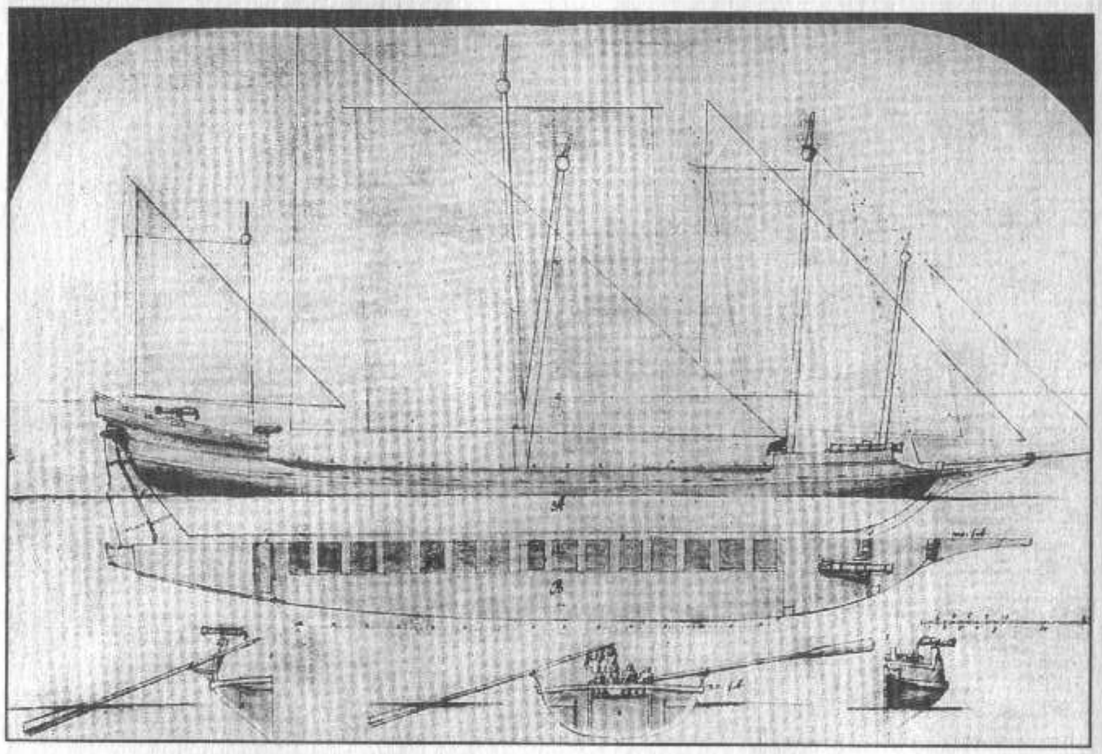
Чертёж театра военных действий в 1714 г. с обозначением расположения шведского флота у Гангута. 1714 г., июля ок. 7. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого)

По получении этих вестей царь велел командиру „Св. Павла“ капитану Бредалю приготовиться к отплытию, так как он решил при первом же попутном ветре лично отправиться осмотреть расположение шведов и посоветоваться со своим адмиралом. После двух или трёх неудачных попыток, так как ветер был неблагоприятный, он 19-го июля наконец прибыл в Гельсингфорс[152] и, сопровождаемый капитан-командором Сиверсом и капитаном Бредалем, проследовал оттуда на галере к Гангуту. Они нашли шведский флот стоявшим на якоре против мыса полуострова (Гангут. – П. К.) и далеко раскинутым на надлежа-

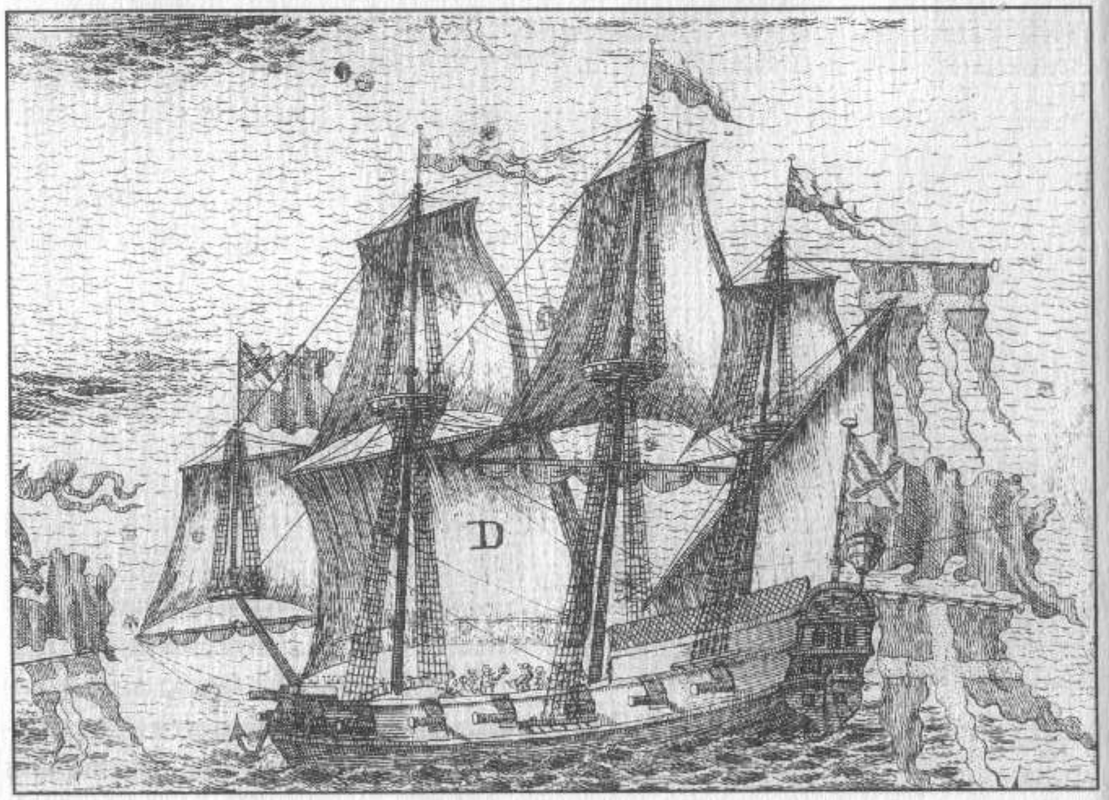
Н. Эреншельд. Карандашная копия (1843 г.) с несохранившегося портрета. Из собр. Финляндского национального музея. Из книги: История шведского флота. Мальмё, 1943. Т. 2

Чертёж расположения шведских кораблей у Гангута. 1714 г., июль. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого)

щих дистанциях с тем, чтобы во всякое время пресечь путь российским галерам, когда те стали бы выдвигаться вперёд из-за островков и утёсов, за которыми они тогда лежали в безопасности от нападения, ожидая наступления безветрия, часто случающегося в это время года,



Проектный чертёж шведской 15-баночной галеры 1713 г. Мастер Ч. Шелдон. Из собр. Гос. архива Швеции. Из книги: История шведского флота. Мальмё, 1943. Т. 2

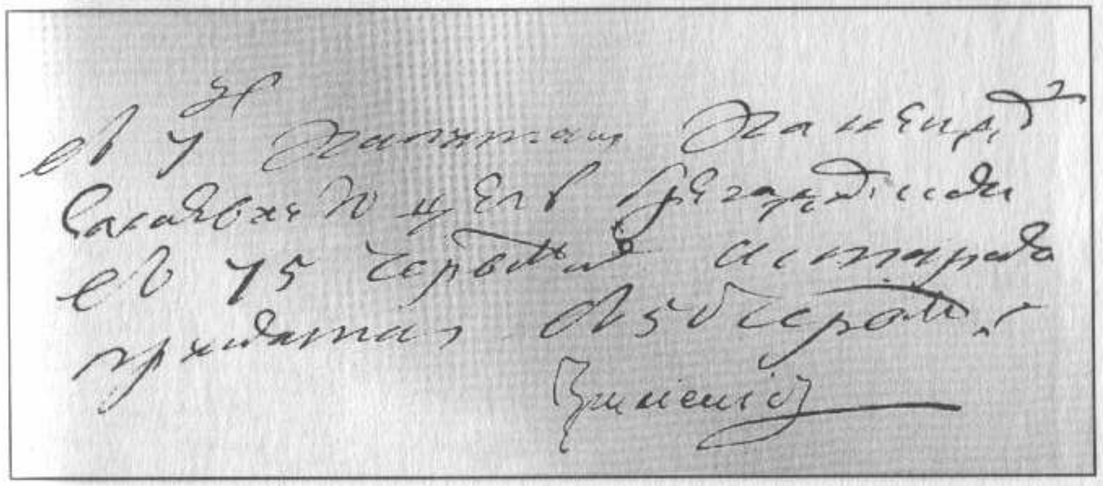


Флагманский корабль Н. Эреншельда – прам „Элефант". С гравюры Г. де Вита. 1714 г.

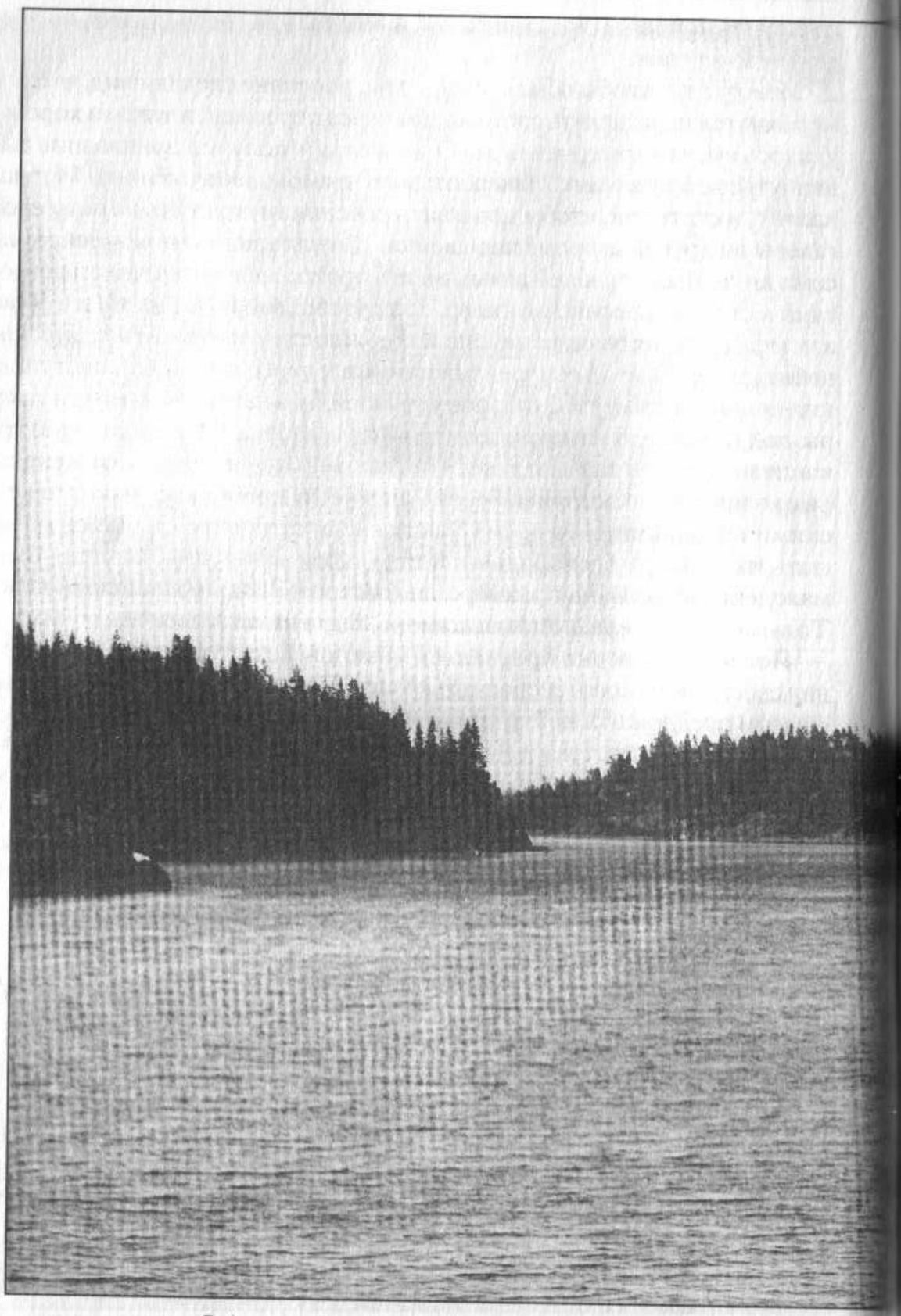
пользуясь которым они смогли бы за несколько часов пройти на вёслах мимо шведов.

Между тем, чтобы обмануть шведов, россияне сделали вид, что намереваются перетащить свои галеры через перешеек, и так это хорошо удалось им, что контр-адмирал Эреншельд[153] получил приказание выдвинуться с 6 галерами, 2 шхерботами и прамом, вооружённым 14 пушками[154], и стать так, чтобы помешать россиянам спустить на воду свои галеры на другой стороне перешейка. Шведы также отправили около семи линейных кораблей разыскивать проход между скалами и островами к стоянке российских галер, с тем чтобы, заключив их таким образом между двумя эскадрами, при возможности уничтожить[155]. Русские наблюдали за всеми их передвижениями и долго выжидали наступления полного безветрия, которое установилось как раз вовремя, и галеры под командою капитан-командора Змаевича[156] тронулись в путь; капитан Бредаль указывал его, а остальные следовали за ним, некоторые из них держась вблизи берега, другие же пробираясь между шведскими кораблями, в то время как последние тщетно силились помешать их проходу беспорядочной стрельбой из орудий, которая была малодейственна ввиду размеров и быстроты хода российских галер. Только одна галера, попав на камень, была взята в плен[157].

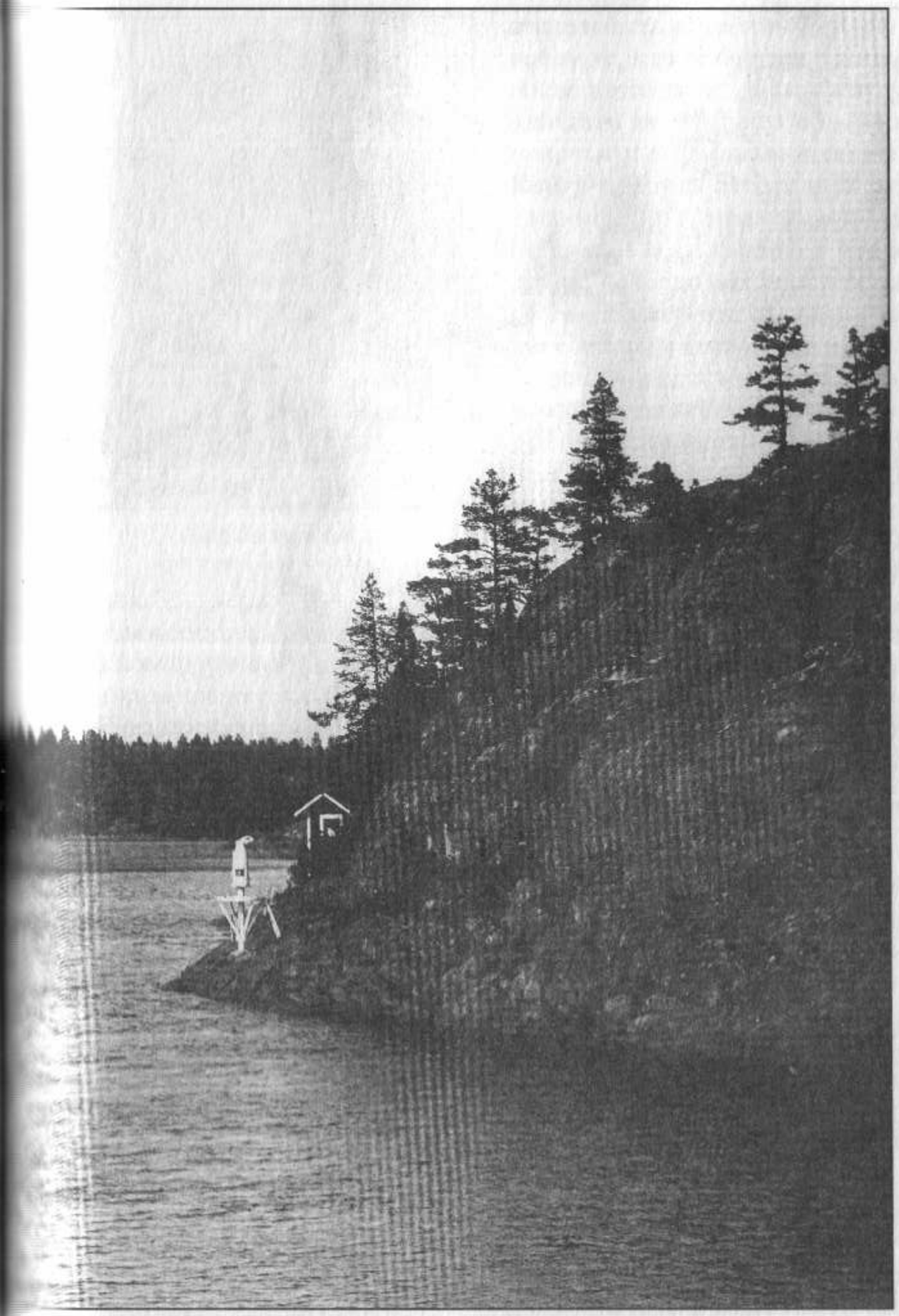
После того как они прорвались мимо шведского флота, царь отправил своего любимого генерал-адъютанта Павла Ягужинского[158] с белым флагом предложить контр-адмиралу Эреншельду сдаться с бывшими под его командою прамом и галерами, указав ему на невозможность уйти и на благоразумие избегнуть пролития христианской крови, обещав ему и его подчинённым хорошее обращение в плену в случае, если он примет это предложение немедленно спустить флаг и сдаться царю; но в случае отказа ему, несомненно, придётся подвергнуться яростной

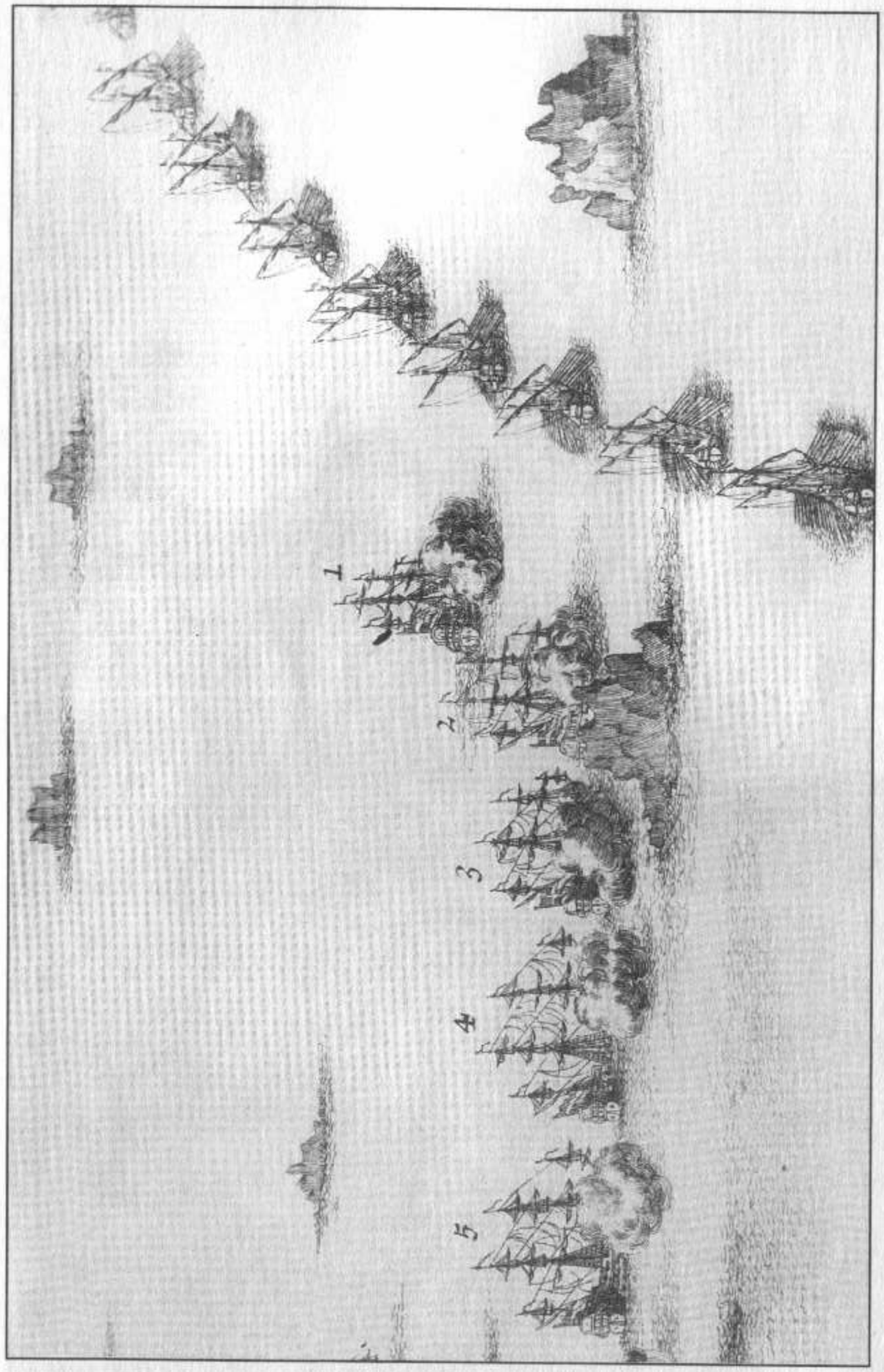


Расписка М. Х. Змаевича в получении ганзутской награды – золотой цепи. 1715 г. Из собр. РГАВМФ



Вид на гору Рилакс со стороны Рилакс-фиорда.
Фотоснимок. 1913 г. Из собр. ЦГАКФФД (Санкт-Петербург)



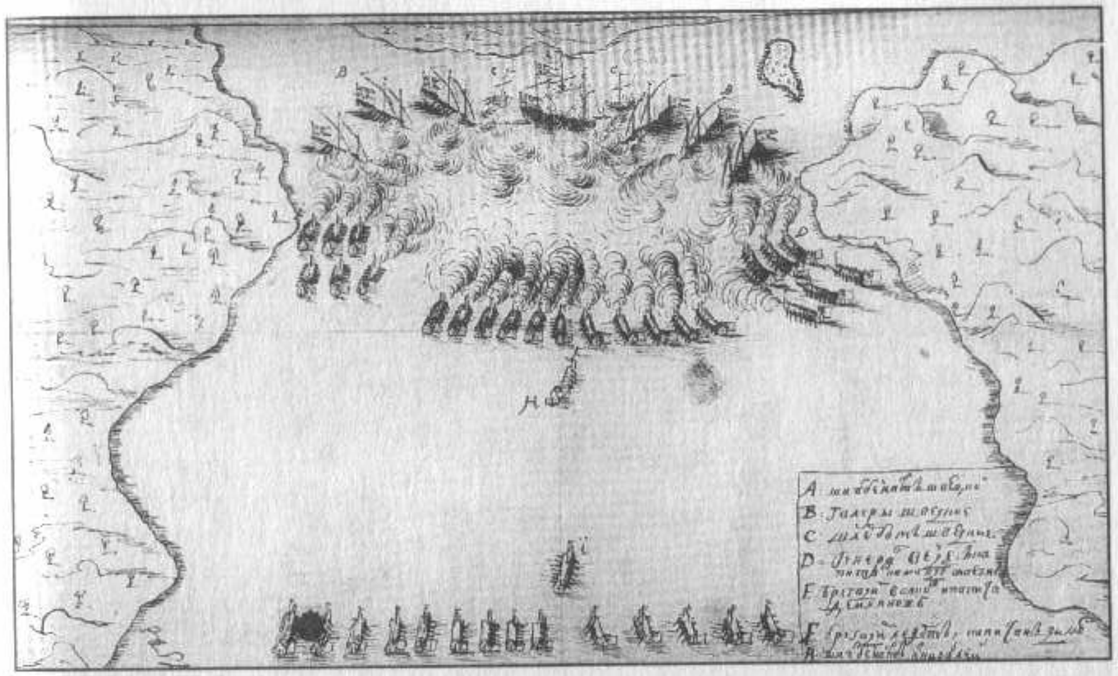


Прорыв русских галер у Гангута 27 июля 1714 г. С гравюры П. Пикарта. 1714 г.

П. И. Ягужинский. Гравюра Г. Афанасьева

атаке и быть пленённым силою и потом те, кто останутся в живых после этого дела, должны будут ожидать не лучшего содержания, чем у всех военнопленных. Контр-адмирал ответил: „Я всю жизнь служил с неизменною верностью своему королю и отечеству и, как я до сих пор жил, так решил и умереть, отстаивая их интересы; царю от меня и от моих подчинённых нечего ждать, кроме сильного отпора, и, ежели он решил нас заполонить, мы ещё с ним поспорим за каждый дюйм до последнего вздоха".

Как только царь получил такой ответ, он указал приблизи-тельно 35 галерам[159] подготовиться к бою, хорошо укомплектовать их личным составом и снабдить всем необходимым, назначив на них особых командующих офицеров. Шведский контр-адмирал также не тратил времени попусту, ибо, зная, что его будут превосходить в численности, он поставил свои галеры в великолепную оборонительную позицию, так что русские могли брать на абордаж одновременно лишь

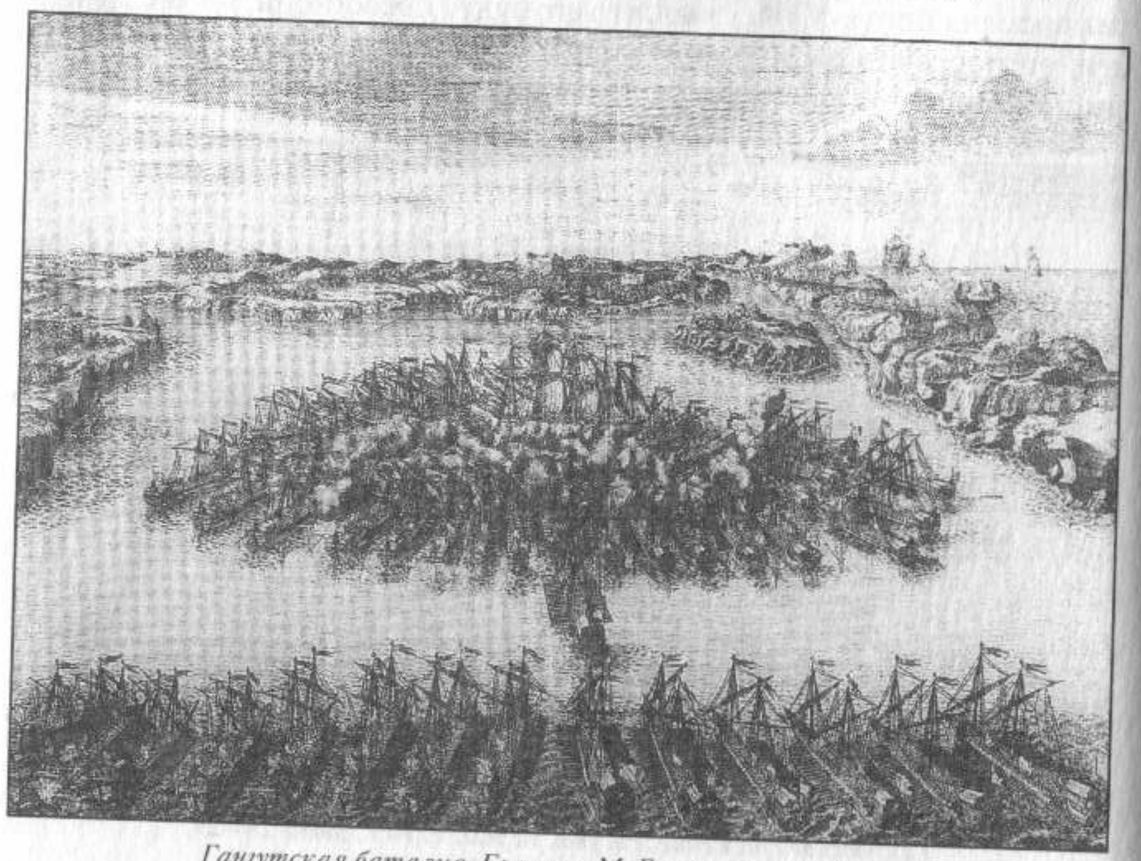


Гангутское сражение. Рисунок пером. 1714 г., июля 28–29. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого)

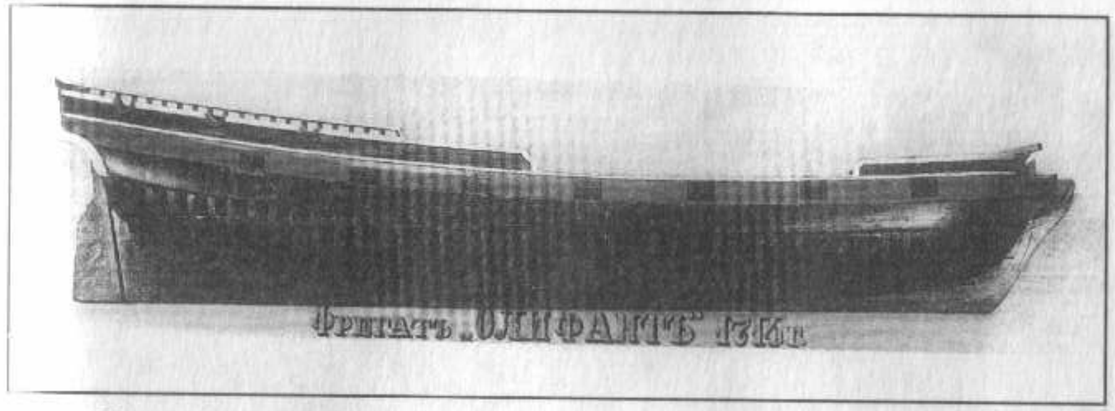
Пётр I. Худ. Я. Купецкий. 1711 г.

суда, стоявшие крайними на флангах, и должная прозорливость была проявлена в том, чтобы обеспечить отступление шведов с одного судна на другое, которое будет ещё оставаться незахваченным.

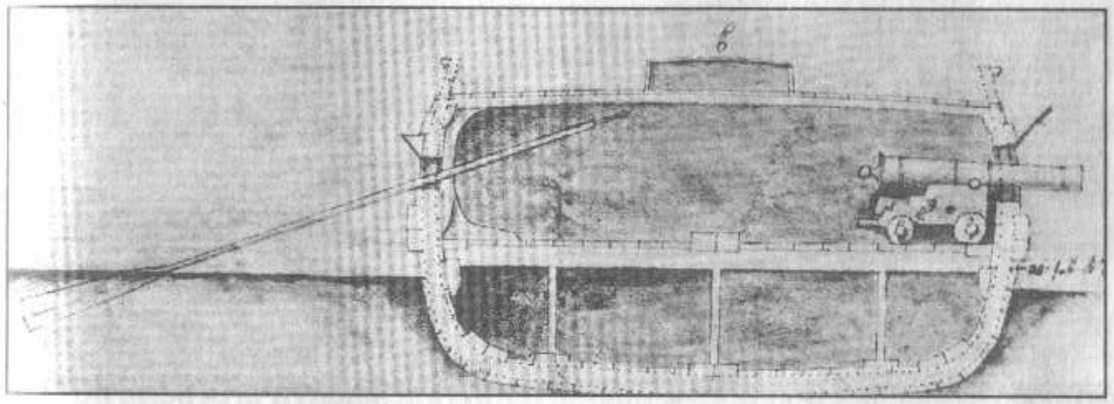
После этих приготовлений русские галеры обрушились на шведов, и кровавый бой завязался. Шведы отстаивали каждый шаг и тогда только, когда не в силах были долее сопротивляться, переходили с галеры на галеру, а последние бросились на прам, на котором в течение всего боя находился контр-адмирал, и отстаивали его с отчаянным упорством, пока большинство команды не было перебито, сам контр-адмирал опасно ранен и прам подожжён. Только тогда россияне взошли на его борт, спустили на праме шведский флаг[160] и потушили пламя, в то время как контр-адмирал на своих



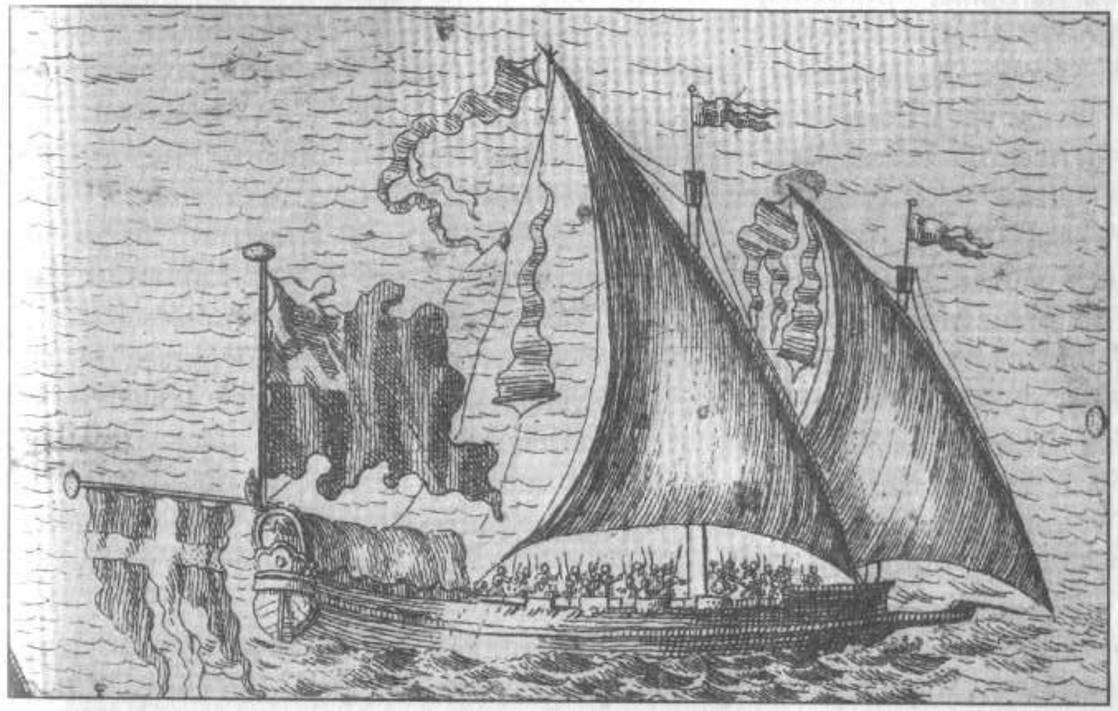
Гангутская баталия. Гравюра М. Бакуа. Нач. 1720-х гг.



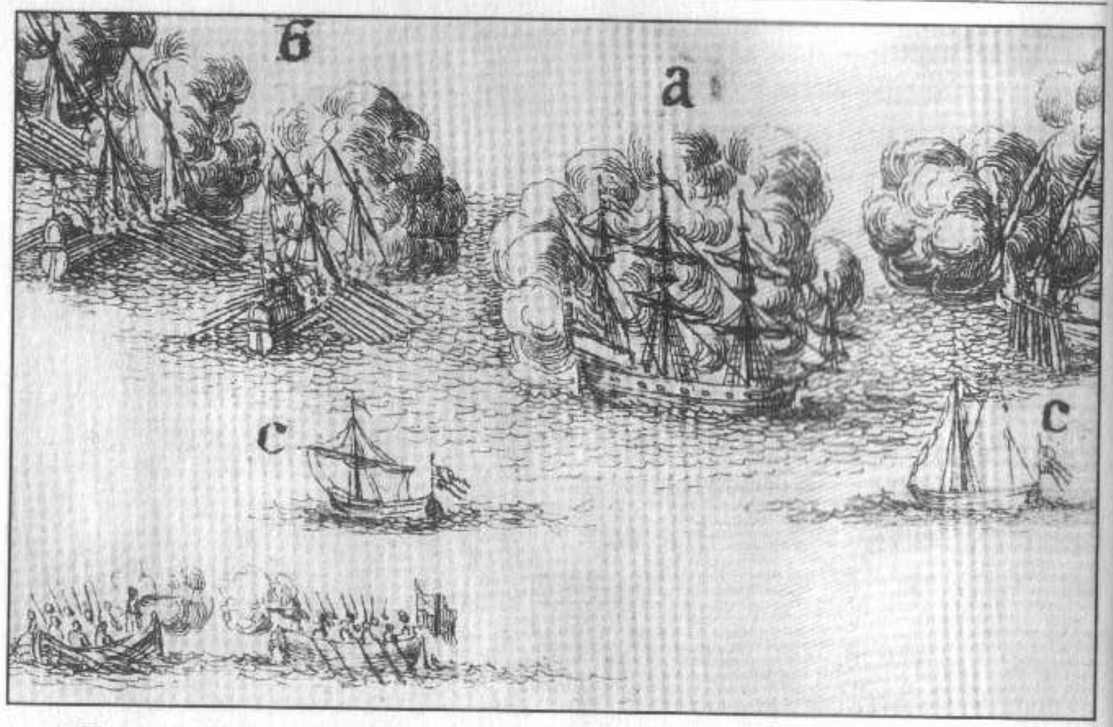
Прам „Элефант". Полумодель первой половины XVIII в. Из собр. ЦВММ



Поперечный разрез шведского прама. Чертёж Ч. Шелдона. 1703 г. Использовался при постройке в 1703 г. в Карлскруне прама „Элефант". Гос. архив Швеции. Из книги: История шведского флота. Мальмё, 1943. Т. 2



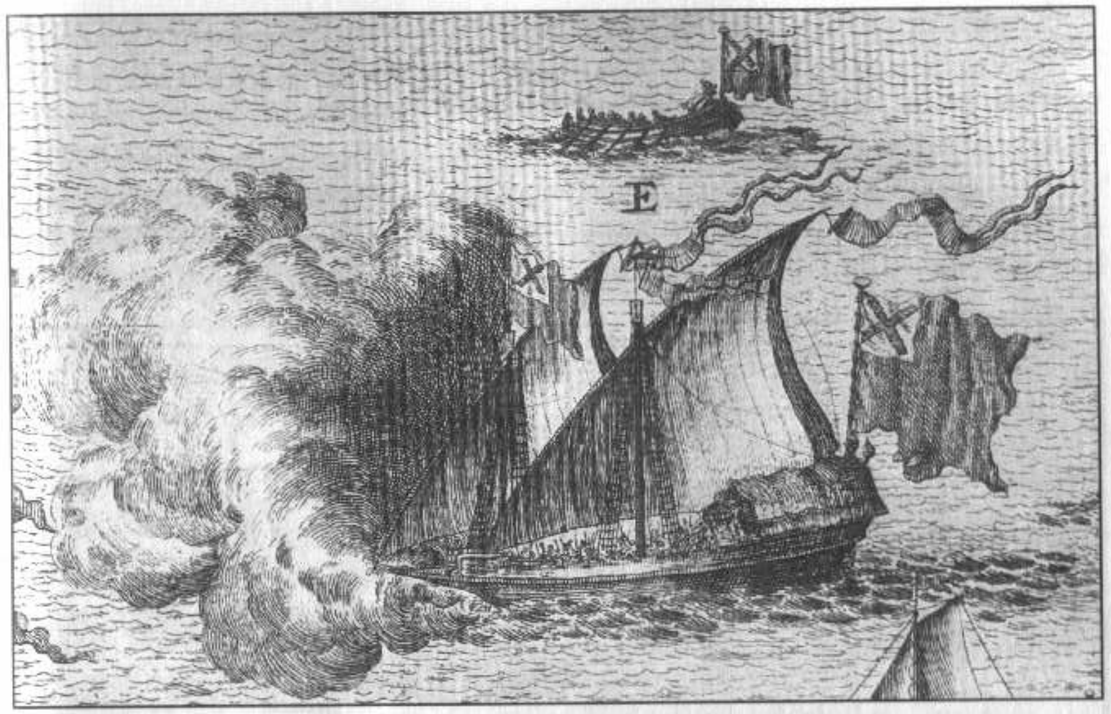
Шведская галера постройки 1712 г., захваченная в Гангутском сражении 1714 г. С гравюры Г. де Вита. 1714 г.



Пленение Н. Эреншельда шлюпкой под андреевским флагом 27 июля 1714 г. С гравюры П. Пикарта. 1714 г.

лодках, стоявших под носом прама, попытался достичь берега, но был взят в плен капитаном Бредалем[161]. Царь наблюдал за ходом боя, находясь на острове в некотором отдалении[162], и по его окончании поднялся на прам, приказав, в частности, чтобы позаботились о пленном контр-адмирале, хотя его раны считались тогда смертельными и, когда он всё же оправился, сделали его на всю жизнь хромым. Его отвезли в Петербург и поселили поблизости от дворца, где он не покидал постели несколько месяцев, пользуясь уходом личных царских врачей и хирургов[163] и получая щедрое содержание до самого заключения мира. Вскоре после этого поражения покойный король Швеции[164] произвёл его в вице-адмиралы, а после возвращения домой по окончании войны нынешний его величество[165], которому царь его рекомендовал[166], возвёл его в адмиралы. Урон с обеих сторон был значителен, но, так как существует положение не оглашать числа убитых и известия об этом самые разноречивые, я оставляю этот вопрос невыясненным[167]. „Св. Павел" был послан с вестями к царице в Ревель, где по этому поводу устроили большие празднества, и курьеры были разосланы объявить это по всей России. Галеры между тем проследовали к Або и опустошили новую часть Финляндии.

В июле этого года „Илья", шнява-фрегат, прибыл из Петербурга и вместе с „Перлом" из Пернова присоединился к флоту в Ревеле. В августе 12 из главных кораблей, назначенные зимовать в Кронштоте, перешли в Гельсингфорс и выждали там возвращения царя из Або, отплыв



Скампавея Петра I. 1714 г. С гравюры Г. де Вита. 1714 г.

затем к Берёзовым островам. Царь же, отправившись вперёд на галере, встретил флот снова у острова Бьёрке[168] и перешёл на свой корабль „Екатерина".

В сентябре, в то время, когда они стояли на якоре в проливе мористее означенного острова, с запада налетела буря[169] и, как обычно, после такого сильного, продолжительного шторма вода, пригнанная силою ветра, возвращаясь обратно вместе с той, которая течёт из Невы, создала сильное течение в наветренную сторону, сделав, что называется, вогнутое море, причиняющее огромные затруднения кораблям, стоящим на якоре. Вследствие этого они потеряли большую часть шлюпок, находившихся у кормы, и царь, желая покинуть бурную стихию, осведомился у своих офицеров, не отважится ли кто из них доставить его на берег. Сделать это взялся поручик Джон Деляп[170], уроженец Ирландии; по данному сигналу была подана шлюпка, в неё сел царь, Деляп направил её к острову Бьёрке и благополучно достиг берега, за что получил сто рублей награды, из которых должен был раздать команде 30. Один из кораблей потерял фок-мачту и бушприт, но, поскольку ветер со временем ослабел, флот продолжил путь к Кронштоту.

Во второй половине этого месяца прибыл в Ревель из Архангельска „Гавриил" под командою капитана Крамера, потеряв в пути свою грот-мачту. Остальным же кораблям было приказано перезимовать здесь, так как гавань[171] теперь считалась достаточно безопасною.

Таким образом, летняя экспедиция закончилась благополучно; контр-адмирал Пётр Алексеевич по прибытии в С.-Петербург был произведён в чин вице-адмирала[172], от представления к которому он ранее из скромности отказывался, так как считал, что ещё не заслужил его каким-нибудь выдающимся делом на море. Некоторые другие офицеры получили также повышения этой зимой, и медали, отчеканенные в память победы при Гангуте, были розданы главным командирам, участ-

САНКТЪПІТЕРБУРХЪ.

РЕЛЯЦІЯ

О СЛУЧІВШЕІСЯ МОРСКОЙ БАТАЛІИ,
МЕЖДУ РОССІЙСКОЮ АВАНГАРДІЕЮ,
И ШВЕЦКОЮ ЭСКВАДРОЮ.

Іюля въ 25 день, [то есть въ воскресенїе] по полудни стала слышать не малая стрѣльба въ морѣ, и по томъ съ бранть вахта репортовали Господїна Адмїрала, что та стрѣльба была отъ крейсеровъ непрїятелскїхъ. и по томъ въ 14. парусахъ швецкой вїце адмїралъ Лїлїи пошелъ въ море. чего для много размышляли, для чего такая стрѣльба. и хотя невѣдали для чего, однакожъ положїли за не просто. для чего Господїнъ Адмїралъ отправилъ на море Господїна Шаудбеїнахта [по прошенїю сво] къ бліжнимъ островамъ отъ непрїятеля, съ трїцатью пятью скампавѣями. и когда помянутои господїнъ шаудбеїнахтъ прїбылъ къ своему караулу и осмотрѣлъ, что швецкой адмїралъ ватрангъ, съ шестью караблями лїнѣйными, и съ тремя фрегатами стоїтъ на старомъ мѣстѣ. а помянутои вїце адмїралъ идетъ на звоїдъ есть. при которомъ и бомбардїрскїе галїоты. чего для болѣе стали думать, что

или

„Реляция о случившейся морской баталии...“ Заглавный лист санкт-петербургского выпуска газеты „Ведомости“. 1714 г. Из собр. РГАДА

вовавшим в сражении. Из Голландии прибыл контр-адмирал Трезель, но так как он умер до начала следующей кампании[173], то этою заметкою о нём и ограничимся.

В военно-морском флоте была учреждена должность комиссаров, которые снабжены были особыми инструкциями, и им же поручена провиантская часть, ранее находившаяся на каждом корабле в руках офицеров, командовавших морскими солдатами.

Neueſte
RELATION
aus unterſchiedlichen
An Hohe Miniſtros abgelaſſenen Brieffen
von der zum Vortheil
Ihro Czaariſchen Majeſtät
zwiſchen Dero und
der Schwediſchen Flotte
Den 25. und 26ſten Julii
vorgefallenen
See-Schlacht,
Samme der darauff erfolgten
Eroberung der
Inſul Aland.
Gedruckt nach dem Leipziger *Exemplar*, den 3. Sept. 1714

„Новейшее донесение о...произошедшем морском сражении с последующим овладением островом Аланд“. Летучий листок на немецком языке. 1714 г., сентября 3. Из собр. РНБ

Наградная медаль за Гангутскую викторию 1714 г. Неизвестный русский мастер. 1714 – нач. 1717 г. Серебро, чеканка. Золото, чеканка

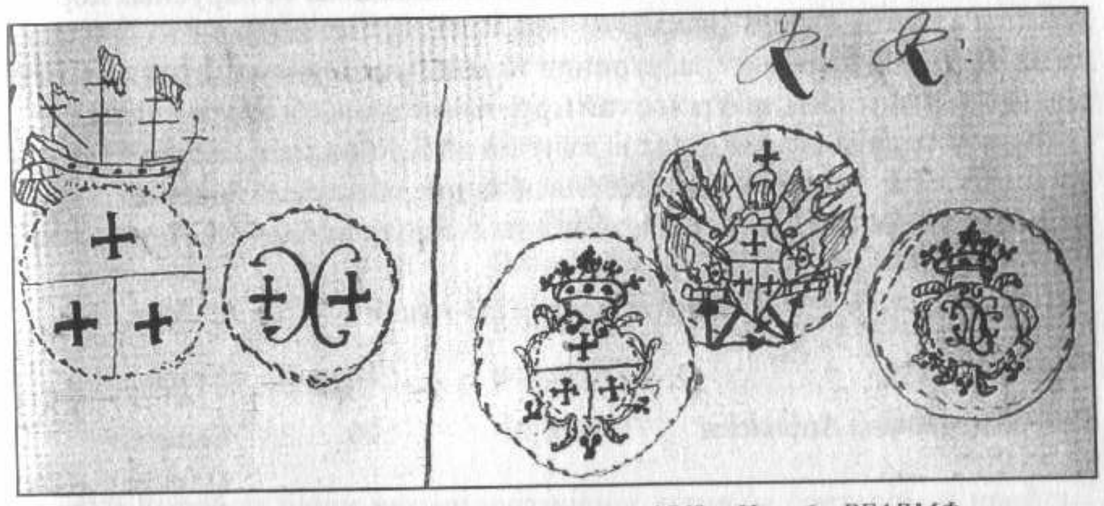
Вице-адмирал Крюйс был возвращён, восстановлен в чине и сделан вице-президентом Адмиралтейской коллегии, но без права выходить в море. Этот господин, уроженец Норвегии, начавший службу в Голландии матросом и получивший повышения там же, в последнюю голландскую войну[174] выказал немалую деятельность по захвату английских судов. Некоторые небольшие предубеждения, вкоренившиеся в него с юношества благодаря дурным отношениям между этими двумя нациями, нелегко устранить и, быть может, делают его менее дружелюбно настроенным к Англии, чем это могло быть при иных условиях. Тем не менее он человек рассудительный и добрый моряк, и, несмотря на некоторые ошибки в суждениях, он ревностно служил царю, безустанно работая над усовершенствованием морского дела и борясь со многими трудностями, старательно возводимыми на его пути из зависти к нему, как иностранцу, недоброжелательными русскими.

Памятная медаль в честь победы при Гангуте в 1714 г. Мастер Ф. Г. Мюллер. Между 1715 – нач. 1717 г. Серебро, чеканка. Золото, чеканка. С гравюры середины XVIII в.

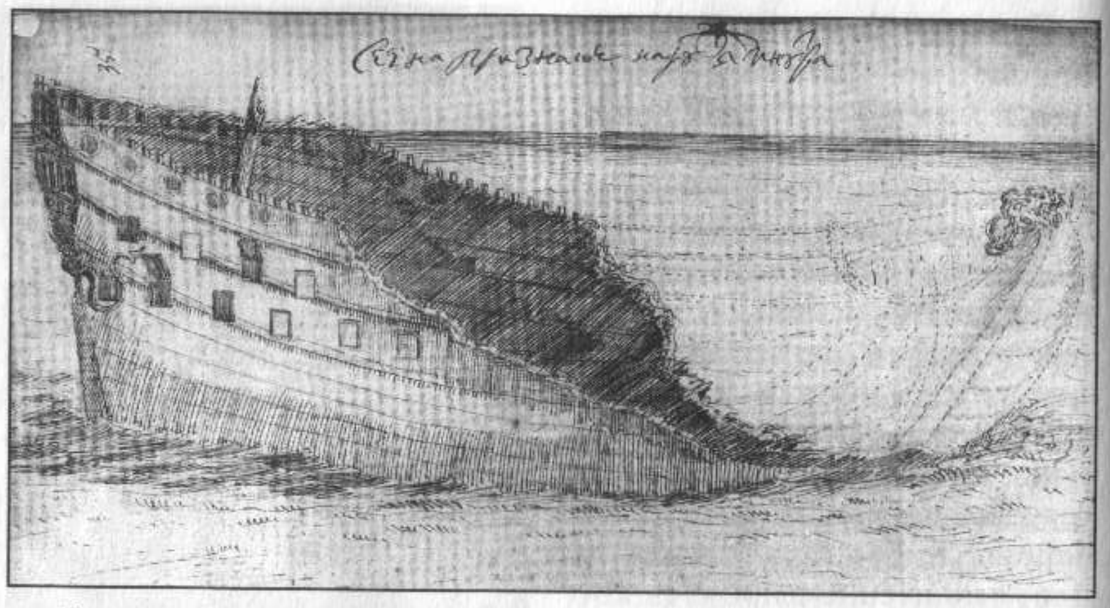
По разоружении кораблей мостки, сделанные для абордажа, на которые возлагались столь великие надежды, были убраны насовсем, так как они не отвечали своему назначению, всякий поэтому тщательно остерегался упоминать о них, чтобы избежать неприятностей. В феврале[175] отправлены были санным путём в Архангельск с несколькими поручиками, унтер-офицерами и матросами Иван Сенявин, Витус Беринг, Питер Бенс[176] и Джон Ден, назначенные принять командование над 4 военными кораблями, которые строились там Питером Выбе[177], сыном и преемником кораблестроителя, упомянутого в 1711 году, и привести их вокруг Скандинавии на Балтику.

Корнелиус Крюйс. С гравюры П. Шенка. 1711 г. (?)

Капитан-командор Шельтинга отправился в Голландию вербовать на царскую службу офицеров и матросов, а также поторопить строительство там трёх кораблей, которые, как ожидалось, должны были быть готовыми весною. Два 60-пушечных корабля „Шлиссельбург“ и „Нарва“[178], спущенные осенью, были снаряжены; из них второй вскоре после этого, находясь на рейде у Кронштлота, был взорван ударом молнии[179], от которого на нём загорелся порох; погибли капитан-



Прорисовка личных печатей К. Крюйса 1719 г. Из собр. РГАВМФ. Публикуется впервые



Остов взорванного молнией и затонувшего на рейде острова Котлин линейного корабля „Нарва“. Рисунок пером. 1715 г. Вверху собственноручная надпись Петра I: „Сей (чертёж. – П. К.) на признак наруж[ь]я и нутра“. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого). Публикуется впервые

командор Воган и вся команда, исключая одного поручика и 3 или 4 матросов[180]. По получении извещения о том, что около берегов острова Эзель[181] появилось несколько мелких шведских каперов, туда были отправлены в крейсерство „Св. Павел“ под командою капитана Бредаля, „Самсон“ – капитана Брандта, „Св. Пётр“ – капитана Экгова и одна шнява[182]. Они завладели тремя из них, один из которых, давший течь, сожгли, а остальные два доставили на место[183], что послужило поводом для большого веселья. Тогда же прибыли из Англии три приобретённых там корабля: „Лондон“, „Британия“ и „Ричмонд“.

Раннею весною шведская эскадра, состоявшая из 16 парусных кораблей, под командою двух флагманов вошла в Ревельский залив и обстреляла из орудий с дальнего расстояния гавань; россияне ответили им тем же самым из батарей, но урон с той и другой стороны был незначителен[184].

В этом году военный флот выступил из Кронштлота в июне[185] и присоединился к зимовавшей у Ревеля эскадре, образовав здесь по соединении следующий флот под командою генерал-адмирала Апраксина.

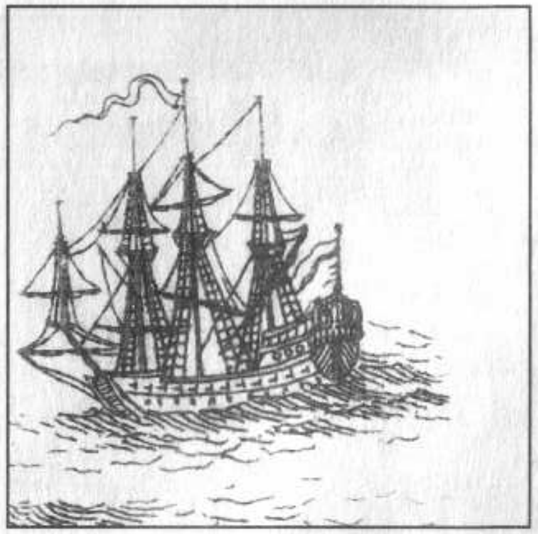
Список флота 1715 года[186]

Командующие	Корабли	Пушки	Командиры
Генерал-адмирал Апраксин	Леферм	70	Капитан-командор Сиверс
Вице-адмирал Пётр Алексеевич	Екатерина[187]	64	Гослер

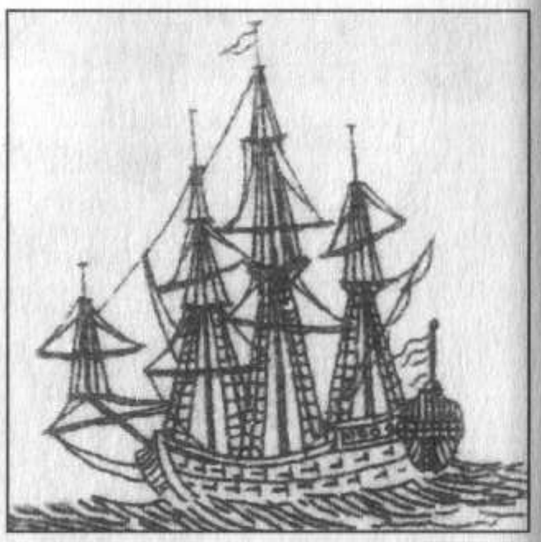
Вид Российского флота на рейде острова Котлин в 1715 г. Гравюра П. Пикарта

Контр-адмирал Александр Меншиков	Шлиссельбург	64	Эдвардс
	Полтава	54	Ван Гент
	Св. Михаил	52	Рю
	Рафаил	52	Иван Сенявин
	Гавриил	52	Крамер
	Рига	52	Кроненбург
	Пернов	52	Беземакер
	Перл	52	Грис
	Лондон	52	Гаук
	Рандольф	50	Вессель
	Оксфорд	50	Блорий
	Св. Антоний	50	Ван Гофт
	Фортуна	48	Бекер
	Ричмонд	46	Торнгоут
	Арондель	46	Фитч
	Самсон	32	Брандт
	Св. Павел	30	Бредаль
	Св. Пётр	30	Экгов
	Илья	28	Нельсон
	Шнявы		
	Принцесса	16	Муханов
	Лизета	14	Баттинг[188]

Эти корабли были укомплектованы личным составом и крейсировали в море, исключая флагманские корабли. Кроме того, в гавани



Линейный корабль „Архангел Уриил“ („Уриил“). С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

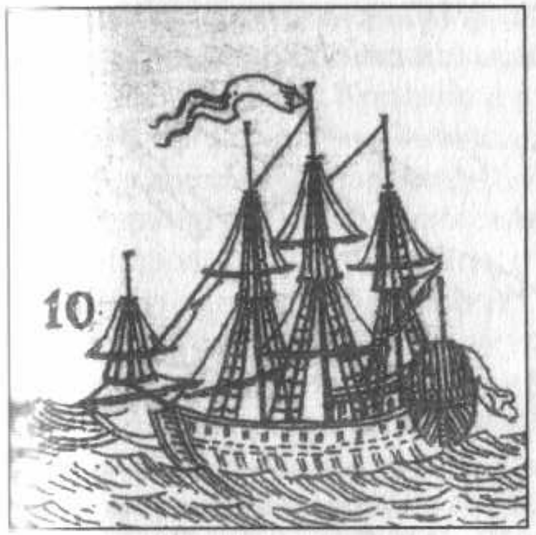


Линейный корабль „Архангел Варахаил“ („Варахаил“). С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

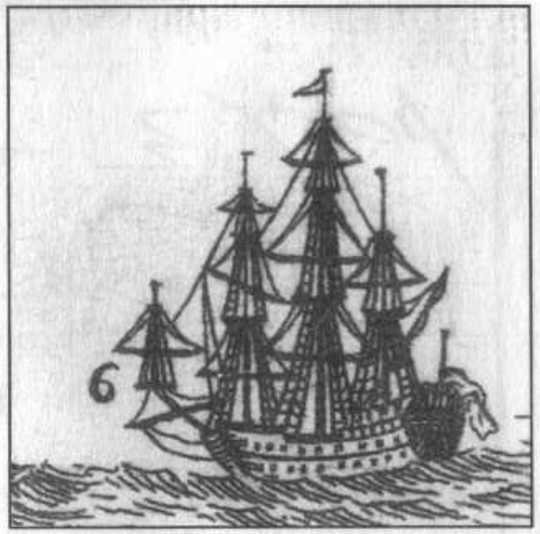
из-за недостатка людей оставались „Виктория“, „Британия“, „Армонт“, „Св. Николай“, „Страффорд“ и „Лансдоу“.

Этот флот в июле направился из Ревеля и зашёл в Рогервик[189], где царь, осмотрев местность, начертил её план, измерил в разных местах глубину воды, а ширину залива у входа промерил линем, решив при первом удобном случае выстроить там гавань, если по окончании войны он сможет удержать за собою провинцию. Крейсировавшие семь российских парусных кораблей первые усмотрели британскую и голландскую эскадры под командою достопочтенного сэра Джона Норриса, адмирала синего флага[190]; 23 июля они прошли в виду Рогервика, направляясь в Ревель, где они уже были в начале июня этого года. На следующий день российский флот возвратился в Ревель и стал на якоре полумесяцем между британской эскадрой и берегом. Около 2 недель происходил обмен любезностями между ними, и 2 августа адмирал Норрис принял царя, царицу и русский двор самым величественным и пышным образом.

Около этого времени, по кончине графа Боциса[191], капитан-командор Змаевич был произведён в галерные контр-адмиралы, вступил в исполнение всех обязанностей покойного и заслужил большое уважение. В С.-Петербурге были спущены два корабля, названные „Ингерманланд“ и „Москва“[192]. Осенью капитан Бредаль был отправлен на „Самсоне“ крейсировать в Северное море и позднее в Англию и Голландию и взять в свою команду эскадру, в состав которой должны были войти три вновь строившиеся в Голландии корабля и четыре корабля из Архангельска, которые, ожидалось, присоединятся к нему в Норвегии. „Перлу“, „Оксфорду“, „Страффорду“ и „Св. Павлу“ также было приказано идти в северные моря. Из последних „Св. Павел“ под



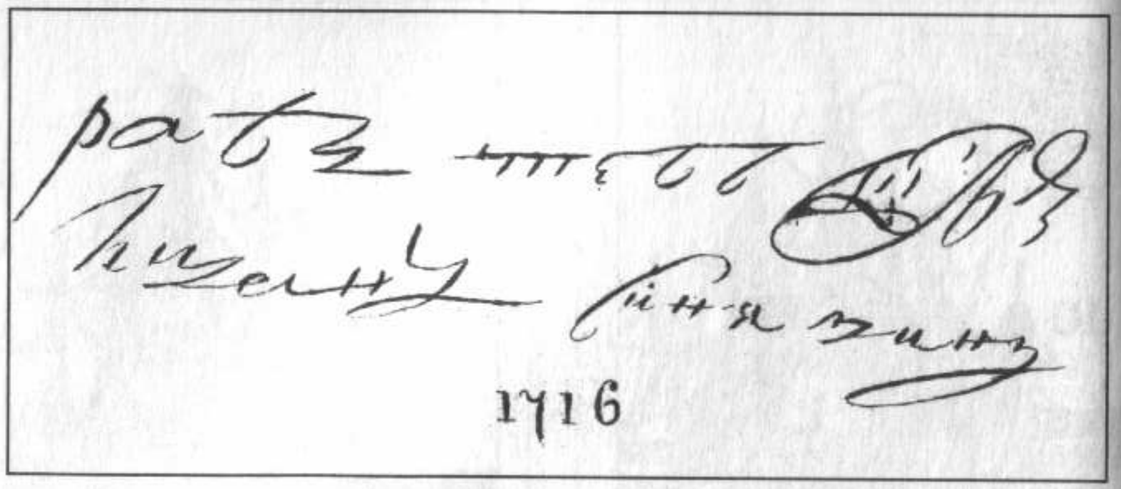
Линейный корабль „Архангел Ягудиил“ („Ягудиил“). С гравюры П. Пикарта. 1716 г.



Линейный корабль „Марльбург“. С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

командою капитана Баттинга за ветхостью не пошёл далее Копенгагена и был там разобран; „Оксфорд“ проследовал в Англию и оттуда более не возвращался[193]; „Перл“ под командою капитана Гриса потерял свою грот-мачту и принуждён был вернуться на зимовку в Копенгаген; „Страффорд“ под командою капитана Наума Сенявина[194] достиг Голландии, а „Самсон“ (капитан Бредаль) заходил как в Англию, так и в Голландию. В Архангельске командиры с большими затруднениями спустили на воду свои корабли, оснастили, вооружили и перевели их в августе через бар[195], ими также был восстановлен по распоряжению царя „Транспорт-Роял“ – яхта, подаренная его величеством покойным королём Вильгельмом[196] царю во время пребывания последнего в Англии[197].

В сентябре эти пять кораблей: „Уриил“ (капитан Иван Сенявин), „Селафаил“ (капитан Беринг), „Варахаил“ (капитан Бенс), „Ягудиил“ (капитан Ден) и „Транспорт-Роял“ (капитан Хатчинсон[198]) – отплыли вместе от бара в Архангельске, держа курс к Балтийскому морю[199], но появившаяся на „Ягудииле“ течь, которую оказалось невозможным устранить в море, принудила отвести его для килевания; остальные, продолжая путь, перезимовали: „Уриил“ и „Селафаил“ в Копенгагене[200], „Варахаил“ во Флеккере[201] в Норвегии, а „Транспорт-Роял“ потерпел крушение у берегов Швеции, причём капитан Хатчинсон спасся и стал военнопленным несколько более чем с 20 людьми[202], но потом умер в Марстрандском замке[203]. „Ягудиил“ после килевания его и починки вторично отплыл из Архангельска[204] и, пройдя с большими затруднениями Нордкап, в конце ноября[205] остался зимовать в 25 лигах от Тронхейма, потеряв около половины своей команды из-за страшных холодов этого времени года[206].

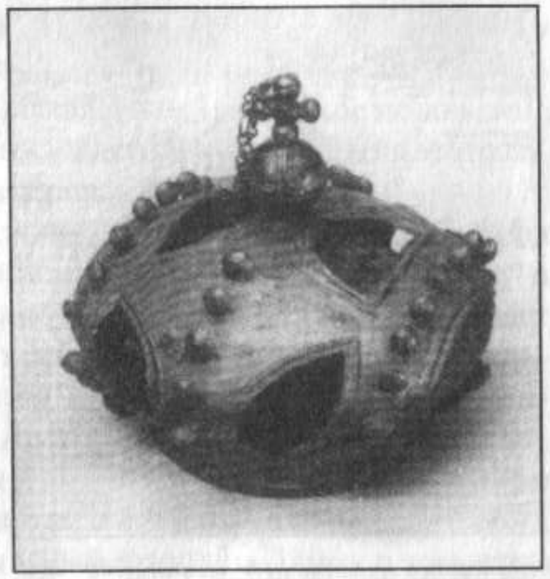


Подпись И. А. Сенявина. 1716 г. Из книги: Берх В. Н. Жизнеописания первых российских адмиралов... СПб., 1831. Ч. 1

Офицеры всех рангов получили этой зимой повышения и большие приготовления к кампании были сделаны в С.-Петербурге и Ревеле. Несколько судов, нагруженных всякого рода припасами, и военные корабли, назначенные в предстоящую летнюю кампанию, были готовы отплыть из Ревеля, как только море очистится ото льда, с тем чтобы встретиться с остальною частью флота и соединиться с флотами датчан и других морских держав в Копенгагене. Русская армия также должна была отправиться туда частью сухим путём, частью же на галерах. Был составлен план совместного с датчанами нападения на Сконию[207]. 20 апреля 1716 года эскадра выступила из Ревеля на парусах под командою капитан-командора Сиверса, но, уже достигнув Борнхольма, на ней получили известие, что шведский флот, состоящий из 23 линейных кораблей, стоит перед Копенгагеном. На военном совете пришли к решению вернуться назад и прибыли опять в Ревель к 14 мая. Российские корабли, находившиеся в Северном море, собрались во Флеккере в Норвегии, куда прибыл к ним на подкрепление „Перл“ (капитан Беринг). К ним присоединились в конце апреля „Ягудиил“ (капитан Ден); позднее, в мае, „Марльбург“[208] (капитан Бредаль), „Девоншир“ (капитан Ван Гофт), „Портсмут“ (капитан Экгов), „Страффорд“ (капитан Сенявин) и „Самсон“ (капитан Блок)[209] из Голландии и Англии. Бредаль был главным командующим. На этих кораблях находились три капитана, несколько поручиков и унтер-офицеров, незадолго до того нанятых на царскую службу капитан-командором Шельтингой, но большинство унтер-офицеров и матросов, завербованных им и отправленных на нанятом судне в Россию, заполучив жалованье за несколько месяцев вперёд, взбунтовались, и 80 из них, высадившись на берег около Тексела в Голландии, бежали. 27 мая эскадра эта направилась в Копенгаген и 29-го бросила якорь в Зунде, где в то время находился британский флот под командою достопочтенного сэра Джона

Норриса, адмирала синего флага. На другой день российские корабли проследовали к Копенгагену и нашли там „Уриил“ и „Селафаил“.

В начале июня капитану Блоку, одному из вновь прибывших офицеров, было приказано отправиться на „Страффорде“ к Хельсингёру. Он салютовал там британскому адмиралу, одновременно приспустив свой вымпел, вопреки недвусмысленному запрету царя под страхом смертной казни. Говорят, он был пьян, когда отдавал эти приказания. Но, поскольку он служил ранее в голландском флоте, где такая почесть всегда отдаётся коронованным особам, возможно, он сделал этот промах по опрометчивости. Тем не менее он был арестован и в следующую зиму судим в Ревеле военным судом, после чего, предавшись с отчаяния пьянству, сократил тем свои дни и умер в заключении.

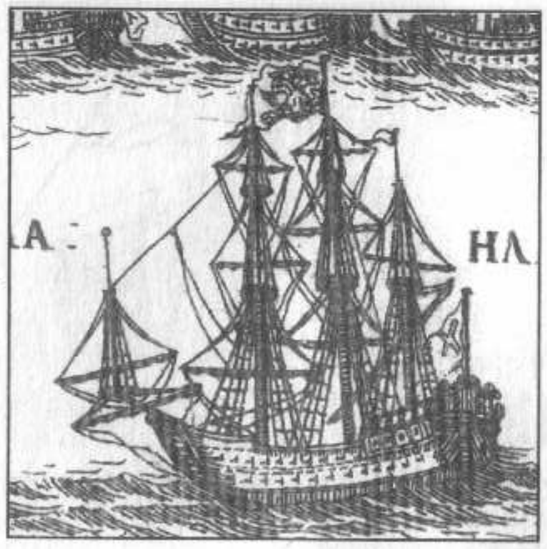


Висячий компас из каюты Петра I на корабле „Ингерманланд“. Из собр. ЦВММ

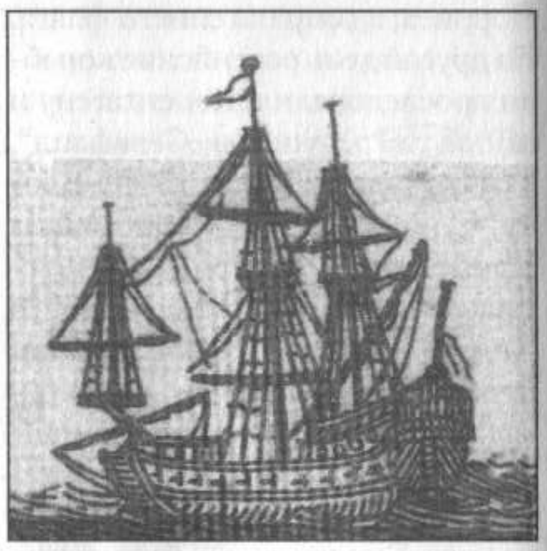
Примерно в это же время прибыл из Голландии капитан-командор Шельтинга, принявший на себя командование, чем он отчасти восстановил порядок в российском флоте, очень расстроенный к тому времени соперничеством между партиями капитана Бредаля, командовавшего эскадрой в Северном море, и капитана Ивана Сенявина, командовавшего кораблями из Архангельска. Этот последний, своекорыстный, пьющий, невежественный человек, – доверенное лицо царя и по этой причине злоупотреблял своими огромными возможностями, подвергая себя и службу своего государя насмешкам. 7 июля царь прибыл с 37 полугалерами и шнявою[210]; король датский[211] взошёл на судно приветствовать его и, побыв с царём, снова лично встретил его на берегу.

19-го числа на рейд прибыла после 17-дневного плавания из Ревеля российская эскадра из 14 парусных кораблей под командою капитан-командора Сиверса. На следующий день царь, подняв свой флаг на „Ингерманланде“, принял в качестве вице-адмирала командование и после того, как по этому случаю ему салютовал весь флот, отправился на корабль великобританского адмирала, где состоялся великолепный приём.

Царь сделал некоторые перемены, назначив на соответствующие корабли лучших командиров, отчасти сообразуясь со старшинством, но скорее руководствуясь определёнными намерениями, которые он тогда преследовал.



Линейный корабль „Ингерманланд" под царским штандартом в августе 1716 г. у острова Борихольм. С гравюры П. Пикарта. 1716 г.



Шнява „Лизета" („Лизет"). С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

Новые капитаны были определены на назначенные им корабли, чтобы постоянно находиться во флоте по причине неизбежных трудностей, с которыми они должны были неминуемо столкнуться из-за незнания языков, поскольку все находящиеся на российской службе офицеры должны отдавать приказания на русском, английском и голландском, незнакомства с порядком и обычаями или, точнее говоря, своеобразием управления. Командиру здесь следует сперва пройти через все низшие должности и быть особенно хорошо знакомым с берегами и опытным в искусстве мореплавания, так как на нём лежит ответственность за исполнение обязанностей каждым из подначальных ему офицеров.

Шнява „Принцесса". С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

Линейный корабль „Фортуна". С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

Наука навигации мало известна офицерам, воспитанным в голландском флоте, где мореходная часть входит в ведение штурманов как их особая область деятельности. Если надлежаще взвесить такое положение дела, то это удержит от какого-либо осуждения обыкновения этого государя часто перемещать своих офицеров.

Приведя дела в наилучшее состояние, царь, решив отправиться на поиски шведского флота, приказал капитанам Бекеру на „Аронделе" и Дену на „Самсоне" явиться к британскому адмиралу и узнать, не желает ли он послать несколько кораблей в крейсерство; в случае утвердительного ответа они должны были сказать, что получили приказание присоединиться к ним, но так как сэр Джон Норрис не счёл нужным отправлять кого-либо из своей эскадры, то царь отправил Дена найти шведов и доставить ему сведения, где они находятся, об их числе и силе.

Вследствие соглашения между царём и королём Дании о том, что в случае если кто-нибудь из них будет присутствовать при военных силах, то он и будет командовать ими у обоих народов на суше или на море, царь поднял свой штандарт; британский адмирал салютовал 21 выстрелом, и ему отвечено тем же числом; датчане и голландцы также салютовали. Около 5 августа флоты стали под паруса. Британский адмирал со своею эскадрою, несколько голландских военных кораблей и большой флот купеческих судов под их охраною также отплыли одновременно к Борнхольму. Встретившийся им 8-го числа „Самсон" привёз известие, что шведы вошли в Карлскруну.

Список царского флота, здесь находившегося

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Царь	Ингерманланд	64	Гослер
Капитан-командор Шельтинга	Марльбург	70	Тофт[212]
Капитан-командор Сиверс	Екатерина	60	Лоренс[213]
	Полтава	54	Ван Гент
	Портсмут	60	Экгов
	Девоншир	60	Наум Сенявин
	Св. Михаил	52	Рю
	Св. Гавриил	52	Брандт
	Рафаил	52	Гаук
	Уриил	52	Иван Сенявин
	Селафаил	52	Бредаль
	Варахаил	52	Бенс
	Ягудиил	52	Вандергон[214]
	Фортуна	48	Вессель
	Перл	52	Беринг
	Аронделъ	46	Бекер
	Лансдоу	40	Небель[215]

Самсон	32	Ден
Илья	28	Нельсон
Шнявы		
Принцесса	16	Муханов
Наталия	14	Шхелинг[216]
Лизета	14	Башилов[217]
Диана	14	Гарбо[218]

„Страффорд“ (капитан Лобанов[219]) использовался как грузовой корабль.

После нескольких дней пребывания во флоте царь оставил свою эскадру вместе с британской и датской и направился к острову Рюген, а оттуда через Штральзунд в Копенгаген.

К началу сентября все военные корабли, кроме английских и голландских, отправленных в качестве конвоя на Балтийское море, сошлись на копенгагенском рейде; тогда наступило время, как ожидали, для десанта в Швецию, но в задачу этого очерка не входит подробное описание зависти и несогласий, помешавших выполнению этого плана.

Ходили слухи, что царь летом заявил, что он пошлёт свои фрегаты на зимовку в Киль в Голштинии, а линейные корабли в Копенгаген, но, когда предполагавшийся десант не состоялся, он повелел своим галерам и транспортам в начале октября отправиться в Мекленбург; „Арондель“ (капитан Бекер) и „Самсон“ (капитан Ден) он послал на разных курсах по Балтийскому морю, с тем чтобы вернуть ожидавшиеся в то время грузовые корабли. Около Данцига они встретили „Шлиссельбург“ (капитан Эдвардс), „Москву“ (капитан Беземакер) и „Викторию“ (капитан Крамер), приспособленную под грузовой корабль, и с ними ещё 8 других судов, нагруженных припасами и обмундированием для армии. Эти корабли повернули обратно, и немного позже российский флот под командою обоих командоров возвратился из Копенгагена; царь же поехал сухим путём в Голландию. Так как „Ягудиил“ нуждался в некоторой починке, он принуждён был остаться в Копенгагене. Капитан Бредаль получил от царя позволение крейсировать на шняве „Принцесса“ в Северном море, полагают, вследствие частных известий, что некоторые шведские корабли торгуют под чужими флагами[220]. Одной шняве приказано зимовать в Любеке и содержать себя с помощью контрибуции из Мекленбурга, другой – в Данциге[221], так как примерно с того времени царь начал иметь притязания на этот город. Четвёртая шнява „Лизета“ (капитан Муханов) потерпела крушение у Стеффенсхофа[222] (ей было назначено зимовать в Ростоке). „Принцесса“ также погибла у берегов Ютландии, причём офицерам и большей части команды удалось спастись[223]; таким образом расстроенный Бредаль последовал за царём в Голландию и здесь получил приказание вернуться в Копенгаген и принять командование над „Ягудиилом“, с тем чтобы осуществить задуманное им весною.

Капитан Вандергон, прежний командир, вследствие разногласий с послом князем Долгоруким[224] и лишённый возможности снабжения иными путями, вынужден был продать некоторые вещи из корабельного имущества, чтобы купить хлеба для своих людей. Этот поступок был представлен царю в дурном свете теми, кто хотел занять его место, и Бредалю было велено арестовать его; суд состоялся после приблизительно трёх лет заключения, и, несмотря на то что военно-морской суд под председательством капитан-командора Сиверса признал его невиновным и представленные им счета верными, он недавно ещё ожидал, и, боюсь сказать, пожалуй, поныне ожидает, полной справедливости, причём он не получал никакого пособия с самого дня взятия его под стражу и оправдание его не имело для него другой пользы, кроме освобождения, сопровождаемого обыкновенно возвращением военно-морским судом отобранной шпаги[225].

Флот, захватив в плен во время следования небольшое каперское судно с 4 пушками, прибыл благополучно в Ревель и зазимовал там, так как было слишком поздно, чтобы пройти к Кронштоту. В ту зиму, прежде чем Ревельский залив успел замерзнуть, сильная буря, поднявшаяся с NNW, разразилась такою силою волн против новой гавани, что разрушила её на протяжении нескольких морских саженей; два корабля „Фортуна“ и „Св. Антоний“ были разбиты на части и несколько других потерпели сильный ущерб[226]. В конце этого года в С.-Петербурге был спущен пинк „Принц Александр“[227].

Вследствие отсутствия царя немногие офицеры получили повышение в тот год и не произошло в морских делах ничего достойного внимания; всем прошениям был один ответ: подождать возвращения царя. Генерал-адмирал был на месте и отдавал общие приказания, чтобы флот был готов, особенно несколько фрегатов, к началу весны.

По распоряжению царя были выбраны 72 юноши от 16 до 20 лет, наследники имущества в размере примерно ста рублей, или 25 фунтов стерлингов, годового дохода с сёл или крестьян (принятый там способ оценки земельной собственности). Их отвезли в Ревель. За счёт средств царя был назначен комиссар с целью снабжать их всем необходимым, и 12 апреля, в самый день вскрытия льда, их всех посадили на борт „Самсона“ под командою капитана Дена, который немедля отплыл в Росток[228]; и, проехав оттуда в Англию и Голландию, они были отданы для обучения (большинство из них на 5 лет) различному мастерству у этих наций.

„Лансдоу“ под командою капитана Баттинга отплыл в Копенгаген; к концу мая прибыл господин Паддон в ранге контр-адмирала белого

флага[229]. Он немедленно по приказанию генерал-адмирала поднял свой флаг на „Шлиссельбурге".

В начале июля следующая эскадра выступила под начальством генерал-адмирала:

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Генерал-адмирал Апраксин и капитан-командор Сиверс	Москва	64	Гохстрат[230]
Контр-адмирал Паддон	Шлиссельбург	64	Гаук
Капитан-командор Шельтинга	Марльбург	70	Армитаж[231]
	Ингерманланд	64	Гослер
	Екатерина	60	Беземакер
	Портсмут	60	Экгов
	Девоншир	60	Тофт
	Полтава	54	Ван Гент
	Перл	52	Ван Гофт
	Св. Михаил	52	Рю
	Варахаил	52	Бекер
	Гавриил	52	Брандт[232]
	Уриил	52	Торнгоут
	Селафаил	52	Беринг[233]
	Рафаил	52	Небель
	Самсон	32	Ден
	Илья	28	Дюсен[234]

В Ревель из Кронштота прибыли также корабли „Леферм", „Рандольф", „Эсперанс" и пинк „Александр".

Приблизившись к Остергарну[235] на северо-восточной стороне Готланда[236], генерал-адмирал отдал приказ, чтобы „Портсмут" (капитан Экгов) и „Самсон" (капитан Ден), который только что бросил якорь рядом с остальным флотом, стали под паруса и шли к Слитехамну[237], находящемуся на расстоянии около 6 лиг, и, став вблизи укреплений, изучили их расположение и силу. При подходе флота к Остергарну шведы сделали несколько выстрелов в российского адмирала из небольшого числа установленных там пушек, а затем, заклепав свои пушки и зажёгши сигнальные огни об опасности на особых башнях, отступили. Флот стал на якорь, и был выслан на берег значительный отряд солдат, так как более половины его команд состояло из сухопутных войск. Между тем „Портсмут" и „Самсон" подплыли к Слитехамну при преимущественно сильном ветре, держась на расстоянии пушечного выстрела от укреплений, обозревая их местоположение и силу и делая промеры глубины. Укрепления главным образом находились на небольшом острове, разобщённом с большим островом узким

проливом, ведущим в гавань. Шведы имели также сильную батарею, замаскированную зелёными древесными ветвями наподобие заросли кустарника. Российские корабли дали несколько выстрелов, чтобы вызвать ответный огонь из форта и этим лучше распознать силу шведов. Когда шведы увидели, что россиян не удастся заманить ближе, они разом открыли огонь со всех батарей, но благодаря свежему ветру россияне отвернули от берега и возвратились к своему флоту. У Остергарна они оставались 6 дней, высылая крейсера к северу и югу, чтобы своевременно узнать, не приближается ли неприятельский флот.

Пока они здесь пребывали, „Полтава" и „Илья" пустились в погоню за небольшим каперским судном, команда которого, чтобы спастись, посадила корабль на мель и свезла орудия на берег, с тем чтобы выстрелами помешать россиянам снять его. Поскольку там было слишком мелко, чтобы кораблям приблизиться к названному судну, к нему были посланы 2 бота, которые в замешательстве, вместо того чтобы постараться привести судно, ограничились тем, что подожгли его и отступили. Шведы немедленно явились на него и потушили огонь. „Полтава", вернувшись к флоту, оставила „Илью", с тем чтобы он воспрепятствовал уходу капера. Когда командир „Полтавы" капитан ван Гент донёс об этом, генерал-адмирал пришёл в сильную ярость, и, призвав к себе командира „Самсона" капитана Дена, который только что явился к нему с рапортом об итогах крейсерства к югу, он приказал ему взять, какие он пожелает, корабли или суда, для того чтобы привести капер на буксире или, если это окажется невозможным, сжечь его там, где он находится, и затем, высадив команду, свезти с него пушки и остальное, что попадёт в руки, причём обещал последнего по возвращении щедро отблагодарить.

„Самсон" взял с собой 2 больших бота и столько же командирских полубаркасов с командами и вооружением, но по прибытии на место застал, что „Илья" уже упустил капер.

Флот отправился от Готланда[238], захватив порядочное число крупного и мелкого рогатого скота, но мало чего-либо ещё ценного и оставив дома в целости. В самом конце июля он прибыл в Ревель, где генерал-адмирал отдал упомянутых офицеров „Полтавы" и „Ильи" под военно-морской суд с намерением уволить их со службы, но суд постановил уволить капитана, а поручика с „Ильи" только понизить в должности.

Генерал-адмирал спустил свой флаг и отправился внутрь страны на несколько дней, поручив командование флотом контр-адмиралу Паддону с инструкциями ему выйти в море и упражнять флот в построении боевых линий, но этот опыт окончился лишь спором и неразберихой.

„Перл", „Портсмут" и пинк „Александр" отправились крейсировать и немного времени спустя привели шведскую 16-пушечную

Патент на чин капитана российского флота Я. Шапизо за подписью Петра I. Дан на корабле „Ингерманланд", лежавшем в гавани Родхамн в Аландских островах, 12 июля 1719 г. Из собр. ОР РНБ. Публикуется впервые

шняву[239]. Капитаны ван Гофт, командир „Перла", и Шапизо[240], командир пинка „Александр", оспаривали друг у друга честь взятия этого приза. 27 августа контр-адмирал Паддон с 11 лучшими кораблями отплыл к Кронштоту на зимовку. „Лансдоу" и 16-пушечный „Новый Кронштот", построенный в Голландии, прибыли из Копенгагена, где остался ещё зимовать „Ягудиил" с капитаном Бредалем. В сентябре „Армонт" под командою капитана Блория, богато нагруженный за счёт царя и назначенный в Венецию, двинулся по Балтийскому морю в сопровождении британского конвоя.

Возвращаясь из-за границы, царь осмотрел ревельскую гавань, очень к тому времени улучшенную, и последняя продолжала и дальше расширяться в том году. С нескольких английских купеческих кораблей, не успевших присоединиться к своему конвою, обратились к царю, и он приказал „Уриилу" и „Самсону" проводить их до Данцига. Они вышли в море в октябре, но в конце концов вынуждены были вернуться и перезимовать в Ревеле.

В том году на воду были спущены в С.-Петербурге линейные корабли „Св. Александр", „Нептунус" и „Ревель"[241].

Учреждённая несколько лет назад в С.-Петербурге Академия для обучения гардемарин, или молодых дворян, подготавливаемых во флот, встретила более, чем обычно, одобрения и имела большой успех. Конфискованный у Александра Кикина, бывшего адмиралтейского советника[242], казнённого за участие в деле царевича, дом был отведён для

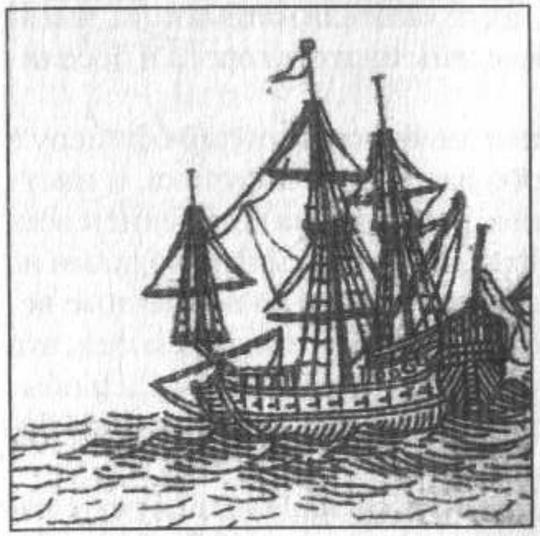
неё. Господа Фархварсон[243] и Гвын[244], преподаватели математики, имевшие большой вес в Москве, были переведены из этого города и поселились здесь.

На каждый корабль было назначено по одному новому офицеру в звании секретаря, которое соответствовало рангу поручика, и инструкциями им было вменено в обязанность следить за поведением всех офицеров, при взятии призов отправляться с первыми же лодками на таковые и там составлять опись и налагать печати на все ценные вещи, вести книги расхода всех припасов и особенно следить за тем, что капитан продаёт или выносит с корабля[245]. Тогда же был введён обычай назначать юношей в каютную прислугу во флот и так готовить будущих матросов.

При последнем посещении Голландии царь нанял на службу капитан-командоров Гордона[246] и Сандерса[247], капитана Гея[248], капитан-поручиков Уркварта[249] и Сорокольда[250]. Они вместе с двумя сухопутными офицерами (все британцы) прибыли тою зимою. „Страффорд" обращён был в плавучий госпиталь, и в ревельском порту были снаряжены для выхода в море при первом же вскрытии залива несколько крейсеров. Постройка новой гавани в Кронштоте велась со всевозможною поспешностью, и были определены места для дока и бассейна порта.

Решено было также соединить реки Неву и Волхов каналом на протяжении 70 миль, чтобы по нему водным транспортом снабжать С.-Петербург продукцией внутренних областей страны по более дешёвым ценам[251]. В Астрахань послали капитан-поручика фон Вердена с несколькими другими для изысканий на Каспийском море[252].

В день Нового года согласно принятому обычаю несколько офицеров получили повышение; главнейшими из них были перемещения князя Меншикова из контр-адмиралов красного в контр-адмиралы синего флага, а капитан-командора Шельтинги в контр-адмиралы красного флага. Последнее повышение во флагманы Шельтинги послужило поводом к немалым толкам, так как всем известна была постигшая его неудача при исполнении недавнего поручения завербовать в Голландии офицеров на царскую службу, которая обошлась царю очень дорого. Кроме того, за год или более перед тем паралич разбил половину его тела. Наиболее вероятное объяснение состоит в том, что царь, считая, что Шельтинге осталось жить недолго, захотел ему предоставить честь умереть контр-адмиралом. Три корабля, спущенные осенью, были этою весною оснащены и вооружены и флот приведён в готовность; больших приготовлений галерного флота не последовало. В Финляндии военные действия были приостановлены, и распоряжение, отданное царём в минувшем ноябре относительно перевозки барона Гёрца[253] из Ревеля в Гельсингфорс, откуда последний



Шнява „Диана".
С гравюры П. Пикарта. 1716 г.

проехал в Швецию, не могло не послужить поводом ко всеобщей молве о возможности мира.

Стоявшие в Ревеле крейсера получили приказание немедленно по вскрытии льда выйти в плавание, но не беспокоить никаких шведских кораблей, снабжённых паспортами от генерала Брюса[254], причём запечатанные инструкции им велено вскрыть лишь по удалении на 20 лиг. Вследствие этого 8 мая 1718 года отплыли „Перл" (капитан ван Гофт), „Уриил" (капитан Торнгоут), „Рандольф" (капитан Бенс), „Самсон" (капитан Ден), „Св. Яков" (капитан Лобанов)[255] и шнява „Диана" (капитан Арсеньев[256]). Отойдя на назначенное расстояние, они распечатали приказания и узнали из них, что „Уриилу" и „Рандольфу" назначено крейсировать в этих местах; „Перлу" и „Самсону" велено продолжать плавание и крейсировать в открытом море вдоль неприятельских берегов, препятствуя всякой торговле со Швециею, и захватывать суда всех наций, исключая Францию и Голландию; „Св. Якову" и шняве „Диана" следовало идти к Данцигу на усиление находившихся там российских кораблей, чтобы мешать всякой торговле между этим городом и Швециею.

В этом же месяце пришёл из Копенгагена „Ягудиил" под командою капитана Бредаля с семьёю контр-адмирала Паддона и неким господином Литлом[257], которого царь вскоре после его прибытия назначил капитаном.

В июне флот, вооружённый при Кронштоте, отплыл в Ревель под личным командованием царя – вице-адмирала Петра Алексеевича. Перед самым выступлением его контр-адмирал Шельтинга скончался. Между тем „Перл" и „Самсон", крейсируя то совместно, то отдельно, захватили и препроводили в ревельский порт несколько судов, как направлявшихся в Швецию, так и следовавших оттуда. Проехав сушею через Польшу, прибыли капитаны Стихман[258] и Бохен[259], 2 поручика и около 50 унтерофицеров и матросов, нанятых на царскую службу его резидентом в Гамбурге[260]. Капитан Бенс на „Рандольфе" был послан в Гамбург, чтобы привезти оттуда прекрасную яхту, когда-то подаренную Нидерландскими Штатами королю Пруссии, а теперь этим государём – царю[261].

В самом конце июня прибыли „Перл" и „Самсон" ещё с четырьмя призами, из которых два добыл в бургсвикской гавани на Готланде[262]

„Самсон", выдавая себя за шведский корабль и обманув шведскими флагами и дружественными переговорами солдат на батареях, пока он не достиг цели. По прошествии трёх дней они снова пустились в крейсерство.

Флот из Кронштота, пробыв в Ревеле несколько дней, направился к Рогервику и оттуда к Гангуту. В это лето царь решил устроить гавань в Рогервике, но отложил приведение этого плана в исполнение до заключения мира; тем не менее он выстроил для себя дом и воздвиг крест, устроив вокруг последнего ограду для предохранения его от какого-либо богохульства.

Список кораблей, выведенных в море в этом году[263]

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
Вице-адмирал Пётр Алексеевич, царь	Ингерманланд	64	Гослер
Контр-адмирал белого флага Паддон	Шлиссельбург	64	Литл
Контр-адмирал синего флага князь Меншиков	Св. Александр	70	Брандт
Капитан-командор Сиверс	Нептунус	70	Гохстрат
Капитан-командор Гордон	Екатерина	60	Лоренс
Капитан-командор Сандерс	Марльбург	70	Деляп
	Ревель	60	Иван Сенявин
	Москва	64	Фалкенберг
	Портсмут	60	Экгов
	Девоншир	60	Тофт
	Ягудиил	52	Бредаль
	Леферм	70	Вессель
	Рандольф	52	Бенс
	Лондон	52	Шапизо
	Британия	52	Баттинг
	Перл	52	Ван Гофт
	Уриил	52	Торнгоут
	Варахаил	52	Гей
	Св. Михаил	52	Стихман
Корабль полностью восстановлен	Рига	52	Наум Сенявин
	Самсон	32	Ден
	Илья	28	Фианен[264]
	пинк		
	Александр	24	Армитаж
Будучи ветхим и расшатанным, переделан из 40 в 24-пушечный	Лансдоу	24	Трезель[265]
	Св. Яков	16	Лобанов

Шнявы		
Диана	14	Арсеньев
Наталия	14	Башилов

Эти корабли плавали в разных местах, получая различные назначения, так что в течение всего лета они ни разу не собирались вместе; большая же часть из них не находилась вне пределов гавани одновременно долее 3 дней. „Леферм" получил некоторые повреждения и, будучи старым и расшатанным, был отправлен обратно в Кронштадт и более в море не выходил. „Думкрат", „Штандарт", „Св. Николай", „Пернов", „Ричмонд" и „Гавриил" также были признаны негодными для службы.

„Перл" и „Самсон", продолжая крейсировать, послали в Ревель ещё несколько призов. „Самсон" загнал шведского капера в тесный залив, недоступный для фрегата. Команда с капера свезла на берег 4 пушки с намерением отстоять своё судно от дальнейшего вреда, но, так как „Самсон" приблизился настолько, что выстрелами заставил их оставить батарею, они сожгли свой корабль и отступили. Россияне, высадившись на своём командирском полубаркасе, увезли с берега пушки, боеприпасы и всё, что только удалось им спасти от огня. В начале августа „Перл" и „Самсон" вернулись в Ревель и после починки пустились в третье крейсерство. Пинк „Александр" также продолжал крейсировать, а „Св. Михаил" и „Варахаил" посылались с разными поручениями к Данцигу. В этом же месяце назначенная в Кронштадт эскадра отплыла туда, а корабли, назначенные зимовать в Ревеле, были оставлены там под командою капитан-командора Сандерса. Было прислано ещё несколько призов, захваченных „Перлом" и „Самсоном"; в сентябре из Данцига прибыли корабли вместе со всеми бывшими там крейсерами. В это лето более ничего особенного не произошло, кроме отобрания шведскими крейсерами двух из взятых призов, из которых один был позднее снова взят россиянами.

Также губернатор города Пиллау арестовал двух российских офицеров по праву репрессалии за взятие их крейсерами двух судов в виду городского замка. Английский и голландский военные корабли отобрали у россиян два приза, принадлежавшие английской и голландской нациям. С голландскими военными кораблями произошло несколько недоразумений по поводу салютования. Осенью были спущены корабли „Лесное"[266] и „Гангут"[267], прозванные так в память дел под Лесным в Польше[268] и Гангутом в Финляндии, где взят был в плен контр-адмирал Эреншельд. В начале зимы умер контр-адмирал Паддон[269], и ко дню Нового года преемником его был назначен князь Меншиков как контр-адмирал белого флага; контр-адмиралом синего флага был сделан капитан-командор Сиверс, а контр-адмиралом красного — капитан-командор Гордон.

Пётр I. Худ. А. А. Матвеев. 1724–1725 (?). Холст, масло. Из собр. Гос. Эрмитажа

Сиверс, повышенный тогда в должности, родился в Копенгагене и состоял на службе во флоте короля датского примерно до 1708 года[270]. По поступлении на службу к царю в качестве капитана он назначался то на корабли, то в Адмиралтейство помощником экипажмейстера (должность, походившая в то время отчасти на нашего контролёра и заведующего складами в одном лице). Он человек крайне разумный, обширных познаний, очень аккуратный и методичный во всех своих действиях, говорит и пишет на большинстве европейских языков, и, как вам удостоверят многие занимающие видные места русские, немногие их них столь основательно знают свой родной язык, как он. Эти качества придают ему большое значение, а кроме того, он человек самоуверенный, и, когда корабли стоят в гавани во время распределения офицеров, команд и прочего, он не допускает присутствия при этом контр-адмирала Гордона и не советуется с последним относительно исполнения приказаний, даже когда этого желает царь. Считают, что государь предпочитает ему Гордона, но тем не менее он пользуется милостью у генерал-адмирала – своего явного особого покровителя.

Были получены какие-то сведения о неблагополучном положении капитана Бенса, командира „Рандольфа", зимовавшего тогда в Гамбурге, поэтому туда был отправлен сушею капитан Наум Сенявин, чтобы принять на себя командование кораблём и, если он найдёт возможным, то использовать и его бывшего командира[271].

Царь, который в продолжение уже нескольких лет обязывал всех кораблестроителей брать к себе молодых людей для обучения их своему искусству, теперь приказал уволить нескольких корабельных подмастерьев, а Хэдли, Девенпорта и Рамза[272] произвёл в корабельные мастера.

Адмиралтейская коллегия, а также 8 других разнородных учреждений в С.-Петербурге, которые в течение некоторого времени постепенно развивались, теперь начали действовать в полную силу. Членами Адмиралтейской коллегии, постоянно заседавшими зимою (кроме двух дней в неделю, когда её президент присутствовал в Сенате), состояли:

генерал-адмирал граф Апраксин – президент,
вице-адмирал Крюйс – вице-президент,
вице-адмирал Пётр Алексеевич – царь (присутствовавший иногда[273]),
генерал Чернышёв[274] – кригс-комиссар и интендант флота,
полковник Норов[275] – заведующий обмундированием матросов и всеми подрядами,
Тормасов[276] – секретарь.

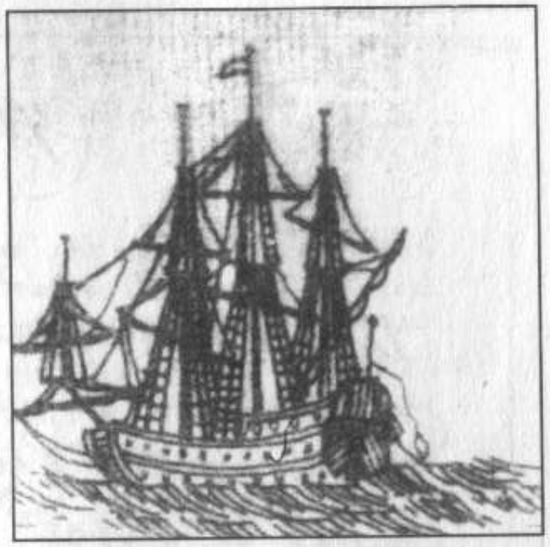
В обязанности этой коллегии входит уплата жалованья, продовольствование и снаряжение флота, отдача всех приказаний флагманам и отдельным кораблям, утверждение и объявление приговоров военно-морских судов и вообще всякое распоряжение, утверждённое царём. В отсутствие царя копии со всех дел пересылаются ему и ничего по ним не делается до тех пор, пока не будут утверждены им.

В эту зиму во флоте было учреждено звание гардемарина[277] и приложено более обыкновенного усилий, для того чтобы привести в готовность военные корабли и галеры. Сухопутные войска были размещены в ближайших к морским портам окрестностях, с тем чтобы быть посаженными на суда при первой же очистке рейдов ото льда, чтобы ускорить заключение мира со Швециею. Надлежащие приготовления были сделаны также в Ревеле, чтобы крейсерам раньше выйти в плавание. Между тем в этом порту возникли большие препирательства относительно старшинства в командовании между капитан-командором Сандерсом и капитаном ван Гофтом, недавно произведённым в капитан-командоры, пока наконец Коллегия не отозвала Сандерса командовать кораблём в С.-Петербурге. С поручиком графом Николаем Головиным[278] было прислано в Ревель приказание снарядить, кроме фрегатов, для крейсерства ещё три транспортных судна с 40 солдатами на каждом из них сверх их обычного экипажа[279], и этому же поручику предписано сопровождать крейсера, выбрав по собственному усмотрению, на котором из них он пожелает находиться, причём он имел инструкцию, которую следовало вскрыть в море.

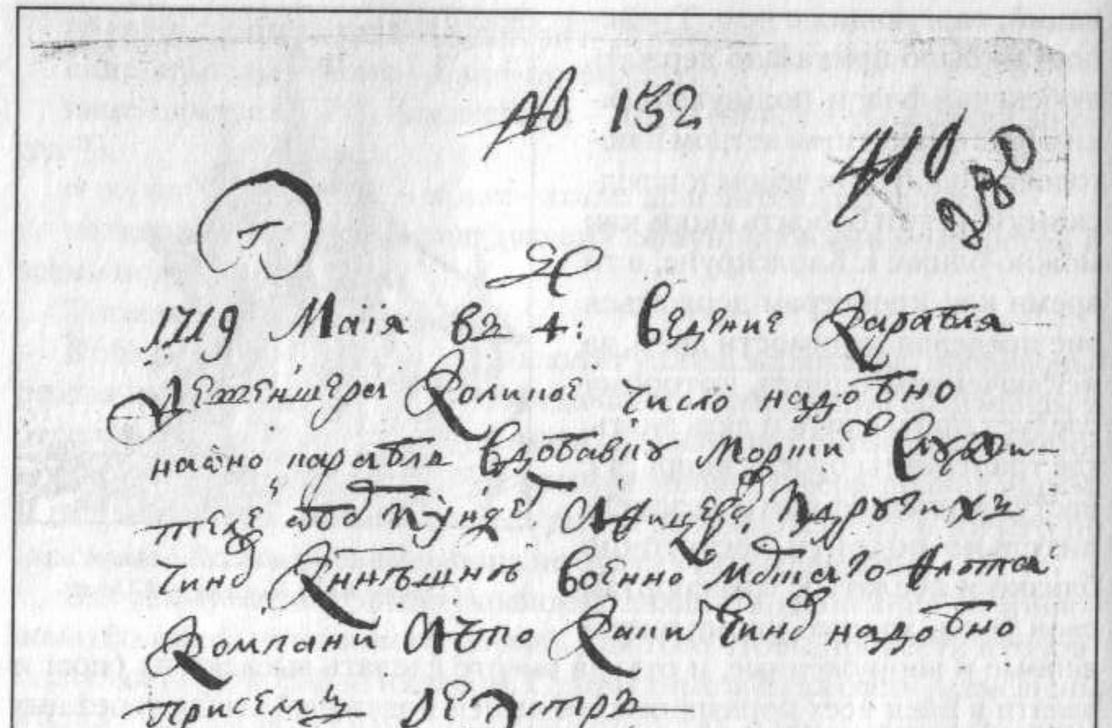
Приблизительно в конце апреля 1719 года в Ревель прибыл „Рандольф“ с капитанами Сенявиным и Бенсом и с ним невоенная яхта из Гамбурга, а также „Армонт“ с капитаном Блорием из Венеции, который провёл зиму в Норвегии.

Когда лёд почти исчез, крейсера вытянулись из гавани и ушли в плавание: „Перл“ под командою капитан-командора ван Гофта, „Самсон“ – капитана Дена, пинк „Александр“ – капитана Трезеля, „Илья“ – капитана Фианена и „Лансдоу“ – капитана графа Апраксина[280]. По достижении ими указанного места они вскрыли инструкции[281], которыми им предписывалось всеми мерами препятствовать торговле со Швециею, забирая в качестве призов без разбора суда всех

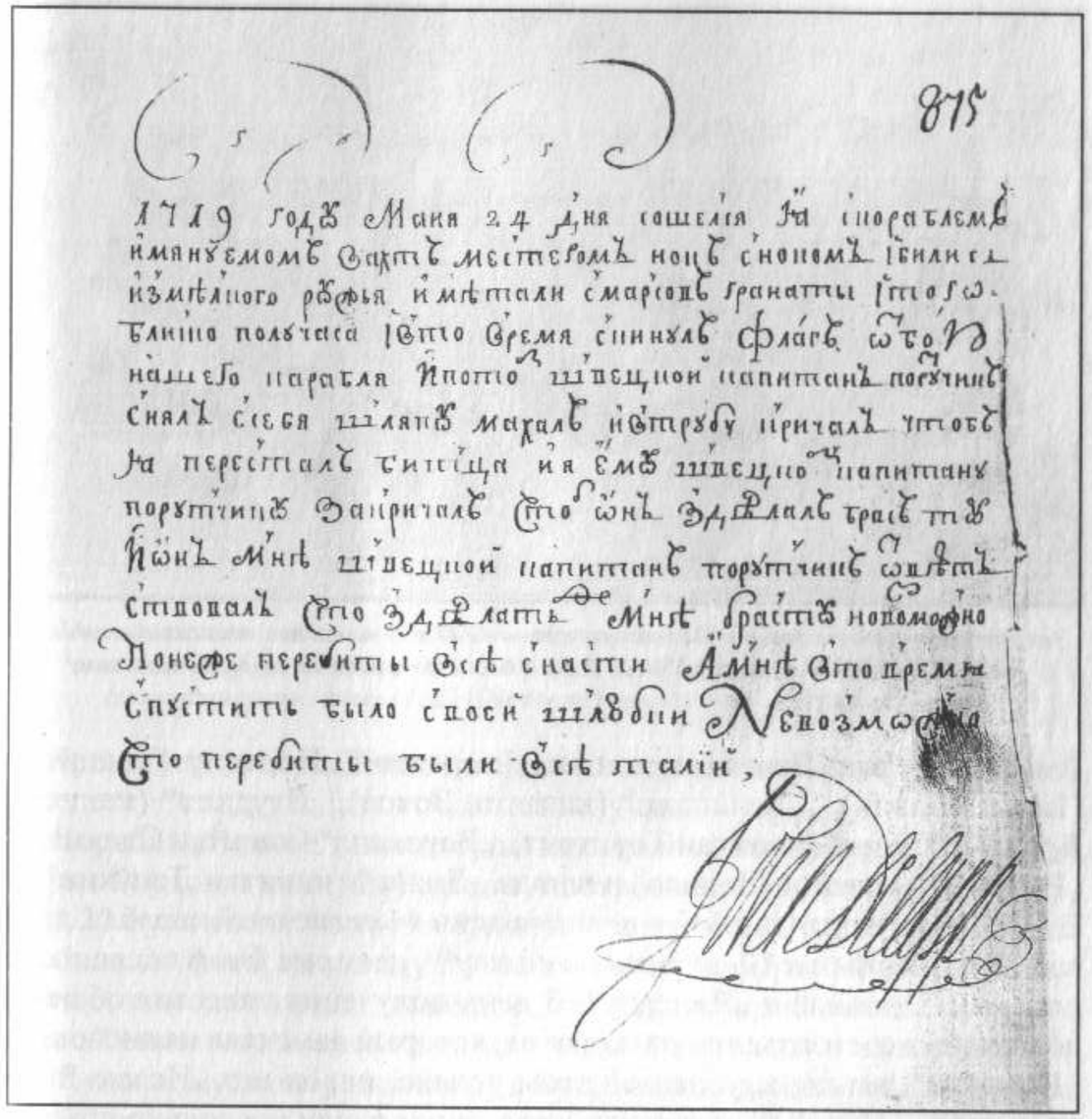
наций, торгующих с нею. Транспортам было приказано держать любекский флаг и, пользуясь всяким благоприятным ветром и погодою, подойти вечером к шведскому берегу и бросить якорь как можно ближе к Карлскруне, в то время как крейсерам держаться вне пределов видимости днём, за исключением одного, которому следует проследить и дать знать, где транспорты бросят якорь, а с наступлением темноты незамедлительно подойти достаточно близко и послать к транспортам свои боты, хорошо укомплектованные и вооружённые, и оттуда вместе сделать высадку на берег и увезти в плен всех попавшихся им людей поважнее, чтобы через них узнать о настоящем состоянии шведского флота и с помощью произведённой здесь тревоги облегчить предполагаемую в другом месте высадку. Когда крейсера приблизились к месту, назначенному для выполнения этой задачи, состоялся под началом графа Головина военный совет[282], так как в приказах говорилось, чтобы он, несмотря на то что был только поручиком, участвовал во всех совещаниях и непременно командовал десантным отрядом. Старшие офицеры поняли, что намерение царя при отдаче таких точных предписаний о назначении его старшим командиром заключалось в том, чтобы дать ему случай проявить себя, что было необходимо для его дальнейшего продвижения. Однако он оказался нерешительным и пожелал, чтобы какой-нибудь приём был использован, чтобы узнать, стоят ли по прибрежным деревням войска или нет[283]. Исполнение задачи было отложено, и „Самсон“ был отряжён в 3-дневное крейсерство для добывания сведений и по истечении этого срока возвратился с тремя добрыми призами и несколькими путниками на борту. Собрался вторично совет, опросили пассажиров, но по-прежнему не решились высадиться на берег[284]. Снова „Самсон“ отрядили уже на 8 дней[285], придав к нему „Лансдоу“ с предписанием этим фрегатам крейсировать около шхер у Стокгольма и, если возможно, перехватить яхту, регулярно перевозившую почту между этим городом и Висбю[286]. В течение 7-дневного крейсерства они захватили 14 призов и на борту одного из них господина ван Мерка[287], тайного советника прусского короля[288], который побывал в Карлскруне и Стокгольме и отлично знал положение дел. Во время обратного следования их к остальным крейсерам налетел сильный ветер, так что люди



Линейный корабль „Девоншир“. С гравюры П. Пикарта. 1716 г.



„Ведение“ недостающих чинов линейного корабля „Девоншир“ за подписью капитана К. Н. Зотова. 1719 г., мая 4. Из собр. РГАВМФ. Публикуется впервые



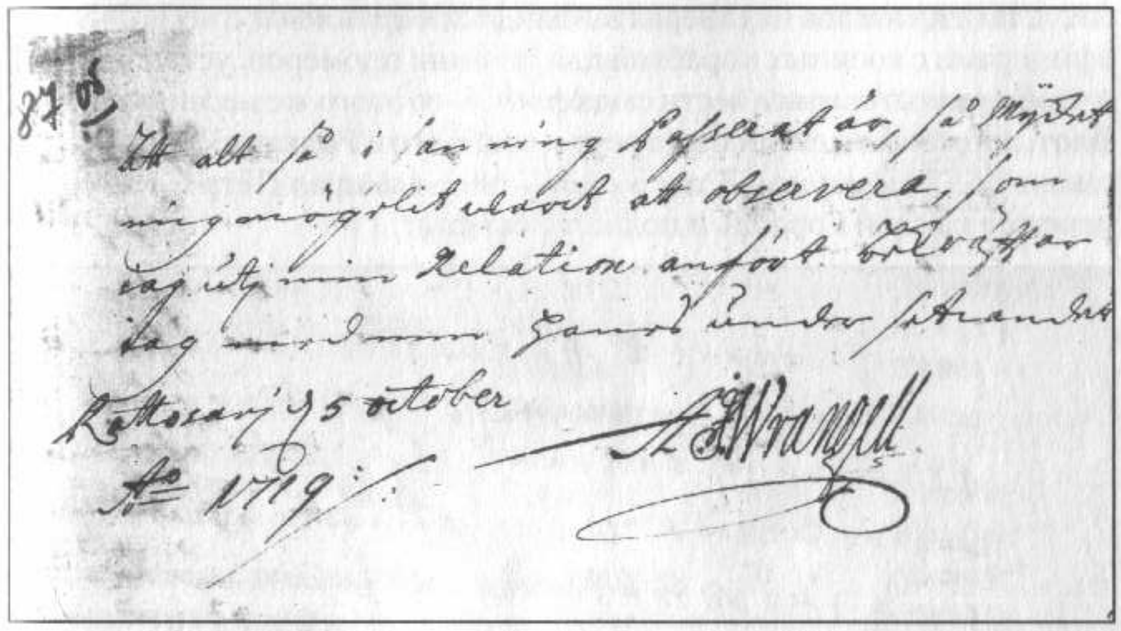
Записка капитана Д. Деляпа о пленении в Эзельском сражении шведского линейного корабля „Вахтмейстер“. 1719 г. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого). Публикуется впервые

на призах с трудом управляли ими в море и оба фрегата, лишённые достаточного количества матросов, вследствие того что они были распределены на множество судов, были вынуждены в этих условиях идти в Ревель. По их благополучному прибытию туда к царю был отправлен курьер, причём им неизвестно было, ушёл ли генерал-адмирал в плавание. Капитан Ден, введя все призы в гавань и передав господина ван Мерка на попечение командиру „Лансдоу“ графу Апраксину с предписанием последнему выждать возвращения курьера и узнать царскую волю, 21 мая отплыл после 2 дней пребывания в Ревеле. Царь прислал карету при офицере своей гвардии для приезда господина ван Мерка в Кронштадт и, получив от него требовавшиеся сведения, через несколько дней разрешил ему уехать.

Заключительный эпизод Эзельского сражения 1719 г. – пленение шведского линейного корабля „Вахтмейстер“. Худ. Я. Хэп. 1902 г. Из частного собр. (Стокгольм)

18-го числа из Ревеля вышли в крейсерство[289] „Портсмут“ (капитан Наум Сенявин), „Девоншир“ (капитан Зотов), „Ягудиил“ (капитан Деляп), „Уриил“ (капитан Торнгоут), „Варахаил“ (капитан Стихман), „Рафаил“ (капитан Шапизо) и шнява „Диана“ (капитан Лопухин[290]). Эта эскадра вступила в бой и пленила один 44-пушечный корабль, другой 28-пушечный и 12-пушечную шняву[291], которые были посланы на поиски „Самсона“ и „Лансдоу“. В день получения известия об этом должен был состояться спуск корабля, который намечали наименовать „Исааком“, но царь, узнав об этом успехе, нарёк его „Исаак-Викториею“[292]. „Перл“ и другие крейсера также взяли несколько призов. Ко 2 июня крейсера вернулись в Ревель, где им было приказано выждать прибытие флота под командою вице-адмирала Петра Алексеевича

Линейный корабль „Исаак-Виктория“. Полумодель. Ок. 1716 г. Из собр. ЦВММ



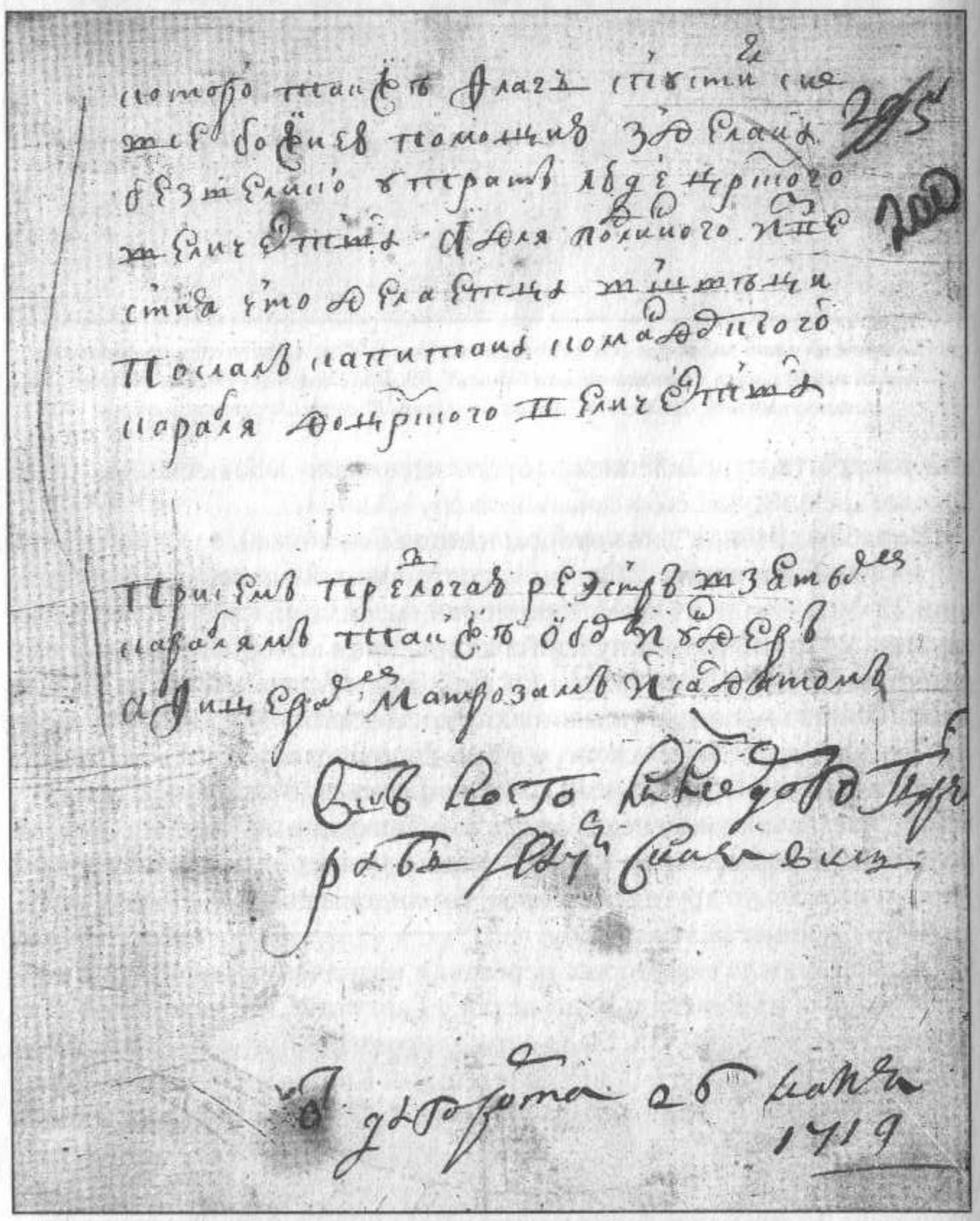
Последний лист описания Эзельского сражения 1719 г. пленённым командиром шведской эскадры капитан-командором А. Ю. Врангелем. 1719 г., октября 5. На шведском языке. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого). Публикуется впервые

из Кронштота, отправление которого задержалось на несколько дней вследствие следующего несчастного случая.

Корабль „Лесное“, на котором находились командиры, контр-адмирал Гордон и капитан Баттинг, построенный самим царём и сидящий 22 фута в воде, во время буксировки из гавани, где самая большая глубина 24 фута, натолкнулся на якорь, лапа которого пробила ему днище, и он дал течь и пошёл ко дну. Эта неудача очень опечалила царя. Тем не менее, дав указания князю Меншикову и капитану Лейну[293], главному своему инженеру в Кронштоте, сделать всё возможное, чтобы поднять его, он отплыл во главе флота и 20 июня прибыл в Ревель. Участвовавшим в недавнем деле с 3 шведскими кораблями были розданы призовые деньги; Наум Сенявин произведён в капитан-командоры, и несколько других офицеров, командовавших кораблями, получили повышение за эту службу.

23 июня после некоторых перемен в назначениях офицеров весь флот отплыл из Ревеля и 27-го встал у Гангута[294], где находился с галерами генерал-адмирал. Было отряжено несколько крейсеров, в том числе „Самсон“ (капитан Зотов) и „Новый Кронштот“ (капитан граф Головин), чтобы следить за движением британского флота. 2 июля царь, спустив свой флаг, поручил командование контр-адмиралу Сиверсу и отправился на галеры[295]. От Гангута флот пошёл 3 июля, и на следующий день к нему присоединились два небольших датских фрегата, а так как в это время монархи Севера ревновали к успехам один другого, то россияне смотрели на этих датчан, как на шпионов. Царь

сначала отправился на галерах в Аландский архипелаг с несколькими офицерами с военных кораблей для делания промеров, установки вех и чтобы приготовиться вести сюда флот. 8-го этого же месяца подошёл флот, лоцманы выехали навстречу и ввели его в Родхамн[296] – хорошую гавань под Лемландом. В тот же день вице-адмирал Пётр Алексеевич перешёл на свой корабль и поднял свой флаг.



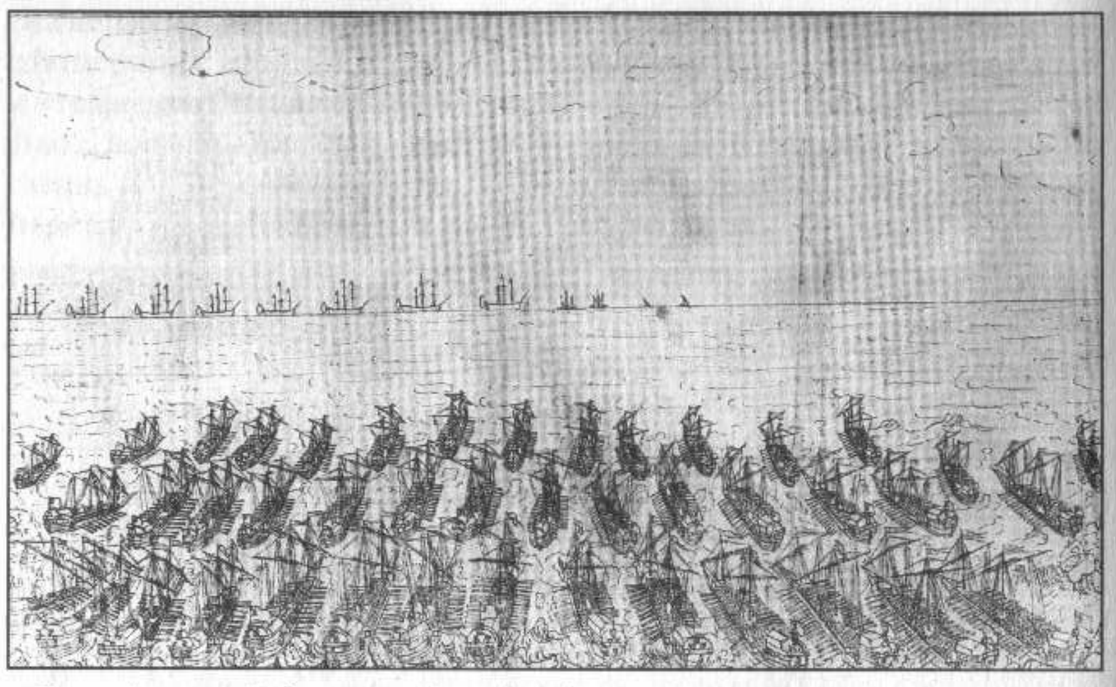
Заключительный лист донесения Н. А. Сенявина об Эзельском сражении с его собственноручной припиской и подписью. 1719 г., мая 26. Из собр. РГАВМФ. Публикуется впервые

Список российского флота, ставшего на якорь под Лемландом в линию баталии[297]

Флагманы	Корабли	Пушки	Командиры
	Екатерина	60	Бредаль
	Арондель	46	Муханов
	Уриил	52	Торнгоут
Контр-адмирал Сиверс	Гангут	90	Фалкенберг
Капитан-командор ван Гофт	Марльбург	70	Кошелев[298]
	Ягудиил	52	Деляп
	Девоншир	60	Ден
(С таким уменьшением числа орудий)[299]	Рафаил	40	Шапизо
	Перл	52	Вильбуа[300]
Капитан-командор Сандерс	Нептунус	70	Мясной[301]
Вице-адмирал Пётр Алексеевич	Ингерманланд	64	Гослер
	Св. Александр	70	Брандт
	Варахаил	52	Стихман
	Рандольф	52	Бенс
	Селафаил	52	Беринг
Капитан-командор Сенявин	Портсмут	60	Уркварт
	Британия	50	Лани[302]
Контр-адмирал Гордон	Москва	64	Гей
	Шлиссельбург	64	Вессель
	Лондон	52	Литл
	Ревель	64	Иван Сенявин

Из этих кораблей состоял объединённый российский флот, хотя из них обыкновенно 4 или 5 находились в крейсерстве. В конце месяца „Гангут“ получил приказание отправиться в Кронштлот, причём его сопровождали до Ревеля два военных корабля. Причиною этого было то, что при ветре, сколько-нибудь сильном, он не мог нести своих парусов, и для устранения этого неудобства пришлось уже два раза укорачивать ему мачты. Контр-адмирал Сиверс перешёл на борт „Св. Александра“. Несколько российских крейсеров всё время держались на добром расстоянии в море, для того чтобы своевременно дать знать о появлении неприятеля, а также уведомить „Самсон“ и „Новый Кронштлот“ о местонахождении флота в случае, если бы им понадобилось известить о передвижении британской эскадры.

Укрыв в гавани и тем обезопасив свои военные корабли и разослав во все стороны крейсера, сосредоточив там же подавляющую часть своей армии, генерал-адмирал в присутствии великого канцлера графа Головкина[303] и вице-канцлера барона Шафирова[304] держал большой



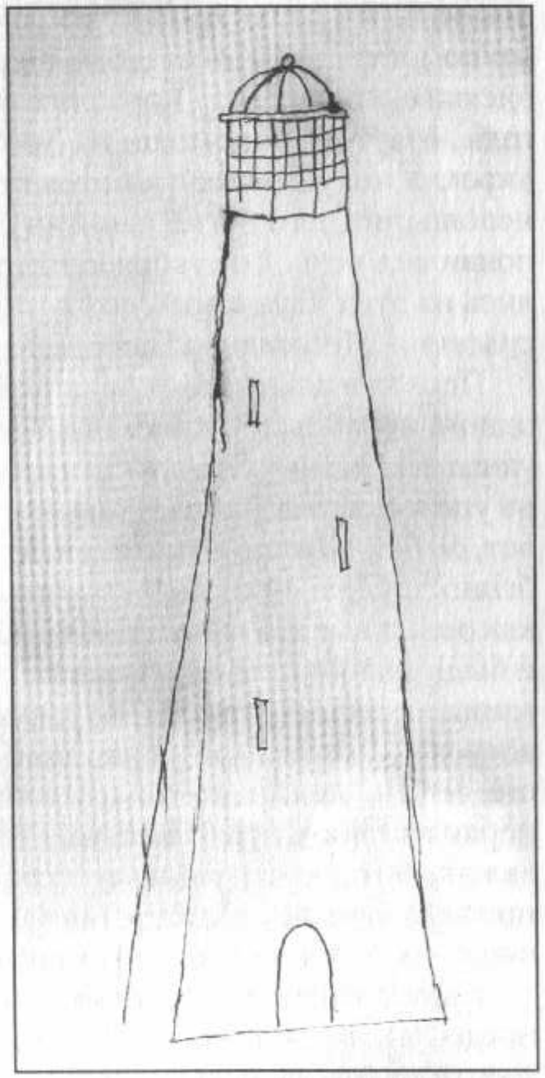
Русский галерный флот в походе от Аландских островов к стокгольмским шхерам в июле 1719 г. Рисунок пером из „Истории Петра Великого“ Ф. И. Соймонова. 60-е — нач. 70-х гг. XVIII в. Из собр. ОР РНБ

военный совет[305], и, поскольку разгорелись прения, царь повелел своим министрам, генералам и флагманам представить на следующее утро своё письменное мнение относительно предполагавшегося десанта. Это было исполнено, и на следующий день генерал-адмирал с галерами отделился от военных кораблей, и, пройдя греблею шхерами, галеры достигли самого узкого места в 6 или 7 лиг в ширину и здесь подошли к шведскому берегу, сопровождаемые 6 военными кораблями под командою капитан-командора Сенявина.

Молва об опустошительных набегах, произведённых ими, распространилась повсюду и не нуждается в дальнейшем описании; я позволю себе сказать лишь то, что приказания царя были положительны, но главнокомандующим исполнялись неохотно. Под началом генерал-адмирала состояли генералы Бутурлин[306], Голицын[307] и Ласси[308]. Последний, ирландский папист, всегда отряжался отдельно со своею дивизиею и производил неисчислимые разорения. Во время пребывания флота в Родхамне отряд матросов и часть армии, оставленные здесь, занялись укреплением входа в гавань. Двум прамам и бомбардирским кораблям было предписано занять там позицию, и одновременно несколько ботов и лодок были посланы для разыскания других проходов, через которые эскадра смогла бы в случае надобности отступить. 18 августа царь послал отозвать галеры, которые и прибыли 20-го числа ночью; на следующий день, простившись дружелюбно со своими офицерами, поблагодарив их за добрую службу и поручив им исполнять приказа-

ния контр-адмирала Сиверса, он спустил свой флаг и сел на галеры, с тем чтобы вернуться в Кронштлот. Немедля контр-адмирал Сиверс, командуя флотом, отплыл под парусами другим путём, уводя с собою несколько торговых судов, отобранных у разных наций как в гаванях Швеции, так и вдоль её берегов, и 24-го прибыл в Ревель. Капитан Вильбуа между тем с двумя шнявами направился к Данцигу[309].

25-го числа прибыл „Новый Кронштлот“ с распоряжениями, по получении которых был собран совет, и два флагманских корабля вместе с кронштлотской эскадрой, снявшись с якоря, вышли в море и снова стали на якорь у острова Нарген, будучи готовыми поднять паруса, если британский флот, ожидаемый со дня на день, появится в поле зрения. Кроме того, постоянно высылались крейсера, для того чтобы наблюдать за его возможным подходом, и подготовлены в разных местах на берегу от Оденсхольма[310] до Кронштлота сигнальные огни, чтобы быстро дать знать об его появлении.



Кирпичный маяк на западной косе острова Котлин. Собственноручный проектный рисунок пером Петра I. 1718 г., ноября 13. Из собр. РГАВМФ. Публикуется впервые

По передаче царю известий, привезённых „Новым Кронштлотом“, флагманы получили приказание идти со своими эскадрами в Кронштлот, остальным же кораблям велено остаться в ревельской гавани. Были приняты все надлежащие меры, и каждый ожидал появления британского и шведского флотов у Ревеля или Кронштлота или и там, и там, когда 22 сентября прибыл нарочным от царя генерал-адъютант Румянцев[311] с приказанием трём лучшим кораблям поставить свои пушки и со всевозможною быстротою отплыть в Кронштлот. Это было исполнено с большою поспешностью и неразберихой, и 25-го числа ушли „Лондон“ (капитан Литл), „Девоншир“ (капитан Ден) и „Портсмут“ (капитанУркварт), а когда 29-го в 5 лигах от Кронштлота „Лондон“ и „Портсмут“ сели на мель, „Девоншир“ бросил якорь и, отправив за

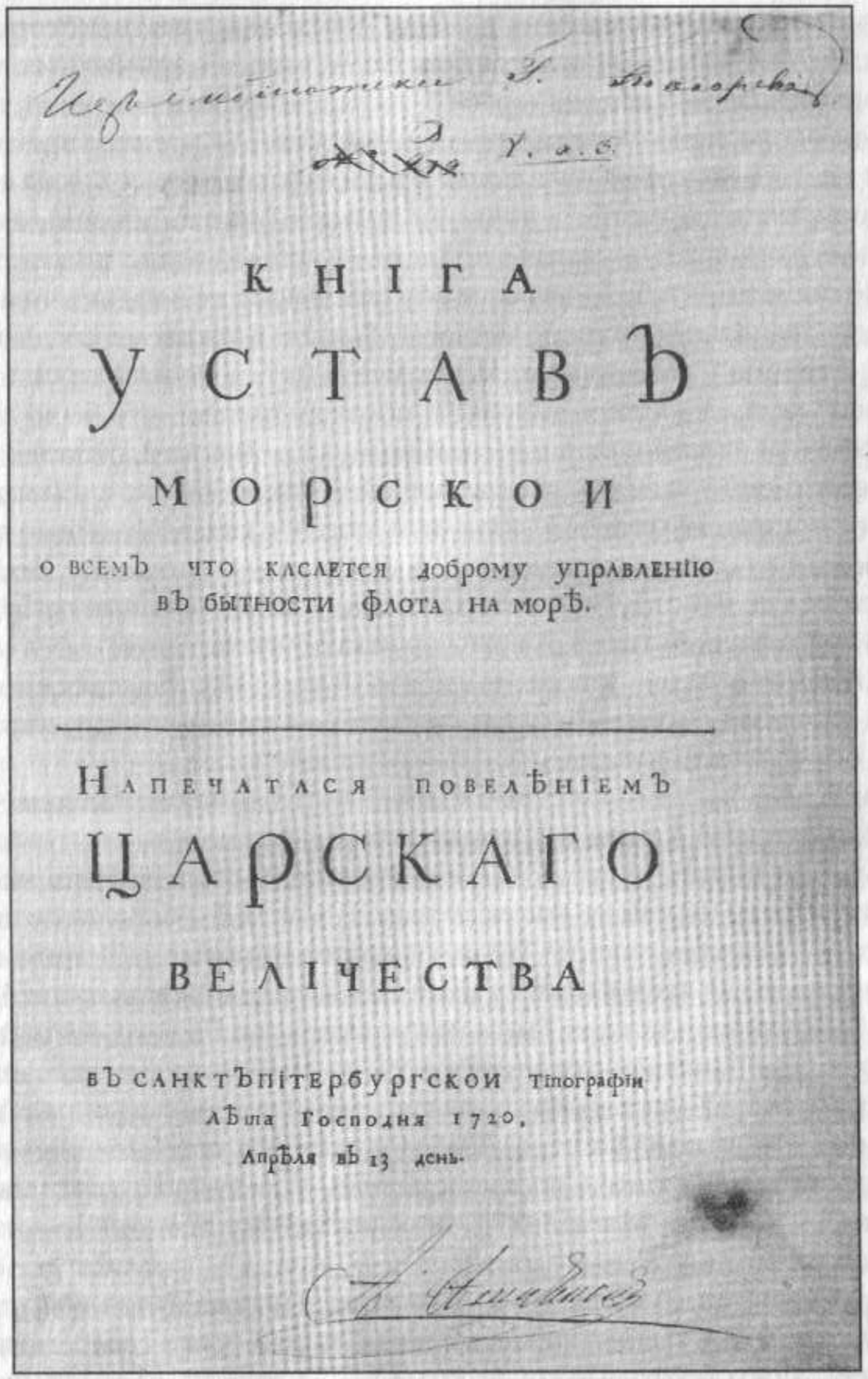
помощью к командующему в Кронштот, стал лодками и своими людьми помогать им. Посоветовавшись, капитаны сделали всё от них зависящее, чтобы снять корабли с мелей, но из-за неблагоприятной погоды, отсутствия помощи из Кронштота и потери всех своих командирских полубаркасов и ботов они решили срубить свои мачты, при исполнении чего погиб капитан „Портсмута", на кораблях же вскоре появилась течь. 1 октября капитан Ден, у которого офицеры оставались на этих двух кораблях, потеряв все шлюпки, вынужден был для спасения „Девоншира" перерезать свой трос и пуститься в Кронштот.

Первоначально донесли царю в Петербург лишь о посадке на мель одного корабля, но, приехав в Кронштот, он, к великой своей досаде, узнал всю истину. Нашлось немало таких, которые обвиняли капитана уцелевшего корабля, указывая на то, что, прослужив царю столько лет, он был хорошо знаком с побережьем и, как было известно, не особенно дружен с командовавшим в то время эскадрой Литлом, тогда как остальные два капитана ещё недавно поступили на царскую службу и были малоопытны в плавании по этим морям. Однако по расследовании оказалось, что оба потерянные корабля шли почти в двух милях впереди „Девоншира" и что приблизительно за полчаса до того, как они сели на мель, капитан „Девоншира" отдал приказание своим офицерам изменить курс. Полагают тем не менее, что царь всегда приписывал эту потерю партийному духу соревнования, тогда как настоящая причина крылась в отсутствии познаний у капитана Литла, тщеславие которого помешало ему просить совета.

Царь назначил над обоими офицерами военно-морской суд под председательством князя Меншикова, который определил подвергнуть аресту на шесть месяцев капитана Литла и назначить его затем на службу за подпоручика, а штурмана его корабля сослать на галеры.

Было приложено очень много усилий и испробовано разных способов, чтобы вернуть эти корабли, но всё понапрасну. Царь, намереваясь поддерживать численность своих линейных кораблей, повелел отправленную для перестройки в Петербург „Полтаву" привести снова в Кронштот и снабдить офицерами и прочим экипажем так, как если бы она была определена в состав флота в случае его отправления в море, но, так как она была для этого совершенно негодна, надо полагать, попытка эта оказалась по своим последствиям неудачною. „Лесное" стал на якоре под командою капитана Лейна, и были спущены ещё два корабля: один „Фридрихштадт"[312], названный по месту в Голштинии, около которого русские войска отличились[313], а другой — „Северный орёл"[314].

В течение последних двух лет приближённые царя довольно ловко допытывались у иностранных офицеров о намерениях их, стараясь по возможности убедить их подписать договор о пожизненной службе. Один или два из тех, которые, как полагают, без огласки согласились



КНІГА

УСТАВЪ

МОРСКОЙ

О ВСЕМЪ ЧТО КАСАЕТСЯ ДОБРОМУ УПРАВЛЕНІЮ ВЪ БЫТНОСТИ ФЛОТА НА МОРѢ.

НАПЕЧАТАЛСЯ ПОВЕЛѢНІЕМЪ

ЦАРСКАГО

ВЕЛІЧЕСТВА

ВЪ САНКТЪПІТЕРБУРГСКОЙ Типографіи

ЛѢта Господня 1720.

АпрѢля вЪ 13 день.

Титульный лист первого издания Морского устава 1720 г. с росписью А. А. Вешнякова (в низу листа). А. А. Вешняков в 1716 г. в качестве гардемарина был послан с „протчими в чюжие краи" обучаться морскому делу. С 1734 по 1745 г. (с перерывом на время русско-турецкой войны 1735–1739 гг.) являлся резидентом в Константинополе (Стамбуле). На последней странице книги собственноручная приписка А. А. Вешнякова: „Подарил мне сей эксемпляр господин Никифоров, секретарь посольства при его светлости князе Борисе Ивановиче Куракине, полномочном и чрезвычайном после его императорскаго величества при высокомочных Статах... в Гаге 10 (21) майя 1723. А. Вешняков". Из собр. РНБ

на это, получили в виде поощрения и в соблазн другим некоторые милости. Это теперь предлагается более открыто, и царь часто за чашею провозглашал тост: „За здоровье всех храбрых офицеров, которые никогда не вознамерятся покинуть меня, особенно в военное время", намекая тем на некоторых отдельных командиров, которые отказывались от всяких предложений и упорно настаивали на своём увольнении.

Иностранцев, служивших в коллегиях, испытывали таким же образом, но последние в большинстве случаев также не поддавались искушению; только одни природные шведы были вынуждаемы соглашаться.

„Екатерина", „Москва" и „Ингерманланд", хотя и выстроенные из дубового леса, оказались значительно погнившими, что было приписано отчасти стоянке их в пресной воде у Кронштлота, отчасти вызывающей гниение влажности, являющейся также следствием крайней суровости зимних морозов, что очень портит как деревянные детали корабельного набора корпуса, так и его дощатую обшивку, особенно на бортах, где действуют и ветер, и вода. Для устранения на будущее время этого неудобства царь велел вырезать отверстия на высоте около двух футов от поверхности воды в носовой и кормовой частях кораблей, чтобы дать воздуху возможность свободного прохода между корабельными бортами и палубою.

Царь, добыв военные уставы и морские регламенты Англии, Франции, Голландии, Дании и Швеции и имея офицеров, опытных в порядках этих наций, решил с особою тщательностью изучить их, с тем чтобы выбрать из них те части, которые могли бы быть полезны для его целей. Соответственно была учреждена комиссия[315] в его собственном доме для ассамблей, куда он сам являлся ежедневно к 4 часам утра[316]. Другими членами были контр-адмирал Гордон, капитан-командор Отто[317], глава артиллерии военно-морского флота, капитаны Гослер, Зотов, Мишуков, а время от времени генерал-адмирал Апраксин и контр-адмирал Сиверс. Для дальнейшего углубления своих познаний они имели также доступ к разным трактатам других наций, в том числе „De Jure Maritimo"[318], переведённому несколько лет назад на русский язык.

Царь во время пребывания во Франции нанял на свою службу инженера, взявшегося вытянуть любой корабль на берег – дело, представляющее собою несметные трудности в этих краях из-за отсутствия отлива и прилива. Приведённый к Адмиралтейству осенью[319] „Леферм" был назначен для производства с ним опыта; было заготовлено весьма значительное количество канатов, блоков и других нужных материалов, а также собрано несколько тысяч рабочих. В конце концов опыт удался ценою работы, продолжавшейся 2 месяца, при употреблении около 80 тонн канатов, при изувечивании, искалечивании и смерти многих бедняков. Сам же француз, не привыкший к столь холодному

климату, обрёл себе смерть, наблюдая за выполнением своего проекта и не успев окончить постройку под его надзором корабля[320].

Внешние укрепления в Кронштлоте продолжали возводиться этой зимой крайне энергично, и боновое заграждение, составленное из громадных балок, скреплённых между собою железными скобами, толстыми железными цепями и большими канатами, было установлено между двумя оконечностями дамбы поперёк входа в гавань. Три старых корабля были приготовлены к потоплению у входа в гавань[321], причём к ним были прикреплены балки для облегчения подъёма их впоследствии; был заготовлен также большой запас камней для распределения по сетям, способным выдержать от 50 до 60 фунтов веса каждая, для того чтобы быть сброшенными внутрь кораблей для предохранения их от заваливания на бок во время и после затопления; конец линя, привязанного к каждой сети, закреплялся над поверхностью воды так, чтобы удобно было вытаскивать камни, когда понадобилось бы поднять корабли.

Как только прекратился ледоход в 1720 году, крейсера были отправлены в море на равных расстояниях друг от друга, для того чтобы получить и передать надлежащий сигнал при приближении врага. Нападения опасались тем более, что новые укрепления не были ещё доделаны. В Ревеле не менее того ждали неприятеля, и туда был отправлен генерал-майор артиллерии Гинтер[322] для приведения всего в надлежащий порядок, после чего было велено ему там и оставаться. Так как предполагали, что британский адмирал постарается завести переговоры в качестве посредника, то и послано было предписание всем начальникам морских портов и эскадренному командиру в Ревель, чтобы, когда появятся британский и шведский флоты и если с них пошлют под охраною белого флага какие-либо письма, их встретить на значительном расстоянии и не допускать приближаться к укреплениям. Разрешалось письма принимать, но со следующим ограничением: письма, адресованные лично царю, лишь в том случае, если они непосредственно исходили от коронованной особы.

После улаживания этих дел крейсера, расставленные на надлежащих дистанциях на значительном расстоянии в море, как скоро показались 30 мая британский и шведский флоты под командою достопочтенного сэра Джона Норриса и адмирала графа Спарре[323], дали несколько выстрелов – заранее условленный сигнал – и отступили в свои гавани. Тогда была поднята повсеместно тревога посредством зажигания сигнальных огней вдоль всего побережья. Когда соединённый британско-шведский флот бросил якорь у острова Нарген, из Ревеля под белым флагом были отправлены к сэру Джону Норрису письма, на которые он ответил, и вскоре после этого боты пошли вторично с ответом Норрису.

Пётр I — победитель в Гангутском сражении. Аллегорическое изображение. С гравюры Г. де Вита. 1714 г.

Поскольку российскому флоту был затруднён таким образом выход в море, царь пожелал испытать несколько новых кораблей и с этой целью, сопровождаемый генерал-адмиралом и двумя контр-адмиралами, Сиверсом и Гордоном, отплыл на расстояние около 5 лиг от Кронштадта и занялся в продолжение нескольких дней пробою „Гангута“, „Лесного“, „Фридрихштадта“, „Северного орла“ и „Исаак-Виктории“[324]; все они выдержали испытание весьма сносно, за исключением „Лесного“, мачты которого было велено укоротить во второй раз[325].

Существует обычай ежегодно с большим великолепием и торжественностью праздновать несколько значительных побед, и комендант всякого важного места имеет особые денежные средства на эти народные зрелища.

Когда корабли ещё находились в плавании, наступил день празднования годовщины сражения при Гангуте в 1714 году[326], в котором, как было прежде описано, взят в плен шведский контр-адмирал Эреншельд; по этому случаю государь спустил свой флаг и присутствовал как царь.

На этом празднестве, когда общество было разгорячено вином, всегда в изобилии подаваемом при подобных торжествах, контр-адмирал Гордон сказал царю на голландском языке нечто к невыгоде контр-адмирала Сиверса, и в частности, что он не выказывает ему должного его званию уважения, не советуется с ним по важным делам, также не сообщает получаемых из Коллегии приказаний иначе как через капитанов, и, кроме того, пользуясь тем, что Коллегия назначает одних только капитанов на соответствующие корабли, оставляя Сиверсу распределение поручиков и младших офицеров, последний будто бы пользовался своей властью, для того чтобы назначать лучших офицеров и людей командирам из датчан и голландцев, тогда как к нему и остальным британцам назначался такой ужасный подбор, что при получении приказа выйти в плавание они окажутся совершенно неспособными управлять своими кораблями, вследствие чего их репутация должна будет непременно пострадать, поэтому его величество крайне рискует лишиться своих военных кораблей. Так хитро повёл он разговор, что даже намекнул на то, будто они[327] преследуются в России за свои принципы.

Транспарант, выставлявшийся во время фейерверка 12 сентября 1714 г. в С.-Петербурге в честь Гангутской победы. Гравюра. 1714 г.

Генерал-адмирал тщетно старался прервать этот разговор или убедить царя пересесть от Гордона к нему. Царь пожелал выслушать всё, что контр-адмирал хочет ему сообщить, и затем в сильных выражениях обратился к генерал-адмиралу, постоянно повторяя следующее выдержанное в укоризненном духе выражение: „Вы и ваш контр-адмирал делаете то и это“, угрожая им смертною казнью, если из-за их дурного управления произойдёт какой-либо ущерб.

Генерал-адмирал сделал всё возможное, чтобы оправдать Сиверса, и, упоминая о Гордоне, отвечал царю в том же духе: „Ваш контр-адмирал“. Сиверс, хорошо знакомый с русскою свободою в возлияниях, не обращал внимания на происходящее, но покинул общество. Гордон, совсем не знающий русского языка, не понимая того, что говорил про него генерал-адмирал, так как никто не переводил ему этого, молчал. Тем не менее спор между царём и генерал-адмиралом стал очень горяч.

Граф Апраксин утверждал, что, по его наблюдениям, Гордон и его товарищи весьма беспокойного нрава и нежелательных склонностей, что они ввергли свою родину в огонь раздоров, но, не достигнув там своих целей, вынуждены были бежать от правосудия и теперь сговорились возбуждать несогласия в России. Однако в конце концов царь принудил генерал-адмирала подчиниться, и после этого собрание разошлось.

На следующее утро царь, обдумав происшедшее, пришёл к генерал-адмиралу и, прося прощения по российскому обычаю, сказал: „Ваше сиятельство, вчерашней ночью я был пьян, простите, если я что не так сказал или сделал". На это адмирал ответил: „Что касается меня, то я вашего величества верноподданный и раб и ваше величество можете со мною поступить, как заблагорассудите за то, что я позволил себе высказывать своё мнение без стеснения, но Сиверс не русский и никогда не потерпит таких обид после стольких лет верной службы; ваше величество знаете, сколь мы ему обязаны за ту высокую степень могущества, которой достиг наш флот, также я не знаю человека во владениях вашего величества, столь же хорошо подготовленного для дальнейшей службы в ваших морских делах. Что же касается меня, то я на это не рассчитываю. Признаюсь, я никак не могу понять, почему Гордон, который совсем не знает ни русского языка, ни русских обычаев, должен пользоваться бóльшим расположением вашего величества, чем он. Я ожидаю, что Сиверс по окончании кампании потребует увольнения. Если он уйдёт, найдётся много желающих заместить его на должности флагмана, но я не знаю никого, столь же способного успешно вести многочисленные дела на его трудном посту". Царь на это немного возразил, сказав в своё оправдание, что Гордон — храбрый офицер, прослуживший долгое время в лучше организованном военном флоте, нежели тот, в котором когда-то служил Сиверс.

Затем царь просил Сиверса забыть бывшее и жить в дружбе с Гордоном, как со своим братом по службе, контр-адмиралом, чтобы тем самым сложить с себя часть тягости и ответственности по лежащим на нём обязанностям. Но Сиверс продолжал утверждать, что Гордон ложно обвинил его в пристрастии при распределении офицеров и людей, что советоваться с последним — скорее послужить ему помехою, чем облегчением в делах, порученных его ведению, и что, пока он будет находиться на службе его величества и состоять командиром и старшим флагманом относительно Гордона, он просит его величество извинить, что он не может принять предложения стать с ним на равную ногу, но что, как только окончится кампания, все неудовольствия его величеством могут быть устранены принятием его отставки, каковую он давно уже желал получить и на которой будет настаивать, что затем от воли его величества зависит назначить Гордона эскадренным командиром, вручив ему дела, состоящие в ведении Сиверса.

Генерал-адмирал Ф. М. Апраксин. Худ. И. Г. Таннауэр. 1720-е гг. Холст, масло. Из собр. Гатчинского дворца-музея

Царю стоило некоторого труда убедить их выпить вместе чашу под видом примирения. Но так как несогласие между ними давно уже существовало и успело уже передаться подначальным им офицерам, большинство из которых принимало ту или другую сторону, то дух соперничества остался; Сиверс продолжал держать себя свысока и злоупотреблял своей властью, и ему удалось привлечь в свою партию контр-адмирала Сандерса.

Феодор, граф Апраксин, генерал-адмирал и кавалер[328] — по происхождению столбовой российский дворянин и в отдалённом родстве с царём[329], человек лет около 64-х[330], среднего роста, хорошо сложён, белокурый, любящий хорошо поесть, заботящийся о своих волосах, очень длинных и ныне седых, которые он обыкновенно носит повязанными лентою. Природная чистоплотность придаёт особый лоск величию его впечатляющей наружности, которой он превосходит всех дворян-сверстников в России. Хотя он давно овдовел[331] и детей не имеет, тем не менее вы можете увидеть замечательную домовитость, порядок и благоустройство в его доме, садах, прислуге и платье; все, имеющие честь хорошо его знать, в один голос признают его любезный нрав; он, однако, любит, чтобы всякий держал себя по чину и ожидает от всякого, являющегося к нему, надлежащего почтения, почему и придворные шуты даже в присутствии царя не позволяют себе во дворце графа Апраксина обычных своих вольностей. Умеренность и привычка рано вставать имеют большое значение в его глазах, и он с отцовскою тщательностью и ревностью входит во все нужды своих подчинённых, но при этом никого не берёт под своё покровительство, пока досконально не ознакомится с его способностями и образом жизни. Раз выказав кому-либо дружбу, он последнего никогда не покидает, хотя бы пришлось за это заслужить немилость царя. И так как он, по многим отзывам, очень ценный друг, то он может быть и не менее опасным врагом, всегда ищущим случая и места выместить своё негодование. Откровенность — его замечательная отличительная черта, и, обещав кому-либо добиться справедливости или оказать добрую услугу, если он заметит на лице

Памятная медаль в честь отражения от С.-Петербурга шведских войск генерала Г. Любеккера Ф. М. Апраксиным в 1708 г. Надписи: 1. На лицевой стороне „Царского величества адмирал Фе[одор] Ма[твеевич] Апраксин; 2. На оборотной стороне „Храняй сие не спит", „Лучше смерть, а не неверность"; 3. Дата в обрезе медали – „1708". Мастера С. Гуэн, Г. Гаупт. 1708 г. Золото, чеканка

последнего недоверие, происходящее от известного вероломного обыкновения, существующего в таких случаях в России повсеместно, он кладёт руку на грудь и говорит: „Я, Апраксин, даю вам моё слово"; после такого обещания, которое следует считать святым, он делает всё, находящееся в его власти, чтобы выполнить данное обязательство, и, если при этом он встречает непреклонную волю своего государя, тем не менее отстаивает справедливость просьбы до тех пор, пока царь, придя в ярость, не пригрозит ему, приказав замолчать. В таких случаях, как я сам бывал очевидцем, он на общественном приёме у себя объявляет просителю о результате, говоря громким голосом в присутствии всего собрания: „Друг мой, я сделал всё в пределах моих возможностей, чтобы исполнить ваше желание, и торжественно заявляю вам, что не моя вина в том, что прошение ваше не уважено".

По характеру он флегматик, и поэтому он питает отвращение к слишком поспешным мероприятиям, но как глава сухопутных сил в течение многих лет[332] он дал неопровержимые доказательства своей храбрости и прославившие его примеры руководства. Вследствие полной противоположности их дарований, он более уважаем, нежели любим царём, и поэтому, кроме трудных и важных дел, к нему редко обращаются за советом. Царь часто навещает его, но сам он редко ездит ко двору, исключая официальные случаи, и с любимцами царя держится очень стеснённо и замкнуто: кто бы ни засвидетельствовал своё почтение другому, остальными это рассматривается сквозь очки

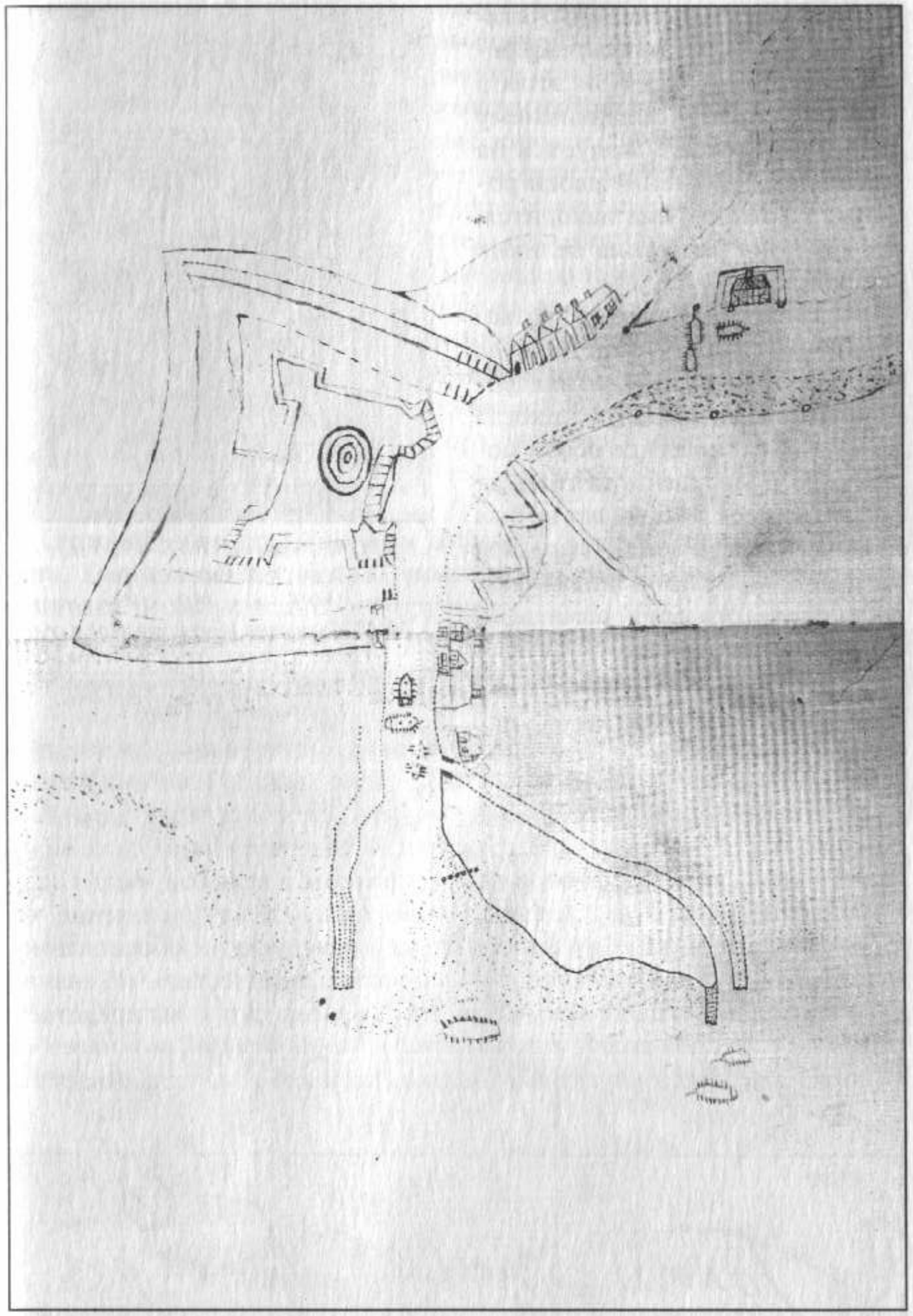
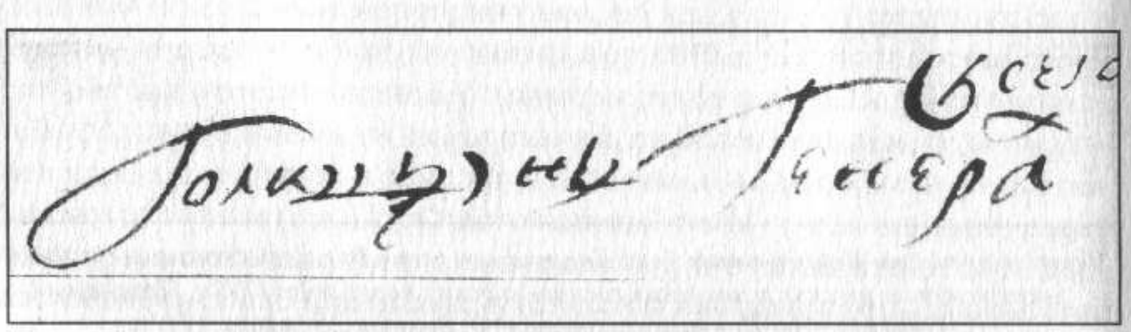


Чертёж крепости Векселъмюнде близ Данцига при устье Вислы с обозначением мест расположения русских и шведских военно-морских кораблей в 1719 г. Прислан в С.-Петербург от Данцига капитаном Ф. Вильбуа 28 ноября 1719 г. Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого). Публикуется впервые

ревности. Тем не менее его считают сердечно преданным интересам государя, хотя при этом в частном разговоре с близкими ему людьми он горько жалуется на печальное положение своей родины, в котором она находится, несмотря на ряд столь великих успехов.

Невзирая на невыгоды, происходящие от того, что он никогда не видел чужих стран, не владеет иностранными языками, никогда не изучал на практике основ моряцкого дела, никогда прежде вплоть до преклонных лет не был на море[333], тем не менее, благодаря удивительным природным способностям и огромной памяти, он достиг достаточного искусства в морском деле и поразительно поддерживает свой авторитет как генерал-адмирал на должности, столь неустойчивой при своевольном правлении. Даже когда царь как низший по званию флагман, не сходясь с ним во взглядах, старается умалить мнение генерал-адмирала, ссылаясь на неопытность последнего и на то, что он никогда не видал иностранных военных флотов, граф Апраксин, к великой досаде царя, немедленно резко отвергает такое нелестное для него обвинение, хотя впоследствии он подчиняется царю со следующим обоснованием этого: „Когда я как адмирал спорю с вашим величеством по званию флагмана, я никогда не могу уступить, но, коль скоро вы предстаёте царём, я знаю свой долг"; и, если царь, не уведомив его, повышает человека без особых заслуг только по своей прихоти, он откладывает как

М. М. Голицын (1675–1730 гг.). Худ. Э. Л. Виже-Лебрен. Кон. 1800 – нач. 1801 г. Из имения М. М. Голицына и его потомков в селе Сима Юрьев-Польского уезда. Из собр. краеведческого музея в Юрьеве-Польском



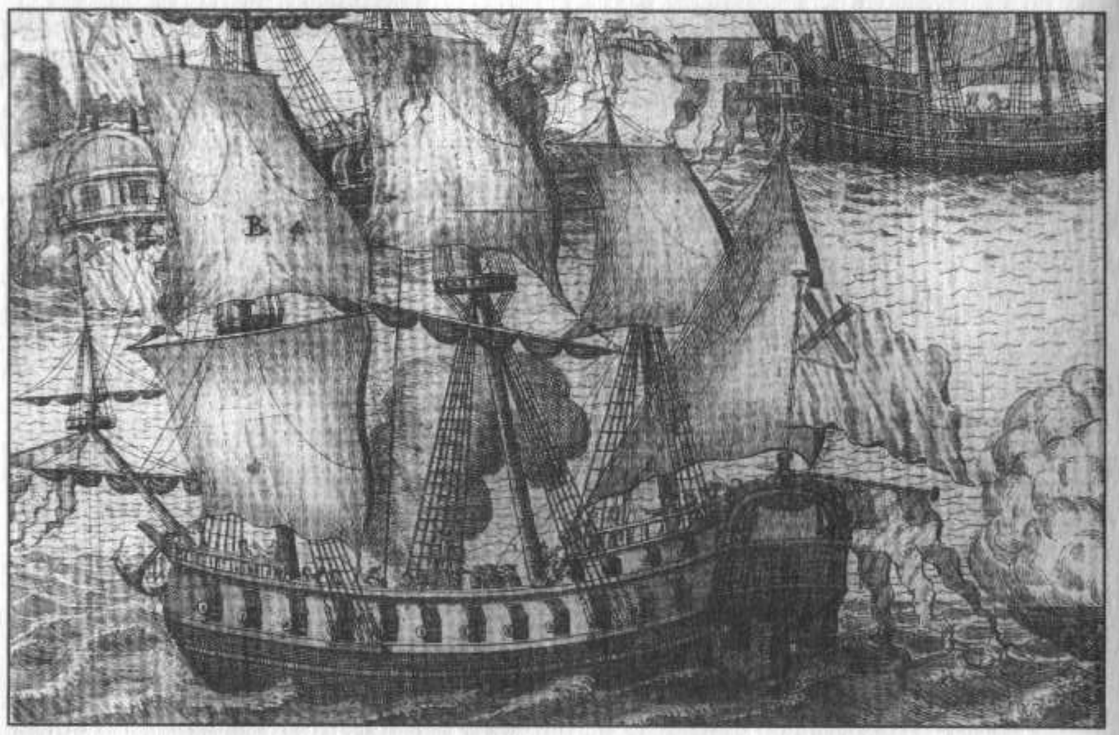
Подпись М. М. Голицына. 1714 г. Из собр. РГАВМФ

непосредственный день производства, так и прибавку содержания до наступления обычного времени повышений – дня Нового года – или по крайней мере до более справедливого применения такой награды.

Он младший из трёх братьев Апраксиных[334], которые до настоящего или недавнего времени все были ещё живы, и единственный из столбового титулованного российского дворянства, который во всяком критическом случае может безошибочно считаться оракулом и последней опорой императорского правительства. Вот справедливая оценка его характера и итог моих личных наблюдений, хотя я знаю, что существуют различные мнения относительно некоторых его менее важных черт, и, может быть, действительно в известных случаях, когда дух его был утомлён чрезмерными заботами при многочисленности важных дел и когда настроение его расстроено докучливыми просьбами, он и нелюбезно принимал некоторых обратившихся к нему лиц. Его обвиняли также в неправильном расходе казённых сумм – эпидемическом пороке российской нации.

Отсюда[335] царь отправился в Выборг[336], а корабли вернулись в гавань. Три российские шнявы, зимовавшие в Данциге, под командою капитана Вильбуа, капитан-поручиков Апраксина и Лопухина были

Сражение при Гренгаме 27 июля 1720 г. Гравюра А. Ф. Зубова. 1720 г.

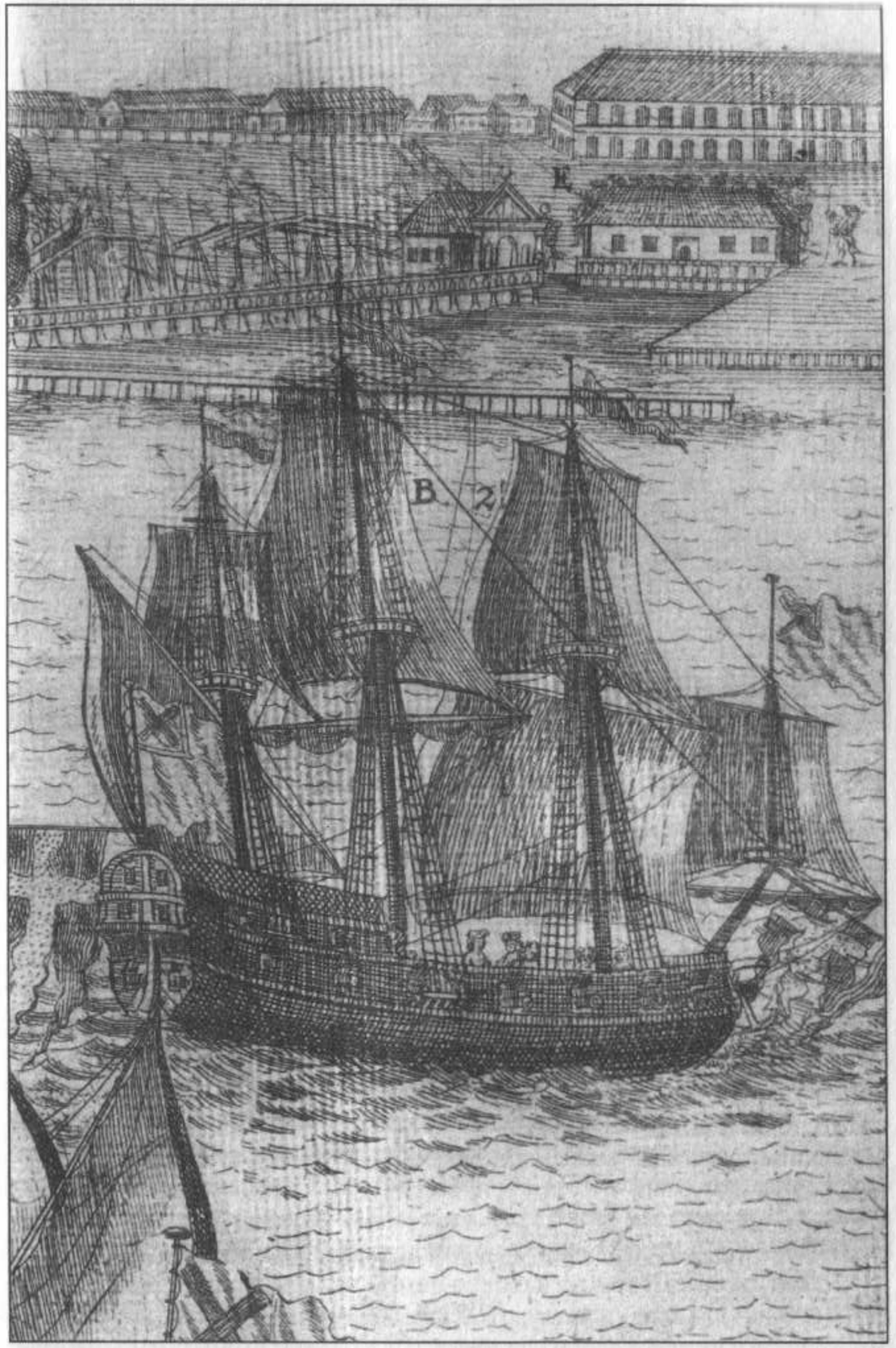


Захваченный в Гренгамском сражении 1720 г. шведский фрегат „Стор-Феникс". С гравюры А. Ф. Зубова. 1720 г.

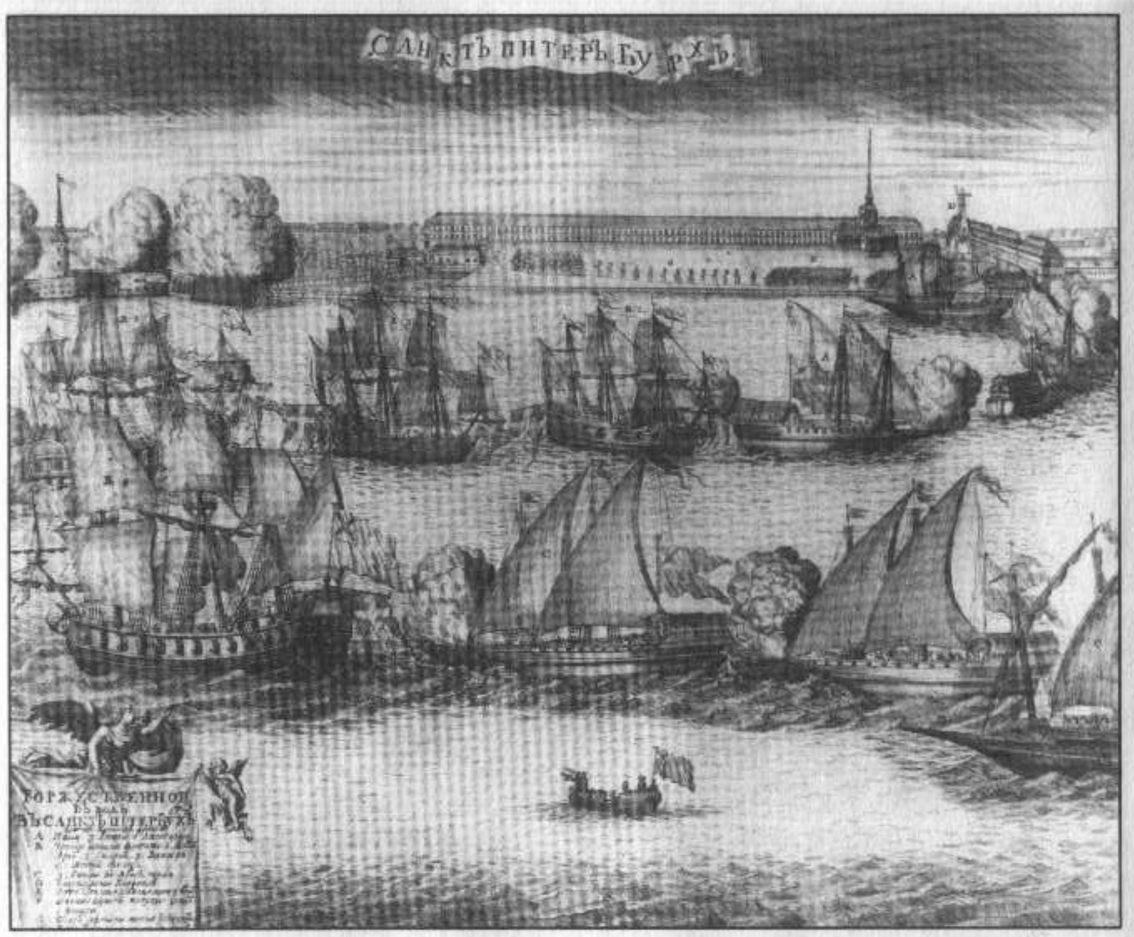
вынуждены покинуть свою стоянку вследствие соглашения этого города с командиром шведской эскадры; при этом шведы также воздержались от преследования их, и они благополучно проследовали в Ригу, чтобы этим миновать встречи с британским и шведским флотами, стоявшими тогда перед Ревелем.

Большинство галер, зимовавших в Або, Гельсингфорсе и Выборге, поступило весною под команду генерала Голицына, который уже несколько лет командовал армиею в Финляндии, хотя до сего времени генерал-адмирал Апраксин сохранял за собою главное руководство проведением завоеваний на этом театре действий и ни в каком случае не позволял этому генералу, смелому и отважному человеку, предпринимать что-либо значительное без его разрешения. Теперь, однако, он с готовностью согласился на назначение последнего главнокомандующим, ибо граф Апраксин, человек весьма гуманный и сострадательный, добродетели, редко встречаемые в природном русском, охотно отказался повторить варварские опустошения, которые были сделаны в предыдущем году. Действия этих галер, разрушение и разорение, произведённые ими в Швеции, были описаны слишком хорошо и так ещё свежи в памяти человечества, что нет нужды их снова перечислять.

Несколько шведских фрегатов, крейсировавших у входа в Ботнический залив, с тем чтобы по возможности воспрепятствовать переходу российских галер от финского к шведскому берегу, заметив лежащие разбросанно в разных местах среди островов и скал, которыми



Пленённый в сражении при Гренаме в 1720 г. шведский фрегат „Кискин". С гравюры А. Ф. Зубова. 1720 г.



Торжественный ввод в С.-Петербург захваченных шведских фрегатов 8 сентября 1720 г. Гравюра А. Ф. Зубова. 1720 г.

изобилуют эти берега, галеры, опрометчиво решились атаковать их в этом положении, но, лишь только они вошли в шхеры, остальные галеры, которые укрывались невдалеке, явились на помощь своим товарищам и окружили шведов со всех сторон. Самый большой из фрегатов, когда он сел на камень, был абордирован и взят; остальные два подверглись такой же участи, будучи одолены большим числом галер, которые, подобно рою пчёл, осаждали их со всех сторон; четвёртый фрегат не зашёл столь далеко в шхеры и поэтому смог уйти. Эти фрегаты приблизительно с 30, 24 и 18 орудиями[337] были с их командами приведены в Петербург, где произошли по этому поводу большие торжества, причём офицеров и остальных пленных провели принародно в триумфальном шествии.

Список кораблей, годных для выхода в море в этом году

Корабли	Пушки
Гангут	90
Лесное	90

Фридрихштадт	90
Северный орёл	80
Марльбург	70
Нептунус	70
Св. Александр	70
Исаак-Виктория	64
Москва	64
Ингерманланд	64
Шлиссельбург	64
Ревель	64
Девоншир	60
Екатерина	60
Британия	52
Рандольф	52
Перл	52
Ягудиил	52
Армонт	52
Варахаил	52
Уриил	52
Эсперанс	44
Арондель	48
Вахтмейстер	44
Рафаил	40
Самсон	32
пинк „Александр“	24
Новый Кронштлот	16

В этом году ещё несколько кораблей были признаны негодными к службе. К концу этого лета укрепления на подходах к Кронштлоту были окончены, и теперь эта крепость впервые была признана неприступною. Зимою состоялось более значительное число повышений среди офицеров флота, чем в любом из предшествующих лет, но последние выпадали обычно на долю русских. Адмиралтейств-коллегия заключила контракт на доставку значительного количества соли из Испании, которая была привезена и употреблена для просолки тех частей кораблей, где в предшествовавшем году столь преждевременно появилась гниль[338]. Это средство было предложено царём в предположении, что надлежащее применение соли придаст крепость частям корабельного набора и доскам и помешает дальнейшему распространению сырости и плесени, порождённых пресною водою и сильными морозами.

Капитан фон Верден прибыл из Астрахани, куда был с некоторыми другими офицерами послан в 1717 году для исследования Каспийского моря[339], столь мало известного в Европе. Он начертил точную карту

рек, путей и гаваней, лучшую изо всех существующих по настоящее время, и это, как полагают, в немалой степени способствовало тому, что царь решил предпринять свой последний поход[340].

Великий проект мира привёл к тому, что весною 1721 года военные приготовления шли уже в меньшем размере, чем обычно. Однако половина кораблей была килевана. Такой порядок соблюдается ежегодно, а именно: каждый корабль раз в два года проходит осмотр.

В это время прибыли несколько новых офицеров, преимущественно датчан. Царь, располагая тремя кораблями в Голландии, выстроенными некоторое время назад по его заказу[341], теперь счёл, что наступило подходящее время для привода их оттуда, и поэтому послал для этой цели капитанов Захария Мишукова, Джеймса Лоренса и Якова Барша[342] с подчинёнными им офицерами и достаточным числом остальных людей на „Ягудииле" и „Урииле".

Спущено было также три новых корабля, наречённых „Св. Екатериною", „Фридемакером" и „Астраханью"[343], причём старую „Екатерину" переименовали в „Выборг". Кронштотская эскадра вышла в море на 5 или 6 лиг и занималась некоторое время учениями и выстраиванием линий баталии, при этом некоторые капитаны, не удержавшись на своих местах, заслужили неудовольствие царя, подверглись аресту, были заключены в тюрьму и лишены части содержания, но по получении известия о заключении мира на них распространили действие всеобщей амнистии.

Около этого же времени в С.-Петербург прибыл из Швеции вице-адмирал Вильстер[344] с двумя своими сыновьями; изложение причин, по которым он покинул своё прежнее место служения и обратился к царю, не входит в замысел настоящего повествования. В начале минувшей войны он состоял контр-адмиралом на датской службе, но вследствие какого-то случая, о котором говорят по-разному, дальнейшая служба его в Дании стала невозможною. Получив разрешение ехать за границу, он отправился в Швецию, где был принят и отличился в одном из дел против датчан. Царём он был хорошо принят и обласкан и постоянно заседает в Коллегии по чину вице-адмирала. Из сыновей его один произведён в капитаны, а другой — в капитан-поручики[345].

Список царского флота, способного выйти в море, хотя многие из кораблей не вооружались в этом году[346]

Корабли	Число пушек	Командиры
Гангут	90	Гохстрат
Лесное	90	Иван Сенявин
Фридрихштадт	90	Фалкенберг
Северный орёл	80	Армитаж

Марльбург	70	Беринг
Св. Александр	70	Брандт
Нептунус	70	Трезель
Екатерина	70	Шмит
Фридемакер	90	Фон Верден
Исаак-Виктория	64	Антуфьев[347]
Астрахань	64	Гослер
Москва	64	Гей
Ингерманланд	64	Бредаль
Ревель	64	Фон Верден
Шлиссельбург	64	Вессель
Девоншир	60	Зотов
Выборг	60	Бенс
Британия	52	Шапизо
Рандольф	52	Мясной
Перл	52	Кошелев
Ягудиил	52	Лоренс
Варахаил	52	Розенгофт[348]
Уриил	52	Торнгоут
Армонт	52	Деляп
Аронделъ	48	Муханов
Эсперанс	44	Кни[349]
Вахтмейстер	44	Коробьин[350]
Рафаил	40	Лани
Амстердам-Галей	36	Головин

и несколько других более мелких

По случаю заключения мира в сентябре состоялось несколько повышений, не дожидаясь дня Нового года — обычного времени для служебных продвижений:

вице-адмирал Крюйс — адмиралом синего флага,

вице-адмирал Пётр Алексеевич (царь) — адмиралом красного флага,

князь Александр Меншиков — вице-адмиралом белого флага,

контр-адмирал Сиверс — вице-адмиралом синего флага,

контр-адмирал Гордон — вице-адмиралом красного флага,

контр-адмирал галерного флота Змаевич — вице-адмиралом такого же флага,

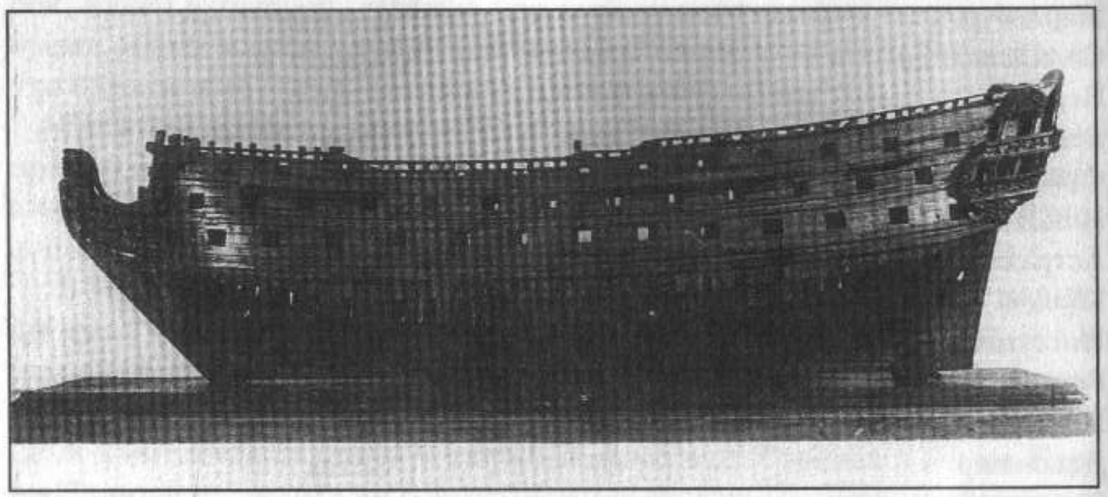
капитан-командор Сандерс — контр-адмиралом белого флага,

капитан-командор Наум Сенявин — контр-адмиралом синего флага,

капитан-командор ван Гофт — контр-адмиралом красного флага,

капитаны Бредаль, Гослер и Иван Сенявин — капитан-командорами.

Ван Гофт, произведённый в контр-адмиралы, по происхождению из Брабанта — пожилой, опытный моряк, но позволяет использовать

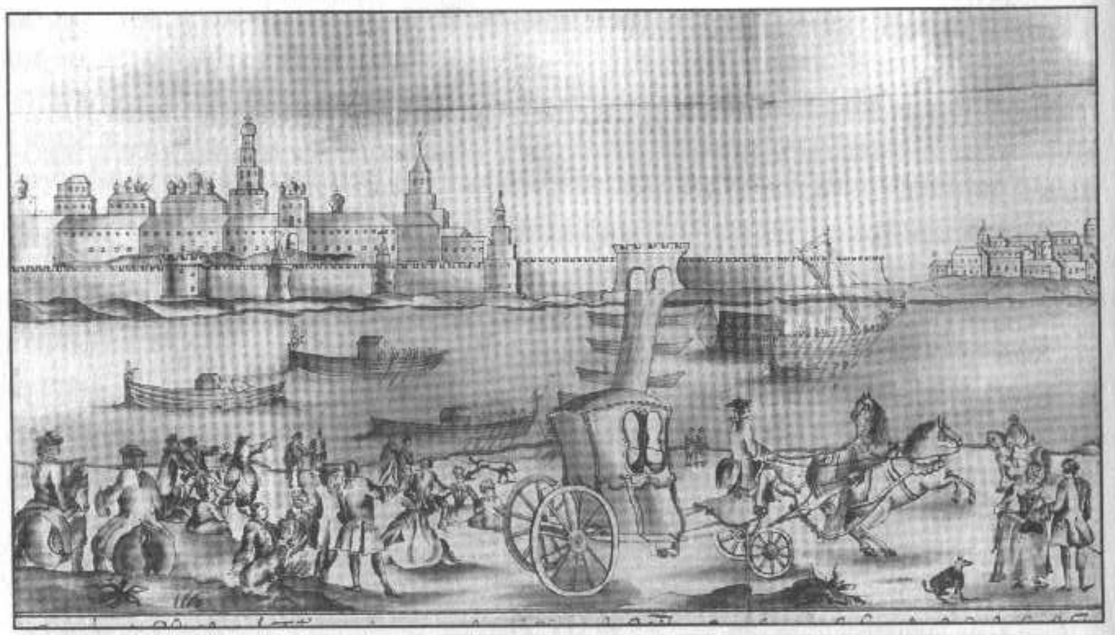


88-пушечный линейный корабль „Св. Андрей", построенный на Адмиралтейской верфи С.-Петербурга в 1716–1721 гг. Модель. 1720-е гг. Из собр. ЦВММ

себя интригующим россиянам. Он привёз приспособление для изливания жидкого огня, одобренное царём.

Несколько россиян меньших чинов также получили повышение. Командор Бредаль был отправлен с объявлением о заключении мира в Голландию, Францию и Испанию. Полагают, что царь рассматривает повышения в чинах иностранцев в это переломное время как обязывающие их в знак признательности остаться служить всю жизнь.

Один из новых кораблей, 54-пушечный, следуя из Голландии, потерпел крушение у острова Эзель[351]. Поскольку им командовал капитан



Отправление Петра I в Персидский поход из Москвы в мае 1722 г. Рисунок пером из „Истории Петра Великого" Ф. И. Соймонова. 60-е – нач. 70-х гг. XVIII в. Из собр. ОР РНБ

Мишуков, любимец царя, на происшедшее обратили мало внимания. Капитан Литл и его штурман, которые два года тому назад пострадали по суду, теперь были восстановлены в прежних чинах, а также и несколько других офицеров из бывших в опале у царя были прощены и возвращены из ссылки.

Были спущены на воду два новых корабля, названные „Св. Пётр" и „Св. Андрей"[352], и лучшие из его кораблей, как и в предыдущем году, пропитывались солью.

Царь, отправившись зимою в Москву, взял с собою в составе своей свиты вице-адмирала Сиверса и контр-адмирала Сандерса. Поскольку было решено предпринять поход в Персию, в Казани подготовили суда для перевозки 200 больших орудий и примерно в 300 милях от Москвы на Волге построили 200 судов для доставки армии. Всевозможные, требующиеся по снаряжению экспедиции предметы, которых нельзя было раздобыть в той части страны, были отправлены из Петербурга. Одновременно выехали капитан-командор Гослер, капитаны Вильбуа, фон Верден, Калмыков[353], Головин, Коробьин и Мясной со значительным числом поручиков, военных лекарей, унтер-офицеров и матросов. Российские офицеры в большинстве своём предпочли службу на Каспийском море продолжению таковой на Балтике.

В феврале вице-адмирал Сиверс и контр-адмирал Сандерс возвратились в Петербург, а спустя несколько дней вице-адмирал Гордон и капитан Лейн отправились в Москву. Лейн был произведён в капитан-командоры, и содержание ему назначено контр-адмиральское. Этот человек спроектировал макет и заведовал сооружением гавани и укреплений острова Котлин, а также дока и портового бассейна и по распоряжению царя тою же зимою обследовал Рогервик, где шли огромные подготовительные работы для устройства просторной гавани, и царь, одобрив представленный последним план, поручил ему надзор за работами[354].

Царь, решив лично вместе с генерал-адмиралом руководить предстоявшим походом и желая вместе с тем поддерживать дисциплину моряков Балтийского флота, отдал приказ о выходе в море эскадры под командою вице-адмирала Гордона, о способностях которого, выработавшихся продолжительною службою в Британии, он был хорошего мнения, справедливо считая её флот имеющим наилучшую организацию в мире.

Желая также оказать давление на Данию, он велел починить около 100 галер. Это решение послужило поводом дать вице-адмиралу Гордону преимущество в назначении командовать флотом перед вице-адмиралом Сиверсом, родом датчанина, который был определён тем летом принимать участие в заседаниях Коллегии. Эти передвижки заставили многих предположить, что что-то особенное затевалось не только в другой, но и в этой части его владений, однако ничего особенного на

Балтике не произошло, лишь вице-адмирал Гордон приблизительно с 14 линейными кораблями, отойдя на 5 или 6 лиг от Кронштота, оставался в море около трёх месяцев то под парусами, упражняя команды в выстраивании боевых линий, то стоя на якоре, занимаясь приёмами с артиллерийскими орудиями и обучая людей отправлению разнородных обязанностей морской службы.

Ревельская эскадра под командою контр-адмирала ван Гофта проходила одновременно такую же школу военно-морского обучения. Весною прибыли два корабля в 54 пушки каждый под командою капитанов Лоренса и Барша из Голландии[355], где за ветхостью и негодностью был продан „Ягудиил“[356].

Список кораблей, способных выйти в море, хотя многие из них в этом году[357] не вооружались

Корабли	Пушки
Гангут	90
Лесное	90
Фридрихштадт	90
Св. Пётр	90
Св. Андрей	90
Северный орёл	80
Нептунус	70
Екатерина	70
Фридемакер	90
Св. Александр	70
Марльбург	70
Пантелеймон-Виктория	70
Исаак-Виктория	64
Астрахань	64
Москва	64
Ингерманланд	64
Ревель	64
Шлиссельбург	64
Выборг	60
Девоншир	60
Полтава	56
Принц Евгений	54
Кронделивде	36
Британия	52
Рандольф	52
Армонт	52
Перл	52

Арондель	48
Эсперанс	44
Вахтмейстер	44
Амстердам-Галей	36
Самсон (перестроен заново)	32
несколько кораблей меньшей силы	

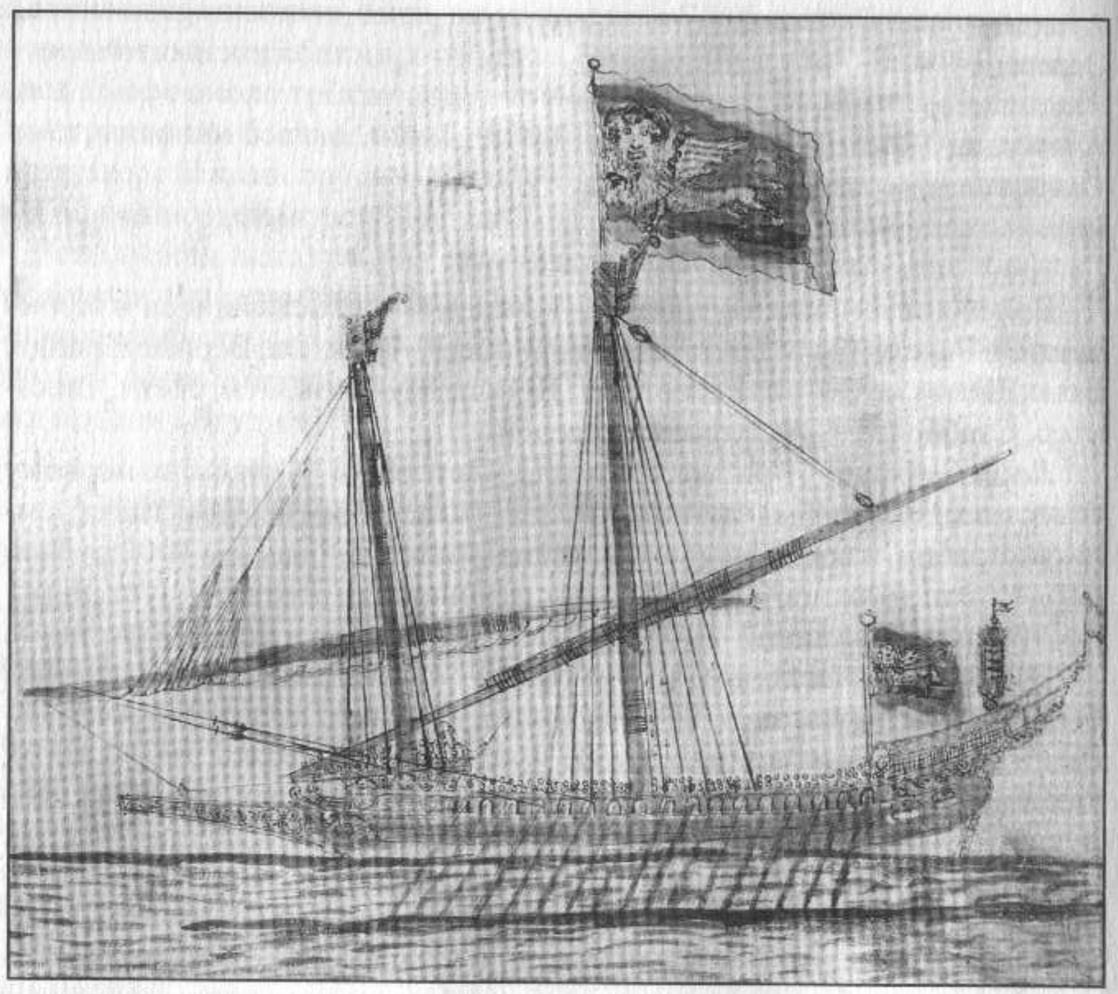
Более достопримечательными из капитанов, оставшихся в Кронштоте и Ревеле, были Гохстрат, Фалкенберг, Армитаж, Беринг, Брандт, Бенс, Шапизо, Зотов, Розенгофт, Деляп, Муханов, Гей, Литл, Вильстер, Стаббс (?)[358], Антуфьев, Кошелев.

Лорд Дуффус[359], прибыв летом в С.-Петербург[360], согласно первому известию, должен был быть назначен управляющим верфью, где строились корабли, и военно-морскими складами с жалованьем 1000 рублей в год[361]. Эта должность в некоторых отношениях соответствует должности комиссара какой-либо верфи его величества в Великобритании.

Этим летом несколько транспортных судов наибольших размеров были заняты перевозкою из Финляндии крупного леса для строительства гавани в Рогервике, которое предполагали начать этою зимою, так как это время года, когда всё накрепко промерзает, является наилучшим для работ такого рода. Для подвоза камней, требующихся для постройки, было собрано также большое число рабочих, и для размещения их во время жестоких морозов были возведены казармы. Однако, несмотря на эти значительные приготовления, в эту зиму по постройке гавани было сделано мало: было большое стечение случайных обстоятельств, замедливших, по крайней мере, на время выполнение этого замысла.

Предпринявшие прорытие соединительного канала между Волховом и Невою для обхода нескольких возвышенностей на их пути стали проводить канал неизменно по низменным местностям дугою большой протяжённости и оказались в конце концов неспособными продолжать далее свои работы через встретившееся им большое болото. Царь, узнав об этом по возвращении из Персии, командировал капитан-командора Лейна, прежде назначенного руководить работами в Рогервике, осмотреть как произведённые работы по прорытию канала, так и прилегающую к нему местность. Последний, рассудительный и одарённый человек, много сделавший для царя, найдя по тщательному осмотру избранное направление для прорытия канала неудобовыполнимым, посоветовал прекратить работы в старом направлении и попытаться выполнить проект иным путём; таким образом, плоды двух- или трёхлетнего труда в общем оказались пустыми и бесполезными.

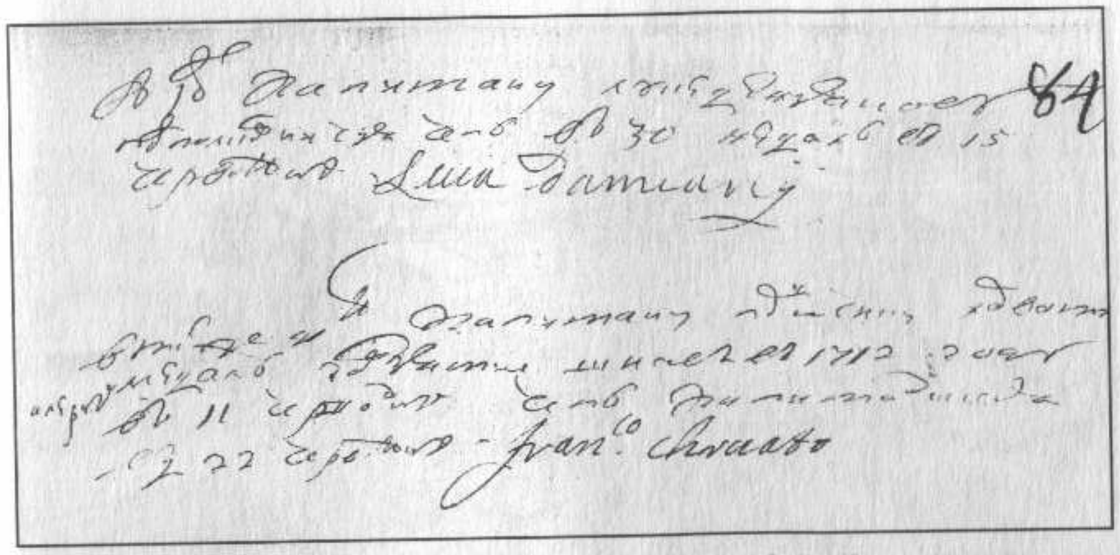
Другою помехою служат те многочисленные грандиозные работы, которые этот государь предпринял в этой части своих владений по



Галера. Рисунок, выполненный российскими навигаторами, обучавшимися мореходству в 1697–1698 гг. в городе Перасте на побережье Адриатического моря, предположительно для поднесения Петру I. Ок. 1698 г. Из собр. Архива СПбФ ИРИ РАН. Публикуется впервые

соседству с Балтийским морем; и, помимо этого, хотя Россия изобилует зерновым хлебом, вывозя ежегодно большие количества такового, в этом году[362] она, однако, страдала от его недостатка отчасти вследствие посредственного урожая, главным же образом вследствие израсходования обычных запасов страны для снабжения каспийской экспедиции. В добавление к этому, пожалуй, основные помехи суть следующие: отсутствие денег, отвращение российского населения к работам подобного рода, происходящее из всеобщей неприязни и недовольства, преобладающего в массе российского народа по причинам, легко объяснимым, но изложение которых мною оставлено до подходящего случая. Сами русские выражают их в краткой всеобъемлющей пословице: „До Бога высоко, до царя далеко".

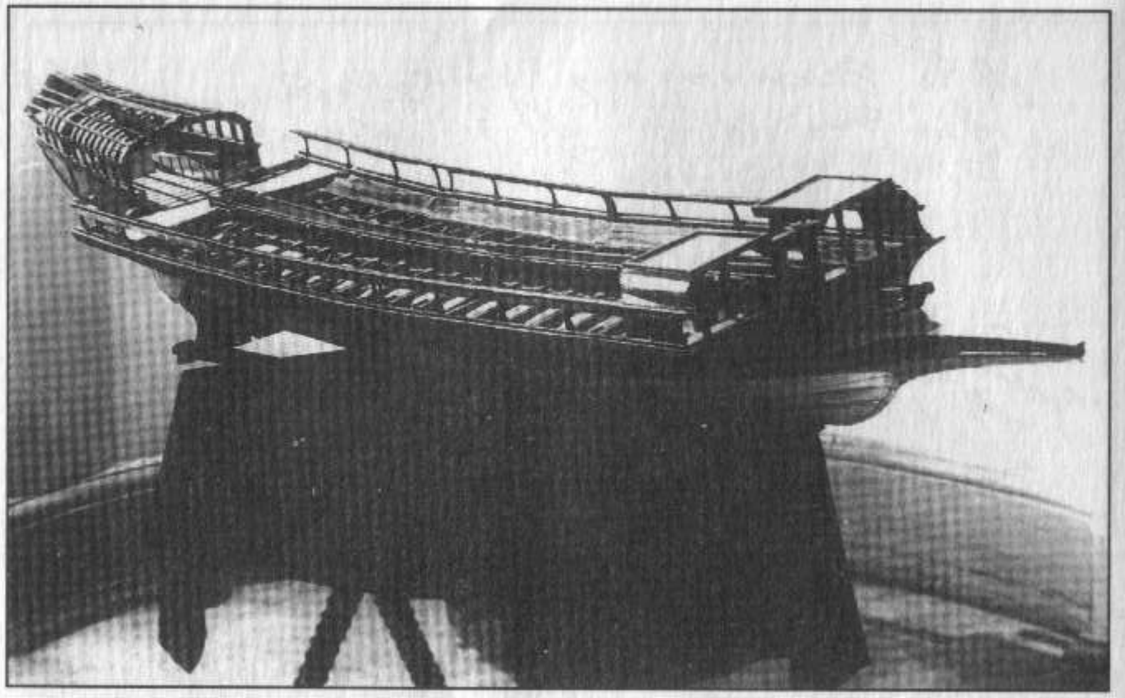
Кроме линейных кораблей, фрегатов, шняв, прамов, бомбардирских кораблей и бригантин, у царя имеется ещё немалое число судов водоизмещением от 50 до 500 тонн, годных либо для транспортировки



Расписки капитанов галерного флота Л. М. Демьянова и Ф. М. Хорвата в получении золотых медалей с цепями за Гангутскую победу. 1715 г. Из собр. РГАВМФ

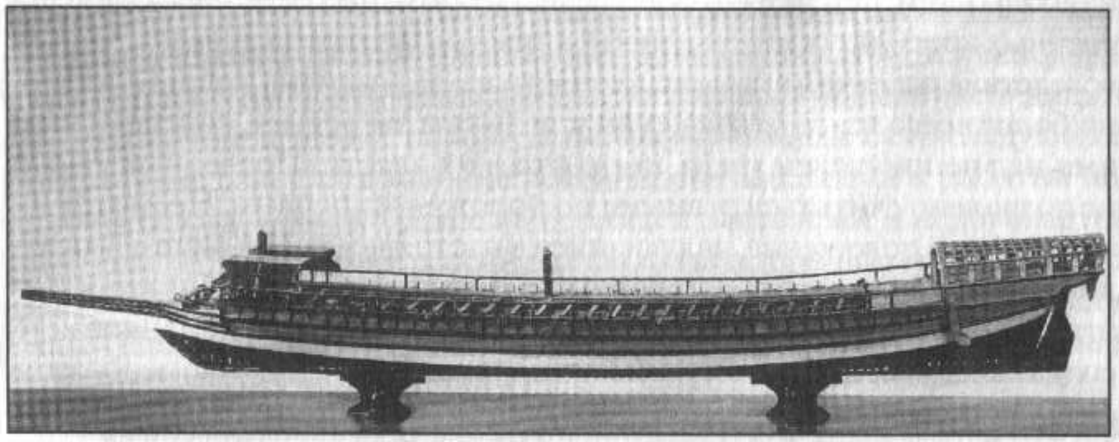
войск, либо как плавучие склады, из которых около 50 были захвачены в 1718 и 1719 годах у разных наций, торгующих на Балтийском море; из последних наиболее всех пострадавшими были Любек и Данциг; остальные суда были главным образом строены из елового леса на Ладожском озере.

Здесь, пожалуй, не будет неуместным коснуться рода судов, столь часто упоминаемых под названием галер. Строителями последних были обычно итальянцы, а также их морские офицеры, отчасти же и греки. Царь особенно не стремится, чтобы русские изучили бы это дело, но желает лишь, чтобы его офицеры и подчинённые им экипажи настолько глубоко изучили их устройство, чтобы быть в состоянии командовать и управлять ими в деле. Из вышеупомянутых наций у царя находятся на службе[363] один вице-адмирал[364], два капитан-командора[365], около 20 капитанов, столько же поручиков[366] и 40 унтер-офицеров, подобных тем, кем являются боцманы и боцманматы[367]. Служащие на военных кораблях офицеры с последними редко разговаривают, частью вследствие различия в языках, а отчасти из-за различия в образе жизни, но более всего из-за отвращения к великим зверствам, совершаемым ими над неприятелем тогда, когда это в их власти. Последним также не позволено считаться равными по положению первым. Несмотря на такое общее положение, являющийся в настоящее время вице-адмиралом Змаевич – человек благородный и хороший солдат. Обязанностью этих офицеров является с помощью приданных под их командование солдат следить, чтобы галеры были снаряжены и надлежащим образом снабжены всем необходимым для выхода в море к тому времени, когда на них будут грузиться сухопутные войска. Вот уже 10 лет, как царь перестал строить суда, по-настоящему называемые полугалерами,

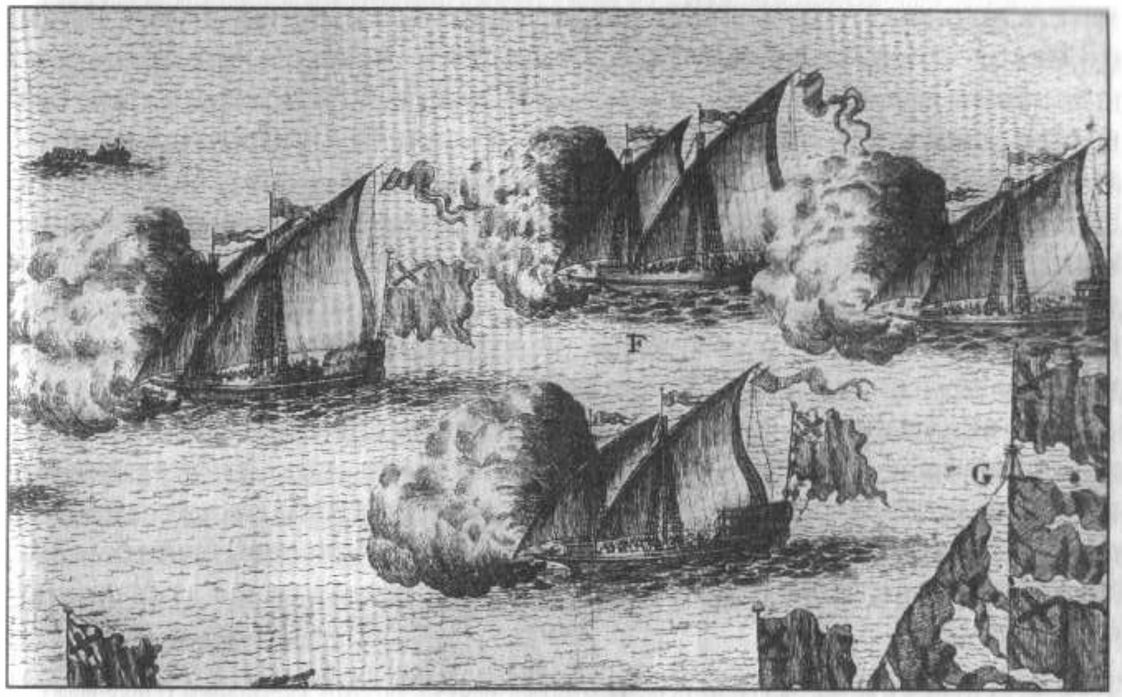


18-баночная полугалера „Фивра“ „турецкого манира“ (1714–1723 гг.). Модель. Первая половина XVIII в. Из собр. ЦВММ

предпочитая им скампавеи — суда точно такого же типа, только много меньшие по размеру и более ходкие на вёслах. Помимо шести или восьми полугалер, наречённых надлежащими названиями и назначенных в распоряжение царя, генерал-адмирала, вице-адмирала Змаевича и других знатных особ, остальные различаются следующим образом. Каждый генерал имеет такое их количество, которое определяется пропорционально числу людей, находящихся под его командованием: приблизительно по 200 человек на каждое судно. На корме генеральской галеры или скампавеи ставится № 1, и далее последующие номера выставляются на кормах каждого судна на всю длину походного

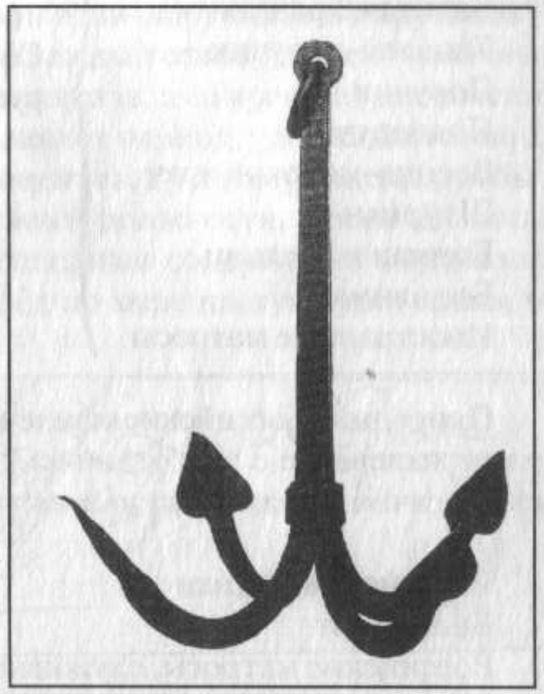


22-баночная полугалера „турецкого манира“ времени Петра I. Модель. Первая половина XVIII в. Из собр. ЦВММ



Русские скампавеи „турецкого манира“ в 1714 г. С гравюры Г. де Вита. 1714 г.

порядка его дивизии. Эти дивизии различаются между собою по цветам флагов: белому, синему, красному; и в дальнейшем, если в том появляется необходимость, подразделения в дивизиях также обозначаются утверждёнными разновидностями флагов. Морские офицеры галерного флота распределяются по галерам, а их недостаток затем пополняется назначением русских унтер-офицеров и матросов. У царя около 200 судов такого рода, и он, как полагают, в случае крайности может построить в три месяца ещё 50. Кроме этих судов, он имеет значительное число больших лодок (lotkeys), очень похожих на скампавеи, но меньших размеров, каждая из которых способна поднять 70 или 80 человек; в последние годы эти лодки сопровождали галеры во всех их экспедициях к берегам Финляндии и Швеции[368]. На этих судах никогда не выходят в открытое море, и, поскольку людям на них не надобно



Четверорогий галерный якорь. Начало XVIII в. Кованое железо. Из собр. ГИМ

лазать по реям, русские очень легко управляют ими; также эти лодки строятся самими солдатами без указаний мастера и обычно при помощи одного только топора, в умении пользоваться которым они, без всякого сомнения, превзошли все нации мира. Всякие другие инструменты только с недавнего времени стали у них применяться, и многие до сих пор ещё считаются в качестве иностранной затеи; внутри страны инструменты вовсе не попадаются, и так как леса у них изобилие, то для заготовки досок они не пользуются пилою, а лишь раскалывают брёвна, утёсывая их до требуемых размеров, причём из целого дерева никогда не выделывают более двух досок.

Все иностранные офицеры, находящиеся на царской службе, сильно порицают вице-адмирала Крюйса, считая, что он один мог бы повлиять на царя в начале создания флота и убедить его назначить достаточные оклады содержания или по крайней мере чтобы при этом были бы соблюдены справедливые соотношения между размерами назначенных окладов[369].

Вице-адмирал Крюйс – 3% от стоимости всех призов и содержание в год		3000 р.
Вице-адмирал в год		от 1600 до 1800 р.
Контр-адмирал	Согласно общему русскому порядку ежемесячно	100 р.
Капитан-командор		50 р.
Капитан 1 ранга		40 р.
Капитан 2 ранга		30 р.
Капитан 3 ранга		25 р.
Капитан-поручик		20 р.
Поручик		15 р.
Подпоручик		10 р.
Военно-морской врач		от 10 до 15 р.
Штурман		от 10 до 15 р.
Боцман и пушкарь		10 р.
Боцманмат		7 р.
Иностранные матросы		5 р.

Природные российские офицеры получают одинаковое с иностранцами жалованье с тем отличием, что россиянам оно выплачивается ежемесячно 12 раз в году, а иностранцам ещё и тринадцатый раз[370].

Российский боцман	ежемесячно	7 р.
Боцманмат		5 р.
Российские матросы, служившие за границею (которых очень мало)		3 р.
Остальные матросы по статьям:		

1 ст.	ежемесячно	1 р.
2 ст.		70 к.
3 ст.		40 к.
Каютные юнги		30 к.

Сто копеек составляют один рубль.

Кроме этой платы, матросы постоянно снабжаются грубою одеждою, известным количеством ржаной муки, овсяных круп и соли даже и по окончании кампании.

Несмотря на это общее положение, бывают делаемы исключения, так, например, контр-адмиралу Паддону, вице-адмиралу Гордону и контр-адмиралу Сандерсу, помимо определённого им содержания из Адмиралтейской коллегии, ежегодно отпускались из Кабинета, или частных средств его величества, известные суммы под видом подарков или наградных денег, чтобы исключить всякий повод для претензий со стороны других.

Около 20 лет тому назад рубль по существовавшему тогда обменному курсу соответствовал примерно 10 шиллингам, тогда как в настоящее время он равняется не более чем 5 шиллингам, поскольку металлическая ценность рубля именно в такой степени уменьшена понижением пробы сплава. Сверх этой потери, у иностранных офицеров была урезана численность их денщиков: прежде капитану назначались шесть крестьян, дарованных ему царём и содержавшихся за счёт казны, но перед заключением мира число таковых было сокращено до трёх и соответственно по пропорции у капитан-поручиков и поручиков[371]. При производстве в следующий чин каждый офицер вносит месячный оклад жалованья на содержание госпиталя, а со времени заключения мира из жалованья, начисленного за этот период, удерживается по 25 копеек с каждого рубля, или 25 процентов, а у иностранцев, хотя бы и продолжающих оставаться на прежней должности, исключён также 13-й месячный оклад. Раньше последним содержание выдавалось обычно авансами за 4 месяца вперёд по мере наступления срока, но

Подписи российских корабельных мастеров Петра Михайлова (Пётр I), Г. А. Меншикова, Р. Броуна, Р. Козенца, О. Ная, Г. Рамза и обер-сарваера И. М. Головина. 1723 г. Из собр. РГАВМФ

теперь жалованье не получено ими почти за целый год. Эти удержания и задержки довели их до весьма стеснённых обстоятельств.

Жалованье корабельных мастеров

Козенц, Най и Броун получают каждый около 1000 рублей в год, и Броун сверх того за руководство починкою флота при Кронштоте ещё 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 случаю дешевизны там жизненных припасов – 600 рублей в год. Корабельные подмастерья получают в месяц по 34 рубля[372].

Ещё при приглашении их на царскую службу Козенц, Най и Броун выговорили себе, чтобы уплата большей части следуемого им жалованья производилась в Англии, но по прошествии времени по некоторым причинам они не придерживаются этого первоначального условия и получают таковое в России, причём они имеют некоторое дополнительное вознаграждение в виде возмещения за убытки от понижения качества русской серебряной монеты.

Эта непропорциональность между окладами жалованья корабельного мастера и капитана во флоте служит постоянным источником неудовольствия последних. В 1720 году царь установил правило о старшинстве, согласно которому корабельные мастера приравнены к рангу капитанов 3 ранга, чем они считают себя столь же обиженными, как и капитаны в вопросе получаемого оклада.

Кроме английских корабельных мастеров, царь имеет трёх таковых в числе своих собственных подданных, которые построили несколько военных кораблей. Их зовут Федосей Скляев[373], Гаврила Авдеевич (Gabriel Ofdyth)[374] и Филипп Пальчиков[375]. Чтобы дать возможность россиянам лучше присмотреться, обычно в то время, когда английский корабельный мастер закладывает корабль, тут же рядом приказывают российскому мастеру строить другой корабль с такими же размерениями, причём российский мастер пользуется правом подробно осматривать и снимать меру с работы англичанина.

Царь всегда выказывает большое благоволение своим корабельным мастерам и не раз во время общественных мероприятий подсаживался к ним, называя себя их собратом. Но в последнее время он редко оказывает им подобную честь, а в нынешнее лето[376] он возбудил между ними сильное неудовольствие распоряжением, чтобы каждый корабельный мастер неотлучно присутствовал на производимых под его руководством работах в С.-Петербургском адмиралтействе, а также представил точный перечень всех требований и действий при постройке ими кораблей под предлогом облегчения этим задачи обер-сарваеру Головину[377], формально армейскому генералу[378]. Это нововведение встрети-

ло сильнейшее сопротивление со стороны корабельных мастеров, пока царь лично не подтвердил, что такова его воля и что он требует неуклонного повиновения.

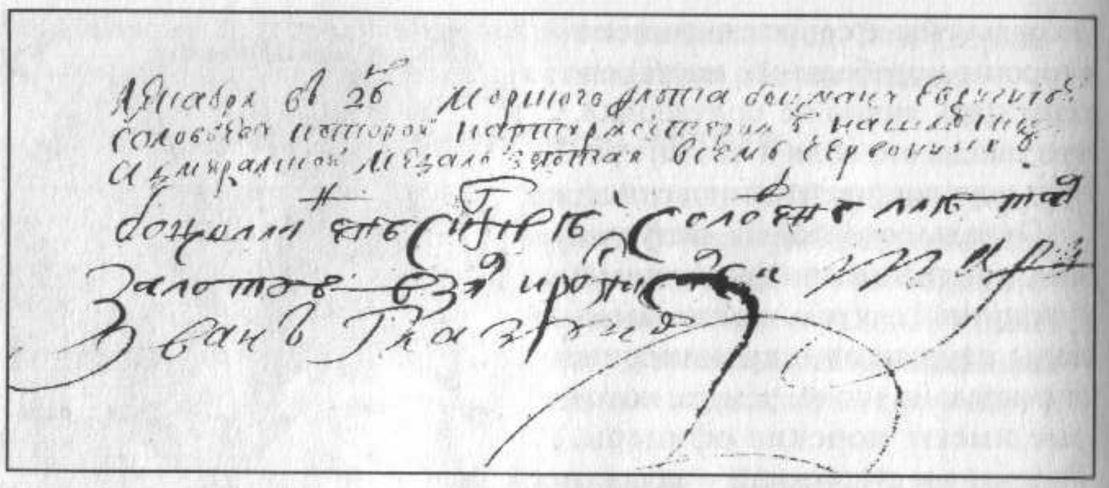
Обер-сарваер И. М. Головин. С гравюры А. Ф. Зубова. 1717–1720 гг.

Оклады содержания, получаемые иностранными офицерами на сухопутной службе, исключая оклады служащих в артиллерии, значительно ниже, чем те, которые имеют морские офицеры. Россияне и старожилы-голландцы, то есть лица, родившиеся от иностранных родителей в пределах России, получают весьма небольшое жалованье ввиду их неопытности в искусствах сравнительно с другими нациями.

Из иностранцев, находящихся на службе царя как во флоте, так и в армии, весьма немногим удалось извлечь для себя какие-нибудь особые выгоды, и из этих немногих редко кому разрешается покинуть страну, причём, помимо долгого ожидания и значительных издержек, сопряжённых с получением отставки, пускаются в ход разные хитрости, чтобы выманить у них часть заработанного ими состояния. Ни одно правило поведения не распространено более широко, чем это, и теперь, если только меня не ввели в заблуждение, оно господствует в ещё большей степени, чем прежде, на всех уровнях от самого высшего до низшего.

Царю в российском флоте очень трудно иметь хороших унтер-офицеров, или, как их зовут в Англии, мичманов, ввиду весьма дурного обращения с ними поручиков, в большинстве случаев россиян. Унтер-офицеры являются людьми невысоко ценящимися; также они не защищены от варварского обращения по Воинскому уставу или отдельным инструкциям, даваемым офицерам для выполнения какого-либо поручения.

Царь также не имеет сколько-нибудь значительных возможностей готовить матросов. Хотя расположение, показанное царю разрешением порядочному числу его молодых аристократов, дворян и простолюдинов служить в британском и голландском флотах в качестве волонтёров в период последней войны с Францией[379], в некоторой степени содействовало обеспечению его опытными моряками его собственной нации, но в мере, не отвечавшей его ожиданиям. Россияне вообще питают отвращение к морю, и, кроме того, нет обыкновения при назначении молодых людей справляться об их способностях и наклонностях;

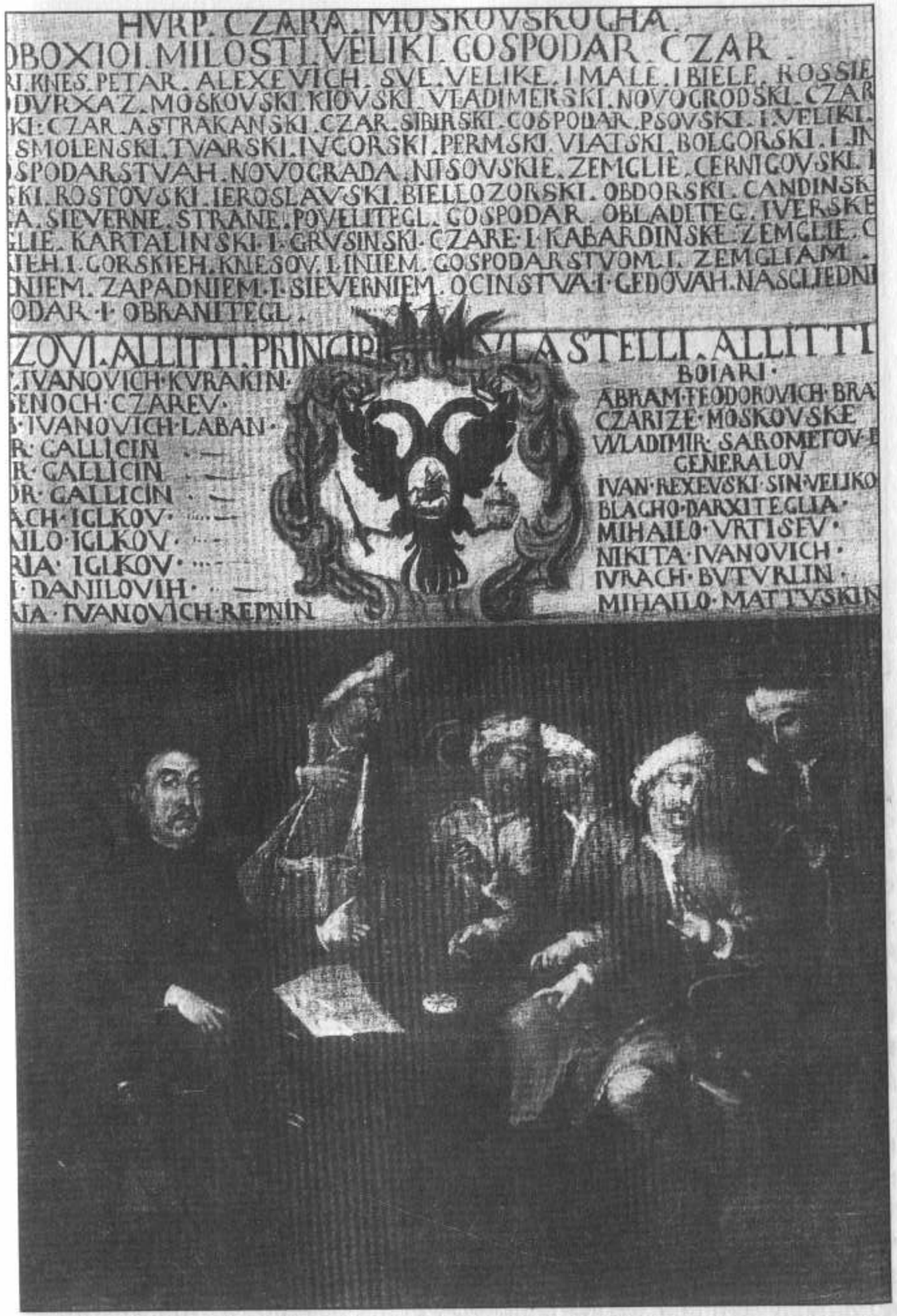


Расписка боцманмата Е. З. Соловьёва, бывшего „матроса-заморянина", практиковавшегося в течение 4 лет в иностранных флотах, в получении золотой медали за сражение при Гангуте. 1716 г. Из собр. РГАВМФ

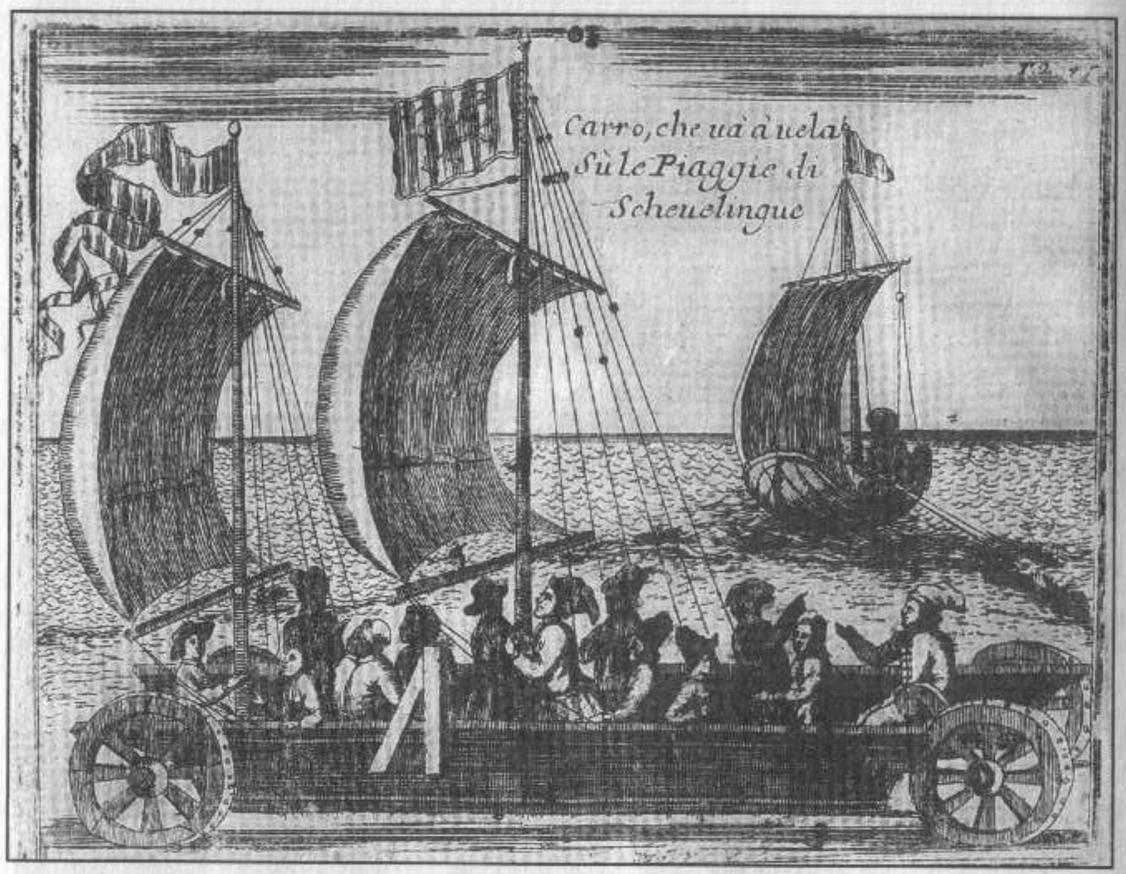
многие же из них сыновья лиц, подозреваемых в несочувствии к стремлениям царя изменить их обычаи и преобразовать страну.

Последние, сохраняя и за границей известную долю питаемого их родителями неудовольствия, были менее настойчивы в обучении; остальная часть великосветских отпрысков, пользуясь широким кредитом, пустилась во всевозможное мотовство и жила расточительно, постоянно посещая театры, игорные дома, столы и проч., подражая преобладающим привычкам той нации, где они находились, и избегая по возможности морских плаваний; по отозвании последних им был произведён строгий экзамен, причём оказалось, что, вместо основных познаний в морском деле, они постигли лишь неглубокую премудрость корчить из себя утончённых кавалеров. Тогда царь, придя в ярость, распорядился разжаловать их в простые матросы и наряжать постоянно на самые грубые работы; одним словом, произведённые с этой целью большие расходы оказались весьма малодейственными, так как из множества отправленных за границу отличившихся было очень немного; только те, кто более стеснён в средствах, были вынуждены проводить больше времени на море и показали вследствие этого лучшие успехи.

Так как прошло около двадцати лет с тех пор, как царь начал строить и вооружать свои корабли, он теперь имеет достаточное количество людей довольно опытных в деле оснащения кораблей и в исполнении вообще всех обязанностей моряка на суше и во время стоянки в гавани, но они всё-таки не слишком хороши в открытом море, и огромная нужда в опытных матросах перевешивает все другие трудности, с которыми царю приходится бороться, причём долгие зимы служат существенною помехою в усовершенствовании его подданных в этом искусстве, так как в течение столь продолжительного времени они легко забывают то, с чем недостаточно успели освоиться в предшествующее лето.



Капитан Марко Мартинович учит русских „бояр" мореплаванию. Неизв. худ. 1711–1717 гг. Холст, масло. Из собр. Городского музея Пераста (Черногория)



Аллегорическая гравюра, посвящённая обучению в Венеции знатных россиян мореплаванию. Из книги: М. В. Коронелли „Корабли и другие виды судов...“ (Венеция, 1699–1700 гг.), изданной „для обучения русских“

Даже тогда, когда к ним поступает на службу моряк с известною опытностью и остаётся на службе в их флоте, ему приходится прилагать усилия, чтобы удержать прежние познания, а так как в Балтийском море нет ни прилива, ни отлива, то некоторые существенные обязанности моряка не могут быть изучены несведущими в этом людьми и даже уже приобретшие определённые навыки мореплавания люди с трудом сохраняют прежде полученный опыт. Эти и другие причины будут принуждать царя постоянно нести расходы на ежегодную отправку в плавание целой эскадры военных кораблей хотя бы только для того, чтобы приучить людей к дисциплине.

Юнги заведены во флоте лишь с недавнего времени; существовавший некоторое число лет обычай набирать моряков путём роспуска пехотных полков и перевода людей на службу во флот мало достигает цели, так как эти люди, привыкшие к сухопутной службе и теперь, уже будучи в возрасте и освоив основы службы совершенно другого рода, призванные во флот, в бурном море падают духом до такой степени, что, когда получают приказание подняться на ванты, теряются и готовы скорее подчиниться строжайшему вашему гневу, нежели подвигнуться на такое, как они полагают, опасное предприятие. Российский народ вообще в поразительной степени поддаётся унынию, отчасти проистекающему из деспотической власти их начальников, а также, по их собственному мнению, от бедного питания они много потребляют соли и кислот и чрезвычайно подвержены цинге; они так привержены к баням, что, если не сходят в неё хоть раз в неделю помыться, их вконец одолевают насекомые. В этом отношении губительное влияние оказывает их религия, предписывающая строгое соблюдение в году трёх постов, в общем достигающих 15 недель, не считая в том числе всех сред и пятниц в продолжение года. Столь тёмный, суеверный народ так привержен этой менее существенной стороне, обрядности, что, когда, особенно в посты, с российского флота отправлялось на берег большое количество больных и царь предписывал выдавать им свежее мясо и выставить часового для наблюдения за тем, чтобы больным не привозили никакого другого продовольствия, многие при этом положительно предпочитали скорее умереть, чем преступить религиозные каноны, согласившись вкусить запретной мясной пищи. Хотя царь лично весьма порицает этот неразумный обычай, однако, зная глубокую приверженность народа к нему, он не решается уничтожить его публичным указом[380], но старается выводить его исподволь, подвергая насмешкам, так же как и многие другие странности в обрядах их религии и обычаях страны; в этом ему содействуют многие из служащих в армии и флоте россиян, которые побывали за границей. Тем не менее по этому вопросу так мало достигнуто успеха, что из ста унтер-офицеров и матросов едва ли один, и то по принуждению, согласится отказаться от этого вошедшего в плоть и кровь обычая, который столь глубоко им привит священниками, которые под опасением осуждения на вечные муки предписывают им воздерживаться от подобных новшеств. Однако это воздержание изнуряет их и усиливает в них уныние духа, отнимая у них как силу, так и желание работать там, где требуется расторопность и телесная сила, и в данном деле я не вижу другого способа искоренить из их сознания эту слепую приверженность, кроме как отправляя их в дальние плавания с целью торговых сношений.

Матрос К. П. Шурыгин, служивший в корабельном флоте в 1718–1725 гг., в старости. Неизв. худ. 1777 г. Холст, масло. Из собр. ГИМ

Во время одного или двух летних плаваний крейсера, держась продолжительное время в открытом море, взяли в несколько дней некоторое количество призов. Так как при этом и простым матросам из россиян позволено было отчасти пользоваться сладостью плодов победы, то, благодаря этому, и были достигнуты большие против прежнего успехи.

Около 10 лет тому назад царь с охотою бы согласился возвратить все свои завоевания с условием лишь удержать за собой С.-Петербург, и скорее, чем расстаться с ним, он решится претерпеть самые последние крайности. Земля около этого города почти вся состоит из болот и пустошей, ничего или мало производящих на поддержку человека, и, хотя для существования таких многолюдных городов необходима и обработка соседних с ними земель, тем не менее царь не разрешает ни очищать, ни улучшать почвы, но, напротив, строго воспретил срубать даже малейшее дерево и куст в пределах 20, в некоторых местах 30 миль от городской черты[381]. Так как С.-Петербург выстроен на нескольких островах и раскинут на обширном пространстве, то поэтому нет никакой возможности его защитить укреплениями. Кроме того, ввиду того что большинство его построек деревянные, то они могут легко подвергнуться сожжению при всяком неожиданном нападении, поэтому безопасность его обеспечивается образованием непроходимых подступов к нему. Подобная система обороны также прекрасно отвечает характеру российского солдата, имеющего добрую славу более при действии из засад или при обороне местности, где он может скрытно лежать, чем в сражении в открытом поле. Год или два спустя царь настоял на том, чтобы Выборг был укреплён, считая этот город выгодным пограничным рубежом; и по мере роста могущества царя повышались и его запросы.

Незадолго до окончания последней войны весьма обычною темою разговоров у проницательных людей, служащих во флоте у царя, был вопрос, как лучше воспользоваться флотом в мирное время, так как иначе наступил бы конец созданному царём рассаднику для воспитания моряков. Из способов, предложенных для достижения такой цели, главный состоял в том, чтобы при заключении торговых трактатов с иностранными державами особенно настойчиво добиваться права вывоза на собственных судах продуктов своего государства, но при этом являлся вопрос, насколько Великобритания и Голландия согласились бы на такую уступку, зная способность царя снабжать свои суда командою и продовольствием по значительно более дешёвым ценам, чем они могли это делать. К этому следует добавить и тот довод, что, если царю удастся добиться столь желаемого им беспошлинного пропуска для его торговых судов через пролив Зунд, настолько же дешевле обойдётся ему тогда доставка в собственную страну товаров других наций; в некотором роде такой ущерб уже наносился нашему судо-

Панорама С.-Петербурга. С гравюры А. Ф. Зубова. 1716 г.

ходству, когда Швеция, единолично владевшая морскими побережьями Балтийского моря, использовала эту льготу. Ввиду того что царь, распоряжаясь теперь важной частью побережья, совершенно передвинул главное направление торговли из Архангельска так, что вся внешняя торговля его владений оттуда перешла на Балтику, это неизбежно повлекло за собой изменение общей системы русского ввоза и вывоза. Незначительная пошлина позволяет судам проходить через Зунд, но со временем издержки могут возрасти, если он завершит сооружение

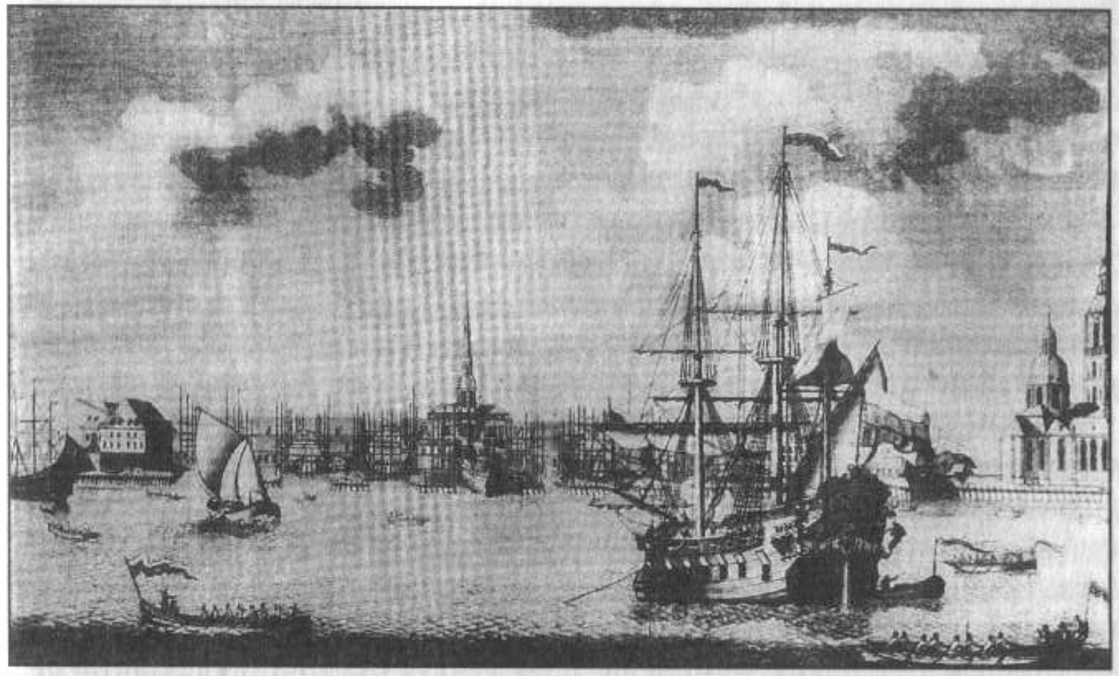
соединительного канала между Волховом и Невою и сосредоточит в своих руках персидскую торговлю. Поскольку все эти вещи служат росту величия возлюбленного им С.-Петербурга, если только они не окажутся совершенно неудобовыполнимыми, они, я уверен, будут осуществляться с крайней решительностью. И, безусловно, он желает иметь порт в наиболее близких местах Балтийского моря, с тем чтобы воплотились его замыслы, которые ещё только начинают претворяться в жизнь, а также как удобное место стоянки для его кораблей, когда наступившее позднее время года не будет позволять им достигнуть портов, находящихся уже в его руках.

Почти сразу по заключении мира со Швециею поднялись горячие толки о том, что царь собирается отправить эскадру военных кораблей через Зунд, Ла-Манш и Гибралтарский пролив в Средиземное море и что он сам отправится им навстречу сухим путём в Венецию. Действительно, у него во флоте есть люди, сильные духом и замечательно твёрдого характера, которые, зная его беспредельные честолюбивые замыслы, предпримут все от них зависящие усилия, чтобы подогреть их с целью извлечь из них свои частные выгоды, так как в случае возникновения войны с Турцией командование эскадрой в Средиземном море дало бы им прекрасную возможность обогатиться и после этого покинуть службу, ибо, несмотря на блеск настоящего их положения и на наружный вид удовлетворения им, они непременно должны смотреть на Россию не иначе, как на неизбежную тюрьму. Я знавал некоторых, настолько уверенных в этих своих ожиданиях, что они решались обосновывать право царя на основании его владения Курляндиею на остров Тобаго в Вест-Индии, причём они распространялись насчёт многочисленных выгод, которые достанутся этому государю, если он основёт там колонию[382].

В любом случае царю обязательно нужно что-нибудь предпринять для лучшей подготовки своих моряков, и ещё тогда, когда приближался конец минувшей войны, некоторые из его высокопоставленных лиц полагали, что по заключении мира им придётся превратиться в купцов и, либо построив, либо наняв на известных условиях суда у царя, послать их в плавание с целью торговли, снабдив их двойным комплектом людей. Приведи они это намерение в исполнение, оно было бы, без сомнения, сопряжено с нижеследующими неудобствами: лишь только команды этих судов научились бы зарабатывать себе пропитание и увидели бы более привлекательный образ жизни в других странах, они бы, не колеблясь, дезертировали, как это сделали многие в 1715 году с кораблей, зимовавших в Норвегии, хотя эта страна представляет собою мало привлекательного и существовавший между царём и королём датским в тот период прочный союз должен был подвергнуть их опасности быть выданными при первом же требовании.

В настоящее время российский флот на Балтийском море состоит из 30 линейных кораблей и 6 строящихся на стапелях[383]. Кроме того, в Казанской губернии имеется заготовленного дубового леса на более чем 30 кораблей – труд нескольких лет. Помимо линейных кораблей, есть фрегаты, шнявы, прамы и бомбардирские корабли. Все царские галеры, строившиеся до сих пор на Балтийском море, из ели по причине трудности доставки дубового леса в С.-Петербург. Но за последние два года, когда царь решил предпринять поход на Каспийское море, в вышеупомянутом месте нарублено и обтёсано по лекалам дубового леса на 100 галер и на лафеты для 200 больших орудий.

Опыт показывает, что самые лучшие корабли, выстроенные из елового дерева, не могут служить долее 7 лет и что даже некоторые из дубового по прошествии 8 лет требуют переделки. Срок этот, пожалуй, мог бы быть немного удлинён, если бы при рубке обращалось надлежащее внимание на время года и на возраст сваливаемых деревьев. Но до настоящего времени их леса были слишком богаты и они не были вынуждены посылать на более дальние расстояния за розыском подходящих деревьев. Зимою, по обыкновению, от 10 до 12 тысяч татарских жителей с 3 или 4 тысячами лошадей занимаются доставкою деревьев из лесов к берегам Волги. Эта река, по ходу течения своего проходящая через обширные земельные пространства, всю зиму бывает покрыта обильными снегами, исчезающими лишь весною, когда воды затопляют значительную часть окрестностей. Этот разлив, обогащая почву и



Вид Адмиралтейства с Невы. Гравюра О. Эллигера по рисунку Х. Марселиуса. Предположительно изображён момент спуска на воду 100-пушечного линейного корабля „Пётр Первый и Второй“ 29 июня 1727 г.

доставляя, с одной стороны, жителям прекрасную возможность подвозить водою к самым дверям своих домов запасы всего необходимого им до следующего года, с другой стороны, принуждает подданных царя складывать лес в огромные кучи, чтобы тем уберечь его во время наводнения от увлечения силою течения. Таким образом, стоившее царю немалых денег и лишившее жизни многих людей и лошадей заготовленное дерево, подвергаясь то сушке, то мочке, делается гнилым ещё до того, как оно будет погружено на струги, плоскодонные суда, для доставки по назначению.

Каждая деревянная заготовка по обтёске клеймится надлежащею меткою и нагружается в половодье, которое наступает в Твери, в 130 английских милях выше Москвы, в мае, в Казани — в июне, а в Астрахани — в июле. В течение нескольких лет эти материалы перевозились судами и людьми, назначаемыми самим царём, но с недавнего времени этим делом заведуют подрядчики, договорившиеся за определённую плату, смотря по числу пушек, доставлять лес на постройку корабля из Казани до Ладожского озера, например, на корабль в 60 пушек за плату от 14 000 до 15 000 рублей[384]. Суда с деревом они тянут бечевою или верпуют вверх по Волге в зависимости от того, как берега позволяют, до города Твери, откуда они сворачивают и идут на северо-запад по реке Тверце, потом ещё по одной, пока водный путь, суживаясь у Торжка и Вышнего Волочка и мельчая во многих местах, несмотря на существующие в некоторых местах шлюзы, не принуждает их к концу лета остановиться. Весь этот путь они совершают против течения. Весною же снова по полой воде они пускаются в дальнейший путь, и у Бронниц, около 23 английских миль от Новгорода, они каналом попадают в небольшую реку[385], впадающую в озеро Ильмень (Juna), откуда они продолжают путь по реке Волхову и, пройдя по ней под прекрасным мостом у Новгорода, спускаются по течению до Ладожского озера. Здесь дерево перегружается на царские суда, такие, как краеры, шкуты и карбасы, назначенные для перевозки его в С.-Петербург.

Плавание по этому озеру сопряжено с большими опасностями по причине как глубины его вод и малого числа гаваней, так и плохих судов и неопытности российских мореходов; наиболее же опасен переход через три порога в истоке Невы. Ввиду этого ежегодно гибнет много судов к великому убытку для торговли С.-Петербурга, особенно продовольствием, которое целиком доставляется сюда этим путём. Сооружение соединительного канала между Волховом и Невою, за которым царь так пристально следит, явится единственным средством устранения этой неизбежной помехи.

Полагают, что царь намеревается держать постоянно в полной исправности 40 линейных кораблей, имеющих от 50 до 100 орудий каждый[386], и, так как предельным сроком их службы является 10 лет, он

будет вынужден ежегодно строить по два новых корабля, а также перестраивать ещё два других, для того чтобы поддерживать такое число кораблей, и, имея примерно 10 фрегатов, он должен будет каждый год попеременно то строить, то перестраивать по одному фрегату. Хотя его флот нечасто находился в море, несколько кораблей потерпели крушение, а так как для пользы дела требуется более частая отправка флота за границу, то вместе с этим пропорционально должен увеличиться риск от плаваний. Если только царю удастся осуществить свою цель — иметь в своих портах на Балтийском море 40 линейных кораблей, он окажется значительно сильнее датчан или шведов. Корабельных мастеров у него достаточно, а также и флагманов разных рангов; недостающее незначительное количество капитанов и поручиков может быть пополнено в кратчайший срок повышением в следующие чины его собственных подданных, которые давно уже считают всех иностранцев излишними и посмеиваются над их опытностью. За последние три года многие из них действительно получили повышения, с тех пор как царь, возымев слишком высокое мнение о силе своего флота и способностях своих соотечественников, стал менее строго присматриваться к поведению и способностям этих молодых людей. Это повело ко всевозрастающему злу такого рода, что их наставники стали неоправданно выдавать им свидетельства о приобретении надлежащих познаний.

Унтер-офицеры могут быть производимы из среды лучших матросов, а число последних может пополняться солдатами из некоторых полков по существующему в России упомянутому выше способу комплектования. Таким путём может быть целиком сформирована команда каждого корабля, численностью превышающая на 1/4 или 1/5 часть штатный комплект соответствующего английского корабля. У них принято сперва собирать всех состоящих на морской службе, а потом делить их соразмерно тому, как они хотели, назначая сержантов и капралов, что похуже, пушкарями и бомбардирами; и, несмотря на это, они обычно принуждены отправлять в плавание меньшее количество кораблей, чем сначала предполагалось. Половина корабельных команд состоит из солдат, большая часть матросов — из людей лишь за год или за два перед тем переведённых из солдат в матросы. Таким образом, нередко случается, что на 54-пушечном корабле, на который обыкновенно назначается 400 человек[387], если вычесть офицеров, унтер-офицеров, гардемарин и каютных юнг, при выходе в море не оказывается и 40 (разве что на флагманском корабле), а то и менее 30 таких, которых можно бы было считать матросами I-й статьи.

В российском флоте, как видно из текущего повествования, есть несколько весьма достойных иностранцев, но, если посмотреть внимательнее и включить в их число лишь людей опытных и искусных в

знании языков, тогда число их окажется крайне незначительным, и их ещё менее придётся опасаться, вследствие разъединяющих их партийных разногласий и предрассудков, так как они принадлежат к нациям, отличающимся друг от друга как во вкусах, так и во взглядах, интересах и образе жизни.

Есть также и между русскими способные лица, но что касается большинства из них, состоящих в чине поручиков, то иностранцы всегда предпочитают оставлять их на берегу, так как при благоприятной погоде самолюбие их нестерпимо, причём они высокомерно требуют большого внимания и ухаживания за собою, в дурную же погоду или в каком-либо другом крайнем случае они сказываются больными, хотя на самом деле вполне годны к службе.

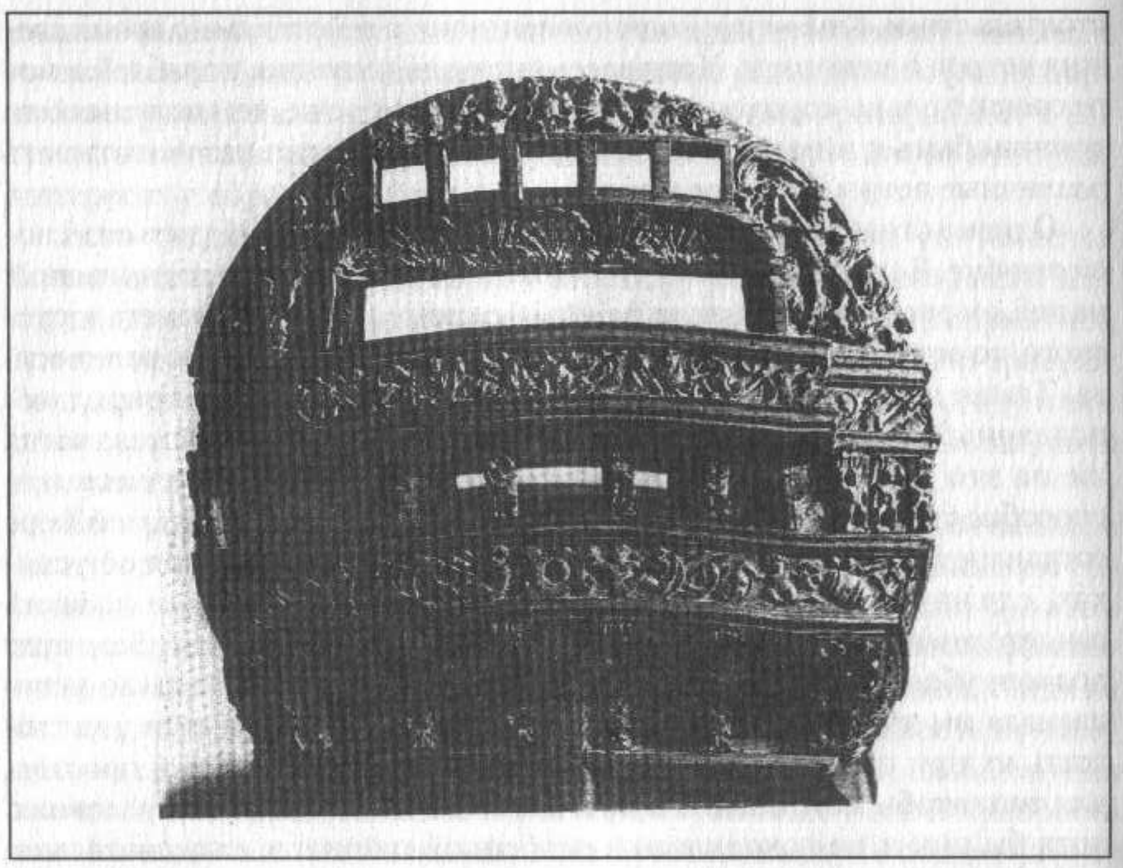
Если российский флот будет атакован во время его стоянки на якоре на его собственном рейде при выгодном положении и спокойном состоянии моря, и если люди хорошо укрыты от картечи, и если при этом командирами их состоят люди решительные, не дорожащие своею жизнью и пренебрегающие опасностью, тогда простые россияне, глядя на беззаветное поведение своих офицеров, забывают опасность и, находясь на своих местах, разворачивают для прицельной стрельбы орудия и защищаются прекрасно, как одни только россияне умеют. Храбрость они выказывают тем большую, если рассчитывают на поддержку от многочисленных галер, стоящих наготове и беспокоящих неприятеля, когда для этого имеется возможность.

Немногие из имеющихся на свете кораблей способны нанести вред русским кораблям, особенно тем, что построены в С.-Петербурге, которые, если их снабдить достаточными командами, обладают отличными мореходными качествами, и они бесподобно хорошо снабжены мачтами, парусами, якорями, канатами и проч. — всё это собственные российские произведения, из которых выбирается всё самое отборное для императорского флота. Каждый командир имеет право браковать и требовать нового, а, так как количество и качество требуемого предоставляется определять последнему, это в прежнее время приводило к непомерным расходам и теперь ещё обходится недёшево.

Это ценное преимущество, заключающееся в хорошей мореходности кораблей, доставляет, однако, царю меньшую, чем можно было бы ожидать, пользу по причине чрезмерной предрасположенности его к своим природным офицерам и нижним чинам, проистекающей из целого ряда одержанных им побед, побуждающей его ежегодно отправлять в плавание большее число кораблей, чем он в состоянии снабдить сколько-нибудь опытными матросами. Ввиду этого в случае преследования неприятеля или, наоборот, погони со стороны такового, они окажутся неспособными ни управлять должным образом парусами, ни маневрировать кораблями так быстро, как это требуется в таких об-

стоятельствах. Ещё менее подготовлены они к действиям во время свежих ветров и непогоды. Хотя здесь срок для плавания кораблей в море сравнительно короток и летом бури бывают реже, тем не менее они должны быть к ним готовы и им приходится не один раз испытывать различные ветры и бурное море.

Однако страстная жажда славы не позволяет царю убедиться в своей ошибке. Если какой-либо русский пытается обратить его внимание на неё, он рискует быть заклеймённым одиозным прозвищем старорусского, то есть недовольного славным образом правления его величества. Также этот государь никогда не допускает, чтобы его природный подданный вступал в спор относительно морского искусства; когда же на это решается иностранец, тогда в смелости последнего или способностях его начинают сомневаться или о нём по меньшей мере составляется понятие, что он не слишком высокого мнения об успехах, сделанных россиянами, хотя, действительно, всякий бывший свидетелем поведения их кораблей в море при сильном ветре без труда должен убедиться в том, что в подобный момент значительно уступающая им по численности сила легко могла бы атаковать и уничтожить их при одном лишь условии, чтобы был достаточный простор, для того чтобы помешать им уйти в свои гавани. При таких условиях, хотя бы они и не находились в особенной панике и, следовательно, сохранили бы способность принимать здравые решения, они всё же никогда не сумели бы управлять своими кораблями, как это следовало бы делать, а ещё менее того они в состоянии сделать это после 10- или 12-дневного пребывания в море, когда многие уже поражены морскою болезнью или другими недугами, а остальные мыслью о предстоящем сражении при неблагоприятных обстоятельствах и на стихии, столь неприязненной большинству из них, и большая часть их кажется растерянными, что усиливается постоянною враждою, существующею между сухопутными и морскими офицерами и их подчинёнными. Офицеры из-за сознания неопытности своих людей опасаются открывать орудийные порты или ослаблять привязи у пушек, боясь, как бы, вследствие дурного управления рулём или чем-нибудь другим, вода не хлынула в орудийные порты или сами пушки не сорвались и не создали бы тем угрозы затопления корабля, особенно ввиду того что россияне известны свойством уклоняться от опасности даже тогда, когда для предотвращения неизбежной иначе гибели требуется немедленное проявление присутствия духа. Люди же истолковывают предосторожности офицеров самым извращённым образом, теряют остающуюся бодрость духа, так что при встрече с неприятелем от замешательства и сомнения в успехе выказывают низкую исполнительность, стреляют не так быстро и не столь уверенно, как могли бы. Даже в относительно тихую погоду, когда люди в состоянии проявить себя



Резьба на корме линейного корабля „Св. Андрей" постройки 1721 г. Модель. 1720-е гг. Из собр. ЦВММ

лучше, неприятель всё же будет иметь перед ними большое преимущество благодаря плохому качеству их пороха. Командиры же, хорошо зная риск, которому они подвергаются, более всего опасаются взрыва на своих кораблях, что может произойти от трусости, невежества и смятения плохо дисциплинированной толпы.

Российские военные корабли ни разу не участвовали в сколько-нибудь достопримечательном деле, а когда вступали в бой, то всегда в пропорции четыре к одному[388].

Каков будет метод, избранный царём для морской подготовки своего народа, одно лишь время укажет, так как обыкновение обращаться с иностранцами в России стало настолько известно, что одни только не имеющие возможности долее оставаться в других странах станут приезжать сюда; отсутствие же надлежащего при этом обеспечения для лиц, ставших неспособными продолжать службу по старости или вследствие несчастного случая, является также дополнительным предостережением.

Вот уже два или три года, как царь, не желая упускать никакой возможности, представляющейся для совершенствования умений своих моряков, снабжает иностранных купцов в С.-Петербурге судами для ведения торговли с Кронштадтом, Выборгом и Нарвою на нижеследую-

щих условиях. Суда эти, по преимуществу эверсы, ходящие с одной мачтой, оцениваются, составляется подробная опись всего находящегося на каждом из них с надлежащею оценкою. Купец по принятии судна нанимает англичанина или голландца обыкновенно из уволенных с царской службы командовать судном с четырьмя или пятью русскими матросами. Судном купец пользуется до конца лета или столько времени, сколько оно ему требуется, после чего сдаёт его офицерам Адмиралтейства, причём происходит снова осмотр судна и проверка имущества по описи, и всё, оказавшееся повреждённым, исправляется, а недостающее восполняется купцом. Некоторые из российских купцов получили также несколько судов на тех же основаниях, кто добровольно, а кто и под принуждением.

В 1722 году жителям покорённых городов и городков, лежащих вдоль берегов Балтийского моря, были сделаны подобные же предложения, которые приняли купцы г. Риги и, получив несколько более крупных судов, стали сами торговать с разными портами этого моря[389], и, не будь им препятствия в смысле пошлин, существующих в проливе Зунд, они, вероятно, появились бы теперь и в других частях света.

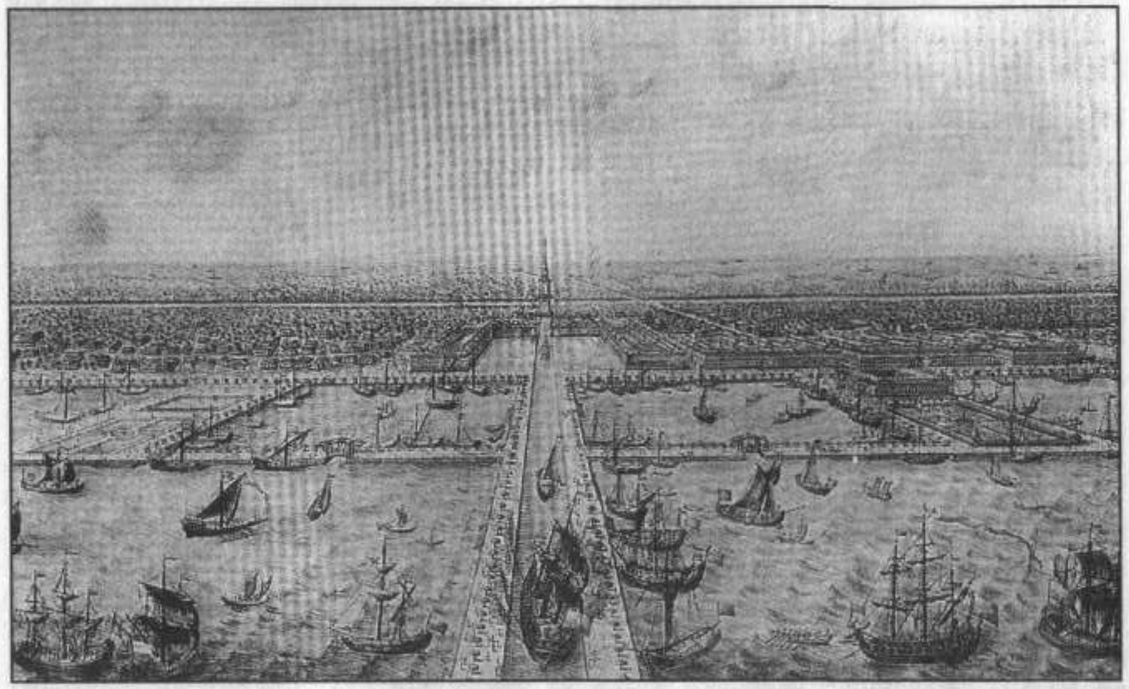
В начале 1723 года царь, сопровождаемый генерал-адмиралом, командором Гослером, капитаном Вильбуа и некоторыми другими офицерами меньшего ранга, возвратился из Каспийского похода (тогда как остальные, находящиеся там на службе морские офицеры остались зимовать в Астрахани) и отдал распоряжение снарядить значительное число кораблей и некоторое галер, с тем чтобы они были готовы выйти в море, и, не желая оставлять столько кораблей стоящими без дела в гаванях, особенно ввиду того, что он имел их уже более, чем был в состоянии снабдить командами (не говоря уже о вновь строящихся, часть которых была почти готова для спуска на воду), он решил для совершенствования своих моряков отправить некоторые из них в Средиземное море с товарами, сбыт которых там мог бы оказаться выгодным, намереваясь, кроме того, продать часть излишних судов, ибо английские корабельные мастера всегда старались всеми силами разубеждать царя относительно достоинств всех тех кораблей, которые не были построены ими самими или русскими кораблестроителями в С.-Петербурге.

Когда им приходится переделывать наново какие-либо другие корабли, они особенно стараются при этом сохранить имеющиеся на них украшения, чтобы они служили в качестве отличительного признака от кораблей, выстроенных в России, которые превосходят все прочие как красотой их резьбы, так и богатством позолоты, причём тут воображению строителей предоставлена полная свобода.

„Девоншир", „Эсперанс" и „Новый Кроншлот", три корабля, прибывшие из Голландии, были выбраны с этой целью и было приказано нагрузить их смолою, мылом, воском, свечами, плотной бумагой,

военным снаряжением, ручным оружием и пушками разных калибров, ибо у царя в Олонце[390], недалеко от Ладожского озера, есть огромные железные заводы. Руда[391], корабельный лес и всё необходимое являются естественными произведениями страны; продовольствие и труд рабочих дешёвые, для обучения русских приставлены иностранцы, один из которых англичанин, кузнец якорного дела[392], руководит выковыванием всех якорей для флота. Благодаря таким мерам россияне теперь достигли великого совершенства в отлитии пушек и изготовлении всякого ручного оружия и военного снаряжения, так что современная пушка с ядром, весящим 18 фунтов, весит не более 12-фунтовой пушки, отлитой 10 лет тому назад. Все эти предметы, а также канаты и другие морские припасы, назначенные для вывоза на его собственных судах, найдут успешный сбыт в большинстве стран за границею. Вследствие особого распоряжения царя, командиры и все занимающие должности выше штурманов должны были быть русскими и над ними старшим командиром был назначен бывший на „Армонте“ во время его плавания в Венецию в 1717 году поручик Яков Барш, сын голландских родителей, обрусевших в Архангельске.

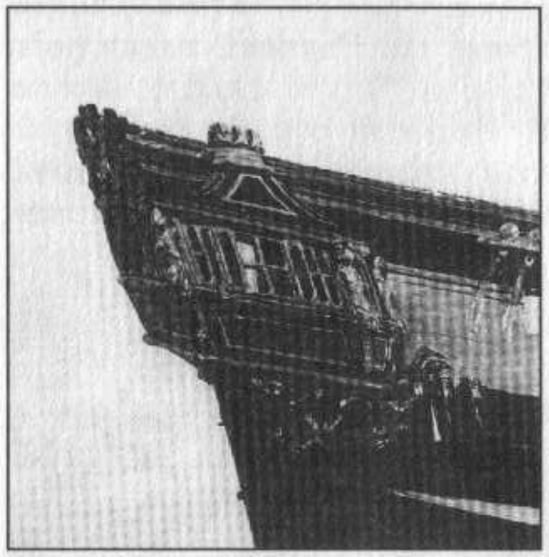
Царь, как прежде было упомянуто, учредил три ранга капитанов, сообразно получаемым ими окладам жалованья. Некоторые несогласия возникли по вопросу о старшинстве во время его отлучки в Каспийский поход, и, после того как они были переданы на рассмотрение в Коллегию, последняя решила их в пользу офицеров, получающих больший оклад, то есть все те, которые упомянуты выше в чине капитанов I-го ранга, безотносительно ко времени их производства были спешно уравнены в положении и старшинстве. Однако царь по возвращении решил дело по-другому, заявив: „Я оставляю себе право определять по собственному усмотрению размер жалованья каждому капитану, но ранее произведённый всегда будет иметь предпочтение“. Около этого же времени корабельным мастерам, которые были недовольны своим прежним положением, удалось добиться изменения, в силу которого им был дан ранг, соответствующий капитан-командору во флоте и бригадиру в армии. Несколько иностранцев, прибывших в С.-Петербург тогда, когда царь отсутствовал, занятый походом в Персию, теперь, когда он вернулся, обратились к нему, прося назначение. Лорд Дуффус вскоре получил чин контр-адмирала и, как говорят, годовой оклад жалованья вперёд с обещанием быть назначенным по окончании кампании управляющим морскими делами на берегу по примеру Франции, где имеется подобная должность. Несколько ранее по указанию царя вице-адмиралом Гордоном был приглашён на службу некий господин Купер[393], заведовавший прежде морскими складами Адмиралтейства его величества в Портсмуте, причём ему было обещано жалованье в несколько сот фунтов в год. Этому же лицу были посланы инструкции



Вид гавани и города на острове Котлин. Худ. И. Ф. Брауштейн. 1720-е гг. Бумага, перо, акварель, тушь. Из собр. Гос. Эрмитажа

и соответствующие денежные задатки, с тем чтобы он убедил нескольких английских офицеров выехать вместе с ним на российскую службу, но, живя не по средствам, он впал в нужду и сделал мало успехов по вопросу приглашения командиров. Некоторые были им законтрактованы и отправлены через Голландию, где они за недостатком денег и кредита застряли, терпя немалую нужду. Сам же Купер прибыл в Петербург и, выжидая здесь в продолжение года возвращения царя, не поладил с Гордоном, своим покровителем, так что, когда царь вернулся, он был им принят сухо, несмотря на то что Гордон сам ранее убеждал царя пригласить этого человека как самое подходящее лицо для упорядочения его морских дел в соответствии с существующими на верфях и в морских арсеналах Англии.

Когда согласно полученному приказу российский флот был готов к выходу в море и когда из неоднократных жалоб офицеров на недостаток матросов для доведения численности команд до положенной по штату царь усмотрел, что фактическое число людей много меньше, чем представленное ему списочное, он решил не брать в поход некоторые корабли. Однако так как он указал, что возьмёт с собою всех своих флагманов, вероятно, с целью испытания их способностей, то уменьшенного числа кораблей стало мало, для того чтобы каждому адмиралу получить надлежащую дивизию. Вследствие этого он разрешил адмиралу Крюйсу остаться на суше, вице-адмиралам предписал поднять контр-адмиральские флаги, а контр-адмиралам — широкие вымпелы. Этим распоряжением была нанесена некоторая обида, но такова была



Часть кормовой надстройки фрегата „Крейсер". 1723 г. Модель. 1720-е гг. Из собр. ЦВММ

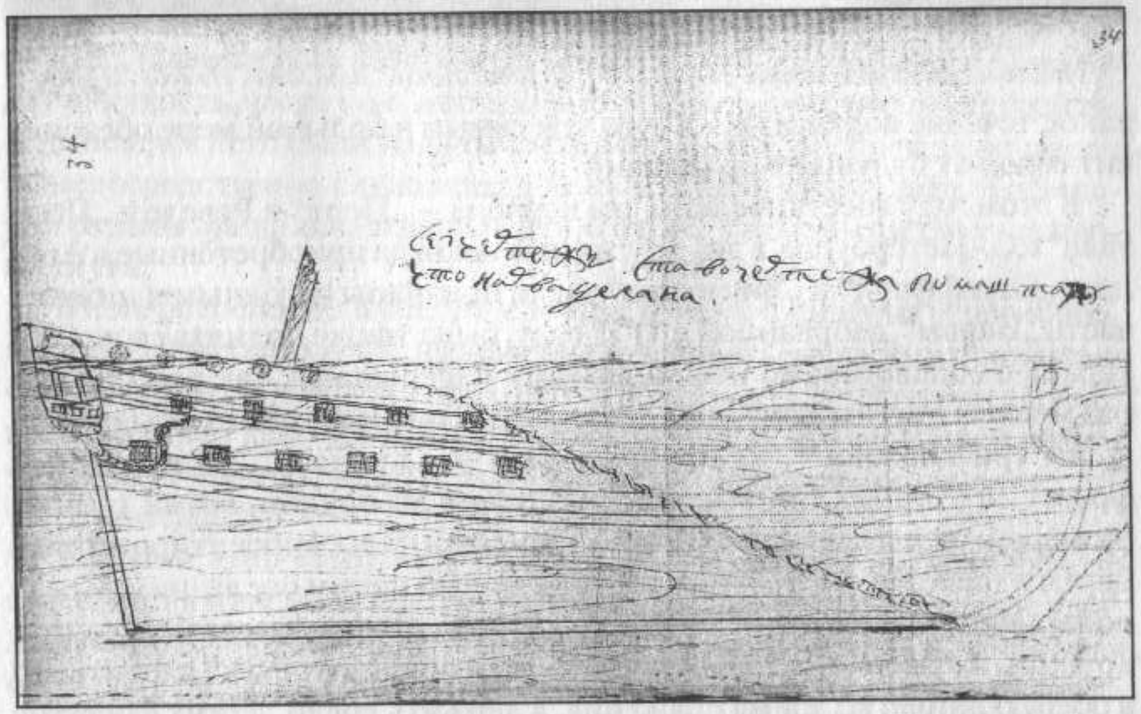
царская самодержавная воля и единственный способ, который он смог найти для выхода из этого затруднения.

Он, таким образом, отплыл с 24 линейными кораблями при 4 поднятых флагах и 8 флагманах во флоте. При этом генерал-адмирал первый раз отплыл под кейзерфлагом, до этого момента он держал белый флаг[394]; на одном с ним корабле находился вице-адмирал Сиверс, что бывает всегда, когда граф Апраксин командует эскадрою. После того как были выстроены линии баталии и произведены разнообразные учения, флот зашёл в Ревель и Рогервик, и в последнем месте царь положил первый камень в основание гавани, которую было решено непременно строить следующею зимою, если этому не помешает мягкая зима, так как если залив не замерзает достаточно крепко, чтобы выдержать перевозку по льду всяких грузов, то нет возможности выполнить подобные работы. По окончании этого похода флот вернулся в Кронштлот, по прибытии куда царь велел всем флагманам поднять свои флаги[395], после чего несколько дней было проведено в маскарадах и разных забавах.

По принятии выгодных предложений, присланных с персидским послом[396], замыслы царя в этом направлении как будто поумерились и назначенные было к отправлению в Венецию три корабля получили приказание расснаститься и зимовать в Ревеле[397], вследствие чего ситуация с требованием этого государя освободить от платежа пошлин его суда при прохождении через Зунд остаётся по-прежнему неопределённой. Не моё дело решать, насколько царь намеревался испытать стойкость датского короля, не получи он в то время столь выгодных предложений с Востока.

В октябре вернулся с осмотра нового канала между Волховом и Невою капитан-командор Лейн, так как с наступлением морозов приходится прекращать все земляные работы. Строительство дока и бассейна на Котлине, которое велось несколько последних лет с большим прилежанием, настолько продвинулось к настоящему времени, что часть каменной кладки закончена. Оба эти сооружения вымащиваются до уровня воды большими каменными плитами из Нарвы, а поверх камня стены возводятся из отборных дубовых брёвен и

досок, заготовленных два года тому назад в Казани одновременно с другим лесом очень больших размеров для входных ворот в док, подъёмного моста и проч. Рядом с островом, за крайними его укреплениями, находится ровное мелководье протяжённостью в полмили, впереди которого, там, где начинается глубокая вода, капитан-командору Лейну было велено вбить сваи и затопить ящики, для того чтобы образовать искусственную насыпь, промежуточное пространство между этой насыпью и берегом острова засыпать огромным количеством земли, извлечённой из дока, бассейна и прилегающих каналов, которая теперь мешала ходу других работ, а будучи употреблена сюда, усилила бы этот пункт, что отвечало намерению царя расширить укрепления со стороны моря. Лейну было предписано, лишь только лёд достаточно окрепнет, оставить Кронштлот и отправиться для ускорения работ в Рогервик совместно с инженер-полковником Люберасом. Последнему поручено также проведение нового канала около 6 английских миль в длину, начинающегося у мызы Стрельна, где царь возводит прекрасный дворец, и заканчивающегося в самом устье Невы, приблизительно в 3 милях ниже С.-Петербурга[398]. Этою мерою царь полагает добиться двойной выгоды: во-первых, той, что корабли средней осадки будут в состоянии, следуя из Кронштлота в С.-Петербург, избегать неудобный бар, сильно задерживающий их ход при дующих здесь обыкновенно западных ветрах, а во-вторых, эта постройка, как он надеется, придаст



Корпус взорванного ударом молнии и затонувшего на рейде острова Котлин линейного корабля „Нарва". Рисунок пером. 1715 г. Вверху собственноручная надпись Петра I: „Сей чертёж с таво чертежа по маштапу, что на два делана". Из собр. РГАДА (Кабинет Петра Великого)

Часть кормовой резьбы линейного корабля „Полтава“ (1712 г.) – Георгий Победоносец, поражающий змея.1712 г. Дерево, левкас, позолота. Из собр. ЦВММ

такое течение водам из реки, что тем самым в большой мере обезопасит город от будущих наводнений.

В этом году восстановлены два корабля – „Перл“ в Ревеле и „Полтава“ в С.-Петербурге, а два других, оба некогда приобретённые в Англии, „Страффорд“ и „Виктория“, были признаны негодными; нижняя часть „Нарвы“, взорванной в 1715 году, была также поднята со дна[399] и убрана с большими, но необходимыми издержками, так как она как раз мешала другим кораблям стоять здесь на якоре. Летом были спущены три корабля[400], из которых один – „Крейсер“, 30-пушечный фрегат, другой – „Св. Михаил“, носящий 50 орудий, всеми своими размерами превышающий корабль подобной силы, спроектированный царём и господином Броуном и выстроенный одним последним. Предполагалось, что он будет по быстроте хода опережать любой другой корабль, и, говорят, предназначался он для царя, чтобы не вводить его в боевую линию во время сражения, а держать среди лёгких фрегатов для того, чтобы с него было удобнее следить за положением обоих флотов и чтобы, когда с него будут поданы соответствующие сигналы, они могли быть более чётко наблюдаемы с других кораблей.

Немало лет тому назад царь имел совершенно своеобразный взгляд на судоходство, утверждая, что поскольку волнение в Балтийском море при крепком ветре не достигает такой высоты, как в океане, а образует так называемую моряками толчею, то, следовательно, более короткие корабли будут обладать преимуществом при плавании в этом море перед более длинными. Лет 12 тому назад мне довелось слышать, как он горячо защищал этот пункт своей теории, но практика с тех пор заставила его убедиться в своей ошибке, и теперь он соглашается с тем, что надо придавать им настоящую полную длину, скорее, даже увеличивая размер таковой, как, например, в описанном случае, а также и у строящихся теперь на стапелях двух 96-пушечных кораблей[401], размеры длины которых превышают длину „Роял-Соверейна“[402]. Третьим спущенным тогда кораблём был „Леферм“, который в 1720 году ввели в док и к настоящему времени перестроили совершенно наново. На предстоящую зиму к перестройке в док назначен „Шлиссельбург“. Поскольку до того, как будет усовершенствован док, нет возможности восстанавливать в нём днища кораблей, поэтому, когда в этом повествовании упоминалось о восстановлении кораблей, следует понимать под ним лишь возобновление надводной части. Здесь кроется причина, почему царь так стремится окончить постройку дока, так как с нею прекратится излишний расход, связанный с вытаскиванием кораблей на сушу, а также по причине того, что число судов, выстроенных в С.-Петербурге из дуба (единственные, которыми он дорожит), значительно возросло, а между ними некоторые уже приходят в ветхость, часть уже, а остальные вскоре потребуют перестройки. В нынешнее лето были изданы строгие приказы, воспрещающие всем не непосредственно служащим допуск в гавань Кронштадта, и офицерам охраны приказано задерживать всякого, кто попытается туда проникнуть.

В ноябре господин Купер, после двухлетнего ожидания успев совершенно обеднеть, получил назначение заведовать морскими припасами с жалованьем 600 рублей в первый год, причём при заключении первого контракта ему дано обычное в России обещание, что в будущем назначится ему вчетверо большее содержание, если только он выполнит всё то, что обещает.

В начале этой кампании[403] были сделаны вычеты из офицерского содержания и введены некоторые новые правила; дополнительное жалованье, отпускаемое Гордону и Сандерсу из Кабинета, или частных сумм его величества, было упразднено; многих также смутил вычет 25 процентов оклада, а другие сетовали на то, что 13-й месячный оклад жалованья был отменён, но на заявленные претензии получался один ответ, что недовольные могут по окончании кампании просить об увольнении в отставку. Тем не менее по последним двум вопросам была

сделана некоторая льгота тем, которые подписали контракты за границею, и 25-процентный вычет, кажется, был приостановлен до начала предстоящего нового 1724 года. Эта временная приостановка коснулась одних только иностранцев, так как россияне выплатили его полностью за 1723 год.

По всестороннему изучению сведений я держусь вполне того мнения, что хотя число кораблей царя и возросло, однако за последние 4 года численность настоящих моряков не увеличилась; те же громадные суммы, которые ежегодно тратятся на обучение его моряков и поддержание его флота на теперешней высоте (при том, что им мало или вообще ничего не делается для того, чтобы возместить их), неизбежно должны истощить его казну и сделать его менее грозным. Все будущие планы и ожидания его должны оставаться невыполненными, пока дела его в Азии находятся в столь неустойчивом положении[404], и, если он, в свою очередь, здесь потерпит неудачу, тогда подобный исход, без всякого сомнения, разрушит многие, если и не большинство, из его великих дел.

Список российского флота, способного выйти в море в начале лета 1724 года, до того как несколько новых кораблей были спущены на воду[405], если окажется достаточное число моряков для их укомплектования и поход не будет слишком удалённым от российских берегов
Корабли, помеченные крестом, являются старыми и малогодными, а помеченные звездочкою, не в состоянии ходить под парусами при сильном ветре и, следовательно, негодны для дальних плаваний.

Названия кораблей	Число орудий	
Гангут[406]	90*	
Лесное[407]	90*	
Фридрихштадт	90	
Св. Пётр	90	
Св. Андрей	90	
Фридемакер	90	
Северный орёл	80	
Св. Александр[408]	70+	
Нептунус[409]	70+	
Леферм	70	
Ревель	64	
Москва	64+	Считают, что эти корабли не могут более выходить в море[410]
Ингерманланд	64+	
Исаак-Виктория	64	
Астрахань	64	

Екатерина	64
Марльбург	64
Пантелеймон-Виктория[411]	64*
Девоншир	60
Выборг[412]	60+
Полтава[413]	54
Принц Евгений	54 Голл.
Св. Михаил	50
Перл	50 Голл.
Британия	50+ Англ.
Рандольф	50 Англ.
Армонт	50+ Англ.
Аронделъ	48+ Англ.
Эсперанс	44
Вахтмейстер	44+
Амстердам-Галей	36
Кронделивде	36
Крейсер	36
Самсон	32
Стор-Феникс	30

и несколько других меньшей силы

Список офицеров, поименованных в этом повествовании

Фамилии	Нации	Должность
Антуфьев	Россиянин	Капитан-поручик[414]
Апраксин Фёдор (Frederick)	Россиянин	Генерал-адмирал
Апраксин Александр	Россиянин	Капитан-поручик
Армитаж Семюель	Англичанин	Капитан
Арсеньев	Россиянин	Капитан-поручик[415]
Бекер Вильям	Англичанин	Капитан, уволен в 1717 г.[416]
Башилов	Россиянин	Капитан-поручик[417]
Баттинг Вильям	Англичанин	Капитан, умер в 1720 г.
Беринг Витус	Датчанин	Капитан
Бенс Питер	Голландец	Капитан
Беземакер Питер	Датчанин	Капитан, заведует лоцманами в Риге
Блорий Ян	Голландец	Капитан, экипажмейстер в Астрахани
Бохен	Из Гамбурга	Капитан, уволен в 1721 г.
Брандт Исаак[418]	Норвежец	Капитан
Бредаль Питер	Норвежец	Капитан-командор
Калмыков	Россиянин	Капитан

Коробьин	Россиянин	Капитан
Шапизо Якоб (Chapesan)	Ганноверец	Капитан
Кроненбург	Голландец	Капитан, умер в 1715 г.[419]
Крюйс Корнелий	Норвежец	Адмирал синего флага
Ден Джон	Англичанин	Капитан, уволен в 1722 г.
Дегрейтер	Голландец	Капитан, уволен в 1714 г.
Деляп Джон	Ирландец	Капитан
Дюсен (Ducy)	Голландец	Капитан-поручик, уволенный в 1717 г., но с тех пор принятый снова на службу поручиком
Экгов Клас	Датчанин	Капитан, ведающий лоцманами Финского залива
Эдвардс Беньямин	Англичанин	Капитан, уволен в 1717 г.
Фалкенберг Матиас	Швед, как полагают	Капитан
Фитч	Англичанин	Капитан, уволен в 1715 г.
Головин Николай	Россиянин	Капитан
Гордон Томас	Шотландец	Вице-адмирал красного флага
Гослер Мартын	Голштинец	Капитан-командор
Грис	Из Любека	Капитан, уволен в 1718 г.
Гарбо Питер[420]	Датчанин	Капитан-поручик
Гей Вильям	Шотландец	Капитан, уволен в 1724 г.
Гохстрат Андриан	Голландец	Капитан
Гаук	Датчанин	Капитан, умер в 1718 г.[421]
Кошелев	Россиянин	Капитан
Кни Михель	Датчанин	Капитан, уволен в 1721 г.[422]
Лобанов	Россиянин	Капитан-поручик
Лейн Эдвард	Валлиец	Капитан-командор и инженер
Лоренс Джеймс	Англичанин	Капитан
Лани	Француз	Капитан, умер в 1721 г.[423]
Литл Роберт	Англичанин	Капитан
Мясной	Россиянин	Капитан
Меншиков	Россиянин	Вице-адмирал белого флага
Мишуков	Россиянин	Капитан
Нельсон	Англичанин	Капитан, умер в 1717 г.
Небель	Датчанин	Капитан, уволен в 1719 г.[424]
Паддон Джорж	Из Новой Англии	Контр-адмирал белого флага, умер в 1718 г.

Попегай	Из Нью-Йорка	Капитан, умер в 1718 г.[425]
Рю Томас	Англичанин	Капитан, уволен в 1717 г.[426]
Барш Яков (Savage Jacob)	Россиянин	Капитан-поручик[427]
Сандерс Томас	Англичанин	Контр-адмирал белого флага
Шхелинг	Датчанин	Капитан, разжалован в 1718 г.[428]
Шельтинга Вейбрант	Голландец	Контр-адмирал красного флага, умер в 1718 г.
Сиверс Питер	Датчанин	Вице-адмирал синего флага
Сенявин Иван	Россиянин	Капитан-командор
Сенявин Наум	Россиянин	Контр-адмирал синего флага
Симпсон Андрей	Шотландец	Капитан, уволен в 1714 г.
Сорокольд Джон	Англичанин	Капитан-поручик[429]
Скворцов	Россиянин	Капитан-поручик
Стихман	Немец	Капитан, умер в 1721 г.
Стаббс (Stubbs)	Англичанин	Капитан, уволен в 1723 г.
Тофт Людвиг	Голландец	Капитан, уволен в 1718 г.
Тран Энтони	Норвежец	Капитан, экипажмейстер в Ревеле
Трезель Питер	Голландец	Капитан
Торнгоут Вильям	Голландец	Капитан, уволен в 1721 г.
Вандергон	Голландец	Капитан, уволен в 1720 г., ныне добивается справедливого суда[430]
Ван Гент	Голландец	Капитан, уволен в 1722 г.
Ван Гофт	Из Брабанта	Контр-адмирал красного флага
Фианен Ян	Голландец	Капитан-поручик, умер в 1720 г.
Розенгофт (Van Rosen)[431]	Датчанин	Капитан
Фон Верден	Швед, как полагают	Капитан
Воган	Англичанин	Капитан-командор, убит при взрыве в 1715 г.
Уркварт Адам	Шотландец	Капитан-поручик, убит в 1719 г.
Валронд Ян	Англичанин	Капитан, уволен в 1713 г.
Вессель Гендрик	Норвежец	Капитан, уволен в 1722 г.[432]
Вильбуа	Француз	Капитан

Вильстер	Датчанин, как полагают	Вице-адмирал без назначения флага
Вильстеры (два)	Датчане, как полагают	Из них один капитан, другой капитан-поручик. Капитан Вильстер умер в 1724 г.[433]
Зотов	Россиянин	Капитан

Общий список военных кораблей Балтийского флота царя с самого его начала до нынешнего 1724 года, исключая фрегаты, построенные и пришедшие в негодность между годом основания С.-Петербурга и 1710 годом

Корабли	Где построены	Нынешнее состояние
Александр, пинк	С.-Петербург	Ветх и негоден к плаванию
Амстердам-Галей	Голландия	
Аронделъ	Англия	
Астрахань	С.-Петербург	
Болингброк	Англия	Взят в плен во время его перехода в Россию в 1714 г.
Британия	Новая Англия	Очень ветх
Карлскруна-Вапен	Швеция	Ветх, взят у шведов в 1719 г.
Крейсер	С. -Петербург	
Кронделивде	Голландия	
Девоншир	Голландия	
Диана	С. -Петербург	Разобран
Думкрат	С. -Петербург	Разобран
Илья	С. -Петербург	Разобран
Фортуна	Англия	Потерпел крушение у Ревеля в 1717 г.[434]
Фридемакер	С. -Петербург	
Фридрихштадт	С. -Петербург	
Гангут	С. -Петербург	
Надежда (? – Hobet)	С. -Петербург	Разобран
Ингерманланд	С. -Петербург	Возобновлён, но по ветхости негоден для плавания
Исаак-Виктория	С. -Петербург	
Екатерина	С. -Петербург	
Лансдоу	Англия	Очень ветх
Леферм	Франция	Взят англичанами и продан россиянам, выстроен наново и спущен на воду в 1723 г.
Лизета	С. -Петербург	Потерпел крушение в 1716 г.
Лесное	С. -Петербург	

Эсперанс	Голландия	
Лондон 52 пуш.	Англия	Потерпел крушение в 1719 г.
Марльбург	Голландия	
Мункер (Moncur)	С. -Петербург	Разобран[435]
Москва	С. -Петербург	Был возобновлён, но теперь из-за ветхости негоден к плаванию
Нарва	С. -Петербург	Взорван молниею в 1715 г.
Наталия	С. -Петербург	Разобран
Нептунус	С. -Петербург	
Новый Кроншлот	Голландия	
Ништадт	Голландия	Потерпел крушение в 1721 г.
Северный орёл	С. -Петербург	
Армонт	Англия	Очень ветх
Оксфорд	Англия	Разобран в Англии в 1717 г.
Пантелеймон-Виктория	С. -Петербург	Построен французом, но очень неудовлетворительно
Перл 52 пуш.	Голландия	Выстроен наново до ватерлинии в 1723 г.
Пернов	Ладога	Разобран
Портсмут 60 пуш.	Голландия	Потерпел крушение в 1719 г.
Принц Евгений 50 пуш.	Голландия	
Принцесса	С.-Петербург	Потерпел крушение в Северном море в 1716 г.
Рандольф	Англия	Ветх
Ревель	С.-Петербург	
Ричмонд	Англия	Очень ветх, негоден в плавание
Рига	С.-Петербург	Разобран
Транспорт-Роял	Англия	Потерпел крушение в 1714 г.[436]
Св. Александр	С.-Петербург	
Св. Антоний 50 пуш.	Гамбург	Погиб у Ревеля в 1717 г.[437]
Ягудиил	Архангельск	Продан в Голландии на слом
Гавриил	Архангельск	Разобран
Св. Яков	Голландия	Выстроен наново до ватерлинии в 1722 г.
Михаил	Архангельск	Разобран
Св. Николай 50 пуш.	Гамбург	Разобран
Св. Павел	Архангельск	Разобран
Св. Пётр	Архангельск	Разобран
Рафаил	Архангельск	Разобран
Селафаил	Архангельск	Разобран
Варахаил	Архангельск	Разобран
Уриил	Архангельск	Продан в Голландии на слом

Самсон	Голландия	Выстроен наново до ватерлинии в 1722 г.
Шлиссельбург	С.-Петербург	Введён в док нынешнею зимою для перестройки
Штандарт	С.-Петербург	Разобран в 1723 г.[438]
Св. Михаил (2-й)	С.-Петербург	
Стор-Феникс	Швеция	
Виктория	Голландия	Взят французами, отобран англичанами, продан россиянам, а теперь ветх, к плаванию негоден
Вахтмейстер	Швеция	Взят в плен в 1719 г., ветх и ныне обращён в корабль-госпиталь
Выборг (1-й)	Ладога	Сел на мель и сожжён в 1723 г.[439]
Выборг (2-й)	С.-Петербург	Очень ветх, негоден для плавания

***

В начале 1724 года вице-адмирал Змаевич, сопровождаемый надлежащим числом офицеров, русским корабельным мастером и необходимыми подмастерьями, с немалым количеством людей различных профессий был послан в Воронеж, для того чтобы подготовить значительное число судов на случай, если они понадобятся на этом театре действий. Также была серьёзно увеличена численность галер в С. -Петербурге, часть из которых была спущена на воду, а другие остались стоять на стапелях.

Царь теперь не имеет иностранцев на своей службе среди простых моряков: лучшие из них были произведены в унтер-офицеры, а остальные уволены. Все морские солдаты и моряки в настоящее время распределены по ротам по методу, применяемому в Швеции. Так установлена их организация, но с тем существенным отличием, что роты в России содержат двойную норму людей, а именно: капитан, капитан-поручик, три поручика и от трёхсот до четырёхсот нижних чинов. Такой порядок, как считают, вызывает некоторые неудобства, особенно в отношении фрегатов, на которых единственная рота разделяется под управлением нескольких командиров, что служит источником многих столкновений и жалоб.

Холода этой зимою не установились столь же рано, как это обычно бывало, и вице-адмирал Вильстер с капитанами Лоренсом и Мясным на „Кронделивде“ и „Амстердам-Галее“, вооружённых 36 орудиями каждый и имеющих по 180 человек экипажа, с запасом продовольствия на 8 месяцев были отряжены в тайную посылку, как полагают, к Мадагаскару, для того чтобы возглавить там неких пиратов, которые

некоторое время назад сделали выгодные предложения в случае, если они получат покровительство его царского величества. Дважды они пытались идти в путь, но, столкнувшись со встречными ветрами и непогодой, были принуждаемы возвращаться к Ревелю. Ввиду того что получивший значительные повреждения „Кронделивде“ пришлось килевать, осуществление намеченного замысла расстроилось; к тому же утонули капитан-поручик с 13 моряками. Эта неудача произошла по причине упрямства контр-адмирала ван Гофта, который едва не поплатился за это разжалованием.

Были введены некоторые новые инструкции; произошли тогда и другие изменения этого рода. Так, „Артикулы воинские“ (Articles of War), сочинённые и напечатанные несколько лет назад и находившиеся всё это время на руках у офицеров, как полагали, были вполне достаточны, для того чтобы руководствоваться ими; и, следовательно, нововведённые были нацелены на то, чтобы прежние начали действовать в полную силу, так как первые из них были составлены в более жёстких выражениях, чем старые, и целиком приспособлены к абсолютной власти. Проницательные иностранцы встретили их появление с большим неудовольствием.

Новый „Тариф, или Положение о торговле“, изданный в этом году, привёл к великим убыткам и затруднениям не только купцов и судовладельцев, но существенно задел и офицеров российского флота. То, что было прежде дозволено покупать им (готовая одежда, мебель, вино и т. д.) из первых рук, прямо с судов, торговавших в этих портах без всяких пошлин, теперь, согласно новому „Положению“, по наиболее благоприятным статьям облагалось 20-процентной пошлиной, а по другим 50-процентной. Обе договаривающиеся стороны, как покупатели, так и продавцы, очень жестоко пострадали от этого.

Царь с герцогом голштинским[440], некоторыми из русской знати и другими знаменитыми и известными лицами заложил основание нового города на острове Котлин, обычно называвшемся до этого Кронштлотом, который повелел именовать как город, так и порт вместе в будущем Кронштадтом[441], и наказание было назначено для всякого, кто бы нарушил это указание.

В этот Новый год два британских офицера были уволены: капитан Гей направился во Францию, а капитан-поручик Виц (Witts)[442] прибыл в Англию; были уволены и два голландских капитана: Фалкенберг и Беринг[443]. Четыре британских офицера были повышены чинами: капитан-поручик Люис в капитаны[444], поручики Кеннеди[445], Стокс[446] и Никлас[447] в капитан-поручики.

Также было определено, что флагманы, посланные в какой-либо из портов, отныне будут ежегодно переменяться. Соответственно лорду Дуффусу было приказано прибыть в Ревель на замену ван Гофта,

отозванного в С.-Петербург, а господин Гордон назначен сменить господина Сандерса в Кронштадте.

Все лучшие моряки были отправлены либо в ревельскую эскадру, либо же те, которые были в кампаниях в последние два года, а также моряки с судов для корабельных припасов, провианта и других, осуществляющих торговлю между портами, были направлены в Кронштадт; их места были замещены двойным числом рекрутов.

Одно всё увеличивающееся бедствие очень волнует царя – это ежегодно мелеющий от песчаных наносов проход в новую гавань в Кронштадте. Это бедствие в нынешнее время достигло таких размеров, что сильно замедлило бы для царя подготовку какой-либо неожиданной экспедиции: теперь на его большие корабли будут вынуждены устанавливать пушки, грузить амуницию, продовольствие и воду на рейде. Никакого способа для избавления от этой напасти пока не найдено. В то же время имеются другие проходы с севера и с ингерманландской стороны острова, становящиеся шире и глубже, несмотря на то что несколько старых кораблей были затоплены посредине их с тем, чтобы уничтожить все другие корабельные фарватеры помимо этого.

Мягкость двух последних зим, сопряжённая с недостатком зернового хлеба, в этом году даже усилившимся, весьма препятствовала выполнению намерения царя в том, что касается сооружения новой гавани и укреплений в Рогервике, но были произведены громадные заготовки строевого леса и камня, позднее с помощью орудийного пороха были подорваны скалы. Были также сооружены кузницы, построены казармы и дома для нескольких тысяч человек. Это было сделано, чтобы способствовать ускорению работ, чтобы, когда для них наступит благоприятный сезон, они были бы уже в значительной степени продвинуты вперёд. Сверх того, ещё и прошлым летом 4000 солдат и 500 каторжников были постоянно заняты строительством одной из стен гавани, и к октябрю они выполнили свои работы на 120 морских саженей в длину. Стена сделана целиком из камня, привезённого людьми на ручных тачках с берега. Она идёт узкой линией по направлению к вехам на противоположном берегу. Камни же, когда они кидаются в море, стремятся распространиться так широко, как это только возможно, до тех пор пока они не станут возвышаться над водой. В августе и сентябре иностранцам не дозволялось приближаться к месту производства работ. В октябре солдаты ушли оттуда в соседнюю местность до той поры, как установятся морозы. Оставлена была лишь надлежащая охрана каторжников, которые продолжали работать. Вышеизложенное описание мне сообщил мой друг, который изыскал возможность обозреть совершённые приготовления и ход работ. В продолжение его пребывания там во время штормового ветра, дувшего прямо с моря, возведённое сооружение так осело, что наиболее удалённая от сере-

дины его часть, возвышавшаяся над водой на 8 или 10 футов, опустилась на несколько футов под воду. Они расценили это так, что это послужит укреплению основания, и вскоре снова подняли стену на её прежнюю высоту. В тот же месяц несколько судов из Риги разгрузились там. Они привезли муку, предназначенную для выпечки хлеба, с тем чтобы продолжать проведение этих работ зимою.

Самые большие русские военные корабли не участвовали в кампании этого лета. В море вышли только 18 кораблей под началом вице-адмирала Сиверса, контр-адмирала Сенявина и лорда Дуффуса. Последний, придя из Ревеля с несколькими кораблями, присоединился к остальным под Красной Горкой, приблизительно в 5 лигах от Кронштадта, и поблизости от того места они продолжали обучать и тренировать своих людей. На воду были спущены четыре новых корабля, два из них линейные – 66-пушечный „Дербент“ и другой[448] с 50 орудиями[449] – и два фрегата с 30 орудиями каждый – „Винд-Хунд“ и „Яхт-Хунд“[450].

Примечания

Введение

[1] РГАВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 288. Л. 55–56 об.
[2] История Российского флота в царствование Петра Великого. СПб., 1897. С. 3.
[3] Там же.
[4] History of the Russian fleet during the reign of Peter the Great by a contemporary englishman (1724)/Ed. by vice-admiral Cyprian A.G. Bridge. London, 1899. XXVI, 161 p.; S[mith] D. B. The authorship of „The Russian fleet under Peter the Great" // Mariner's mirror. 1934. Vol. 20. P. 373.
[5] History... P. VII–VIII.
[6] Ibid. P. VIII.
[7] Ibid. P. VIII–IX.
[8] S[mith] D. B. The authorship... P. 373–376.
[9] В России его называли Ян Ден. Его подпись: John Deane (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 611, 612, 751 и др.).
[10] Именно такая двойная дата приведена в публикации Д. Б. Смита.
[11] РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 58. Л. 363–364 об.
[12] С. Ф. Огородников в составленном им „Общем морском списке" (СПб., 1885. Ч. 1. С. 131) полагал, что Д. Ден был принят на службу в российский флот в 1712 г. Об авторстве С. Ф. Огородникова в отношении первых 12 частей „Общего морского списка" см.: Попов А. С. Ф. Огородников. К 80-ти-летию со дня рождения // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. 1915. № 12. С. 433–434.
[13] РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 343, 445–445 об.
[14] Там же. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 737; ОМС. Ч. 1. С. 131.
[15] РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 751. На англ. яз.
[16] Пиллау (с 1946 г. Балтийск) – город в восточной оконечности Гданьского залива.
[17] РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 734–739, 711–727.
[18] Из двух находившихся в подчинении Д. Дена офицеров, поручиков флота, один во время столкновения 7 сентября 1718 г. был на взятом призе, другого ранее задержал комендант Пиллау (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 671–671 об., 673 об.–674 об., 734 об.).
[19] Там же. Л. 703–704 об.
[20] Там же. Л. 703 об.–704.
[21] Там же. Л. 613–615.
[22] Там же. Л. 614 об.
[23] Сб. РИО. СПб., 1888. Т. 61. С.496.
[24] Там же. С. 561, 566.
[25] Bruce P. H. Memoirs of Peter Henry Bruce, esq., a military officer in the service of Prussia, Russia and Great Britain. London, 1782. P. 210.
[26] Никифоров Л. А. Русско-английские отношения при Петре I. М., 1950. С. 237.
[27] РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 91. Л. 99.
[28] РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 737.
[29] Там же. Л. 621 об.–622, 646, 649, 710.
[30] Там же. Л. 710.

[31] Там же. Л. 647–648, 649, 651–651 об., 710–711.
[32] Там же. Л. 671–701, 711–727.
[33] Там же. Л. 728, 734.
[34] Там же. Л. 752–754.
[35] Там же. Л. 754; Ф. 233. Оп. 1. Д. 224. Л. 291–291 об. С. Ф. Огородников привёл неверные сведения, что 9 августа 1720 г. Д. Ден „за то, что без позволения и не в установленное время ездил на английскую эскадру, стоявшую у Ревеля", был сослан в Казань (ОМС. Ч. 1. С. 131). Эти недостоверные данные были, очевидно, позаимствованы С. Ф. Огородниковым из донесения голландского дипломата в Петербурге В. де Вильде от 8(19) июня 1725 г. (МИРФ. СПб., 1875. Ч. 5. С. 29–30).
[36] РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 756 об., 757.
[37] Там же. Оп. Указы. Д. 4. Л. 215.
[38] Там же. Ф. 233. Оп. 1. Д. 259. Л. 24. „Книга записная письмам, посланным от генерала-адмирала графа Апраксина" в 1722 г. Частично документ издан: МИРФ. СПб., 1866. Ч. 3. С. 220.
[39] РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 611, 612; МИРФ. СПб., 1865. Ч. 2. С. 332. Показательно, что для отправления Д. Дена в Казань в сопровождении капрала и солдата Ямской приказ вынужден был выделить 6 подвод (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 756 об., 757).
[40] History... P. IX–X.
[41] См. примеч. 383.
[42] Ср.: МИРФ. Ч. 2. С. 677.
[43] См. примеч. 370.
[44] См. примеч. 397.
[45] ОМС. Ч. 1. С. 203.
[46] МИРФ. Ч. 2. С. 688.
[47] Там же. Ч. 5. С. 27–29; Сб. РИО. СПб., 1887. Т.58. С. 400, 412–413; Уляницкий В. А. Русские консульства за границею в XVIII веке. СПб., 1899. Ч. 1. Разд. Организация консульств. С. 146–148.
[48] МИРФ. Ч.5. С. 30.
[49] Автор благодарит Э. Кросса (Англия) и Г. В. Вилинбахова за предоставление ксерокопии публикации Д. Б. Смита.
[50] Некрасов Г. А. Роль России в европейской международной политике 1725–1739 гг. М., 1976. С. 28–29; Lediard T. The naval history of England. London, 1735. Vol. 2. P. 895.
[51] Bruce P. H. Memoirs... P. 210.

История Российского флота в царствование Петра Великого

[1] Д. Ден не вполне точен: город Воронеж расположен на притоке Дона – Воронеже.
[2] Подразумевается морской бой на взморье близ места впадения в Азовское море одного из рукавов Дона Каланчи, разыгравшийся 20 мая 1696 г. Донские казаки атаковали тогда на лодках из укрытия 13 турецких грузовых судов („тунбасы"), шедших „з жалованьем и с воинскими припасы" под охраною 11 мелкосидящих „ушколов", на которых находились приблизительно 500 янычар. 10 „тунбасов" из 13 были взяты на абордаж. Стоявшая несколько мористее турецкая эскадра из 13 боевых кораблей в смятении поспешно ушла в море, причем один из своих кораблей турки затопили сами, а другой был сожжён россиянами (ЦВММ. Инв. № 33156. Л. 1. – Грамота Петра I Ф. А. Головину от 3 февраля 1697 г.; ПБПВ. СПб., 1887. Т. 1. С. 68–71; Елагин С. И. История русского флота : Период Азовский. СПб., 1864. С. 42–43).
[3] Азов сдался 18 июля 1696 г.
[4] Д. Ден не упомянул о деятельности Петра I по созданию флота до Азовских походов. В действительности овладение Азовом в 1696 г. явилось лишь новым толчком к усилению работ по созданию регулярного флота для Чёрного и Азовского морей.

[5] Автор „Истории“ не был осведомлён или сознательно не написал, что значительная корабельная и галерная флотилия по правилам западноевропейского судостроения была заведена в 1688–1693 гг. на Плещеевом озере у Переславля-Залесского – мероприятие, в котором царь Пётр принимал самое живое, непосредственное участие. Дважды, в 1693 и 1694 гг., Пётр I во время пребывания в Архангельске знакомился с иностранными военными и торговыми кораблями, во множестве приходившими в этот портовый город, совершил тогда же морские походы по Белому морю на построенных по его указам на Соломбальской верфи у Архангельска по голландской технологии военных кораблях.

[6] Д. Ден имеет в виду строительство военно-морских кораблей, согласно решению Боярской думы от 4 ноября 1696 г., силами и средствами так называемых „кумпанств“ („кампанств“), в которые объединялись светские и духовные феодалы, купечество и посадские люди. В наказание за подачу частью купцов Гостиной сотни челобитной с просьбой заменить денежным сбором хлопоты по изготовлению кораблей на них была возложена задача строительства ещё двух судов (Елагин С. И. История... С. 52–53).

[7] В переводе Е. Е. Путятина, видимо, опечатка („1699 году“), поскольку в английском издании указан1697 г. и по смыслу подразумевается именно отправление Петра I в составе Великого посольства в европейские страны в 1697 г.

[8] Под „прошлым годом“ Д. Ден, полагаем, имеет в виду 1722 г., когда он ещё находился некоторое время в Казани.

[9] Голландский путешественник К. де Бруин, проплывая мимо Казани 9 мая 1702 г., также отметил, что в 6–7 верстах ниже города имеется верфь, где на стапелях стоят 40 барок или шмаков и множество недостроенных судов (Бруин К. де. Путешествие через Московию. М., 1873. С. 168).

[10] Е. Е. Путятин перевёл слово chalks, как чайки. Однако чайки – сугубо казацкие суда, не относящиеся к новому регулярному кораблестроению. В тексте явно охарактеризованы торговые суда новых типов: тялки и эверсы. В 1723 г., в год написания основной части “Истории”, при астраханском порте имелось 15 тялок. При описании похода российского флота в Финляндию в 1713 г. Д. Ден употребил этот же термин. Именно тялки широко использовались в Балтийском флоте начиная с 1713 и особенно 1714 гг.: в эти годы в Петербург прибыли по Вышневолоцкому водному пути построенные в 1711–1713 гг. на верфях вблизи мест впадения в Волгу рек Дубны и Нерли 100 тялок. Они имели такие размерения: длина 70 гол. футов – 19,6 м, ширина 20 гол. ф. – 5,6 м (Кротов П. А. Верфи Петра I у Нерлинской и Дубенской пристаней // Судостроение. Л., 1988. № 1. С. 54–55; Сб. ВИМ. СПб., 1893. Вып. 5. С. 301–302; МИРФ. СПб., 1865. Ч. 1. С. 374; СПб., 1867. Ч. 4. С. 265–266; МИГО. Пг., 1915. Вып. 2. С. 367–372).

[11] Имеется в виду Великое посольство, в составе которого инкогнито находился царь Пётр, выехавшее из Москвы 9 марта 1697 г. Пётр I возвратился в столицу 25 августа 1698 г. Помимо Голландии и Англии, Пётр I посетил тогда Пруссию, Ганновер, Австрию, Речь Посполитую и, как теперь доказано, Венецию (о посещении последней см.: Андросов С. О. Пётр I в Венеции // Вопросы истории. 1995. № 3. С. 129–135).

[12] Четыре восставших московских стрелецких полка (около 2200 чел.), политической целью которых было возведение на престол царевны Софьи, были разгромлены и пленены 18 июня 1698 г. у Воскресенского Новоиерусалимского монастыря под Москвой. Возвратившись в Москву, царь немедленно занялся новым розыском по стрелецкому делу.

[13] Д. Ден имеет в виду царевну Софью Алексеевну (1657–1704 гг.), дочь царя Алексея Михайловича от первого брака с М. И. Милославской. Во время московского стрелецкого восстания 1682 г. придворная партия Милославских, группировавшаяся вокруг провозглашённого тогда же “первым” царём Ивана V и царевны Софьи, оттеснила от власти сторонников Нарышкиных, кандидат которых на престол Пётр стал лишь „вторым“ царём. 29мая 1682 г. Софья получила права правительницы при малолетних царях. В итоге государственного переворота 1689 г. Пётр I отстранил её от власти.

[14] Головин Фёдор Алексеевич (1650–1706 гг.). Государственный деятель, один из ближайших сподвижников Петра I. В 1696 г., во время второго Азовского похода, являлся генерал-комиссаром „адмиральского морского каравана“. В декабре 1698 г. возглавил вновь учреждённый Приказ воинского морского флота. В апреле 1699 г. пожалован адмиральским званием. С 1700 по 1706 г. руководил Посольским приказом. В его ведении состояли также приказы Новгородский, Ямской, Оружейная, Золотая, Серебряная палаты, Монетный двор (ЦВММ. Инв. № 33156. Л. 1; ОМС. Ч. 1. С. 109).

[15] Апраксин Фёдор Матвеевич (1661–1728 гг.). В 1681 г. пожалован в комнатные стольники к царю Фёдору Алексеевичу; потом состоял в этом же звании при Петре I. В 1693–1696 гг. губернатор Архангельска и двинский воевода. С 1697 г. наблюдал за строительством Азовского флота. В 1700–1706 гг. глава Адмиралтейского приказа, адмиралтеец. В 1708 г. пожалован званием генерал-адмирала. С 1710 г. граф. С 1718 г. президент Адмиралтейской коллегии.

[16] Крюйс (Крейс, Крейц) Корнелиус; Корнелий Иванович. Принято считать, что К. Крюйс родился 14 июня 1657 г. в г. Ставангере – порте на юго-западе Норвегии, причём получил при рождении якобы имя Нильс Ольсен. Т. П. Мазур на основании собственных слов К. Крюйса в двух его посланиях Петру I, хранящихся в РГАВМФ, уточнила дату его рождения: 14 июня 1655 г. (Адмирал Корнелиус Крюйс: Материалы семинаров. СПб., 1995. С. 20–21). Родился он, видимо, в голландской семье, поскольку говорил и писал только по-голландски. Его подпись эволюционировала от чётких Cornelis Cruys, Cornelis Cruyß в начале XVIII в. (РГАДА. Ф. 329. Оп. 1. Д. 80. Л. 2 об.; Д. 14. Л. 1 об.; Д. 137. Л. 4; РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 52. Л. 140) к малоразборчивой C. Cruys. Адмирал (1721 г.) российского флота. Уже в 1672–1673 гг., по собственному свидетельству, служил матросом в голландском флоте (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 160). В 1698 г. во время пребывания Петра I в Голландии был принят из флотских капитанов на российскую службу вице-адмиралом. Вся последующая его деятельность вплоть до самой смерти (1727 г.) была связана с флотом России.

[17] Най Джозеф (Осип). Подпись: J. Ney; Jo. Ney; Jos. Ney (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 23. Л. 204, 231, 370; Ф. 327. Оп. 1. Д. 1789. Л. 1 об.; Д. 1481. Л. 1 и др.). Англичанин. Нанят в Англии 18 июня 1698 г. Петром I в звании корабельного мастера. С 1698 по 1712 г. строил корабли при Воронежском (потом Тавровском) адмиралтействе, с 1712 по 1737 г. – для Балтийского флота. В 1723 г. пожалован рангом капитан-командора. В 1737 г. уволился и уехал в Англию (ОМС. Ч. 1. С. 271–272).

[18] Козенц Ричард (1674–1735 гг.). Подпись: Rich. Cozens; R-d Cozens; Rich-d Cozens (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 23. Л. 204, 230, 371; Ф. 218. Оп. 1. Д. 204. Л. 25 и др.). Принят на российскую службу в 1700 г. корабельным мастером. До 1712 г. строил корабли Азовского флота на верфях Воронежа, Таврова и Осереды; с 1712 г. – корабли Балтийского флота. В 1723 г. получил ранг капитан-командора. Умер в Архангельске (ОМС. Ч. 1. С. 179; Уитворт Ч. Россия в начале XVIII века / Публ. Ю. Н. Беспятых. М.; Л., 1988. С. 95, 98, 189).

[19] Ден Джон (Ян). Подпись: John Deane (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 10. Л. 120). Англичанин. Принят на службу в 1698 г. в Амстердаме в звании корабельного мастера. Скончался 19 марта 1699 г. в Москве. Д. Ден был сыном выдающегося английского кораблестроителя Э. Дена (ок. 1638–1721 гг.). – ОМС. Ч. 1. С. 131; ПБПВ. Т. 1. С. 763; Dictionary of national biography. Vol. 14. London, 1888. P. 251–252.

[20] Девенпорт (Давенпорт, Дивенпорт) Роберт. Подпись: R. Davenport, Rob-t Davenport (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 54 об., 113, 115 об.; Ф. 233. Оп. 1. Д. 182. Л. 17[а]). Умер в 1735 г. в России. Англичанин. Принят на русскую службу в 1706 г. в Англии купцом Т. Стейлсом в качестве корабельного подмастерья (ОМС. Ч. 1. С. 123). 20 февраля 1712 г. выехал из Таврова для работы в Петербург (ПБПВ. М., 1975. Т. 12, вып. 1. С. 539). В 1718 г. получил звание корабельного мастера. В 1720–1721 гг. по заданию российского правительства построил в Амстердаме корабль „Принц Евгений“, в Роттердаме – „Ништадт“ (Архив князя Ф. А. Куракина. СПб., 1890. Кн. 1. С.12, 16–17, 25). С 1722 г. руководил починкою судов в Ревеле (ОМС. Ч. 1. С. 123).

[21] Хэдли (Гардли, Гардлий, Гадлей) Роберт. Подпись: Rob-t Hadley (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 5. Л. 450 об.; РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 77. Л. 83). Англичанин. В декабре 1718 г. он писал царю, что служит ему „у карабелнаго дела двенатцать лет художеством своим с прилежным радением" (РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 34. Л. 141), то есть примерно с 1706 г. Сначала служил в звании корабельного подмастерья, с января 1719 г. – корабельный мастер. С 1714 г., по крайней мере, до 1729 г. находился в Казани, ведая заготовкой, распиловкой и отёсыванием по лекалам корабельного леса для отправки его по Вышневолоцкой системе в Петербург (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 77. Л. 83, 86, 89, 90; Ф. 234. Оп. 1. Д. 34. Л. 140; Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 270. Оп. 1. Д. 81. Л. 197, 200–201; МИРФ. Ч. 3. С. 709; ОМС. Ч. 1. С. 92–93; Уитворт Ч. Россия в начале XVIII века. С. 98, 195; Крайнюков В. Г., Кротов П. А. Унификация элементов набора корпусов русских кораблей в первой четверти XVIII в. // Судостроение. Л., 1989. № 3. С. 71–72).

[22] Джонстон (Джонсон, Джайсен, Джансен, Жанстен, Янстен, Янсен) Генри (Хепдре, Индрик). Корабельный подмастерье. Англичанин. По сведениям Ф. Т. Джейна, он был „привезён из Дептфорда Петром Великим" (Jane F. T. The imperial Russian navy: Its past, present and future. London, 1904. P. 720). Упоминается в документах 1707 и 1710 гг. на верфях Воронежского (Тавровского) адмиралтейства, в 1714–1726 гг. находился в Казанской и Нижегородской губерниях при заготовлении лесных кораблестроительных материалов для Балтийского флота (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 77. Л. 83 об., 86, 89, 90; РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 21. Л. 155, 193; Д. 24. Л. 477; Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 270. Оп. 1. Д. 81. Л. 200–201; МИРФ. Ч. 3. С. 282, 706, 709, 725–726; Уитворт Ч. Россия в начале XVIII века. С. 99, 197; Крайнюков В. Г., Кротов П. А. Унификация элементов набора... С. 71).

[23] Гардинер (Гарднер, Гарденар, Гарн) Вильям (Вилим). Подпись: William Gardiner (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 34. Л. 353 об.). Корабельный подмастерье. 3 июня 1709 г. В. Гардинер представил в Таврове, где он тогда работал, чертежи 60- и 46-пушечного кораблей для аттестации его в корабельные мастера. Изучил чертежи Пётр I. Его оценка: они „весьма младога ученика суть дела, которой ещё кунштa (мастерства. – П. К.) сего неискусен". В связи со свёртыванием кораблестроения в Таврове 20 февраля 1712 г. он выехал оттуда в Петербург (ПБПВ. М., 1977. Т. 12, вып. 2. С. 286, 539).

[24] В переводе Е. Е. Путятина: Уебб. Выбе Геренс (Герес). Подпись: Wijbbe Gerens (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 4. Д. 29. Л. 3, 4, 24). Умер 3 августа 1713 г. в Архангельске. Д. Ден ошибочно причислил его к англичанам, хотя сам же далее пишет, что в 1712 г. „некий голландец" стал строить в Архангельске три 52-пушечных корабля. Этим голландцем был именно Выбе Геренс. Начал службу в России в 1698 г. в звании шкутного мастера. В 1697–1702 гг. строил различные корабли в Воронеже; в 1703–1704 и 1706–1707 гг. – фрегаты на Олонецкой верфи в Лодейном Поле; в 1706 г. – два прама в Петербурге; в 1708–1710 гг. – 32-пушечные фрегаты „Св. Пётр" и „Св. Павел" в Архангельске, а в 1712–1713 гг. там же 52-пушечные корабли „Архангел Гавриил", „Архангел Михаил", „Архангел Рафаил" (Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 201; ОМС. Ч. 1. С. 96).

[25] Бэгз (Бэггз, Багз, Бягз) Николай. Подпись: Nich-s Baggs (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 238. Оп. 2. Карт. 222. Д. 30. Л. 2). Англичанин. Мастер-кораблестроитель блокового дела. Ф. Т. Джейн писал, что он приехал в Россию вместе с Петром I из Англии (Jane F. T. The imperial Russian navy... P. 715). В источниках есть упоминания об его работе на верфях Воронежского (потом Тавровского) адмиралтейства в 1700–1711 гг. (Уитворт Ч. Россия в начале XVIII века. С. 100, 198).

[26] Райт (Рейт, Рот) Семюель (Самуил, Самойла). Подпись: Sam-ll Wright (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 238. Оп. 2. Карт. 222. Д. 30. Л. 15, 23). Англичанин. Мачтовый мастер. Согласно Ф. Т. Джейну, он прибыл в Россию вместе с Петром I из Дептфорда (Jane F. T. The imperial Russian navy... P. 724). В 1700–1710 гг. работал на Воронеже (Уитворт Ч. Россия в начале XVIII века. С. 100, 198).

[27] Перри Джон (1670–1732 гг.). Подпись: J. Perry (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 10. Л. 120). Англичанин. В 1690 г. поступил на службу в британский флот лейтенантом. В апреле 1698 г. нанят Петром I, оценившим его инженерные познания, в качестве шлюзного мастера. В начале лета того же года он прибыл в Россию для сооружения канала между притоком Волги Камышинкой и впадающей в Дон Иловлею. Прокладка его началась в 1697 г. по воле царя, но в самом конце 1701 г. работы были остановлены. В летние месяцы 1699 и 1700 гг., по словам Д. Перри, под его началом находились несколько менее 15 000, в 1701 г. – 10 000 чел. О тяжести работ на канале свидетельствует то, что в конце XIX в. на том месте, где он прокладывался, находили множество человеческих костей. В дальнейшем Д. Перри работал в Воронеже, на Дону, а в 1712 г. уехал в Британию. В 1716 г. он издал в Лондоне упоминаемую Д. Деном книгу о России (Перри Д. Состояние России при нынешнем царе. М., 1871. С. 1–4; Бернштейн-Коган С. В. Волго-Дон. М., 1954. С. 31–33, 37; Уитворт Ч. Россия в начале XVIII века. С. 102, 126, 202–203; Dictionary of national biography. London, 1896. Vol. 45. P. 35–36).

[28] Место для строительства гавани и крепости на мысе Таган-Рог Азовского моря Пётр I выбрал 27 июля 1696 г., но распоряжение о начале строительства было дано в Пушкарском приказе только 12 сентября 1698 г. Крепость получила официальное название Троицк-на-Таганроге, но бытовало и другое – Таганрог. Работы там велись ежегодно прежде всего силами собираемого по развёрстке населения и гарнизона. Наибольшее число временных рабочих было в Таганроге в 1704 и 1705 гг.: чуть более 16 000 человек. После Прутского мирного договора 1711 г. с Турцией в феврале 1712 г. Таганрог был срыт и оставлен русскими (Филевский П. П. История города Таганрога. М., 1898. С. 38–39, 49–55, 72; Бутодлаев Н. М. Строительство таганрогского порта в 1697–1711 гг. // Изв. АН СССР. Отд. техн. наук. 1951. № 11. С. 1718–1730; Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 317, 319, 327–328, 343).

[29] Е. Е. Путятиным название крепости переведено как Корсунь. В английском издании содержится слово Kertse, то есть Керчь.

[30] Ниеншанц – по-шведски невское земляное укрепление. Так называлась у шведов крепость, основанная ими в начале вторжения в Русское государство в 1611 г. на мысу, образуемом Невой и впадающей в неё Охтой, на месте старинного торгового поселения Невское Устье. Город, выросший вокруг крепости, именовался шведами Ниен (Нюен). В отечественной литературе XVIII–XX вв. город и крепость, как правило, называются одинаково – Ниеншанц. Русские войска подступили к Ниеншанцу 25 апреля 1703 г., и тогда же начались осадные работы. После бомбардировки из мортир и артиллерийского обстрела 1 мая 1703 г. гарнизон крепости сдался на договор.

[31] Ретусари (Ретусаари, Ретунсари) – финское название острова Котлин.

[32] Кроншлот (гол. коронный зáмок или коронный замóк) – форт, сооружённый зимою – весною 1704 г. на отмели к югу от острова Котлин. Постепенно рядом с Кроншлотом на Котлине вырос город, получивший в 1723 г. имя Кронштадт.

[33] Эта шнява именовалась „Астрильд" (в русских источниках часто также „Астрель"). Существуют разноречивые сведения о пушечном вооружении захваченной в 1703 г. шнявы: 8 пушек и 8 басов; 8 пушек; 14 пушечных окон (ПБПВ. СПб., 1889. Т. 2. С. 162–163, 165, 173). На рисунке и гравюре шнявы, выполненных П. Пикартом в 1703 г. по поводу её пленения, показаны 8 артиллерийских орудий с одного борта (Алексеева М. А. Гравюра Петровского времени. Л., 1990. С. 50–52). Полагаем, наиболее надёжные сведения содержатся в подробных перечнях трофеев, взятых на ней и боте „Гедан" 7 мая 1703 г.: в посланном 10 мая 1703 г. Петром I Ф. М. Апраксину (ПБПВ. Т. 2. С. 164) и в поданном царём в качестве капитана бомбардирской роты Ф. А. Головину, по-видимому, в тот же день (РГАДА. Ф. 96. Оп. 1703 г. Д. 5. Л. 7) – 10 орудий, в том числе 4 чугунных 4-фунтового калибра, 4 2-фунтового и 2 медных однофунтовых.

[34] Так Д. Ден характеризует шведский бот „Гедан". 10 мая 1703 г. Пётр I писал Ф. Ю. Ромодановскому и Ф. М. Апраксину, что „Гедан" был „о десяти пушках", 1 июня 1703 г. К. Крюйсу, что он имел 10 пушек и 2 баса (ПБПВ. Т. 2. С. 162–163, 173).

Большого доверия, по нашему мнению, заслуживают сведения из подробных росписей трофеев, взятых на „Гедане" и „Астрильде" 7 мая 1703 г. Согласно им, „Гедан" во время боя имел 5 чугунных пушек: 4 2-фунтового калибра и 1 однофунтового (ПБПВ. Т. 2. С. 164; РГАДА. Ф. 96. Оп. 1703 г. Д. 5. Л. 8).

[35] Е. Е. Путятин swivel guns вместо пушки на вертлюгах перевел как фальконеты.

[36] „Астрильд" и „Гедан" подошли к устью Большой Невы и стали на якорях к северу от Гутуевского острова вечером 6 мая 1703 г. (ПБПВ. Т. 2. С. 162; ГСВ. СПб., 1770. Ч. 1. С. 72; Гизен Г. Журнал государя Петра I с 1695 по 1709 г. СПб., 1787. Ч. 3. С. 338–339).

[37] Фон Верден (фан Верден, фон Вердин, фон Верт) Карл (Карел) Петрович. Подпись: Carl von Werden (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 18. Л. 100; Д. 28. Л. 5) или по-русски: Карл фон Верден (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 213 об., 215). Умер в России в 1731 г. Голландец. В росписи имущества и пленных, захваченных 7 мая 1703 г., поданной Петром I Ф. А. Головину, среди пленных на „Астрильде" значится ученик штурмана Карел фон Верт (РГАДА. Ф. 96. Оп. 1703 г. Д. 5. Л. 8). Обращает на себя внимание, что он один только назван в „Истории" Д. Дена по фамилии из участвовавших в бою 7 мая 1703 г. со стороны шведов. Есть основания полагать, что именно он столь подробно рассказал Д. Дену о ходе боя. Это было возможно потому, что в 1703 г. К. фон Верден поступил штурманом на службу в российский флот, в 1709 г. был произведён в офицерский чин подпоручика и к 1727 г. дослужился до капитана I ранга (ОМС. Ч. 1. С. 71–72; Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 296). Сведений, что кто-либо ещё другой из пленённых 7 мая 1703 г. поступил на русскую службу и дослужился до офицерского чина, нет. В описании боя детально изложены действия и намерения шведов, но добавлены многочисленные, не происходившие в действительности события, подчёркивающие смелость шведов (прошли 2 мили вверх по Неве, хотя на самом деле не успели даже в неё войти; не торопились уйти обратно, заметив повсеместное присутствие русских войск и т. д.), действия самого К. фон Вердена представлены так, будто бы он командовал обоими кораблями, хотя действительно командовавшие ими два поручика погибли (ГСВ. Ч. 1. С. 73) и даже среди оставшихся в живых на „Астрильде" он был не самым старшим (там находились ещё главный штурман и др.).

[38] Д. Ден описывает основание Петербурга, считая, что оно началось со строительства „Адмиралтейского двора" (Адмиралтейской верфи), который был заложен только 5 ноября 1704 г., когда городу на Неве было уже без малого полтора года. Чертёж Адмиралтейской верфи, полагаем, действительно был выполнен под руководством Петра I накануне 5 ноября 1704 г., и, как и говорится в „Истории" Д. Дена, верфь представляла собой кораблестроительный комплекс со складами и производственными помещениями, окружённый невысоким валом, рвом и палисадами – частоколом из заострённых кверху брёвен, вбитых в землю. Положила же начало городу на Неве закладка (также по плану Петра I) 16 мая 1703 г. 6-бастионной крепости на Заячьем острове, о которой Д. Ден пишет во вторую очередь.

[39] Русское наименование острова Котлин восходит к глубокой древности. Оно содержится уже в немецком тексте русско-ганзейского договора 1262 г. в форме „Котлинг" (Грамоты Великого Новгорода и Пскова. М.; Л., 1949. С. 57). В рукописи Д. Дена также присутствует название Cotling oustra, где последнее слово – искажённое русское „остров". Е. Е. Путятин перевёл Cotling oustra как Устье.

[40] Бент Ричард. Подпись: Rich-d Bent (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 91. Л. 313). Англичанин. Корабельный мастер. Умер в 1709 г. на Олонецкой верфи.

[41] Броун (Браун) Ричард. Варианты подписи: R.Brown, R-d Browne (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 23. Л. 204, 231, 372; Ф. 218. Оп. 1. Д. 209. Л. 10). Умер в 1740 г. Англичанин. Принят на русскую службу в 1705 г. корабельным мастером. В 1705–1707 гг. строил различные корабли в Воронеже, в 1707–1708 гг. – на Олонецкой верфи, в 1708–1710 гг. – 50-пушечные корабли „Выборг" и „Рига" на Новоладожской верфи, с 1710 г. до конца своей жизни работал на Адмиралтейской верфи Петербурга. В 1723 г. пожалован рангом капитан-командора (ОМС. Ч. 1. С. 63–64).

[42] Речь идёт о 100-пушечном корабле „Роял-Соверейн", построенном в 1701 г. в Вулидже корабельным мастером Фишером Хардингом (Гардингом). – ОР БАН. Инв. № 122 гр. Роспись флота королевства британийского лета Господня 1702; History... P. 125.

[43] Так Д. Ден описал нападение шведского флота на Котлин летом 1705 г.

[44] Фон Нирод (Нирот) Магнус-Вильгельм. Швед. Барон с 1687 г. В звании полковника в 1710 г. подписал договор о сдаче Ревеля русским войскам; впоследствии поступил на службу в русскую армию (Долгоруков П. В. Российская родословная книга. СПб., 1856. Ч. 3. С. 204–205).

[45] В 1708 г.

[46] Любеккер (Любекер) Георг (1650–1718 гг.). Барон с 1707 г., генерал-лейтенант с 1710 г. Главнокомандующий шведскими войсками в Финляндии в 1707–1710 и 1712–1713 гг. За неудачи в Финляндии приговорён к смерти в 1717 г., но помилован королём.

[47] В рукописи: Харвалди. Мыс Гаривалдай (Каривалдай, Варивалдай) – современный мыс Серая Лошадь. Вблизи него в настоящее время имеется посёлок с родственным названием Гора Валдай. В атласе „Светильник морской" (СПб., 1738. С. 22) об урочище Гаривалдай сказано: „Гаривалдай о себе земля высокая, на которой густой лес. От Гаривалдай на ZW 1 3/4 мили имеет быть Долгой Нос" – (ныне называется мыс Устинский), который является западной границей Копорской губы.

[48] Корпус Г. Любеккера переправился с боем на южный берег Невы в трёх верстах ниже впадения в неё реки Тосны 30 августа 1708 г., затем прошёл вдоль реки Ижоры и далее к Копорью. 16 октября 1708 г. русские войска под командованием Ф. М. Апраксина атаковали у Сойкиной мызы ту часть шведского корпуса, которая не успела погрузиться на корабли своего флота. В ходе ожесточённого боя погибли свыше 900 шведов, 209 были пленены. Потери россиян составили 58 убитых и 224 раненых. Перед посадкой на корабли шведы вынуждены были забить более 6000 своих лошадей (Сб. ВИМ. Вып. 5. С. 30–35, 50–53; ГСВ. Ч. 1. С. 174–178).

[49] У Д. Дена допущена географическая неточность: Лодейное Поле стоит на реке Свири, которая впадает в Ладожское озеро.

[50] В переводе Е. Е. Путятина ошибочно Бут вместо Бент. 22 октября 1708 г. Р. Бент прибыл из Воронежа в Петербург, а 1 ноября того же года приехал оттуда на Олонецкую верфь (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 91. Л. 313; ПБПВ. М., 1951. Т. 8, вып. 2. С. 760). Там Р. Бент заложил сначала 50-пушечный корабль („Пернов"), потом другой такой же (оставшийся безымянным), который погиб 24 августа 1712 г., сев на мель во время бури на Ладожском озере при его проводке в Петербург (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 8. Л. 2 об.; РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 15. Л. 660 об.). Д. Ден указывает, что Р. Бент умер „около 1710 года". Согласно архивным документам, это произошло в 1709 г., между 13 сентября и 17 ноября (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 91. Л. 313; Д. 11. Л. 156). „Пернов" после смерти Р. Бента достроил корабельный ученик Г. А. Меншиков, а второй лодейнопольский корабль доделал В. Снельгроув (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 5. Л. 104; РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 11. Л. 156).

[51] Пётр I 19 июля 1708 г. указал заложить на Новоладожской верфи из заготовленного там дубового леса 2 корабля (МИРФ. Ч. 1. С. 161). Один из кораблей („Выборг") был заложен Р. Броуном совместно с Г. А. Меншиковым в период между 9 августа и 26 октября 1708 г.: 9 августа мачтовый мастер А. В. Кикин писал Петру I из Петербурга, что Р. Броун должен начать строить первый корабль в Новой Ладоге „на сей неделе", а 26 октября 1708 г. корабельный мастер Ф. М. Скляев сообщал царю из Петербурга, что этот корабль уже заложен Р. Броуном и Г. А. Меншиковым (Там же. С. 161, 173). Второй 50-пушечный корабль в Новой Ладоге („Рига") Р. Броун заложил только в начале 1709 г., так как ещё 8 января 1709 г. А. В. Кикин писал Петру I, что второй корабль там „не заложен за сим, что из лесу дву штук на киль не вывезено" (ПБПВ. Т. 8, вып. 2. С. 1043). После того как Г. А. Меншиков уехал в 1709 г. на Олонецкую верфь, помощником Р. Броуна стал корабельный подмастерье Ф. С. Салтыков (Там же. М., 1956. Т. 10. С. 171).

[52] Мирный договор на Пруте был подписан 12 июля 1711 г.

[53] В Константинополе туркам были проданы корабли „Предестинация" и „Ластка", шнявы „Лизет" и „Мункер", входившие в состав Азовского флота. Они прибыли в столицу Османской империи 14 (25) апреля 1712 г., а двумя днями ранее находившиеся там российские заложники П. П. Шафиров и М. Б. Шереметев получили за них 26 167 венецианских червонцев. Корабли были проданы вместе с артиллерийским вооружением (108 орудий), снаряжением и инвентарём (Недков Б. Несколько документов о военных кораблях, проданных русскими туркам после Прутского похода // Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы. М., 1964. С. 187, 189–194).

[54] Шмит (Смит) Барент (Баренс). Подпись: Barnt Smiet (1698 г.), B. Smith (1723 г.). – РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 10. Л. 47; Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 12. Л. 49, 57. Умер в 1735 г. Курляндец, выходец из Риги. Принят на российскую службу в 1698 г. К. Крюйсом в Амстердаме в матросы. На Балтийском флоте он числился подпоручиком в 1704 г., в 1706 г. произведён в поручики, в 1709 г. – капитан-поручики. 20 мая 1709 г. послан на шняве „Фалк" под белым флагом с письмами шведских военнопленных к неприятельскому флоту, но был пленён со всем экипажем под предлогом того, что он выполнял разведывательное задание. По возвращении из плена в 1719 г. пожалован „за многое полонное терпение" в капитаны 2 ранга (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 9. Л. 287 об.; Д. 54. Л. 76; ОМС. Ч. 1. С. 426).

[55] Производство Петра I в контр-адмиралы (шаутбенахты) произошло следующим образом. 16 июля 1709 г. „великий государь царь… Пётр Алексеевич… пожаловал по имянному своему великого государя указу морского флота капитана-камендора Петра Михайлова за великую ево храбрость и в военном деле за мужественное ковалерское искуство, которое он показал при нынешней бывшей баталии с швецкими неприятелскими людми, указал ему в морском флоте быть арил-адмиралом" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1719 г. Д. 7. Л. 28). Торжественный обряд дарования Петру I звания шаутбенахта был проведён „кесарем московским" Ф. Ю. Ромодановским 22 декабря 1709 г. в Москве во время празднования там Полтавской победы (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 83. Оп. 2. Кн. 5. Л. 253–256).

[56] Первый из новоладожских кораблей, строившихся под руководством Р. Броуна, был спущен на воду после посланного 3 июня 1710 г. царём указа с требованием сделать это „в половине сего месяца", и уже 23 июня он был приведён в Петербург, где получил имя „Выборг". Второй корабль сошёл на воду в Новой Ладоге 1 июля 1710 г. После прибытия 3 июля в Петербург его назвали „Ригой" в честь овладения 4 июля того же года русскими войсками этим городом (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 1. Л. 209; ПБПВ. Т. 10. С. 171, 209; ПЖ 1710 г. СПб., 1911. С. 15–18; Юль Ю. Записки Юста Юля, датского посланника при Петре Великом (1709–1711). М., 1899. С. 224).

[57] Имеется в виду Олонецкая верфь.

[58] Сенявин (Синявин) Иван Акимович. Умер в 1726 г. По изученным нами документам, до 1723 г. включительно он подписывался через „и" – Синявин (подписи его 8 марта, 16 июля, 4 ноября – РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 58. Л. 7, 31; Ф. 233. Оп. 1. Д. 247, ч. 2. Л. 153), а с апреля 1724 г., по нашим наблюдениям, исключительно через „е" (Там же. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 176 и др.). Согласно офицерскому списку Преображенского полка 1724 г., он начал службу в полку в 1694 г. солдатом (РГВИА. Ф. 2583. Оп. 1. Д. 66. Л. 5 об., 24 об.). Получив в 1698 г. морской чин боцмана, И. А. Сенявин в 1725 г. достиг флагманского звания шаутбенахта. С 1703 г. в течение всей Северной войны он находился на Балтийском флоте, командуя разными кораблями (ОМС. Ч. 1. С. 339–340).

[59] Д. Ден ошибается, утверждая, что 50-пушечный корабль на Ладоге потерпел крушение под командованием И. А. Сенявина. 23 июня 1710 г. он благополучно привёл из Новой Ладоги в Петербург новоспущенный там линейный корабль, в тот же день наречённый Петром I „Выборгом" (ПЖ 1710 г. С. 15–18; ГСВ. Ч. 1. С. 253). Безымянный 50-пушечный корабль лодейнопольской постройки разбился на Ладоге 24 августа 1712 г. под командованием капитана А. Декура (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 15. Л. 660 об.;

ОМС. Ч. 1. С. 126). Его начал строить Р. Бент, закончил строительство в 1709–1711 гг. В. Снельгроув.

[60] 50-пушечный корабль „Пернов" прибыл в Петербург 11 (22) июля 1710 г. (Юль Ю. Записки... С. 226).

[61] Декур (Кур) Андрис. Подпись: Andrios de Koor (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 10. Л. 3). Курляндец („курлянчик"). Принят на русскую службу в 1698 г. комендером. В 1705 г. произведён в младшие капитаны. В 1711 г. переведён в Петербург из Воронежа. Осенью 1711 г. руководил проводом с Олонецкой верфи 50-пушечного корабля, который в 1712 г. разбился на Ладожском озере у устья Волхова. 30 ноября 1713 г. уволен со службы (ОМС. Ч. 1. С. 126).

[62] Шельтинга (Шельтинг, Шхелтинга) Вейбрант. Подпись: W. Scheltinga (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 87. Л. 111 об., 112). Голландец. На русской службе с 1703 г. Принят в Голландии К. Крюйсом в чине капитана. В 1707 и 1710 гг. командовал фрегатом „Нарва" на Балтике. Д. Ден ошибся, назвав В. Шельтингу капитан-командором в 1711 г.: этот чин он получил в мае 1712 г. Кроме того, весною 1711 г. В. Шельтинги не было на Балтийском флоте. Осенью 1710 г. он был отправлен в Тавров, откуда возвратился по заключении 12 июля 1711 г. мира с Турцией. По делу о прекращении погони за тремя шведскими кораблями 11 июля 1713 г. был понижен 22 января 1714 г. в младшие капитаны, но вскоре ему был возвращён прежний чин. Осенью 1715 г. послан в Голландию для найма моряков и наблюдения за отправлением в Россию приобретённых за границей кораблей. В 1716 г. командовал сосредоточившимся у Копенгагена русским флотом до прибытия туда Петра I, а после отъезда царя оттуда провёл флот в Ревель. В июне 1717 г. во главе эскадры арьергарда участвовал в походе корабельного флота к острову Готланд. Умер 18 июня 1718 г. на корабле „Марльбург" на рейде Котлина (ОМС. Ч. 1. С. 421–422; Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 289; МИРФ. Ч. 1. С. 136, 212).

[63] Беземакер (Безмакер, Беземакар) Питер. Подпись: P. Besemaker (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 360, 535 об., 563). Голландец., Принят на службу К. Крюйсом в младшие капитаны в 1703 г. В 1705–1706 гг. находился в Воронеже, в 1707–1710, 1712–1717 гг. командовал разными кораблями Балтийского флота; в 1718–1724 гг. – командир рижского порта. В 1725 г. уволен по старости (Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 287; ОМС. Ч. 1. С. 35–36).

[64] Вессель Гендрик (Гендрих), 1678 – ок. 1735–1741 гг. Подпись: Hendrich Weßell; H. Weßell (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Д. 202, 396; РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 451. Л. 2 об.). Датский посланник в России Ю. Юль писал, что Г. Вессель – норвежец. На российской службе с 1706–1707 гг. младшим капитаном; в 1713 г. написан капитаном 3 ранга; в декабре 1715 г. повышен царём через ранг в капитаны 1 ранга. Командовал кораблями флота. В сентябре 1721 г. уволился из русского флота, но в кампанию 1724 г. снова командовал кораблём Балтийского флота (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 28. Л. 32; ОМС. Ч. 1. С. 73–74; Юль Ю. Записки... С. 149. Примеч. Ю. Н. Щербачёва).

[65] Е. Е. Путятин перевёл имеющееся в английском тексте название корабля „Hobet" практически как транслитерацию „Хобот". Указанный в списке Д. Дена корабль, полагаем, следует отожествить с упомянутым без имени в русской росписи кораблей и вспомогательных судов, определённых в апреле 1712 г. для похода к Выборгу, бомбардирским кораблём с экипажем 150 человек (МИРФ. Ч. 1. С. 282), поскольку автор „Истроии" далее утверждает, что 16-пушечный „Hobet" в 1712 г. конвоировал грузовые суда к Выборгу. Относительно приведённого Д. Деном наименования корабля отметим, что 16-пушечный „Хобет" в составе флота того времени неизвестен, но так могли называть его служившие во множестве в Балтийском флоте России датчане: по-датски håbet (хобет) – надежда. В датском флоте в 1710–1713 гг. имелся брандер с таким же названием „Håbet", а в 1715–1718 гг. одноимённый бомбардирский галиот (Bidrag til den store nordiske krigs historie. København, 1903. Bd. 2. S. 128; 1906. Bd. 3. S. 95, 167–168; 1910. Bd. 4. S. 50; 1915. Bd. 5. S. 65, 154; 1922. Bd. 7. S. 88, 237).

[66] Валронд (Валронт) Ян (Джон). Подпись: Ian Walrond (РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 52. Л. 173 об.; РГАДА. Ф. 158. Оп. 1702 г. Д. 74. Л. 1 об.). Умер в 1729 г. Англичанин. Нанят на русскую службу в Голландии в 1698 г. в звании комендера. В 1702 г. произведён в старшие капитаны. Командовал различными кораблями Балтийского флота, в 1705–1708 гг. исполнял должность экипажмейстера Олонецкой верфи. В январе 1713 г. зачислен в капитаны 1 ранга и в том же году уволен со службы (ОМС. Ч. 1. С. 68–69).

[67] Название этой шнявы в соответствии с принятой в литературе традицией даётся нами в форме „Мункер", но заметим, что в рукописи она везде именуется „Монкер" (последнее название, наряду с „Мункер", также широко употреблялось в документах того времени), что лучше проясняет смысл названия шнявы: от французского Mon coeur (рус. моё сердце). „Мункер" – голландское произношение этого выражения.

[68] Скворцов Ермолай Анисимович. Умер в 1720 г. В 1697 г. поехал за границу волонтёром с Великим посольством и там был определён матросом на иностранные корабли. С 1703 г. на Балтийском флоте. 12 октября 1706 г. отличился при захвате с лодок 4-пушечного шведского бота „Эсперн" в Выборгском заливе. С 1711 г. подпоручик, с 30 ноября 1713 г. – поручик, с 1720 г. – капитан-поручик. В кампании 1712–1713 гг. командовал шнявой „Мункер" (ОМС. Ч. 1. С. 348). В 1715 г. был назначен на корабль „Ингерманланд" (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 87. Л. 107).

[69] Именно о такой перестройке „Самсона" в 32-пушечный фрегат писал Петру I Р. Броун 23 октября 1712 г.: „«Самсон»-фрегат, которой ваше царское величество изволил приказать переделывать, ныне я доски с наружные стороны вынял до самова исподнева бархоута и окна (пушечные. – П. К.) розмериваю против вашего царского величества указу по десяти на сторону, и општот между окнами приплочен, и ныне станем верхней бархоут и доски рубить". К 20 декабря 1712 г., согласно его другому письму, переделка „Самсона" была в основном завершена (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 16. Л. 481 об., 485 об.). Строившиеся в последующие годы в России 32-пушечные фрегаты, так же как и „Самсон", имели по 10 окон с одного борта для орудий главного калибра, которые помещались на закрытой палубе.

[70] Д. Ден не вполне точен. Впервые дубовые лесоматериалы были отправлены по Волге и Вышневолоцкой системе „с казанских пристаней" в Петербург в мае – июне 1710 г. (на 3 корабля). В октябре 1710 г. этот караван остановился по причине заморозков на реке Тверце, а весною 1711 г. продолжил путь. Из первого подвезённого в Петербург казанского леса, среди которого оказалось много негодного, с гнилью, было начато 29 июня 1711 г. строительство 60-пушечного корабля „Св. Екатерина". В 1712 г. поступление дубового леса из-под Казани продолжилось (Кротов П. А. Создание линейного флота на Балтике при Петре I // Исторические записки. 1988. Т. 116. С. 315, 317, 318).

[71] В 1712 г. на Адмиралтейской верфи Петербурга из вновь привезённого поволжского дубового леса заложили 5 линейных кораблей: 29 июня – „Шлиссельбург", 20 июля – „Нарву", 18 августа – „Ревель", 30 октября – „Ингерманланд" и „Москву".

[72] „Некий голландец", – несомненно, голландский корабельный мастер Выбе Геренс (см. о нём примеч. 24).

[73] На Соломбальской верфи у Архангельска корабельный мастер В. Геренс в 1712 г. заложил 52-пушечные корабли „Архангел Гавриил", „Архангел Михаил", „Архангел Рафаил". 20 сентября 1712 г. он писал в Архангелогородскую губернскую канцелярию, что работает вместе с сыном, корабельным подмастерьем П. Выбе, на строительстве 3 линейных кораблей на Соломбале (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 4. Д. 29. Л. 112).

[74] Е. Е. Путятин ошибочно перевёл слово fir (англ. пихта; ель) как сосна. Воинская морская комиссия доносила в 1732 г. императрице Анне, что „в строенный в 1712 году у города Архангельского корабль", днище которого лежало тогда на берегу Финского залива у Лисьего Носа, употреблялась лиственница, причём и через 20 лет пребывания „как в воде, так и на земле в солнечном зное", как убедилась Комиссия, лиственничное

дерево корпуса корабля „весьма твёрдо явилось" (МИРФ. СПб., 1879. Ч. 7. С. 317). О заготовлении в местных поморских лесах лиственниц для строительства на Соломбальской верфи в 1708–1715 гг. кораблей для Балтийского флота есть известия и в документах Архангелогородской губернской канцелярии (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 2. Д. 266. Л. 16 об., 20).

[75] Слова „и три фрегата" в переводе Е. Е. Путятина отсутствуют, что меняло смысл последующего предложения.

[76] 26-пушечный фрегат „Св. Илья" („Илья-пророк") пропал без вести на Балтийском море по пути из Грейфсвальда в Померании в Россию (МИРФ. Ч. 1. С. 304, 334, 355).

[77] Рейс (Рес, Рез) Абрам (Аврам). Подпись: A. Rees (РГАДА. Ф. 53. Оп. 1711 г. Д. 19. Л. 5). Голландец. Принят в российский флот 11 мая 1698 г. в Амстердаме в чине комендера. С 1703 г. капитан. В 1710 г. отплыл из Архангельска на фрегате „Св. Павел", имея под своей командой и фрегаты „Св. Пётр" и „Св. Илья", но, потеряв во время бури мачту, вернулся обратно. В 1711 г. достиг на „Св. Павле" Копенгагена, крейсировал в Каттегате. С конца 1712 г. капитан-командор. В 1713 г. привёл из Копенгагена линейный корабль „Св. Антоний", которым и командовал в ходе кампании. За самовольное прекращение погони за тремя шведскими кораблями в 1713 г. был приговорён военно-морским судом к расстрелу, но Пётр I смягчил приговор: „привязать с завязанными глазами к позорному столбу и приготовить к разстрелянию, а потом сослать в Сибирь". Сослан в Тобольск (ОМС. Ч. 1. С. 319–320).

[78] Брандт (Брант) Исак (Исаак) Андрисен. Подпись: Isack Brandt (РГАДА. Ф. 53. Оп. 1710 г. Д. 16. Л. 20; Д. 17. Л. 5). Датчанин. Нанят на службу в российский флот подпоручиком 1 апреля 1704 г.; с 1707 г. – поручик, с 1711 г. – капитан-поручик. В 1710 г. провёл 32-пушечный фрегат „Св. Пётр" из Архангельска к Копенгагену; крейсировал в 1710–1712 гг. в Каттегате, захватил несколько призов. В дальнейшем командовал различными кораблями Балтийского флота. Свой высший чин капитан-командора получил в 1726 г. Умер в 1734 г. (ОМС. Ч. 1. С. 54–56).

[79] 29 апреля 1712 г. 27 судов с продовольствием под началом генерал-поручика М. М. Голицына прибыли из Петербурга к Кронштлоту. 4 мая они пошли к Выборгу, а 8 мая вернулись оттуда к Котлину (ПЖ 1712 г. СПб., 1913. С. 10–12).

[80] Названная Д. Деном шведская эскадра появилась в виду русского флота, стоявшего у Кронштлота под командованием К. Крюйса, 23 июля 1712 г. днём, зайдя южнее острова Котлин („ниже косы Котлина-острова") для того, чтобы получить сведения об его численности и составе. Ночью часть российских кораблей буксировалась в сторону неприятеля, а утром следующего дня по сигналу К. Крюйса флот начал за ним погоню. Хотя в большинстве русских источников говорится, что шведская эскадра включала в себя два корабля и шняву, И. Ф. Боцис, ссылаясь на слова офицеров, подошедших к шведским кораблям на расстояние пушечного выстрела, записал в своём морском журнале, что это были линейный корабль „Выборг", фрегат „Фалкен" и шнява „Гойя" (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 1а, 232–234 об., 401–402 об., 404–407, 411–412 об., 415–416 об., 422–423, 430–432 об. и др. – ответы офицеров о событиях 23–24 июля 1712 г.). По списку шведского флота, действовавшего в Финском заливе в 1708 г., корабль „Выборг" имел 40 орудий и 151 чел. экипажа, фрегат „Фалкен" – 26 орудий и 105 чел., шнява „Гойя" – 12 пушек и 57 чел. (Hjelmqvist F. Kriget i Finland och Ingermanland 1707 och 1708. Lund, 1909. S. 215).

[81] Полугалера – термин Д. Дена (half-galley). И. Ф. Боцис, к примеру, назвал их семью скампавеями (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 234).

[82] В рукописи буквально: „около Виколакса" (near Wickolax). В шхерах у местечка Веклакса (Вагелакс, Вагалакс, Вейлакс, Вейкалакс; позднее Фредриксхамн; совр. финский город Хамина) 20 августа 1712 г. отряд шаутбенахта И. Ф. Боциса и капитан-командора В. Шельтинги из 12 скампавей и 11 русских (по типу) бригантин овладел шнявой „Крефт" („Рак") с 14 пушками 3-фунтового калибра и 11 фальконетами, а также 2 ботами (ПБПВ. Т. 12, вып. 2. С. 413–414, 415).

[83] Боцис Иван Федосеевич. Первоначально, в 1703–1704 гг., подписывался по-гречески или на латинице (РГАДА. Ф. 41. Оп. 1, 1703 г. Д. 3. Л. 3; Ф. 329. Оп. 1. Д. 128. Л. 2, 5; Д. 69. Л. 68, 76, 83), в 1707 г. и позднее уже по-русски: „Граф Иван Боцис", „Граф Боцис" (ОР РНБ. Ф. 140. Оп. 1. Д. 122. Л. 1; РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 235, 307). Грек, выходец из владений Османской империи. Служил на протяжении 17 лет в венецианском флоте (РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 562. Л. 41, 42). Был консулом Венецианской республики в городе Нафплион на Пелопоннесе, откуда в июле 1702 г. переехал в Царьград (Константинополь, Стамбул) и жил там у посла Венеции. Подвергся гонениям за связи с русским послом П. А. Толстым и наём для русского флота капитана флота и 24 других моряков, бежал к турецкой границе на Дунае (загнав в пути двух коней) и через Валахию, Молдавию и охваченную войной Украину с большими трудностями в марте 1703 г. добрался до Москвы (РГАДА. Ф. 41. Оп. 1, 1703 г. Д. 3. Л. 1–3). Командовал гребным флотом на Балтике до 1714 г. в чине шаутбенахта. Умер 9 мая 1714 г. в Петербурге.

[84] И. Ф. Боцис подал Ф. М. Апраксину 6 октября 1712 г. письмо, помеченное 3 октября, в котором содержались обвинения К. Крюйса в том, что он своими неумелыми действиями 24 июля 1712 г. упустил 3 шведских корабля. К письму была приложена выписка из морского журнала И. Ф. Боциса с описанием событий того дня (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 232–236).

[85] Дегрейтер (Дегрытер) Иост. Подпись: Ioost de Grüyter (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 76, 192, 561). Голландец. В 1703 г. принят капитаном в российский флот в Голландии. В 1712 г. командовал кораблём „Рига", на котором держал флаг К. Крюйс. 11 июля 1713 г. на фрегате „Св. Пётр" участвовал в погоне русских кораблей под командованием К. Крюйса за тремя шведскими. 22 января 1714 г. суд постановил: „Капитана Дегрюйтера за незнание ево дела выбить из сей земли без абшиту" (документа об отставке). – РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 784; ОМС. Ч. 1. С. 124.

[86] Эдвардс (Эдварт, Едуартс) Беньямин (Бене, Бенжамент, Вениамин). Подпись: Bonja Edward; B. Edwards (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 86, 86 об., 196 об., 506 об.). Согласно Д. Дену, англичанин. В русский флот принят в 1706 г. младшим капитаном. В январе 1713 г. зачислен в капитаны 3 ранга, 7 декабря 1715 г. повышен через чин в капитаны 1 ранга. Командовал разными кораблями Балтийского флота. В мае 1717 г. уволен из флота (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 1 об.; ОМС. Ч. 1. С. 435–436).

[87] Блорий (Бларуй, Блур) Ян. Подпись: Ian Blarüy (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 182. Л. 86, 88 об.). Умер в 1726 г. Голландец. В 1703 г. в Голландии принят в русский флот в звании поручика. С 1706 г. – капитан-поручик, с 1709 г. – комендер, с ноября 1713 г. – капитан 3 ранга, с мая 1717 г. – капитан 2 ранга. Командовал различными кораблями Балтийского флота. В 1717–1719 гг., командуя кораблём „Армонт", ходил с товарами в Венецию. В феврале 1721 г. назначен в Астрахань „для наблюдения за коммерциею", где находился ещё и в 1724 г. (ОМС. Ч. 1. С. 48–49).

[88] В 1712 г. шнявой „Лизета" („Лизет") командовал И. А. Сенявин (МИРФ. Ч. 1. С. 282, 298, 306).

[89] По указам Петра I в начале 1712 г. в Петербург из Тавровского адмиралтейства прибыли корабельные мастера Р. Козенц и О. Най, подмастерье Р. Девенпорт (ПБПВ. М., 1964. Т. 11, вып. 2. С. 589–590; Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 308).

[90] Эти перемещения были вызваны уступкой Азова и Таганрога Турции и упразднением Азовского флота согласно условиям Прутского мирного договора 1711 г.

[91] С весны 1712 г. до весны 1713 г. на Ижорской верфи под руководством О. Ная построили, по всей видимости, 32 бригантины „русского" типа (Кротов П. А. Строительство Балтийского флота в первой четверти XVIII века: Дис. ... канд. ист. наук. Л., 1987. С. 152, 153, 262, 422).

[92] 60 (70)-пушечный корабль „Св. Екатерина" был спущен на воду 8 октября 1713 г., а не весною 1713 г., как пишет Д. Ден.

[93] Корабельный и галерный флоты двинулись от Котлина в море 2 мая 1713 г. (ПЖ 1713 г. СПб., 1913. С. 21, 58).

[94] В галерном флоте, который вышел 26 апреля 1713 г. из Петербурга к Котлину под командованием Ф. М. Апраксина действительно было около 200 судов: 3 полугалеры, 60 скампавей, 30 „русских" бригантин, 60 грузовых судов – карбусов и 50 островских лодок с 16 050 чел. (Сб. ВИМ. Вып. 5. С. 192, 384).

[95] Торговое любекское судно было взято с боем у самого Гельсингфорса отрядом из 6 скампавей и 13 островских лодок под командованием бригадира Г. П. Чернышёва 8 мая 1713 г. (ПЖ 1713 г. С. 24; Опочинин Ф. К. Записки графа Г. П. Чернышёва. 1672–1745 // Петровский сборник. СПб., 1872. С. 6).

[96] 9 мая 1713 г. флот стоял весь день на якорях „верстах в трёх" от Гельсингфорса, поджидая отставшие в пути прамы (ПЖ 1713 г. С. 24–25).

[97] Артиллерийский обстрел Гельсингфорса с прамов и бомбардировка города из мортиры бомбардирского галиота велись 10 мая 1713 г., „отчего с вечера гельзингфорской посад загорелся" (ПЖ 1713 г. С. 25-26; Опочинин Ф. К. Записки... С. 6).

[98] Армфельт Карл Густав (1666–1736 гг.). Шведский генерал, барон. Возглавлял шведские войска в Финляндии после отстранения от командования Г. Любеккера. 6 октября 1713 г. на реке Пялкяне, 19 февраля 1714 г. у города Вазы (Васы) был разгромлен российскими войсками под командованием М. М. Голицына.

[99] Борго – город на побережье Финского залива восточнее Гельсингфорса. Ныне Порвоо.

[100] Або был занят российскими войсками 28 августа 1713 г.

[101] В 1714 г. депутаты голландского парламента подали российскому послу в Голландии Б. И. Куракину ведомость с описанием 5 сожжённых кораблей. Это были корабли: „Ганс Вельд" (длина 134,8 футов, ширина 30 ф., глубина интрюма 13,5 ф.; водоизмещение 580 т; постр. в 1691 г. в Сардаме), „Декатс Мейннам" (132 ф.; 29,8 ф.; 13,4 ф.; ок. 520 т; постр. в 1693 г.), „Детвелинг" (132 ф.; 29,4 ф.; 13,3 ф.; 560 т; постр. в 1712 г.), „Энгельберк" (128 ф.; 29 ф.; 12,8 ф.; 500 т; постр. в 1692 г. в г. Харлингене), „Энтрахт" (128 ф.; 28,8 ф.; 13,3 ф.; 540 т; постр. в 1706 г. в Амстердаме), то есть по размерам они были крупными для того времени торговыми судами. Их общая стоимость, по оценке голландцев, составляла 79 200 голландских гульденов, а весь понесённый ущерб, включая плату экипажам, – 100 582 гульдена или 40 232 ефимка (РГАДА. Ф. 50. Оп. 1, 1714 г. Д. 5. Л. 292–293 об., 295–296).

[102] Д. Ден был очень недоброжелательно и пристрастно настроен к И. Ф. Боцису. В июне 1713 г. Ф. М. Апраксин действительно послал донесение Петру I о сожжении 5 голландских флейтов, причём не находил в действиях галерного шаутбенахта ничего предосудительного, поскольку голландцы две недели стояли под защитой шведских кораблей (два из них и пришли вместе со шведской эскадрой), видели российские боевые парусно-гребные корабли, но не сообщили о своей принадлежности нейтральной державе. 22 человека, снятых с флейтов, И. Ф. Боцис взял к себе во флот (МИРФ. Ч. 1. С. 389–390). Пётр I вполне разделил такой взгляд на действия И. Ф. Боциса (Сб. ВИМ. Вып. 5. С. 189–190).

[103] Сиверс Питер; Пётр Иванович. Подпись: P. Siuers (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 45, 51, 59 и др.). Родился в голландской семье в городе Штаде (герцогство Бремен, шведское владение) в 1674 г., но вскоре семья переехала в Копенгаген, где отец П. Сиверса поступил на службу в качестве капитана. П. Сиверс начал служить в военно-морском флоте Дании в возрасте 14 лет и в 1703 г. был подпоручиком (Notarius publicus Rasmus Æreboes autobiografi (1685–1744). København, 1889. S. 203–204. Примеч. Г. Л. Грове). Как писал сам П. Сиверс, он был принят в российский флот в 1704 г. в Копенгагене русским послом в Дании А. П. Измайловым в чине капитана (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 154. Л. 76). С 1704 г. командовал разными кораблями Балтийского флота. С 1714 г. капитан-командор, с 1719 г. шаутбенахт, с 1721 г. вице-адмирал, с 1727 г. адмирал и вице-президент Адмиралтейской коллегии, а в 1728 г. стал её президентом и „начал подписываться славяно-русскими литерами". В 1732 г. по происками враждебных ему лиц несправедливо отстранён от должности и сослан в свои имения в

Кексгольмский уезд, где пробыл до 1740 г. Умер в 1740 г. в Петербурге (ОМС. Ч. 1. С. 335–338).

[104] Состав корабельного флота в кампании 1713 г. дан Д. Деном со многими неточностями. Он не назвал выведенные в том году в море корабли „Св. Антоний", „Рандольф", фрегат „Эсперанс" („Гарденбрук"), шнявы „Диана", „Мункер", „Наталия". Напротив, „Св. Екатерина" была спущена на воду только 8 октября того года, что исключило возможность вывода её в море в 1713 г. Несмотря на сделанную Д. Деном оговорку о частых перемещениях командиров кораблей, А. Рейс всё же находился на „Св. Антонии" (а не на „Полтаве"), на „Св. Якове" – Я. Рам, потом П. Х. Бредаль (а не М. Фалкенберг), на „Лизете" – К. П. фон Верден (а не Т. Тран). – РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 13, 18, 34, 43а; МИРФ. Ч. 1. С. 368–369, 389; МИРФ. Журнал Н. А. Синявина 1705–1718 гг. СПб., 1866. С. 18–22.

[105] Торнгоут Вильям (Вилим). Подпись: W. Turnhout (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 222, 392). Принят на службу 13 марта 1711 г. в Амстердаме младшим капитаном. В 1713 г. командовал не „Полтавою", как утверждает Д. Ден, а шнявой „Рак" („Крефт"), в 1714 г. – кораблём „Виктория", в 1715 г. – фрегатом „Эсперанс". 10 января 1715 г. произведён в капитаны 4 ранга, в мае 1717 г. – в капитаны 3 ранга. Уволен со службы 5 декабря 1721 г. (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 4; ОМС. Ч. 1. С. 374–375).

[106] Гослер (Госслер) Мартын Петрович. Подпись: M. Gosseler (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 45, 51). По сведениям Д. Дена, голштинский немец. В российском флоте с 1698 г. штурманом. В 1705 г. командовал шнявой „Мункер" на Балтике. В 1713 г., вопреки утверждению Д. Дена, командовал не „Св. Екатериною" (ею он командовал в 1714 г.), а „Полтавою". В мае 1717 г. произведён в капитаны 1 ранга, 22 октября 1721 г. – в капитан-командоры, в 1727 г. – в шаутбенахты, в 1734 г. назначен на должность вице-адмирала. Умер в 1735 г. (ОМС. Ч. 1. С. 112–115; РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 16. Л. 78).

[107] Попегай (Папугай, Попугай) Ян. Подпись: Papegäia (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 404; Ф. 176. Оп. 1. Д. 58. Л. 175 об.). В российский флот принят К. Крюйсом в 1703 г. поручиком. В ноябре 1707 г. произведён в капитан-поручики. Командовал различными кораблями на Балтике. Умер 26 мая 1717 г. в Риге (Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 288; ОМС. Ч. 1. С. 304).

[108] Фалкенберг (Фалькенбург, Фалкомбурх, Фалконберх) Матиас (Матис, Матейс). Подпись: M. Falkenbergh (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 218; Ф. 870. Оп. 1. Д. 11. Л. 55 об.). Во флот России принят в 1702 г. штурманом. С 1704 г. подпоручик, с 1706 г. – поручик, с 1710 г. – капитан-поручик, с 1715 г. – капитан 4 ранга, в мае 1717 г. повышен в 3 ранг, в январе 1719 г. – во 2 ранг, 22 октября 1721 г. – в капитаны 1 ранга. Командовал разными кораблями на Балтийском море. 26 февраля 1724 г. уволен (ОМС. Ч. 1. С. 384-385).

[109] Тран Тенис. Подпись: T. Trane (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 6. Л. 96, 203, 231). По Д. Дену, он норвежец. Нанят в русский флот в 1704 г. в Голландии К. Крюйсом „из добрых штурманов" в подпоручики. Командовал разными кораблями Балтийского флота. Дослужился до генерал-экипажмейстера контр-адмиральского ранга (1732 г.). Уволен по болезни с пенсией в 1740 г. (ОМС. Ч. 1. С. 376–378).

[110] Корабельный флот двинулся от Котлина к Ревелю 9 июля 1713 г. (МИРФ. Журн. Н. А. Синявина. С. 19).

[111] Шведская эскадра состояла из трёх кораблей: 56-пушечного „Эзеля", 54-пушечного „Вердена" и 48-пушечного „Эстланда" (Gyllengranat C. A. Sveriges sjökrigs-historia i sammandrag. Carlscrona, 1840. D. 1. S. 298). Эта эскадра была обнаружена русскими крейсерами 10 июля 1713 г., и погоня за ними велась 10 и 11 июля (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 12–18. – Извлечение из шканечного журнала „Риги" за 10–12 июля 1713 г.; МИРФ. Журн. Н. А. Синявина. С. 19–21).

[112] Люберас Иоганн-Людвиг фон Потт; Иван фон. Умер в 1752 г. Расписывался по-русски: Иван фон Люберас (ОР РНБ. Ф. 905. Оп. 2. Q. 436. Л. 1–4 и др.). Барон. По отцу шотландец. В 1714 г. инженер-майор Люберас строил ревельскую гавань. В 1718–

1721 гг. являлся вице-президентом Берг-коллегии, с 1722 г. на строительстве порта в Рогервике. Неоднократно участвовал в составлении карт Финского залива. Под его руководством строился Кронштадтский канал, при открытии которого за заслуги в строительстве императрица Елизавета пожаловала его в кавалеры ордена св. Андрея Первозванного (РБС. СПб., 1914. Т. 10. С. 799–802).

[113] Припоминание Д. Дена неточно. Суд начал заседать не в конце ноября, а 14 декабря 1713 г. (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 787).

[114] В составе военно-морского суда по делу К. Крюйса Д. Ден упустил его асессоров – капитан-командора флота М. Х. Змаевича и капитан-поручика И. А. Сенявина, который, впрочем, в январских заседаниях суда в 1714 г. уже не участвовал, поскольку был послан в Колу для приёма там в свою команду корабля „Архангел Рафаил" (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 761, 784 об., 787–787 об., 791).

[115] Кроненбург Ян. Подпись: I. Croonenburg (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 692 об., 784 об.). Согласно Д. Дену, голландец. Принят в российский флот капитаном 3 ранга 2 января 1713 г. В декабре 1713 – январе 1714 г. был асессором военно-морского суда над К. Крюйсом. Умер 28 июня 1716 г. (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 761, 784 об., 787; ОМС. Ч. 1. С. 195).

[116] Нельсон (Нильсон) Питер. Подпись: Capton Nalson (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 709, 723). Англичанин. Прибыл с фрегатом „Лансдоу" в июне 1713 г. из Англии. В декабре того же года зачислен в российский флот капитаном 3 ранга. В декабре 1713 – январе 1714 г. являлся асессором суда по делу К. Крюйса. Выбыл со службы в 1717 г. (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 761, 784 об., 787; ОМС. Ч. 1. С. 282).

[117] Беринг Витус Йонассон; Иван Иванович. Подпись: W. Bering (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 690, 691, 692 об.). Род. в 1681 г. в г. Хорсенс в Дании, скончался в 1741 г. на острове в Тихом океане, получившем его имя. На службу в российский флот нанят в 1703 г. в Амстердаме в чине подпоручика. В 1730 г. получил свой высший чин капитан-командора. Командовал различными кораблями; в 1725–1730 гг. возглавлял Первую, а в 1733–1741 гг. Вторую камчатские экспедиции (ОМС. Ч. 1. С. 40–42).

[118] Зотов Конон Никитич (1690–1742 гг.). В 1704 г. выехал из Москвы в Голландию „для учения французского и латинского языков", жил „для наук во окрестных государствах" (РГАДА. Ф. 158. Оп. 1, 1708 г. Д. 68. Л. 1 об.–2 об.); по собственному желанию проходил практику на кораблях английского флота. В 1713 г. произведён в поручики, в 1715 г. – в капитан-поручики, в 1719 г. – в капитаны 3 ранга. В 1719 г. командовал во время Эзельского сражения кораблём „Девоншир", пленил 34-пушечный фрегат „Карлскруна-Вапен", за что был пожалован в капитаны 2 ранга. Принимал участие в подготовке Морского устава 1720 г. и Адмиралтейского регламента 1722 г. Последняя должность – генерал-экипажмейстер флота (ОМС. Ч. 1. С. 156–158).

[119] Мишуков Захарий Данилович (1684–1762 гг.). Из дворян-недорослей взят на службу ко двору Петра I в 1699 г. Поступил в 1702 г. учеником в Навигацкую школу. В 1704 г. из учеников московской Навигацкой школы „по имянному указу послан за море" для обучения морскому делу (ОР РНБ. Ф. 608. Оп. 1. Д. 55. Л. 22). В том же 1704 г. в знак монаршей милости зачислен „сверх компле[к]ту" в Преображенский полк (РГВИА. Ф. 2583. Оп. 1. Д. 66. Л. 5 об.). В 1710 г. произведён в штурманы, в 1713 г. – в подпоручики, а 16 августа того же года – в поручики. Участник Гангутского сражения. С 1718 г. капитан-поручик, с 1720 г. – капитан 3 ранга, 22 октября 1721 г. повышен в капитаны 1 ранга. Отставлен от службы в 1762 г. в чине полного адмирала (Берх В. Н. Жизнеописания первых российских адмиралов, или Опыт истории российского флота. СПб., 1834. Ч. 3. С. 178–239; ОМС. Ч. 1. С. 247–251).

[120] Д. Ден привёл приблизительные сведения. В соответствии с „Юрналом" заседаний суда по делу К. Крюйса, суд функционировал не 3 месяца до февраля 1714 г., а только 40 дней: с 14 декабря 1713 г. до 22 января 1714 г. Всего состоялось 18 заседаний. Они действительно начинались в пятом или шестом часу утра, и лишь один раз в седьмом (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 787–798 об.).

[121] Симсон (Симпсон, Симпсан, Симптон) Андрей (Андрис, Андрон). Подпись: Andrew Simpson (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 58. Л. 175 об.). Англичанин. Принят на службу в российский флот в 1703 г. в Голландии капитаном. В 1703 г. в Воронеже; с 1704 г. командовал разными кораблями на Балтике; в 1711 г. – кораблём „Уния“ Азовского флота и по продаже ряда кораблей туркам в 1711–1712 гг. находился в Константинополе для окончательных расчётов. В январе 1713 г. зачислен в капитаны 1 ранга. В том же году принял в командование „Архангел Гавриил“ в Архангельске, с которым в июне 1714 г. прибыл в Ревель. В 1715 г. командовал тем же кораблём, а 26 декабря того же года получил отпуск с российской службы (ОМС. Ч. 1. С. 338–339).

[122] Крамер (Крамор) Фока. Подпись: Fock Cramer (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 2. Д. 265. Л. 2, 11, 16, 41 и др.). Голландец. Принят в российский флот в 1703 г. К. Крюйсом в Голландии поручиком. Уволен в 1718 г. в звании капитана 3 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 193).

[123] Гания (Ганья) Выбе. Подпись: Wybe Hania (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 2. Д. 295. Л. 17). Голландец. В российский флот нанят в 1703 г. К. Крюйсом в Голландии капитаном. Командовал разными кораблями на Балтике в 1704–1709 гг. (ОМС. Ч. 1. С. 91), в 1713 г. – кораблём „Архангел Рафаил“, прибывшим тогда из Архангельска в Колу (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 2. Д. 295. Л. 12 об., 13 об.; Барш Я. С. „Юрнал“ вице-адмирала Я. С. Барша // Сб. Гос. публичной библиотеки им. М. Е. Салтыкова-Щедрина. Л., 1954. Вып. 2. С. 12–14).

[124] В действительности имеются в виду 3 построенных в Архангельске не в 1711, а в 1713 г. 52-пушечных корабля: „Архангел Гавриил“, „Архангел Михаил“, „Архангел Рафаил“. 27 июля 1713 г. экипажмейстер Соломбальской верфи Ф. А. Баженин писал Ф. М. Апраксину, что на всех трёх кораблях, „кроме каютных, столярных и других мелких поделок, корпусы построены все наготово“, один корабль уже спущен, а к двум другим готовятся приспособления для спуска на воду (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 57. Л. 52). К 22 сентября все 3 корабля были вооружены и оснащены, а 17 октября 1713 г. „Архангел Гавриил“ (командир А. Симсон) и „Архангел Рафаил“ (ком. В. Гания) пошли от устья Северной Двины на Балтику, а „Архангел Михаил“ (ком. Ф. Крамер) по причине ледостава остался на зимовку в Архангельске (МИРФ. Ч. 1. С. 449–451; Барш Я. С. „Юрнал“... С. 12–13).

[125] Тронхейм – город на берегу Троннхеймс-фиорда Норвежского моря в средней части Норвегии.

[126] Огнемётные трубы на кораблях Балтийского флота появились не в 1714 г. Уже летом 1703 г. из Голландии в Архангельск была отправлена с поручиком флота Б. Шмитом „зажигательная труба, которою огонь брызгает толь далеко... для зажигания домов и кораблей“, причём упоминалось, что она была „в действо приведена и управлена“ капитаном Я. ван Гофтом (РГАДА. Ф. 329. Оп. 1. Д. 43. Л. 8). В перечне кораблей, требующих починки, 1705 г. сказано, что на одной шняве следует „секретную трубу медную вновь зделать“, на другой – „к секретной трубе дощечку зделать“ (РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 47. Л. 245 об., 246 об.). Такие „зажигательные трубы“ устанавливались в дальнейшем на фрегатах „Св. Илья“ и „Лансдоу“ (МИРФ. Ч. 2. С. 186, 214, 242, 364, 371).

[127] Грис (Гриз) Маркус. Подпись: M. Griese (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 448, 521 об.). Немец из Любека („любчанин“). В российский флот нанят в 1703 г. в Голландии штурманом. В 1709 г. получил чин поручика, в 1713 г. – капитана 3 ранга. В 1714 г. он командовал не „Полтавою“, как утверждает Д. Ден, а „Ригою“. В декабре 1718 г. уволен (ОМС. Ч. 1. С. 118–119).

[128] Ван Гент Вилим. Подпись: W. v. Gent (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 77, 212). Голландец. Зачислен в российский флот в 1710 г. младшим капитаном. С 1713 г. капитан 3 ранга, 7 декабря 1715 г. Пётр I произвёл его через чин по представлению Ф. М. Апраксина в капитаны 1 ранга. Командовал различными кораблями. 28 ноября 1721 г. уволен (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 3 об.; ОМС. Ч. 1. С. 386–387).

[129] Ван Гофт Ян; Иван Иванович. Подпись: I. v. Hooft (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1725 г. Д. 13. Л. 17, 138). Согласно Д. Дену, выходец из Брабанта. Принят на службу в российский флот капитаном в 1703 г. в Голландии. 7 декабря 1715 г. через чин произведён „по розметке (Петра I. – П. К.) на выписке господина адмирала“ Ф. М. Апраксина в капитаны 1 ранга, 1 ноября 1717 г. произведён в капитан-командоры, 22 октября 1721 г. – в шаутбенахты. Умер в 1726 г. в России (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 3 об.; ОМС. Ч. 1. С. 388–389).

[130] Гаук (Гук) Христоф (Христофор). Подпись: C. Hauck (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 427, 518 об.). Датчанин. Во флот России принят в 1703 г. поручиком. Скончался в ноябре 1717 г. в чине капитана 2 ранга (Елагин С. И. История... Прилож. Ч. 2. С. 289; ОМС. Ч. 1. С. 93–94).

[131] Бредаль Питер Христиан; Пётр Петрович. Подпись: P. Bredall; P. Bredal; P-r Bredal (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 16. Л. 442, 443 об.; РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1727 г. Д. 37. Л. 10, 15 об.). Норвежец. Нанят в российский флот 1 мая 1703 г. в Голландии подпоручиком. В 1721 г. достиг чина капитан-командора, с 1727 г. шаутбенахт, с 1737 г. вице-адмирал. В 1714 г. он командовал фрегатом „Св. Яков“, а не „Св. Павлом“, как утверждал Д. Ден. Умер в 1756 г. в России (ОМС. Ч. 1. С. 57–62).

[132] Экгов (Экгоф, Эков) Клас. Подпись: Claes Eeckhoff (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 11. Л. 34; Ф. 233. Оп. 1. Д. 177. Л. 258 об., 260). Датчанин. Некий Клас Экгоф, выходец из города Штаде, расположенного в принадлежавшем Швеции герцогстве Бремен, был нанят в качестве матроса в Амстердаме К. Крюйсом и прибыл в 1698 г. в Архангельск (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 9. Л. 293 об.; Д. 54. Л. 79). Дальнейшая судьба его неизвестна. В качестве капитана упомянутый Клас Экгоф или его тёзка был принят в российский флот 10 октября 1712 г. в Копенгагене послом В. Л. Долгоруковым (МИРФ. Ч. 3. С. 45). В 1719 г. произведён в капитаны 2 ранга. В 1721–1723 гг. исполнял должность лоц-капитана, следя за состоянием пути между Котлином и Ревелем. Умер 13 июля 1724 г. (ОМС. Ч. 1. С. 436–437).

[133] Муханов Ипат Калинович. По офицерскому списку Преображенского полка 1724 г., И. К. Муханов служил в нём с 1694 г. (РГВИА. Ф. 2583. Оп. 1. Д. 66. Л. 5 об., 24 об.). В 1697 г. отправлен для изучения морского дела в Голландию в звании солдата Преображенского полка. В 1707 г. произведён в подпоручики флота, в 1713 г. – в поручики, в 1715 г. – в капитан-поручики, в 1719 г. – в капитаны 3 ранга, по заключении Ништадтского мира в 1721 г. – через чин в капитаны 1 ранга. Умер в 1729 г. (ОМС. Ч. 1. С. 263–265).

[134] То есть „Архангел Михаил“.

[135] То есть „Архангел Рафаил“.

[136] 70-пушечный корабль „Леферм“ (водоизмещение 1288 т) был в 1702 г. захвачен англичанами у французов в сражении при Виго; в 1704 г. участвовал в сражении при Велес-Малаге (A new list of all the ships and vessels of Her Majesties Royal navy... London, 1711 // РГАДА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 1, ч. 4. Л. 156; Anderson R. Ch. Naval wars in the Baltic during the sailing-ship epoch 1522–1850. London, 1910. P. 158). Был куплен в Англии Ф. С. Салтыковым в 1713 г. и 8 июня 1714 г. прибыл в Ревель (МИРФ. Ч. 1. С. 457, 458, 512).

[137] „Армонт“ („Ормонд“) – 50-пушечный корабль, купленный в Англии в 1713 г. (МИРФ. Ч. 1. С. 457, 464). Прибыл в Рогервик, залив к западу от Ревеля, 11 апреля 1714 г. (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 77. Л. 63; Д. 90. Л. 50). Название получил в честь Д. Батлера (1665–1745 гг.), герцога Ормонда, принявшего в 1711 г. после герцога Мальборо командование всеми сухопутными войсками Британии.

[138] 50-пушечный корабль „Фортуна“ куплен в Англии в 1713 г. (МИРФ. Ч. 1. С. 440, 457, 464). Прибыл в залив Рогервик 11 апреля 1714 г. (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 77. Л. 63; Д. 90. Л. 50). Разбит бурею 10 ноября 1716 г. в гавани Ревеля (МИРФ. Ч. 2. С. 153–155).

[139] 50-пушечный корабль „Арондель“ был куплен в 1713 г. в Англии (МИРФ. Ч. 1. С. 350, 387, 457). 11 апреля 1714 г. прибыл в залив Рогервик (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 77. Л. 63; Д. 90. Л. 50). Современники переводили его название на русский язык как „ластка“ (Там же. Д. 252. Л. 61), то есть ласточка (франц. aronde – ласточка).

[140] 44-пушечный фрегат „Эсперанс“ (до покупки „Гарденбрук“) был приобретён в 1712 г. в Дюнкерке. В 1706 и 1709 гг. французы захватили у голландцев 2 одноимённых фрегата „Гарденбрук“ (носившие тогда 50 и 52 пушки). Один из них и вошёл в 1713 г. в состав Балтийского флота России (Anderson R. Ch. Naval wars... P. 155; МИРФ. Ч. 1. С. 274, 275, 369).

[141] Воган (Воуган, Вауган) Эдвард. По офицерскому списку „Истории“, англичанин. Погиб 27 июня 1715 г. на рейде Котлина на корабле „Нарва“, в пороховой погреб которого ударила молния. В английском флоте дослужился к 1713 г. до капитана. При содействии Ф. С. Салтыкова 18 января 1714 г. принят капитаном в российский флот, 1 января 1715 г. произведён в капитан-командоры. В 1714 г. командовал „Перлом“, в 1715 г. – „Нарвою“ (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 2 об.; МИРФ. Ч. 1. С. 438, 643, 647; ОМС. Ч. 1. С. 83–84).

[142] Рю (Ру) Томас. Подпись: Tho. Rue (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 207, 209). Англичанин. На службу в российский флот нанят 26 марта 1714 г. Ф. С. Салтыковым в Лондоне в звании капитана 1 ранга. Командовал разными линейными кораблями. Уволен в 1718 г. (ОМС. Ч. 1. С. 331; Мордвинов С. И. Записки адмирала С. И. Мордвинова. СПб., 1868. С. 10).

[143] Бекер (Бакар) Вильям (Вилим). Подпись: W-m Bäker (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 208, 210 об.). Англичанин. Взят на службу в русский флот капитаном 4 ранга Ф. С. Салтыковым 20 марта 1714 г. Командовал различными линейными кораблями. Выбыл в 1718 г. (ОМС. Ч. 1. С. 24).

[144] Фитч (Фич, Фиц) Джон (Джим). По Д. Дену, англичанин. В российский флот принят 1 января 1714 г. капитаном 1 ранга. 31 мая 1715 г. арестован за то, что не отдал салюта флагу вице-адмирала Петра Михайлова; 20 августа того же года уволен (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 3; ОМС. Ч. 1. С. 395).

[145] Нарген (Наргин, ныне Найссаар) – остров на северо-запад от Ревеля, отделяющий Ревельский (Таллинский) залив от моря.

[146] Д. Ден привёл неверную дату. Находившийся в крейсерстве П. Х. Бредаль, согласно морскому журналу Петра I, который вёлся с использованием морского счёта суточного времени, начинавшегося с полудня, дал знать во флот о приближении 6 шведских кораблей во втором часу пополудни 18 июня (по обычному гражданскому времени 17 июня во втором часу дня).Дата по гражданскому исчислению суток содержится в походном журнале царя: 17 июня в 6 часу пополудни (расхождение в определении часа дня весьма часто для источников начала XVIII в.). Преследование же шведской эскадры велось на следующий день, 18 июня, приблизительно до 6 часа вечера (ПЖ 1714 г. СПб., 1913. С. 29–30, 59–61, 113).

[147] Мыс Суроп (Сурепуд; ныне Нинамаа) на материковом берегу к западу от Ревеля. В примечании английского издания этот мыс неверно отождествлён со Стирсуддеином (Stirs Point) „у входа в С.-Петербургский залив“ на северном берегу Финского залива приблизительно на долготе Гаривалдая, хотя в рукописи указан мыс Суроп (The Point of Surps). – Светильник морской. С. 6–7, 14–15.

[148] Лилье Эрик Юхан. В 1714 г. вице-адмирал, в 1715 г. адмирал шведского флота.

[149] В атласе „Светильник морской“ (С. 6–7) в заливе у Ревеля к юго-востоку от о. Нарген показана мель Медл-грунт.

[150] Карлы (Карлсы) – два небольших острова к северу от Ревеля. В атласе „Светильник морской“ (С. 6–7, 12) сообщается, что о. Малый Карлс лежит в одной миле к северу от Ревеля, „остров невелик и узок“, а о. Большой Карлс находится к западу от Малого Карлса.

[151] Путём зрительных наблюдений и опросов пленных россияне определили, что шведы имели у полуострова Гангут 16 линейных кораблей (950 пуш.), 5 фрегатов (152 пуш.), 2 шнявы, 2 прама, 2 бомбардирских судна и брандер. Также было известно, что шведы располагали 6–8 галерами и рядом более мелких судов (МИГО. Пг., 1914. Вып. 1, ч. 1. С. 5–6; Вып. 2. С. 339–341, 350–352, 358).

[152] Пётр I действительно дважды, 4–5 и 11–12 июля 1714 г., пытался с эскадрою пройти из Ревеля к Гельсингфорсу, но из-за неблагоприятных ветров войти в шхеры у Гельсингфорса ему удалось лишь 18 июля 1714 г. с третьей попытки (ПЖ 1714 г. С. 31–33, 62–64).

[153] Эреншельд Нильс (1674–1728 гг.). Род. в Або в Финляндии. В 1692 г. поступил добровольцем на шведскую военно-морскую службу. В 1714 г. командовал в качестве шаутбенахта эскадрой шведского шхерного флота из 9 судов, с которой 27 июля 1714 г. вступил в сражение с авангардом русского гребного флота в Рилакс-фиорде к северу от полуострова Гангут. Тогда же попал в плен, в котором находился до осени 1721 г. За отвагу в баталии при Гангуте произведён Карлом XII в 1716 г. в вице-адмиралы, после возвращения в Швецию по рекомендации Петра I повышен в 1721 г. в адмиралы.

[154] Шведский прам „Элефант“, флагманский корабль Н. Эреншельда, имел на вооружении 14 орудий только 12-фунтового калибра и ещё 4 орудия 3-фунтового, в том числе по 8 орудий располагалось вдоль бортов, на задней стенке кормы было 2 ретирадных пушки 3-фунтового калибра (МИГО. Вып. 1, ч. 1. С. 3; Пг., 1914. Вып. 3. С. 35, 91; РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 5188. Л. 1. – Чертёж прама „Элефант“, выполненный мастером Г. Рамзом в 1739 г.).

[155] Шхерная эскадра Н. Эреншельда и эскадра корабельного флота под командою вице-адмирала Э. Ю. Лилье (последняя в составе 8 линейных кораблей, шнявы и 2 бомбардирских судов) были отправлены от мыса полуострова Гангут 25 июля 1714 г. (МИГО. Вып. 3. С. 182–183).

[156] Змаевич Матвей Христофорович (1680–1735 гг.). Подпись: Zmaiewic (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 14. Л. 35 об.; Д. 9. Л. 103). Хорват. Род. в городе Перасте в Республике Которского залива на Адриатическом море. В 1710 г. его принял на русскую службу посол в Турции П. А. Толстой. В 1712 г. по прибытии в Россию зачислен капитаном 1 ранга галерного флота; в 1713 г. произведён в капитан-командоры. 26 июля 1714 г. под его командованием первый отряд из 20 российских скампавей обошёл шведский флот мористее, выйдя в шхеры за полуостровом Гангут, и запер там эскадру шведского шхерного флота под командованием Н. Эреншельда. На следующий день в ходе Гангутского сражения М. Х. Змаевич со скампавеями правого крыла атаковал позицию Н. Эреншельда. В дальнейшем командовал галерными эскадрами. С 1719 г. шаутбенахт, с 1721 г. вице-адмирал, с 1727 г. адмирал галерного флота. Умер в Таврове (ОМС. Ч. 1. С. 153–155; Pomorski zbornik. Zagreb, 1962. Kn. 1. S. 301, 306).

[157] 27 июля 1714 г. село на мель при прорыве у мыса Гангут одно судно из эскадры арьергарда русского гребного флота, судя по численности его экипажа, – полугалера, поскольку, несмотря на то что с неё было снято российскими шлюпками некоторое количество людей, шведы пленили на ней 232 человека (Сб. ВИМ. Вып. 5. С. 409–410; МИГО. Вып. 3. С. 34, 90, 185; Пг., 1918. Вып. 4. С. 628, 676), в то время как штатное число экипажа на полугалере составляло 250 чел., на скампавее – 150 чел.

[158] Ягужинский Павел Иванович (1683–1736 гг.). Российский государственный деятель и дипломат. Сын выходца из Великого княжества Литовского, органиста лютеранской церкви в Москве, впоследствии армейского майора. Начал службу пажом у Ф. А. Головина, с 1701 г. служил в гвардии, был в свите Петра I. В июне 1711 г. произведён в полковники, 3 августа того же года – в генерал-адъютанты. Участник Гангутского сражения. Исполнял дипломатические поручения. В 1722–1726 и 1730–1731 гг. генерал-прокурор Сената. С 1735 г. кабинет-министр.

[159] 35 русских галер прорвались 26 июля 1714 г. мимо шведскогок орабельного флота, стоявшего у мыса полуострова Гангут, и заперли в шхерах эскадру Н. Эреншельда, но с фронта шведскую эскадру в шхерах Рилакс-фиорда атаковали только 23 русских галеры. Подробнее см.: Кротов П. А. Гангутская баталия 1714 года. СПб., 1996. С. 77–80, 89, 103–106.

[160] По достоверным русским источникам – печатной „Реляции“ о Гангутской операции, морскому журналу Ф. М. Апраксина и походному журналу Петра I, – флаг на „Элефанте“ спустили шведы по приказу Н. Эреншельда перед тем, как он попытался бежать со своего корабля в шлюпке (МИГО. Вып. 1, ч. 1. С. 2–3; Вып. 3. С. 35, 91).

[161] Н. Эреншельд был пленён шлюпкой под командой не П. Х. Бредаля, а капитана Ингерманландского полка С. Г. Бакеева (МИГО. Вып. 1, ч. 1. С. 2–3; Вып. 3. С. 34–35, 91; Кротов П. А. Гангутская баталия 1714 года. Прилож. V).

[162] На самом деле Пётр I, как показано на гравюрах сражения от 9 августа 1714 г. и П. Пикарта „План с прешпектом о бывшей акции меж российским адмиралом-генералом графом Апраксиным и швецким адмиралом Ватрангом...", в качестве командующего авангардом российского галерного флота шаутбенахта находился на скампавее несколько позади построения атаковавших шведов русских скампавей.

[163] Ещё 16 декабря 1714 г. Н. Эреншельд писал в Швецию адмиралу Г. Ватрангу, что, хотя „полученные 6 ран в баталии излечены", он всё же лежит в „нестерпимой болезни" от последней раны в бедро, и добавлял, что его лечит придворный медик Петра I и сам царь его „много ж персонально посещает и изволит сам при том быть, когда перевязывают раны" (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 85. Л. 107 об., 108. Пер. со швед. яз. 1714 г.).

[164] Карл XII (1682–1718 гг.).

[165] Фредрик I (правил в 1720–1751 гг.).

[166] Такую рекомендацию Пётр I подписал Н. Эреншельду 24 октября 1721 г., накануне его возвращения в Швецию (факсимильное воспроизведение письма Петра I: Jane F. T. The imperial Russian navy... P. 65). Выдать Н. Эреншельду паспорт на выезд в Швецию император распорядился в тот же день (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. Указы. Д. 4. Л. 207).

[167] Д. Ден был плохо осведомлён по этому вопросу. Вскоре после Гангутского сражения, 9 августа 1714 г., в Петербурге была издана и распространялась „Реляция о случившейся морской баталии между российскою авангардиею и швецкою эсквадрою", в которой излагался ход военных действий у Гангута 25–27 июля 1714 г. В ней указаны точные данные о потерях сторон: из 941 шведа 361 погиб, 580, считая в этом числе и раненых, были пленены; россиян пало 124, пропало без вести 3, был ранен 341 чел. (МИГО. Вып. 1, ч. 1. С. 4–5, 10; Вып. 3. С. 36–37, 92–93; Сб. ВИМ. Вып. 5. С. 408–409). Сведения „Реляции" использовались в европейских периодических изданиях того времени.

[168] Остров Бьёрке – ныне остров Большой Берёзовый в Финском заливе к юго-западу от Выборга.

[169] Описанная Д. Деном буря длилась с 7 часа вечера 30 августа до вечера 31 августа 1714 г. (даты переведены с морского времени). Пётр I съехал на берег в шлюпке 31 августа после полудня (ПЖ 1714 г. С. 45, 74–75).

[170] Деляп Джон (Джан). Подпись: John Delapp (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 40. Л. 875). Начал службу матросом в 1690 г. В течение 8 лет служил на купеческих британских судах, потом 14 лет – на военных кораблях по-прежнему матросом и мичманом. Первый офицерский чин лейтенанта флота ему был присвоен 2 июня 1712 г. британским Адмиралтейством (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 7). На службу в российский флот принят в декабре 1713 г. Н. А. Сенявиным. 14 мая 1714 г. зачислен в поручики, в 1715 г. произведён в капитан-поручики. Во время Эзельского сражения 1719 г. командовал кораблём „Архангел Ягудиил" и вместе с кораблём „Архангел Рафаил" принудил к сдаче шведский линейный корабль , за что был произведён Петром I в капитаны 3 ранга. Уволен со службы в 1729 г. в чине капитана 2 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 127–128).

[171] Имеется в виду гавань на о. Котлин.

[172] Это произошло 9 сентября 1714 г., после того как русский гребной флот с гангутскими трофеями триумфальным шествием прибыл по Неве в Петербург (ПЖ 1714 г. С. 77, 129, 158).

[173] Шаутбенахт С. Трезель, голландец, был принят на службу в российский флот 30 июня 1714 г.; скончался 3 апреля 1715 г. (ОМС. Ч. 1. С. 380).

[174] Д. Ден подразумевает под „последней голландской войной" третью и последнюю в XVII в. англо-голландскую войну 1672–1674 гг., но, как писал сам К. Крюйс, тогда он служил только матросом (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 160).

[175] 1715 г.

[176] Бенс (Бенсон) Питер. Подпись: P. Benß; P. Bens (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 476, 523; Ф. 233. Оп. 1. Д. 177. Л. 276 об.–278). Голландец. В российском флоте с 1711 г. в чине поручика, с 1715 г. – капитан-поручик, с 1720 г. – капитан 3 ранга. Умер в 1751 г. в Риге в звании капитана 1 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 39–40).

[177] Выбе Питер. Подпись: Pieter Wiebes (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 1. Д. 266. Л. 5 об., 22 об.; Ф. 95. Оп. 1. Д. 6. Л. 253). Голландец, сын корабельного мастера Выбе Геренса. В качестве корабельного подмастерья строил в 1713–1715 гг. 4 линейных корабля, потом занимался преимущественно починкой кораблей в Петербурге, Ревеле, Риге (ОМС. Ч. 1. С. 96).

[178] „Шлиссельбург" был спущен на воду 28 сентября 1714 г., „Нарва" – 26 октября того же года.

[179] Это произошло в ночь с 26 на 27 июня 1715 г. (ПЖ 1715 г. СПб., 1913. С. 16, 40, 59).

[180] На „Нарве" погибло около 400 человек, в том числе 177 нижних флотских чинов. Спаслось, по словам К. Крюйса, 18 или 19 человек; согласно донесению голландского резидента Я. де Би, лишь 11 чел. (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 108. Л. 496 об.; МИРФ. Ч. 1. С. 643, 645, 647).

[181] Остров Эзель теперь называется Сааремаа.

[182] Эта эскадра из трёх фрегатов и одной шнявы вышла из Ревеля на поиски шведских каперских кораблей в район между островами Готланд, Эзель, Даго и курляндским побережьем 9 апреля 1715 г. Всей эскадрой командовал П. Х. Бредаль, однако находился он, вопреки утверждению Д. Дена, не на „Св. Павле", а на „Самсоне". Двух других командиров фрегатов Д. Ден указал неверно: „Св. Павлом" командовал капитан-поручик Я. Ю. Шхелинг, „Св. Петром" – Т. Тран, а не И. А. Брандт и соответственно К. Экгов (МИРФ. Ч. 1. С. 604–605, 610–611; ОМС. Ч. 1. С. 58, 377, 431).

[183] П. Х. Бредаль на „Самсоне" „по зело жестоком неприятельском противлении" 11 апреля 1715 г. в 5 милях от города Виндавы (ныне Вентспилс) взял 16 (18?) -пушечный шведский капер „Единорог", 12 апреля – 10 (11?) -пушечный „Эсперанц", 16 апреля после длительного преследования от Виндавы до Готланда – 12 (10?) -пушечный „Стокгольм-Галей". Сильно повреждённый в ходе артиллерийского боя „Единорог" пришлось сжечь, а два других приза были приведены в Ревель (МИРФ. Ч. 1. С. 610–611).

[184] Шведская эскадра из 12 линейных кораблей с вооружением от 74 до 50 орудий и нескольких фрегатов подошла в строю кильватерной колонны к ревельской гавани в 4 часа вечера 29 мая 1715 г. Во время трёхчасовой артиллерийской дуэли между шведами и российскими береговыми батареями, фрегатами и прамами, находившимися у Ревеля, один шведский корабль вынужден был выйти из боя для исправления повреждений. 30 мая шведский флот ушёл из Ревельского залива в море. Потери русской стороны в бою 29 мая составили 5–6 человек убитыми и один был ранен (МИРФ. Ч. 1. С. 629–630).

[185] В действительности флот в 1715 г. двинулся от Котлина в море 6 июля (ПЖ 1715 г. С. 1, 17, 60).

[186] Приведённый Д. Деном список кораблей русского флота, сосредоточенных в 1715 г. у Ревеля, не отличается точностью. В нём отсутствуют линейные корабли „Виктория", „Ингерманланд", „Армонт", вновь прибывший из Англии корабль „Британия", фрегаты „Лансдоу", „Св. Яков", „Эсперанс", шнявы „Мункер", „Наталия". Неверно названы некоторые командиры кораблей. В действительности „Св. Екатериной" командовал В. Шельтинга, „Архангелом Рафаилом" М. Фалкенберг, „Архангелом Гавриилом" А. Симсон, „Оксфордом" К. Экгов, фрегатом „Самсон" П. Х. Бредаль, „Св. Павлом" В. Баттинг (а не шнявой „Лизета"), „Св. Петром" Т. Тран, В. Торнгоут командовал в 1715 г. „Эсперансом", а не „Ричмондом" (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 25. Л. 409, 412; МИРФ. Ч. 1. С. 632–633, 638, 639, 649, 661; ОМС. Ч. 1. С. 31, 49, 55, 93, 113, 339, 340, 377, 395, 421).

[187] В английском издании указано вооружение „Св. Екатерины" в 65 пушек.

[188] Баттинг (Батинг) Вильям (Вилим). Англичанин. В российский флот зачислен в декабре 1713 г. капитан-поручиком; в январе 1719 г. произведён в капитаны 3 ранга. С 1715 г. командовал различными военными кораблями. Умер в январе 1720 г. (ОМС. Ч. 1. С. 31–32).

[189] Флот перешёл из Ревеля в Рогервик 17 июля 1715 г. (ПЖ 1715 г. С. 2, 18, 61).

[190] Норрис Джон (1660–1749 гг.), адмирал великобританского флота (1709 г.); в 1715–1721 гг. возглавлял экспедиции английского флота на Балтику.

[191] Д. Ден ошибся: И. Ф. Боцис умер в мае 1714 г., а М. Х. Змаевич был произведён в шаутбенахты галерного флота лишь в январе 1719 г.

[192] 64 (70) -пушечные корабли „Ингерманланд" и „Москва" спустили на воду соответственно 1 мая и 27 июня 1715 г.

[193] „Оксфорд" был продан в Лондоне в 1717 г.

[194] Сенявин (Синявин) Наум Акимович (ок. 1680–1738 гг.). По нашим наблюдениям над сохранившимися во множестве подписями Н. А. Сенявина, до 1722 г. он подписывался только через „и" (Наум Синявин), в 1722 г. в найденной росписи от 30 июля также через „и", а, по крайней мере, с 20 июня 1723 г. исключительно через „е" – Наум Сенявин (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 2. Л. 46 об.; РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 143. Л. 79, 125, 155 и др.). Начал службу солдатом бомбардирской роты Преображенского полка и одновременно матросом в 1698 г. Участвовал во многих боях на суше и море. Дважды ранен. Свой первый обер-офицерский чин поручика флота получил в 1708 г., в 1713 г. произведён в капитан-поручики, в январе 1715 г. – в капитаны 4 ранга (в 1717 г. переименован в капитаны 3 ранга), в 1718 г. повышен в капитаны 2 ранга. В сражении 24 мая 1719 г. под его командованием российская эскадра пленила шведский линейный корабль, фрегат и бригантину, после чего Н. А. Сенявин был произведён в капитан-командоры. С октября 1721 г. шаутбенахт, с 1727 г. вице-адмирал. В 1734 г. командовал эскадрой авангарда в походе Балтийского флота к Данцигу, в 1737–1738 гг. начальствовал над Днепровской флотилией (ОМС. Ч. 1. С. 341–347).

[195] Согласно письму И. А. Сенявина Петру I, корабли, предназначенные для пополнения флота на Балтике, перевели через бар в устье Северной Двины 9 августа 1715 г. (МИРФ. Ч. 1. С. 662; Ср.: Барш Я. С. „Юрнал"... С. 20).

[196] Вильгельм III Оранский (1650–1702 гг.), король Великобритании в 1688–1702 гг., штатгальтер Нидерландской республики в 1672–1702 гг.

[197] Пётр I посетил Англию в 1698 г.

[198] Хатчинсон (Гутчинсон, Гутчинс) Томас. В российский флот принят в декабре 1713 г. поручиком (ОМС. Ч. 1. С. 120).

[199] Эскадра под общим командованием И. А. Сенявина в составе кораблей „Архангел Варахаил", „Архангел Селафаил", „Архангел Уриил" и яхты „Транспорт-Роял" пошла в море от устья Северной Двины 29 сентября 1715 г. (МИРФ. Ч. 1. С 677).

[200] „Архангел Селафаил" и „Архангел Уриил" прибыли в Копенгаген 27 ноября 1715 г. (МИРФ. Ч. 1. С. 697, 698).

[201] Флеккер (ныне Флеккефьорд) – портовый город на юго-западе Норвегии. „Архангел Варахаил" прибыл туда 9 октября 1715 г. и остался там на зимовку (МИРФ. Ч. 1. С. 686, 702).

[202] По данным Я. С. Барша, служившего в 1715 г. поручиком на „Архангеле Рафаиле", „Транспорт-Роял" разбился в сентябре 1715 г. в проливе Каттегат вблизи шведского города Гётеборга (Барш Я. С. „Юрнал"... С. 20–21), но записки Я. С. Барша довольно сбивчивы в части хронологии. Находившийся тогда в Копенгагене генерал-адъютант А. М. Девиер 18 октября 1715 г. написал Ф. М. Апраксину, что, согласно полученным им известиям, во время бури „прибило к шведской стороне к Готенбургу... из наших один корабль... и будто 25 человек взято в полон" (МИРФ. Ч. 1. С. 688, 689). И. А. Сенявин в письме 6 декабря 1715 г. Петру I уведомлял, что „Транспорт-Роял" „против Готенбурга на клипе от великого шторма... пропал, а слух есть в Копенгагене, что поручик и при нём несколько русских и иноземцев спаслися" (Там же. С. 699).

[203] Марстранд – город в Швеции на острове в Хаке-фьорде в 30 км к северо-западу от Гётеборга.

[204] „Архангел Ягудиил" пошёл в море от устья Северной Двины 18 октября 1715 г. (МИРФ. Ч. 1. С. 702).

[205] Д. Ден датирует прибытие своего корабля в Троннхеймс-фьорд концом ноября 1715 г., видимо, по памяти. 24 декабря 1715 г. он сам писал Петру I, что начал входить в Троннхеймс-фьорд только в первых числах декабря (МИРФ. Ч. 1. С. 702).

[206] Из 293 человек экипажа „Архангела Ягудиила" на момент выхода в море от устья Северной Двины к 24 декабря 1715 г. умерли 36 чел., 48 больных содержались тогда на берегу по квартирам (МИРФ. Ч. 1. С. 703).

[207] Скония – область на южном побережье Швеции.

[208] Название 60-пушечного корабля „Марльбург" приводится согласно сложившейся в отечественной литературе традиции, хотя правильнее было бы писать „Мальборо", поскольку корабль, построенный в Амстердаме, получил наименование в честь знаменитого британского полководца и государственного деятеля герцога Д. Ч. Мальборо (1650–1722 гг.). Именно в соответствии с английским написанием фамилии герцога Мальборо в рукописи имеется название этого корабля: „Marlborough".

[209] Блок Матис (Митен). Голландец. В российский флот принят из поручиков голландской службы 1 марта 1716 г. в капитаны 4 ранга. Выбыл в 1718 г. (ОМС. Ч. 1. С. 47–48).

[210] В соответствии с журналами Петра I, царь прибыл с российским галерным флотом в Копенгаген в 5 часу пополудни 6 июля (ПЖ 1716 г. СПб., 1913. С. 3, 29; дата переведена с морского времени).

[211] Фредерик IV (1671–1730 гг.), король Дании и Норвегии с 1699 г.

[212] Тофт (Тоут, де Гофт) Людвиг (Лодовик). Подпись: Lodewick Thooft (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 6. Л. 342, 343). Голландец. Принят в российский флот в 1715 г. капитаном. В сентябре 1718 г. „из службы его царского величества учинён свободен и дан апшит на проезд ему до отечества" и двухмесячный оклад жалованья (всего 80 руб.) „на проезд" (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 6. Л. 342–343; ОМС. Ч. 1. С. 387).

[213] Лоренс (Лоуренс, Лоренц) Джеймс (Джимс, Джемс). Подпись: Jams Lawrence (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 16. Л. 4, 15, 47, 76). Согласно „Истории", англичанин. Нанят в русский флот поручиком 10 декабря 1713 г., 29 августа 1717 г. произведён в капитан-поручики, 2 марта 1721 г. – в капитаны 3 ранга. Умер в 1733 г. в России (ОМС. Ч. 1. С. 225–227).

[214] Вандергон Корнелис. Принят на службу в российский флот в 1716 г. капитаном 2 ранга. В августе того же года командовал в составе русской эскадры у Борнхольма кораблём „Архангел Селафаил", позднее в том же году – „Архангелом Ягудиилом", с которым зимовал в Копенгагене (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 137; ОМС. Ч. 1. С. 391).

[215] Небель Питер (Пётр). Д. Ден называет его датчанином. В российский флот нанят в 1715 г. капитаном 4 ранга, в мае 1717 г. переименован в капитаны 3 ранга. Уволен в 1718 г. (ОМС. Ч. 1. С. 276).

[216] Шхелинг (Шелинг) Янс (Ганс, Ян) Юрьянсен (Юрьян, Юрген). Подпись: Hans Iurgen Schilling (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 18. Л. 456). Датчанин. В 1703 г. принят в русский флот подпоручиком, с 1709 г. – поручик, с 10 ноября 1713 г. – капитан-поручик. В 1704 г. находился в Воронеже, в 1707, 1710–1719 гг. – на Балтийском флоте. 19 марта 1719 г. „за взятье многих государевых припасов" сослан в Сибирь. По случаю Ништадтского мира возвращён из ссылки и получил увольнение (РГАВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 16, ч. 2. Л. 74 об.; Ф. 212. Оп. Указы. Д. 4. Л. 215; РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 12. Л. 652 об.; ОМС. Ч. 1. С. 431–432).

[217] Башилов Дмитрий Васильевич. После учёбы в Навигацкой школе (1702–1707 гг.) и службы на кораблях британского флота (1707–1713 гг.) служил подштурманом на „Архангеле Гаврииле". С декабря 1714 г. поручик. Командовал шнявой и гукорами. Умер в 1724 г. (ОМС. Ч. 1. С. 33–34).

[218] Гарбо Эрасимус (Ерасимус, Герасим) Андриен. Подпись: E. Harbo (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 58. Л. 175 об.; Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 229 об.–231). Датчанин. Согласно спискам офицерского состава, Э. А. Гарбо был нанят на русскую службу в 1703 г. в Голландии подпоручиком (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 28. Л. 33; РГАДА. Ф. 329. Оп. 1. Д. 69. Л. 160). В том же году стал поручиком, с 1706 г. – капитан-поручик. Командовал различными кораблями Балтийского флота. В 1717 г. посол в Дании В. Л. Долгоруков так писал о нём: „... глуп и пьян, и лучше бы его величество отпустил его за старостью домой". В декабре 1721 г. уволен, но в начале 1724 г. снова принят на службу с прежним чином. С 1724 по 1731 г. командовал внутренней брандвахтой в Кронштадте (ОМС. Ч. 1. С. 91–92).

[219] Лобанов-Ростовский Иван Яковлевич (1687–1740 гг.), князь. Обучался в Навигацкой школе. В 1708 г. уехал изучать морское дело в Голландию. После возвращения в Россию произведён в поручики в январе 1716 г., в 1721 г. получил чин капитан-лейтенанта. Уволен со службы по болезни в 1728 г. в чине капитана 2 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 220; Руммель В. В., Голубцов В. В. Родословный сборник русских дворянских фамилий. СПб., 1886. Т. 1. С. 556).

[220] О таком поручении П. Х. Бредалю на шняве „Принцесса" писал Ф. М. Апраксину П. Сиверс 15 октября 1716 г. (МИРФ. Ч. 2. С. 138. Ср.: Там же. С. 145).

[221] Д. Ден не вполне точен. 24 ноября 1716 г. Пётр I подписал инструкцию, сообразно которой поручик Ф. Вильбуа, командуя гукором „Ласорсер", должен был, находясь в заливе Травемюнде, перехватывать шедшие к Любеку шведские суда. Ф. Вильбуа был там до 3 апреля 1717 г., после чего прибыл к Данцигу, куда 30 мая 1717 г. пришла и шнява „Диана". О российской шняве, зимовавшей до весны 1717 г. в Данциге, сведений нет (МИРФ. Ч. 2. С. 160–161, 166–167, 169–170, 200, 219).

[222] Стеффенсхофом Д. Ден определённо именует мыс Стевенс (Штевенс, Стефвенс) острова Зеландия, с севера от которого находится подходящий к Копенгагену с юга залив Кёге-Бугт. Шнява „Лизета" („Лизет"), как доносил царю И. К. Муханов, 20 октября 1716 г. во время шторма сорвалась с якорей и при маневрировании наскочила на подводные камни именно вблизи этого мыса. Шнява погибла, но команда спаслась (МИРФ. Ч. 2. С. 142–143, 147, 172; Светильник морской. С. 2–3, 28–29). Современное название этого мыса Стевнс-Клинт. Настоящий же мыс Стеффенсгофт (Стеффенсхоф), согласно „Светильнику морскому" (С. 2–3, 30–31), – это нынешний мыс Форнес, вдающийся в пролив Каттегат в средней части Ютландии.

[223] П. Х. Бредаль писал Петру I, что шнява „Принцесса", претерпев с 23 по 30 ноября 1716 г. жестокий шторм в Северном море и находясь на грани затопления, 2 декабря погибла на мели у датского острова Рёмё вблизи побережья южной Ютландии. Вся команда шнявы была спасена (МИРФ. Ч. 2. С. 165–166, 172).

[224] Долгоруков (Долгорукий) Василий Лукич (1672–1739 гг.). Князь, российский посол в Дании в 1707–1720 гг.

[225] К. Вандергона арестовали в Копенгагене 19 марта 1717 г. за продажу со своего корабля бота, якорей и других припасов, причём вырученные деньги он роздал только морякам-иностранцам. Он просидел под арестом 2 года 9 месяцев, после чего по решению суда 16 декабря 1719 г. был освобождён, но ему следовало дать отставку. 5 июля 1720 г. он был уволен из флота приговором Адмиралтейской коллегии. По ходатайству голландского резидента В. де Вильде и К. Крюйса Сенат определил выдать ему жалованье за время пребывания под стражей и судом. 25 апреля 1721 г. приказано было дать ему новое свидетельство об отставке, но он продолжал безуспешно добиваться восстановления на службе, и 8 февраля 1728 г. ему было предписано выехать из России через три дня по вручённому ему паспорту (РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 46. Л. 13–17; ОМС. Ч. 1. С. 391–392).

[226] Буря произошла 9–10 ноября 1716 г. (МИРФ. Ч. 2. С. 153–155).

[227] Пинк „Принц Александр" спустили на воду 9 сентября 1716 г.

[228] Д. Ден прибыл на „Самсоне" в Росток с учениками Морской академии 26 апреля 1717 г. и в тот же день, погрузив ряд припасов, вышел в обратный путь (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 87–87 об., 135).

[229] Паддон Джордж (Георг). Подпись: G. Paddon (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 8–22). Англичанин. Род. в 1670 г. в прибрежном поселении Ситон в графстве Девоншир в Англии. С 1680 г. ходил на морских торговых судах. В 1692 г. был завербован в королевский флот Великобритании лейтенантом. Зарекомендовал себя храбрым и опытным офицером в годы войны за Испанское наследство, тогда же с успехом выполнял дипломатические поручения. Звание коммодора (соответствовавшее капитан-командору в русском флоте) получил в 1713 г. Контракт о службе в русском флоте в качестве шаутбенахта был согласован с Дж. Паддоном 14 марта 1717 г., и на третий день российский дипломат Ф. П. Веселовский получил в Лондоне 250 фунтов стерлингов для выдачи ему первого жалованья. В кампаниях 1717 и 1718 гг. держал свой флаг на „Шлиссельбурге". Умер в декабре 1718 г. (ОМС. Ч. 1. С. 293–294; МИРФ. Ч. 3. С. 144–145; РГИА. Ф. 1101. Оп. 2. Д. 45. Л. 2, 3. – Расписка Ф. П. Веселовского от 16 марта 1717 г.; Warner R. H. Peter the Great's combat admiral George Paddon, captain, R. N. // Mariner's mirror. 1989. № 1. P. 7–20).

[230] Гохстрат Андриан (Андриян, Андреян). Подпись: A. Hooghstraaten (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1734 г. Д. 12. Л. 22, 23; Ф. 235. Оп. 1. Д. 167. Л. 107, 215). Голландец. Нанят в российский флот в 1712 г. поручиком, 29 августа 1717 г. произведён в капитан-поручики, 2 марта 1721 г. по баллотировке – в капитаны 3 ранга, 3 октября 1732 г. – в капитаны 2 ранга. Командовал разными кораблями на Балтике. Умер в 1735 г. в Таврове (ОМС. Ч. 1. С. 116).

[231] Армитаж (Арматеж) Семюель (Самуил, Самойла, Самойло). Подпись: S. Armitage (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1724 г. Д. 54. Л. 10; Ф. 225. Оп. 1. Д. 14. Л. 53). По Д. Дену, англичанин. На русскую службу принят поручиком из подданных Пруссии. Командовал различными кораблями на Балтике. В 1729 г. достиг чина капитана 1 ранга. Умер в 1733 г. в России (ОМС. Ч. 1. С. 20–21).

[232] Согласно документам от 27 мая, 1 и 24 июня 1717 г., кораблём „Архангел Гавриил" командовал не И. А. Брандт, а П. Небель. В свою очередь, Д. Ден неверно указывает ниже, что П. Небель командовал тогда „Архангелом Рафаилом" (МИРФ. Ч. 2. С. 216, 218, 229).

[233] В действительности в походе флота к Готланду в 1717 г. „Архангелом Селафаилом" командовал не В. Й. Беринг, а Ф. Крамер (ОМС. Ч. 1. С. 193; МИРФ. Ч. 2. С. 216, 218).

[234] Дюсен (Дусен, Дус) Ян Доминикус. Подпись: I. D. Doessen (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 12. Л. 181, 384, 388). Д. Ден называет его голландцем. Зачислен на российскую службу в августе 1715 г. в Ревеле капитан-поручиком. В 1717 г. по решению военно-морского суда уволен за то, что упустил шведское каперское судно, командуя фрегатом „Св. Илья", во время похода флота к Готланду в том же году. 3 февраля 1719 г. вновь принят во флот поручиком, с апреля 1722 г. – капитан-поручик, с 15 декабря 1727 г. – капитан 3 ранга, 18 января 1733 г. определением Адмиралтейской коллегии произведён в капитаны ранга полковника. Командовал различными кораблями Балтийского флота. Умер в 1738 г. (или позднее). – Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 13. Л. 539; РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 5. об.; ОМС. Ч. 1. С. 144–145.

[235] Остергарн – островок к востоку от средней части острова Готланд (Светильник морской. С. 24–25).

[236] Е. Е. Путятин ошибочно перевёл название острова не Готланд, а Гогланд.

[237] В рукописи название приведено в английской огласовке: Слайтхавн (Slighthaven). Местечко Слитегамн показано в северо-восточной части о. Готланд в атласе „Светильник морской" (С. 3–4, 24–25). Ныне это портовый городок Слите.

[238] В переводе Е. Е. Путятина ошибочно назван о. Гогланд.

[239] Названная Д. Деном эскадра была отправлена крейсировать в море 31 июля 1717 г. и около аландских шхер захватила шведскую шняву „Полукс", вооружённую 14 орудиями 3-фунтового калибра и 10 2-фунтового (МИРФ. Ч. 2. С. 241).

[240] Шапизо (Шаппузан) Якоб (Яков). Подпись: I. Shappuzean (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 12. Л. 98, 142; РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 918. Л. 13). Умер в 1734 г.

Ганноверский немец. Обстоятельства его приёма на российскую службу изложены в письме Петра I Ф. М. Апраксину 30 марта 1716 г. из Данцига: „... в бытность нашу в С.-Петербурге просил нас королевское величество великобританской чрез секретаря своего, при дворе нашем пребывающего, Вебера, дабы мы... офицера морского, гановерца, которой служил во флоте аглинском порутчиком, приняли в нашу службу в капитаны, а там по правам определить невозможно, затем что он не той нации и веры. Того ради вы его в нашу службу примите в морские капитаны молодшие..." (ОР РНБ. Ф. 905. Оп. 1. F. 436. Л. 242). В подлинном патенте Я. Шапизо на чин, подписанном А. Д. Меншиковым, от 13 июля 1716 г. о нём сказано: „... Якоб Шапизо, которой из Англии порутчиком прибыл" (Там же. Ф. 784. Д. 16. Л. 1). Согласно подлинному патенту на чин, скреплённому подписью Петра I, который был дан Я. Шапизо „на корабле „Ингермонландии", лежащем в Родгамне на якоре, июля 12-го дня 1719 лета", он был пожалован в российский флот капитаном 4 ранга в июне 1716 г. (Там же. Д. 5а. Л. 1). С мая 1717 г. он капитан 3 ранга, 17 июня 1719 г. повышен в капитаны 2 ранга, 14 января 1725 г. – в капитаны 1 ранга. В 1718 г. Я. Шапизо командовал кораблём „Лондон", в 1719 г. – „Архангелом Рафаилом", на котором вместе с кораблём Д. Деляпа 24 мая пленил шведский линейный корабль „Вахтмейстер" (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 255; Ф. 212. Оп. 1. Д. 31. Л. 2; РГАДА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 13, ч. 1. Л. 10 об.; ОМС. Ч. 1. С. 417–418).

[241] Осенью 1717 г. действительно были спущены на воду линейные корабли „Св. Александр" и „Ревель" (соответственно 13 и 21 октября), но „Нептунус" – лишь 15 июня 1718 г.

[242] Кикин Александр Васильевич. Приближённый Петра I. Начал службу в 1693 г. бомбардиром, потом был денщиком царя. В 1697 г. послан учиться кораблестроению в Голландию и по возвращении в звании мачтового мастера работал в Воронеже, после, в 1703–1704 гг., на Олонецкой верфи. Исполнял различные поручения царя. С июня 1712 г. имел должность адмиралтейского советника. Казнён 17 марта 1718 г. за соучастие в деле царевича Алексея Петровича (РБС. СПб., 1897. Т. 8. С. 627–629).

[243] Фархварсон (Фергарсон) Генри; Андрей Данилович. Подписывался по-русски: Андрей Фархварсон (ОР РНБ. Ф. 608. Оп. 1. Д. 55. Л. 108; РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 33. Л. 479). Шотландец. Математик. Окончил Эбердинский университет. Нанят на русскую службу в 1698 г. в Англии лично Петром I в качестве преподавателя математики и навигационных наук. С 1701 по 1715 г. руководил обучением математике и смежным наукам в Школе математических и навигацких наук в Москве. В 1715 г. переведён в Петербург в новоучреждённую Морскую академию, где имел звание профессора. Умер в 1739 г. в Москве (Андреев А. И. Пётр I в Англии в 1698 г. // Пётр Великий. М.; Л., 1947. С. 72–74, 79; ОМС. Ч. 1. С. 392–393; Перри Д. Состояние России... С. 108).

[244] Гвын (Гвин) Стивен (Степан), ок. 1674–1720 гг. Подписывался по-русски: Степан Гвын (ОР РНБ. Ф. 608. Оп. 1. Д. 55. Л. 106; РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 33. Л. 479). Англичанин. Математик. Окончил колледж при Оксфордском университете, в который поступил в 1689 г. в возрасте 15 лет. Нанят Петром I в 1698 г. в Англии для преподавания мореходных наук в России. С 1701 г. вёл обучение навигации в московской Школе математических и навигацких наук, в 1715 г. переведён на должность профессора в Морскую академию в Петербург (Андреев А. И. Пётр I в Англии в 1698 г. С. 72–74, 79; Юшкевич А. П. История математики в России до 1917 г. М., 1968. С. 54; ОМС. Ч. 1. С. 94).

[245] Именной указ Петра I об этом, данный 28 ноября 1717 г. и основанный, как представляется, на соответствующем письменном предложении контр-адмирала Д. Паддона (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 147. Л. 34–34 об.) гласил: „На каждой корабль воинской определить по одному писарю, или секретарю корабельному, которому ранг и жалованье учинить выше подпоручика, а ниже поручика. Дело его: всё, что констапель, боцман, провиантмейстер внесут на корабль, записывать и свидетельствовать, добро ль; також все суды и консилии писать и прочия дела; также, что опять снесут с корабля или что капитан велит издержать и куда (ПСЗ. СПб., 1830. Т. 5. С. 521–522).

[246] Гордон Томас. Подпись: Tho. Gordon (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 2; Ф. 212. Оп. 1725 г. Д. 51. Л. 30). Шотландец. Пётр I принял Т. Гордона на службу 1 июня 1717 г. в Париже со званием капитан-командора из британских морских офицеров, назначенных английским королём Георгом I в ссылку за поддержку претендента на английский престол Якова Стюарта. 17 января 1719 г. повышен в шаутбенахты, 22 октября 1721 г. – в вице-адмиралы, в 1727 г. – в адмиралы. Умер в 1741 г. в Кронштадте (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 40. Л. 764; ОМС. Ч. 1. С. 110–112).

[247] Сандерс Томас. Подпись: Thom. Saunders (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 131, 143, 149). Англичанин. Нанят на русскую службу 24 июня 1718 г. в Амстердаме в звании капитан-командора. 22 октября 1721 г. произведён в шаутбенахты, в 1727 г. – в вице-адмиралы. Командовал эскадрами. Умер в 1733 г. в Петербурге (ОМС. Ч. 1. С. 332–333).

[248] Гей Вильям (Вилим). Подпись: W-m Hay (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 28. Л. 5, 13 об., 24, 25). В офицерском списке „Истории" назван шотландцем. 1 июля 1718 г. зачислен во флот капитаном 1 ранга (по С. Ф. Огородникову, 7 октября 1718 г.). Уволен в 1724 г. (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 163 об., 177; РГАДА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 13, ч. 1. Л. 10 об.; ОМС. Ч. 1. С. 94).

[249] Уркварт (Орварт, Урварт, Урхарт) Адам (Эдмонд). Подпись: A-m Urcwhart (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 177. Л. 273). В офицерском списке Д. Дена он охарактеризован так: „Шотландец. Капитан-поручик; убит в 1719 г." Сам А. Уркварт писал 12 марта 1719 г. Ф. М. Апраксину, что взят на службу Петра I 22 августа 1717 г. личным медиком царя Р. К. Арескиным в Голландии „за капитана-порутчика", но по прибытии в Петербург ему был дан только чин поручика. А. Уркварт просил тогда дать ему следующий чин капитан-поручика (Там же. Л. 272). С. Ф. Огородников пишет, что он был назначен поручиком во флот 1 июля 1718 г., а по окончании кампании произведён в капитан-поручики (ОМС. Ч. 1. С. 380). Погиб в 1719 г. при крушении корабля „Портсмут", которым командовал.

[250] Сорокольд (Сороколь, Сарокольд, Серокольд) Ян (Джон) Ян. Подпись: In Sorocold (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 12. Л. 58, 84, 189). Умер в 1730 г. По сведениям Д. Дена, англичанин. На российскую службу принят 1 августа 1717 г. капита́н-поручиком, 10 января 1724 г. повышен в капитаны 3 ранга, 31 декабря 1729 г. – в капитаны 2 ранга (Там же. Д. 13. Л. 537; ОМС. Ч. 1. С. 359–360).

[251] Строительство канала от Новой Ладоги к Шлиссельбургу началось в 1718 г.

[252] К. П. фон Верден был направлен на Каспий 18 января 1719 г. с инструкцией описать западный берег моря. В состав экспедиции вошли также Ф. И. Соймонов, В. А. Урусов, Я. Рентель. Итогом работ 1719–1720 гг. стала карта Каспийского моря (Гольденберг Л. А. Фёдор Иванович Соймонов (1692–1780). М., 1966. С. 20–27).

[253] Гёрц Георг Генрих (1668–1719 гг.), барон. В качестве дипломатического представителя шведского короля Карла XII с весны 1717 г. осуществлял прямые контакты с русской стороной; был шведским уполномоченным на переговорах с Россией на Аландском конгрессе, открывшемся 10 мая 1718 г. После гибели 30 ноября 1718 г. Карла XII был обвинён в государственной измене, арестован и казнён 13 марта 1719 г.

[254] Брюс Роман Вилимович (1668–1720 гг.). Род. в России. С 1683 г. начал службу в потешных войсках Петра I; с 1695 г. капитан Преображенского полка. С мая 1704 г. обер-комендант Петербурга. За успешное руководство осадой Кексгольма (Корелы), сдавшегося в 1710 г., произведён в генерал-поручики. С 1719 г. член Военной коллегии.

[255] В 1718 г. князь И. Я. Лобанов-Ростовский командовал не „Св. Яковом", а шнявой „Диана" (МИРФ. Ч. 2. С. 271, 277, 284).

[256] Арсеньев Василий Михайлович. В 1715 г. вернулся в Россию из-за границы, где находился для изучения мореходства. Произведён в подпоручики флота в январе 1716 г., в поручики в 1719 г., в 1726 г. – в капитан-лейтенанты. В 1718 г. командовал не „Дианой", как утверждает Д. Ден, а „Св. Яковом" (МИРФ. Ч. 2. С. 271, 277, 284; ОМС. Ч. 1. С. 22–23).

[257] Литл (Little; в русских документах Литель) Роберт. Англичанин. В российский флот зачислен в 1717 г. в Амстердаме с окладом капитана 3 ранга (30 рублей в месяц). После прибытия в Россию 24 июня 1718 г. записан капитаном 2 ранга; в 1719 г. произведён в капитаны 1 ранга, но 8 июля 1720 г. указом Петра I „по держанному над ним криксрехту" за то, что под его командованием сел на мель и погиб „Лондон", разжалован в поручики „до выслужения". 15 ноября 1721 г. именным указом императора „за подписанием Адмиралтейской коллегии для миру с швецкою короною написан в прежней ранг". Во флоте командовал разными кораблями, назначался на управленческие должности. Умер в 1735 г. в России (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 255; Ф. 233. Оп. 1. Д. 224. Л. 291 об.; ОМС. Ч. 1. С. 216–217).

[258] Стихман (Стикман; у Д. Дена Штегман) Ян (Яган). Согласно офицерскому списку „Истории", Я. Стихман по национальности – немец, скончался в 1721 г. В российский флот принят капитаном 2 ранга в августе 1717 г. (ОМС. Ч. 1. С. 363).

[259] Бохен (Bohen в рукописи „Истории"). По офицерскому списку „Истории", он из Гамбурга, в 1721 г. уволен.

[260] Российским резидентом в Гамбурге с 1709 по 1731 г. был надворный советник Иоганн Фридрих Бетигер (Беттигер).

[261] П. Бенс был командирован в Гамбург с кораблём „Рандольф" за названной яхтой в середине августа 1718 г. и в начале сентября достиг устья Эльбы (МИРФ. Ч. 2. С. 304, 312, 317).

[262] Бургсвик – город на южной оконечности острова Готланд.

[263] Сопоставление списка Д. Дена со списком кораблей за подписью Ф. М. Апраксина, стоявших в линии баталии 16 июля 1718 г. у Ревеля (МИРФ. Ч. 2. С. 293–294), показало, что участвовавшие в кампании линейные корабли „Арондель", „Архангел Гавриил", „Архангел Рафаил" и „Архангел Селафаил" у Д. Дена в списке отсутствуют, большой разнобой наблюдается между действительным и названным в „Истории" артиллерийским вооружением кораблей в 1718 г.; что касается командиров кораблей, то „Св. Екатериной" командовал Т. Гордон (а не Д. Лоренс), „Марльбургом" Т. Сандерс (а не Д. Деляп), „Москвою" П. Сиверс (а не М. Фалкенберг). Кроме того, „Св. Яковом" командовал в 1718 г. В. М. Арсеньев (а не И. Я. Лобанов-Ростовский), „Наталиею" не Д. В. Башилов, а Ф. Вильбуа (МИРФ. Ч. 2. С. 312, 323; ОМС. Ч. 1. С. 22, 220).

[264] Ван Фианен Ян. Подпись: I. v. Vianen (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 6. Л. 262, 314). Голландец. В российский флот нанят на службу в 1703 г. в Голландии. С 1707 г. поручик, с 15 февраля 1715 г. – капитан-поручик. В 1717 г. командовал кораблём „Виктория", в 1718 и 1719 гг. – фрегатом „Св. Илья" (ОМС. Ч. 1. С. 396). Согласно офицерскому списку Д. Дена, умер в 1720 г.

[265] Трезель Питер. Подпись: P. B. Trezel (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 611, 612). Во флот России поступил в июне 1714 г. капитан-поручиком. Уволен в ноябре 1721 г. В мае 1723 г. снова зачислен на службу в чине капитана 3 ранга; в 1729 г. повышен в следующий чин, в 1733 г. – в капитаны 1 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 378–380).

[266] 90-пушечный корабль „Лесное" спустили на воду не осенью 1718 г., а 29 июля 1718 г.

[267] 90 (92)-пушечный корабль „Гангут" в действительности был спущен на воду на Адмиралтейской верфи Петербурга 28 апреля 1719 г.

[268] Сражение под деревней Лесной близ города Пропойска на реке Сож произошло 28 сентября 1708 г. Русские войска под командованием Петра I наголову разгромили тогда 16-тысячный корпус шведского генерала А. Л. Левенгаупта (Лейонхувуда).

[269] Шаутбенахт Д. Паддон умер в декабре 1718 г.

[270] П. Сиверс поступил на российскую службу не в 1708 г., а в 1704 г. в Копенгагене (См.: примеч. 103).

[271] Инструкция Н. А. Сенявину ехать в Гамбург для принятия в свою команду „Рандольфа" и проводки в Россию яхты и торншхоута была подписана Ф. М. Апраксиным 5 января 1719 г. (МИРФ. Ч. 2. С. 338–339).

[272] Рамз (Рамзай) Георг (Джордж, Юрий). Подпись: George Ramsey; Geor. Ramsey; G. Ramsey (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 187. Л. 1; Д. 200. Л. 155 об.; Ф. 233. Оп. 1. Д. 247, ч. 2. Л. 594, 594 об.). Англичанин. Корабельный мастер. В Россию приехал в 1715 г., будучи шурином корабельного мастера Р. Броуна (МИРФ. Ч. 2. С. 49; Ч. 3. С. 283; Кротов П. А. Создание линейного флота... С. 320). До 1740 г. строил корабли на Адмиралтейской верфи Петербурга. Умер после 21 августа 1741 г. в звании капитан-командора (РГАВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 612. Л. 1; ОМС. Ч. 1. С. 317).

[273] В английском издании в отличие от издания Е. Е. Путятина слова „присутствовавший иногда" отнесены не к Петру I, а к Г. П. Чернышёву. Полагаем, что верно прочтение Е. Е. Путятина.

[274] Чернышёв Григорий Петрович (1672–1745 гг.). Служил по административной и военной линии; с 1713 г. генерал-майор. Обер-штеркригскомиссаром Адмиралтейства являлся с декабря 1714 по 1722 г. Полным генералом и сенатором стал в 1730 г., с 1742 г. граф (Опочинин Ф. К. Записки... С. 2–7; ОМС. Ч. 1. С. 411–413).

[275] Норов Гаврил Васильевич. В 1717 г. в чине полковника и капитана лейб-гвардии был назначен обер-комиссаром Адмиралтейства. 8 октября 1718 г. возглавил Подрядную канцелярию (контору) морского ведомства. С 1719 г. присутствовал в Адмиралтейской коллегии (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 33. Л. 314; Д. 5. Л. 274; ОМС. Ч. 1. С. 284–285).

[276] Тормасов Иван Афанасьевич. С 1709 г. обер-комиссар Олонецкой верфи; с 1712 г. управлял Канцеляриею воинского морского флота. 16 марта 1719 г. в звании подполковника назначен обер-секретарём Адмиралтейской коллегии. В 1726 г. исправлял должность прокурора Адмиралтейской коллегии в ранге полковника (ОМС. Ч. 1. С. 374).

[277] Д. Ден ошибся. Положение о гардемаринах в российском флоте было объявлено 19 апреля 1716 г., а не в 1719 г. (МИРФ. Ч. 3. С. 128–129).

[278] Головин Николай Фёдорович (1695–1745 гг.), граф. Сын адмирала Ф. А. Головина. После 9-летней морской практики в английском и голландском флотах и возвращения в отечество в 1717 г. произведён в поручики. С 1720 г. капитан-поручик, с 22 октября 1721 г. – капитан 3 ранга. К 1733 г. достиг чина полного адмирала и тогда же был назначен президентом Адмиралтейской коллегии (ОМС. Ч. 1. С. 105–108).

[279] В действительности на упомянутые Д. Деном 3 транспортных судна посадили около 300 солдат (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 614).

[280] Апраксин Александр Петрович (1690–1725 гг.), граф. Племянник генерал-адмирала Ф. М. Апраксина. С 1709 г. изучал морское дело в Англии. В 1716 г. по возвращении в Россию получил чин поручика, в августе 1718 г. произведён в капитан-поручики, 22 октября 1721 г. – в капитаны 3 ранга. С 1719 г. командовал разными кораблями Балтийского флота (ОМС. Ч. 1. С. 14–15).

[281] Инструкции были вскрыты, по словам Я. ван Гофта, 30 апреля 1719 г. Их содержание Д. Ден изложил ниже верно с тем исключением, что десант предусматривалось высадить на о. Эланд, а не у Карлскруны (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 613).

[282] Эскадра Я. ван Гофта подошла к Эланду 3 мая 1719 г., и в тот же день состоялся упоминаемый Д. Деном военный совет (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 613).

[283] Я. ван Гофт писал, что, помимо этой причины, для десантирования на Эланд в тот день был неблагоприятный ветер (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 613).

[284] Дата названного военного совета – 7 мая 1719 г. (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 613 об.).

[285] Такой срок указан в русском издании 1897 г., в английском 1899 г. – три дня. Цифра, приведённая Е. Е. Путятиным, выглядит предпочтительнее, так как далее упоминается, что „Самсон" и „Лансдоу" были в крейсерстве 7 дней. Я. ван Гофт писал, что эти фрегаты были отряжены в крейсерство на 6 дней и отделились от его эскадры для выполнения задания 8 мая 1719 г. (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 613 об.).

[286] Висбю – наиболее крупный город на о. Готланд.

[287] Английский посланник в России Д. Джефферис в донесениях 29 мая, 5 и 13 июня 1719 г. именует этого вынужденно посетившего Петербург прусского дипломата Метчем (Сб. РИО. Т. 61. С. 540, 548, 552), другой источник – Машем (Le nouveau Mercure. Paris, 1719. Juillet. P. 118).

[288] Фридрих Вильгельм I, король Пруссии в 1713–1740 гг.

[289] В соответствии со шканечным журналом корабля „Девоншир" за 1719 г., эскадра под командованием Н. А. Сенявина снялась с якорей и пошла от Ревеля в море в пятом часу пополудни 15 мая (по морскому времени: 16 мая). – РГАДА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 1, ч. 1. Л. 12.

[290] Лопухин Степан Васильевич. В 1708 г. из учеников Навигацкой школы отправлен для обучения морскому делу в Англию. По возвращении в Россию произведён в поручики 3 ноября 1717 г.; за участие в Эзельском сражении в январе 1721 г. получил чин капитан-поручика. Начиная с 1718 г. командовал различными боевыми кораблями. В 1740 г. произведён в контр-адмиралы, в 1742 г. – в вице-адмиралы. С 1742 г. архангелогородский губернатор (ОМС. Ч. 1. С. 224–225; Берх В. Н. Жизнеописания… СПб., 1832. Ч. 2. С. 264–266).

[291] Д. Ден неточно указал трофейные корабли. В Эзельском сражении были пленены шведские 52-пушечный корабль „Вахтмейстер", 34-пушечный фрегат „Карлскруна-Вапен", 12-пушечная бригантина (она именовалась также и шлюпом) „Бернгардус".

[292] Известие об Эзельской победе пришло в Петербург 30 мая 1719 г., в день рождения Петра I и памяти его небесного покровителя св. Исаакия Далматинского, поэтому полученное кораблём название „Исаак-Виктория" опосредованно служило прославлению и Петра I, и Эзельской победы.

[293] Лейн Эдвард. Подписи: Edward Lane; Edw-d Lane (РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 704. Л. 8, 9, 13 и др.). С. Ф. Огородников называет его англичанином (ОМС. Ч. 1. С. 213). Офицерский список „Истории", вероятно, точнее: по нему, Э. Лейн – валлиец (уэльсец). Он был принят в российский флот в 1702 г. поручиком, с 1706 г. капитан-поручик, с 1711 г. капитан 3 ранга. 1 января 1715 г. „за особливую его службу у гаванского дела" на Котлине произведён в капитаны 1 ранга. В дальнейшем также осуществлял практическое инженерное руководство сооружением гаваней, канала и других построек на Котлине. 22 октября 1721 г. пожалован чином капитан-командора. Умер в 1729 г. (ОМС. Ч. 1. С. 213–215).

[294] Согласно журналам Петра I, флот двинулся от Ревеля не 23, а вечером 22 июня и к Гангуту прибыл не 27, а 26 июня 1719 г. (ПЖ 1719 г. СПб., 1913. С. 3, 4, 41, 43; ГСВ. СПб., 1772. Ч. 2. С. 85, 86).

[295] По походным журналам царя, это произошло не 2, а утром 1 июля 1719 г. (ПЖ 1719 г. С. 5, 47; ГСВ. Ч. 2. С. 88).

[296] Гавань Родхамн расположена к югу от крупного о. Лемланд (в русских источниках того времени – Ламеланд) Аландского архипелага. В северо-восточном направлении от этой гавани идёт судоходный путь в глубь аландских и далее финских шхер, в юго-западном открывается кратчайший путь через Оландхаф в стокгольмские шхеры (Светильник морской. С. 22–23).

[297] Насколько можно судить по имеющимся в нашем распоряжении сведениям, приведённый Д. Деном список флота у о. Лемланд в 1719 г. в основе своей верен. Отметим лишь, что „Марльбургом" тогда командовал не И. М. Кошелев, а Р. Литл (ОМС. Ч. 1. С. 190, 216).

[298] Кошелев Иван Михайлович. После обучения в Навигацкой школе в 1707 г. отправлен практиковаться на кораблях английского и голландского флотов. С 1713 г. поручик российского флота, с 1719 г. – капитан-поручик, с 22 октября 1721 г. – капитан 3 ранга, в 1726 г. через чин произведён в капитаны 1 ранга. Скончался в 1732 г. (ОМС. Ч. 1. С. 190–191).

[299] В 1719 г. „Архангел Рафаил" носил обычное для него вооружение: 52 орудия (МИРФ. Ч. 2. С. 366).

[300] Вильбуа (Вильбоа, Вилбоу) Франц; по крещении в православие Никита Петрович (1674–1760 гг.). Подписи: Capitan Wilbois; Frans Wilbois (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 40. Л. 309, 312 об.; Ф. 198. Оп. 1. Д. 456. Л. 1). Француз. Принят на российскую службу в 1698 г. Петром I в Англии. В 1715 г. произведён из подпоручиков в поручики флота, 18 июня 1717 г. – в капитан-поручики, 26 августа 1718 г. – в капитаны 3 ранга, 15 марта 1721 г. – 2 ранга и 22 октября того же года – 1 ранга. Контр-адмиралом стал в 1741 г., уволен со службы по его прошению в 1747 г. с чином вице-адмирала (РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 255; Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 10; ОМС. Ч. 1. С. 76–79).

[301] Мясной Данила Иванович (именовался также Мяснов, но подписывался: Данила Мясной – Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 16. Л. 243, 328, 329). С 1708 г. имел практику на кораблях английского и голландского флотов. В 1712 г. служил поручиком флота Дании. С 1714 г. поручик российского флота, в 1717 г. повышен в капитан-поручики, 22 октября 1721 г. – в капитаны 3 ранга, в 1727 г. – в следующий чин. Уволен в 1732 г. в звании капитана 1 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 265–266).

[302] Лани (Ланий, Лано, Ланю, Лану; в английском тексте: Lenoy) Рене (Рени). Француз. В российском флоте с 1708 г. в чине капитан-поручика, 1 января 1718 г. произведён в капитаны 3 ранга. 5 декабря 1721 г. уволен (ОМС. Ч. 1. С. 205; Сб. РИО. СПб., 1885. Т. 49. С. 2).

[303] Головкин Гавриил Иванович (1660–1734 гг.). Родственник матери Петра I Натальи Кирилловны. С 1677 г. находился среди придворных царевича Петра Алексеевича. Сопровождал Петра I во многих походах. С 1706 г. глава Посольской походной канцелярии, с 1708 г. также и Посольского приказа, потом Коллегии иностранных дел. Пожалован в графы в 1709 г. (диплом на титул дан в 1710 г.). Одно из доверенных лиц Петра I. В 1726–1730 гг. член Верховного тайного совета.

[304] Шафиров Пётр Павлович (1669 или 1673–1739 гг.). Российский дипломат и государственный деятель. Сын крещённого в Москве еврея. Начал службу в Посольском приказе в 1691 г. переводчиком, с 1704 г. тайный секретарь. В 1710 г. пожалован титулом барона. С 1709 г. подканцлер (впоследствии употребительнее стало наименование его вице-канцлером), с 1717 г. вице-президент Коллегии иностранных дел. В 1723–1725 гг. в ссылке в Нижнем Новгороде. В 1725–1727 и 1733–1739 гг. президент Коммерц-коллегии. Выполнял многочисленные дипломатические поручения.

[305] Военный совет состоялся 28 июня 1719 г. (ПЖ 1719 г. С. 45; МИРФ. Ч. 2. С. 380–387).

[306] Бутурлин Иван Иванович (1661–1738 гг.). В 1687 г. назначен Петром I премьер-майором Преображенского полка. В 1700 г. произведён в генерал-майоры, в 1713 г. – в генерал-поручики; 22 октября 1721 г. пожалован в полные генералы. В 1719–1722 гг. член Военной коллегии.

[307] Голицын Михаил Михайлович (1675–1730 гг.). Выдающийся русский военачальник, полководец и флотоводец. Начал службу барабанщиком гвардейского Семеновского полка в 1687 г. С 1714 г. полный генерал, с 1725 г. генерал-фельдмаршал. Командовал русскими войсками в Финляндии с 1714 г.; в гангутской операции возглавлял арьергард российского галерного флота. В 1720 г. разгромил шведскую эскадру при о. Гренгам в Аландских островах силами галерного флота (Сб. ВИМ. СПб., 1892. Вып. 1. С. 315–326).

[308] Ласси (Ласи) Питер Эдмонд; Пётр Петрович (1678–1751 гг.). Подпись: Peter Edmond Läcÿ. Ирландец. Род. в графстве Лимерик в Ирландии. Уже в 1691 г., в возрасте 13 лет, служил изгнанному из Лондона королю-католику Якову II в качестве прапорщика в полку ирландской пехоты при обороне города Лимерика от войск нового короля-протестанта Вильгельма III Оранского. Во французской армии служил до 1698 г., в 1698–1700 гг. – в австрийской. На русской службе прошёл путь от поручика (1700 г.) до генерал-фельдмаршала (1736 г.); был многократно ранен. В 1719 г. имел чин генерал-майора (пожалован им в 1712 г.). Умер в Риге (РГВИА. Ф. 490. Оп. 2. Д. 50. Л. 1–4 об. – „Сказка" П. П. Ласси о своей службе от 22 января 1720 г.; Dictionary of national biography. London, 1892. Vol. 31. P. 385–388).

[309] В отряде Ф. Вильбуа, командовавшего шнявой „Наталия“, был и пинк „Принц Александр“ (ком. А. П. Апраксин). Оба корабля прибыли на рейд Данцига 31 августа 1719 г. (МИРФ. Ч. 2. С. 422–423).

[310] В рукописи буквально: Otkins Holme. Е. Е. Путятин перевёл это географическое название верно: Оденсхольм (ныне о. Осмуссар). Расположен у входа в Финский залив со стороны открытого моря в 7,5 км от эстонского берега. К. Бриджем ошибочно отождествлён с современной Коткой (вблизи бывшей крепости Роченсальм) в Финляндии много восточнее долготы Ревеля, что лишало смысла установку оттуда сигнальных огней.

[311] Румянцев Александр Иванович (1680–1749 гг.). Начал службу в Преображенском полку рядовым. За привезённое 9 мая 1712 г. в Петербург из Константинополя известие о заключении мира с Турцией произведён в поручики. Указом Петра I капитан А. И. Румянцев в 1717 г. был послан с заданием возвратить в Россию царевича Алексея Петровича. За успешное выполнение поручения в 1718 г. произведён в генерал-адъютанты. В 1744 г. получил титул графа. Отец полководца П. А. Румянцева-Задунайского (1725–1796 гг.).

[312] 96-пушечный трёхпалубный корабль „Фридрихштадт“ был спущен на воду на Адмиралтейской верфи Петербурга 1 мая 1720 г.

[313] Имеется в виду поражение части шведского корпуса М. Стенбока у города Фридрихштадта в земле Шлезвиг 31 января 1713 г. (ПЖ 1713 г. С. 6–9).

[314] 80-пушечный корабль „Северный орёл“ (его именовали также и на немецкий лад „Норд адлер“) спустили на воду в Петербурге 5 июня 1720 г.

[315] Д. Ден со знанием дела изобразил решающий этап разработки морского и адмиралтейского законодательства при Петре I – подготовку Морского устава (издан в 1720 г.) и Адмиралтейского регламента (издан в 1722 г.). Комиссия для написания этих кодексов была учреждена указом Петра I 4 апреля 1718 г. Он так определял её задачи и порядок работы: „Зделат две книги: первую, когда флот приготовит и что на оной… принадлежит по рангам каждаго рангу на один карабль; также Инструкцию, как должность свою офицерам и редавым знат, также и Артикул Воинский. Вторую, как садержат флот в гаване и верфи с их вышними и нижними служители и какая их должность, также магазеины и протчие. Сие выписат из аглинских, француских, датских, шведских и голанских уставаф и привесть попункно о каждай материи, зачаф аглинским, а к оному из протчих приводит в обеих книгах…“ В предисловии к Морскому уставу, написанному Петром I 13 января 1720 г., он отметил, что к тому, что „выбрано ис пяти морских регламентоф… доволную часть прибавили, что потребно, еже всё чрез собственной наш труд учинено и совершено“ (Воскресенский В. Н. Законодательные акты Петра I. М.; Л., 1945. С. 57, 74).

[316] В походном журнале Петра I встречаются записи: „был в Конторе регламента морского поутру“, „был в Канцелярии регламента морского“ и др. подобные (ПЖ 1719 г. С. 124, 131; ПЖ 1720 г. СПб., 1913. С. 6, 8).

[317] Отто Христиан; Христиан Григорьевич. Подпись: Christian Ottoj (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 34. Л. 416, 424). Швед, уроженец города Карлскруны. Служил „лет з девять“ в шведском флоте сначала волонтёром, потом подштурманом, штурманом и один год во флоте Голландии подконстапелем. В российский флот нанят в 1698 г. в Амстердаме штурманом (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1, 1698 г. Д. 8. Л. 65; Д. 10. Л. 14). С 1700 г. поручик; в 1705 г. числился комендером; в 1715 г. произведён в цейхмейстеры ранга капитан-командора, 22 октября 1721 г. – в обер-цейхмейстеры контр-адмиральского ранга. В 1723 г. назначен членом Адмиралтейской коллегии. Умер в 1725 г. (ОМС. Ч. 1. С. 292–293).

[318] Упомянутым трудом, возможно, является Molloy Charles. De jure maritimo et navali, a treatise of affairs maritime and of commerce. 1682; 2-nd ed. 1701. – Примеч. К. Бриджа.

[319] Имеется в виду осень 1719 г. Относительно времени вытягивания „Леферма“ на стапель в походном журнале царя сделана запись за 4 апреля 1720 г.: „Его величество был в Адмиралтействе, тащили на берег «Лаферм»“ (ПЖ 1720 г. С. 14; Ср.: Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 270. Оп. 1. Д. 94. Л. 44; МИРФ. Ч. 2. С. 456).

[320] Речь идёт о корабельном мастере Жозефе Пангало (Панголо, Пангалой), сыне известного французского кораблестроителя Б. А. Пангало (ок. 1650–1714 гг.), построившего во Франции 17 линейных кораблей. Подпись: Pangalo (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 99. Л. 55). Принят на российскую службу в августе 1716 г. Готовил эллинги для починки кораблей на Адмиралтейской верфи Петербурга. В 1719–1721 гг. по его проекту и под его руководством был построен корабль „Пантелеймон-Виктория“. Вплоть до смерти перестраивал на стапеле корабль „Леферм“. Скончался 28 марта 1722 г. (ОМС. Ч. 1. С. 299; Сб. РИО. Т. 49. С. 104; Boudriot J., Berti H. Les vaisseaux de 50 et 64 canons: Etude historique 1650–1780. Paris, 1994. P. 30, 48, 156).

[321] Указ о подготовке к затоплению старых кораблей: „Архангела Гавриила“, „Архангела Михаила“ и „Пернова“ – Пётр I дал 18 мая 1720 г. (МИРФ. Ч. 2. С. 482).

[322] Гинтер (Гюнтер; Günther) Иван Яковлевич (1670–1729 гг.). Род. в Данциге. Немец. Служил в голландских войсках. В 1698 г. в Амстердаме принят Петром I в бомбардирскую роту Преображенского полка. После нарвского похода 1700 г. произведён в майоры. В 1706 г. получил чин полковника артиллерии и командование полевой артиллерией в армии фельдмаршала Б. П. Шереметева. В Полтавской баталии командовал войсками, охранявшими укреплённый лагерь. В 1719 г. руководил подготовкой к обороне ревельского побережья. С 1719 по 1722 г. член Военной коллегии. В 1728 г. утверждён в звании генерал-фельдцейхмейстера.

[323] Спарре Клас (1675–1732 гг.), граф, „верховный адмирал“ шведского флота и президент Адмиралтейской коллегии с 1719 г.

[324] Перечисленные Д. Деном 5 новопостроенных кораблей опробовались на ход 28–30 июля 1720 г. у Красной Горки (МИРФ. Ч. 2. С. 514–515; ПЖ 1720 г. С. 29).

[325] Нижеследующие 8 абзацев, посвящённые преимущественно выяснению характера служебных взаимоотношений Петра I и Ф. М. Апраксина, Т. Гордона и П. И. Сиверса, в списке „Истории“, который издал К. Бридж, помещены далее при изложении событий 1721 г., причём публикатор отметил, что хотя это отступление написано почерком того же времени, что и остальная часть рукописи, но в отличие от неё этот отрывок помещён на обеих сторонах листа и он, похоже, был вложен уже тогда, когда весь прочий текст был переписан (History… P. 84–87).

[326] Хотя в английском издании помещённое ниже описание празднования годовщины Гангутской баталии 1714 г. отнесено к событиям 1721 г., оно определённо должно датироваться 1720 г., поскольку 27 июля 1721 г., в годовщину сражения, Пётр I находился в Петербурге, а в тот день годом раньше, как записано в походном журнале царя, в его присутствии во флоте у Красной Горки в честь торжества „стреляли с кораблей и галер из пушек, из ружья“ (ПЖ 1720 г. С. 29; ПЖ 1721 г. СПб., 1913. С. 53).

[327] Подразумевается, что часть британских офицеров была якобитами, сторонниками претендента на английский престол Якова III Стюарта (1688–1766 гг.), сына свергнутого в 1688 г. английского короля Якова II Стюарта (1633–1701 гг.). Якобиты выступали за возврат к абсолютистскому правлению и господству католической религии в Великобритании.

[328] Ф. М. Апраксин был кавалером российского ордена Андрея Первозванного с 1710 г.

[329] Ф. М. Апраксин был братом вдовы царя Фёдора Алексеевича (умер в 1682 г.), брата Петра I по отцу, Марфы Матвеевны Апраксиной (1664–1715 гг.), оставшейся бездетной.

[330] Ф. М. Апраксин родился в 1661 г.

[331] Ф. М. Апраксин был женат на Хрущовой. Овдовел в 1702 г. Детей не имел (Долгоруков П. В. Российская родословная книга. СПб., 1855. Ч. 2. С. 115).

[332] Имеется в виду, что Ф. М. Апраксин являлся не только верховным командующим российским военно-морским флотом, но и всеми войсками на прибалтийском театре военных действий в случаях дальних отъездов царя.

[333] Последнее утверждение автора не вполне справедливо. Ф. М. Апраксин уже в 1693 г. был назначен Петром I воеводой Двинского уезда (гл. город Холмогоры) и губернатором крупного морского порта Архангельска. В 1699 г. он участвовал в походе российского флота к Керчи.

[334] На самом деле Фёдор Матвеевич (род. в 1661 г.) был средним братом. Старшим являлся Пётр (1659–1728 гг.), младшим Андрей (1663–1731 гг.).

[335] То есть из флота от Красной Горки. Разрыв последовательности изложения вызван подробным рассказом Д. Дена о Ф. М. Апраксине.

[336] Ошибка Д. Дена. От Котлина царь поехал в Петергоф, потом в Петербург, но не в Выборг (ПЖ 1720 г. С. 29–31).

[337] В действительности в сражении у о. Гренгам в Аландском архипелаге 27 июля 1720 г. россияне захватили 4 фрегата: 34-пушечный „Стор-Феникс", 30-пушечный „Венкер", 22-пушечный „Кискин" и 18-пушечный „Данск-Эрн". Сумел уйти от погони линейный корабль шведов, на котором находился командовавший эскадрой вице-адмирал К. Г. Шёблад (1647–1725 гг.).

[338] 14 сентября 1720 г. Пётр I указал отпустить в Обер-сарваерскую контору 20 000 пудов испанской соли. К 14 января 1721 г. в корабли, стоявшие в котлинской Военной гавани, было положено 5 166 пудов соли (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 91. Л. 1, 6–8, 18 об.–19).

[339] К. П. фон Верден действительно возвратился в Петербург в 1720 г., но отбыл в экспедицию для картографирования Каспийского моря не в 1717 г., а в январе 1719 г. (ОМС. Ч. 1. С. 72).

[340] Подразумевается Каспийский (Персидский) поход Петра I 1722 г.

[341] Линейных кораблей было построено в Голландии по русскому заказу в 1720–1721 гг. не три, как писал Д. Ден, а два – „Ништадт" и „Принц Евгений" (МИРФ. Ч. 2. С. 549, 553, 646–647, 657).

[342] Барш Яков Савич (1692–1755 гг.). Обрусевший голландец. Православный. Род. в России. Д. Ден правильно приводит его имя, но фамилию как нечто среднее между настоящей фамилией и отчеством: Саваж. В 1707 г., определившись на голландский военный корабль в Архангельске кадетом, начал службу во флоте Голландии. В 1710 г. перешёл в датский флот, где в 1711 г. был произведён в поручики. В 1712 г. возвратился в Архангельск и продолжил службу поручиком русского флота. С мая 1719 г. капитан-поручик, с 22 октября 1721 г. капитан 3 ранга. Свой высший чин вице-адмирала получил в 1747 г. (ОР РНБ. Ф. 905. Оп. 1. F. 365. Л. 1, 6–11 об.; Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 10. Оп. 2. Д. 265. Л. 44–44[а] об.; Барш Я. С. „Юрнал"... С. 7, 11–12; ОМС. Ч. 1. С. 26–30).

[343] „Фридемакер" и „Св. Екатерина" были действительно спущены на воду в 1721 г. соответственно 5 и 16 марта, но „Астрахань" – ещё 2 октября 1720 г.

[344] Вильстер Даниэль (Даниил) Якоб. Подпись: D. Wilster (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1725 г. Д. 13. Л. 105 об.; Ф. 218. Оп. 1. Д. 204. Л. 2). Швед. На российскую службу принят вице-адмиралом в июле 1721 г. Тогда же назначен членом Адмиралтейской коллегии. Умер в 1732 г. в Петербурге (ОМС. Ч. 1. С. 79–80).

[345] Сыновья вице-адмирала Д. Вильстера были приняты на службу в российский флот в декабре 1721 г. Яган Гендрик капитаном 3 ранга (умер в сентябре 1723 г.), Ульдрик Кристьян капитан-лейтенантом. Последний служил в русском флоте (с 1732 г. капитаном 2 ранга) до 1738 г. (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 238. Оп.2. Карт. 182. Д. 4. Л. 1. – Патент на чин капитан-лейтенанта У. К. Вильстера за подписью Петра I 1721 г.; МИРФ. Ч. 4. С. 482–483; ОМС. Ч. 1. С. 80–81).

[346] Помещённый в „Истории" список в корне недостоверен. Из 29 перечисленных в нём кораблей только на „Марльбурге" в кампанию 1721 г. на самом деле командиром был указанный в списке В. Й. Беринг; К. П. фон Вердена Д. Ден называет командиром одновременно двух кораблей. В списке не сказано, что в кампанию 1721 г. были задействованы также линейные корабли „Св. Андрей", „Св. Пётр", „Архангел Селафаил",

„Полтава", фрегаты „Самсон", „Стор-Феникс", „Карлскруна-Вапен", „Кискин", „Лансдоу", „Данск-Эрн" (Кротов П. А. Создание линейного флота... С. 330; МИРФ. Ч. 2. С. 548–550, 571, 583, 587, 599–600, 601, 605, 607, 609).

[347] Е. Е. Путятин, сомневаясь в прочтении фамилии, переводил её как Акинфиев, Анкуфиев. Текст „Истории", изданный в Англии, даёт прочтение Антуфьев. Михаил Сергеевич Антуфьев с 1702 г. обучался в Навигацкой школе, в 1706 г. был послан в британский флот навигатором. Возвратившись в Россию, получил в 1714 г. звание поручика. С 1719 г. капитан-поручик, с января 1724 г. капитан 3 ранга. Скончался в 1727 г. (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 274; ОМС. Ч. 1. С. 13).

[348] В английском издании и переводе Е. Е. Путятина здесь и в дальнейшем называется некий капитан ван Розен, датчанин, имя которого отсутствует в офицерских списках Адмиралтейской коллегии. Освещаемые в „Истории" действия неизвестного по документам капитана ван Розена совпадают с тем, что совершал капитан с похожей фамилией – А. Т. Розенгофт, поэтому в настоящем издании везде первая фамилия заменена на вторую.

Розенгофт (Розенгоф) Антон Тенисен. Подпись: A. Rosenhoft (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 12. Л. 105, 145, 309; Д. 13. Л. 533 об., 767). Зачислен в российский флот капитаном 2 ранга 1 ноября 1720 г. в Копенгагене. В кампаниях 1721–1725 гг. командовал разными линейными кораблями на Балтике (Там же. Л. 530; РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 13. Л. 3 об.; Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 255; ОМС. Ч. 1. С. 326–327).

[349] Кни Михель. В российский флот принят в августе 1720 г. со званием капитана 1 ранга. Уволен в декабре 1721 г., но в 1724 г. командовал кораблём „Лесное" (ОМС. Ч. 1. С. 178).

[350] Коробьин Матвей Степанович. В 1707 г. отправлен для обучения мореплаванию за границу. В декабре 1715 г. произведён в поручики русского флота, в 1719 г. – в капитан-поручики, 22 октября 1721 г. – в капитаны 3 ранга, в 1727 г. – в следующий чин (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 648; ОМС. Ч. 1. С. 185–186).

[351] Построенный в Роттердаме 56-пушечный корабль „Ништадт" на пути в Россию наскочил на мель и полузатонул вблизи о. Эзель 12 ноября 1721 г. (МИРФ. Ч. 2. С. 647, 649–651, 655, 660).

[352] Линейный корабль „Св. Пётр" спустили на воду 5 октября 1720 г., „Св. Андрей" – 3 февраля 1721 г.

[353] Калмыков Денис Спиридонович (1687–1746 гг.). В 1702 г. начал учиться в Навигацкой школе. С 1706 г. обучался штурманскому делу в Англии. В 1713 г. зачислен во флот. С 1714 г. поручик, с 1719 г. капитан-поручик, в 1721 г. стал капитаном 3 ранга. Свой высший чин контр-адмирала получил в 1742 г. (РБС. Т. 8. С. 402; ОМС. Ч. 1. С. 166–168).

[354] Э. Лейн был отправлен в Рогервик „для вымеривания места, где быть гавани и прочему", 10 декабря 1721 г. (ОМС. Ч. 1. С. 214). 5 марта 1722 г. он доносил А. Д. Меншикову: „... был я при Рогорвике для вымеривания в море воды, где будет строитца гавань, и оному вымериванию до его императорского величества послал чертёж..." (РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 704. Л. 250 об.–251). 8 сентября 1722 г. К. Крюйс писал Петру I из Петербурга в Каспийский поход: „Чертёж рогервицкой до вашего императорского величества пошлём с Филипом Палчиковым, которой имеет отправитца 11-го или 12-го чисел" (РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 17. Л. 53).

[355] На самом деле из Голландии в Россию в 1722 г. прибыли не два, а один построенный там по русскому заказу корабль – 50-пушечный „Принц Евгений" (ком. Д. Лоренс). Второй „Ништадт", как уже было сказано, не удалось снять с мели, на которую он сел 12 ноября 1721 г. у о. Эзель. Командовал последним не Я. С. Барш (он был вторым офицером корабля), а З. Д. Мишуков (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 247, ч. 2. Л. 154 об.; МИРФ. Ч. 2. С. 636–638, 646–649, 652, 657; Барш Я. С. „Юрнал"... С. 42–46).

[356] В Амстердаме в 1722 г. был продан на слом не только „Архангел Ягудиил", но и „Архангел Уриил" (МИРФ. Ч. 2. С. 549, 657).

[357] То есть в 1722 г.

[358] Так в английском издании (Stubbs), в переводе Е. Е. Путятина Стубс. В офицерском списке „Истории“ Д. Ден сообщил о нём: „Англичанин. Капитан; уволен в 1723 г.“ Такой человек не проходит ни по одному из известных нам офицерских и корабельных списков. Вероятно, Д. Ден сильно исказил его фамилию.

[359] Дуффус, лорд. Подпись: Duffus (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1725 г. Д. 13. Л. 84–87). Англичанин. Один из видных якобитов. Уволен с британской морской службы в 1715 г., после чего служил в Швеции. Был женат на дочери шведского флотоводца К. Г. Шёбладa, потерпевшего поражение от россиян в 1720 г. при Гренгаме. Принят на российскую службу именным указом Петра I 4 июня 1723 г. шаутбенахтом и назначен в совет Адмиралтейской коллегии. В кампанию 1723 г. держал флаг на „Нептунусе“, в 1724 г. – на „Принце Евгении“. Умер в 1732 г. в Кронштадте (МИРФ. Ч. 3. С. 219, 223, 229; ОМС. Ч. 1. С. 142–144; Берх В. Н. Жизнеописания… СПб., 1831. Ч. 1. С. 329–330; Entick J. A new naval history. London, 1757. P. 698).

[360] Лорд Дуффус прибыл в Петербург весною 1723 г. (РГАДА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 13, ч. 1. Л. 10; МИРФ. Ч. 3. С. 227).

[361] Действительно, в апреле 1723 г. в ответ на запрос Ф. М. Апраксина Дуффус говорил вице-адмиралу Т. Гордону, что желает исполнять „должность генерал-интенданта флотов его величества“ (МИРФ. Ч. 3. С. 227), то есть источником этих сведений Д. Дена были получившие огласку в морской среде просьбы самого Дуффуса.

[362] Подразумевается 1723 г. В 1722–1723 гг. неурожаи два года подряд охватывали большую часть России. Особенно тяжёл был 1723 г., когда цены на хлеб превысили вдвое цены конца 1720-х гг. (Очерки истории СССР. Россия в первой четверти XVIII в. М., 1954. С. 52).

[363] Речь идёт только о галерном флоте.

[364] М. Х. Змаевич, бывший в 1721–1727 гг. вице-адмиралом галерного флота.

[365] Действительно, в списке личного состава галерного флота 1723 г. указаны 2 капитан-командора: Л. М. Демьянов (Дамиани) и Я. А. Дежимон, но помечено, что последний 23 мая того года скончался (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 14. Л. 1).

[366] По списку личного состава 1723 г. в галерном флоте числилось 8 капитанов (шесть 2 ранга, один 3 ранга и один капитан-поручик). Все они были иностранцами. Из 7 поручиков и 21 подпоручика галерного флота иностранцев было соответственно 6 и 3 чел. Иностранцы были не только итальянцами и греками, но и из южных славян. В Галерном батальоне все офицеры (капитан, 3 лейтенанта и 3 унтер-лейтенанта) были русскими (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 14. Л. 1–5, 88–88 об.).

[367] В галерном флоте боцманы и боцманматы именовались комитами и подкомитами. Первых по списку 1723 г. было 36 (из них иностранцев 19 чел.), вторых 51 чел. (из них 11 иностранцев). – РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 14. Л. 6–13 об.

[368] Описанный Д. Деном тип „больших лодок“ звался при Петре I островскими лодками.

[369] Помещённый ниже в тексте „Истории“ перечень составлен со многими неточностями. К. Крюйс указан вице-адмиралом, хотя 22 октября 1721 г. он был произведён в адмиралы, названы оклады жалованья матросов трёх статей, хотя указом Петра I 20 декабря 1721 г. третья статья матросов была упразднена (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. Указы. Д. 4. Л. 241). Д. Ден явно не смог дознаться об окладах самых высших чинов флота: генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, адмирала Петра Михайлова – они им не названы. К. Крюйс же, согласно его контракту 1698 г. о поступлении на русскую службу в качестве вице-адмирала, получал 3600 ефимков ежегодно (Елагин С. И. История… Прилож. Ч. 2. С. 191); соответственно его посланию Ф. М. Апраксину от 16 декабря 1716 г. он также имел по контракту жалованье 4000 „битых“ ефимков, вексельный курс которых равнялся тогда 90 коп. (РГАВМФ. Ф. 234. Оп. 1. Д. 9. Л. 123а), но не 3000 руб. и 3 % от стоимости всех призов, как у Д. Дена. Оклады чинов от контр-адмирала до подпоручика перечислены автором „Истории“ верно. Относительно же следующих ниже в этом

перечне окладов наблюдались расхождения (в зависимости от условий контрактов), и данные Д. Дена совпадают, как правило, лишь для части людей, занимавших перечисленные им должности. Определённо неверны названные в „Истории“ оклады матросов 1–3 статей: матросы 1-й статьи получали 1,5 руб. в месяц (а не 1 руб.), 2-й статьи – 1 руб. (а не 70 коп.), 3-й статьи – 50 коп. (а не 40 коп.). – РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–5, 6, 10; Ф. 950. Оп. 1. Д. 3. Л. 2; МИРФ. Ч. 3. С. 50, 57, 66, 67, 76, 207–211; Веселаго Ф. Ф. Очерк русской морской истории. СПб., 1875. С. 429–431.

[370] Такое положение с выплатой иностранным морским офицерам на русской службе тринадцатого месячного оклада ежегодно сохранялось до 10 июля 1723 г., когда все те из них, кто получил следующий чин на службе в России, в отношении денежного содержания были полностью уравнены с природными российскими морскими офицерами (МИРФ. Ч. 3. С. 231).

[371] Сведения автора „Истории“ о числе денщиков неверны. По офицерскому списку 1715 г. число денщиков у офицеров флота (с выдачей на каждого денщика по 50 коп. ежемесячно) было следующим: 4 у капитанов 1 ранга (капитанов 2 ранга в списке нет), 3 у капитанов 3 и 4 рангов, 2 у капитан-поручиков, по 1 у поручиков и подпоручиков (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 1. Л. 3–5, 10). Морской устав 1720 г. закрепил это сложившееся ранее положение с тем отличием, что должности капитана 4 ранга по нему не предусматривалось; капитаны 2 и 3 рангов имели, как и прежде, по 3 денщика (Книга Устав морской о всём, что касается доброму управлению в бытности флота на море. СПб., 1720. С. 105). По ведомости 1721 г., впрочем, число денщиков у капитанов 1 ранга снизилось до 3; 2 и 3 рангов – до 2 (МИРФ. Ч. 3. С. 211).

[372] Такой оклад указан в издании Е. Е. Путятина, у К. Бриджа – 84 руб. В действительности оклады жалованья различным корабельным подмастерьям устанавливались разные в зависимости от условий контракта, причём обычно они были ниже 34 рублей.

[373] Скляев Федосей Моисеевич. Подпись: Капитан Скляиоф; Федасей Скляиоф; капитан-камандор Скляиоф (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 95. Оп. 1. Д. 14. Л. 113, 125, 161; РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 932. Л. 2, 3). Выдающийся кораблестроитель Петровского времени. На службе с 1696 г. в гвардейском Преображенском полку (РГВИА. Ф. 2583. Оп. 1. Д. 66. Л. 2). В 1697 г. обучался кораблестроению на Ост-Индской верфи Амстердама, в 1698 г. в Венеции. С 1699 г. участвовал в строительстве кораблей на Воронеже в качестве помощника царя. С 1704 г. строил корабли в Петербурге. Звание корабельного мастера получил в 1707 г.; 10 июля 1723 г. пожалован рангом капитан-командора. Скончался в 1728 г. (МИРФ. Ч. 1. С. 47–48; ОМС. Ч. 1. С. 348–350).

[374] Речь идёт о Гавриле Авдеевиче Меншикове, кораблестроителе. В соответствии с офицерским списком Преображенского полка 1724 г., он стал служить в полку с 1694 г. (РГВИА. Ф. 2583. Оп. 1. Д. 66. Л. 2). В 1697 г. отправился волонтёром с Великим посольством, работал на Ост-Индской верфи в Амстердаме. В 1698 г. служил боцманом в Воронеже. В 1703–1705 гг. снова обучался кораблестроению в Амстердаме в качестве корабельного ученика, в 1710 г. получил звание подмастерья, 18 апреля 1721 г. – корабельного мастера. Строил корабли в Воронеже, на Луге, на Новоладожской и Олонецкой верфях, в Петербурге. Уволен со службы по старости в 1737 г. (ОР РНБ. Ф. 480. Оп. 1. Д. 5. Л. 1; МИРФ. Ч. 3. С. 279; ОМС. Ч. 1. С. 242–243).

[375] Пальчиков Филипп Петрович. Кораблестроитель. Службу начал в 1699 г. матросом. С 1703 г. ученик корабельного дела. В 1717 г. произведён „по удостоинству“ царя в качестве корабельного мастера Петра Михайлова в подмастерья, а в 1729 г. стал корабельным мастером. С 1738 г. в отставке по старости (ОМС. Ч. 1. С. 297–298).

[376] По нашему мнению, „нынешним летом“ автор „Истории“ называет лето 1723 г. Именно с весны 1723 г. находившиеся в Петербурге корабельные мастера, занимавшиеся строительством линейных кораблей: Р. Броун, Р. Козенц, Г. А. Меншиков, П. А. Михайлов (Пётр I), О. Най, Г. Рамз и Ф. М. Скляев – приступили к определению наилучших размерений корпуса военных кораблей каждого ранга, унификации и стандартизации частей корабельного набора. Именно эта-то новая нагрузка и встретила,

по словам Д. Дена, „сильнейшее сопротивление“ корабельных мастеров (Кротов П. А. Табель Петра I о корабельных пропорциях // Судостроение. Л., 1986. № 9. С. 58–59; Крайнюков В. Г., Кротов П. А. Унификация элементов набора... С. 70–71).

[377] Разработка различных нормативных документов по кораблестроению, обязательных для всех корабельных мастеров, велась Обер-сарваерской конторой под наблюдением Петра I и имела целью подготовку отечественного регламента по кораблестроению.

[378] И. М. Головин, занимая должность обер-сарваера, имел чин генерал-майора.

[379] Упомянута война за Испанское наследство 1702–1714 гг.

[380] Д. Ден был не осведомлён о том, что 14 марта 1718 г. в Москве был напечатан перевод с грамоты Вселенского Константинопольского патриарха Иеремии от апреля 1716 г., которой позволялось всему российскому „христолюбивому воинству... во время войны“, если воины окажутся в бедных продовольствием местах, невозбранно есть мясо в любое время года с тем, чтобы очищать душу семидневными мясными постами в удобный период года (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 171. Л. 1).

[381] Указов Петра I, запрещающих рубку леса в ближайших окрестностях Петербурга, было несколько. В 1719 г. царь полностью воспретил рубить лес по берегам Невы ниже места впадения в неё Славянки, а выше него лишь на удалении от Невы более чем на 1000 сажен (Луппов С. П. История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. М.; Л., 1957. С. 107).

[382] Эти толки имели под собой основание. В 1699 г. опекун и дядя курляндского герцога Фридриха-Вильгельма герцог Фердинанд просил Петра I принять под свою державу принадлежавший ранее Курляндии остров Тобаго в Вест-Индии, (Бантыш-Каменский Н. Н. Обзор внешних сношений России (по 1800 год). М., 1897. Ч. 3. С. 11; History... P. 108–109). Среди бумаг Кабинета Петра Великого сохранилась копия поданного императору 15 ноября 1724 г. в Петербурге подробного описания о. Тобаго с предложениями его „чрез куплю... или каким другим случаем достать под своё владение“, чтобы „со временем от оного острова Россия могла бы великую прибыль получить“ посредством ведения прямой русско-латиноамериканской торговли (РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 93. Л. 272–273 об.).

[383] Изучение сроков строительства линейных кораблей на Адмиралтейской верфи Петербурга показывает, что 6 кораблей там находились на стапелях в период после спуска на воду 26 мая 1723 г. 54-пушечного корабля „Св. Михаил“ до 10 марта 1724 г., когда заложили 54-пушечный корабль. Это были линейные корабли, позднее получившие такие наименования: „Архангел Рафаил“, „Дербент“, „Не тронь меня“, „Нарва“, „Пётр Первый и Второй“, „Св. Наталья“ (Ср.: Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872. С. 18–19).

[384] Названная Д. Деном стоимость провоза корабельного леса от Казани до Петербурга близка к существовавшим в 1720-е гг. расценкам. Например, в 1722 г. подрядчики требовали за такую перевозку леса на один 54-пушечный корабль 15 000 руб. (МИРФ. Ч. 3. С. 720).

[385] В настоящее время от Бронниц идёт Вишерский канал, соединяющий Мсту именно с „небольшой рекой“ (оценка Д. Дена) Вишерой, впадающей в обходящий Новгород с востока проток Волхова. По этому протоку можно выйти и в Волхов ниже Новгорода, и в те места, где выше Новгорода берёт исток из Ильмень-озера Волхов. Э. Г. Истомина в книге „Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIXвека“ (М., 1982. С. 135) писала: „... озеро Ильмень было всегда опасным для судоходства. В этой связи вопрос о строительстве обходного канала возникал неоднократно, однако создание его началось лишь в конце XVIII в.“ Свидетельство Д. Дена, включившего в свой труд весьма обстоятельные данные о Вышневолоцком водном пути из Поволжья к Балтике, о существовании канала у Бронниц уже в Петровское время, заслуживает внимания.

[386] По действовавшему в 1720-х гг. штату корабельного Балтийского флота в нём следовало содержать 3 корабля 90-пушечного ранга, 4 80-пушечного, 2 76-пушечного,

12 66-пушечного, 6 50-пушечного – всего 27 линейных кораблей. По разработанной под руководством Петра I Табели о корабельных пропорциях 1723 г. предусматривалось иметь вместо 90-пушечных 100-пушечные корабли (Кротов П. А. Создание линейного флота... С. 323–325; его же. Табель Петра I о корабельных пропорциях. С. 58–59).

[387] По штатам 1717 и 1718 гг. российские 52–54-пушечные корабли должны были иметь 330 человек экипажа (ПСЗ. СПб., 1830. Т. 44, ч. 1. С. 3; Т. 5. С. 515).

[388] Следует заметить, что в упорном сражении 24 мая 1719 г. со шведским линейным кораблём (52 орудия), фрегатом (34 оруд.) и бригантиной (12 оруд.), хотя формально россияне имели 6 52-пушечных кораблей и 18-пушечную шняву, на первом этапе боя в течение 4 часов артиллерийский поединок со шведской эскадрой (98 пуш.) вели лишь два корабля (104 пуш.), а на втором, заключительном, с линейным кораблём неприятеля сначала в продолжение приблизительно получаса сражался равный ему по силе русский корабль, позже к нему присоединился второй, и ещё через полчаса они принудили шведский корабль к спуску флага.

[389] 17 ноября 1721 г. Пётр I распорядился передать магистрату Риги 10 судов для морской торговли и 6 для разгрузки в порту торговых кораблей. В Ригу эти суда (2 флейта, 3 галиота, 3 шкута, пинк и пинасс общим водоизмещением 875 ластов; 4 галиота и 2 краера для портовой службы) были отправлены в 1722 г. (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. Указы. Д. 4. Л. 216–218; Ф. 234. Оп. 1. Д. 17. Л. 52, 56; Залтерс А. А. Типы судов торгового флота Риги в 20-е годы XVIII в. // Судостроение. Л., 1990. № 6. С. 62).

[390] Д. Ден упомянул расположенные в Олонецком уезде (но не в городе Олонце) Олонецкие Петровские заводы, находившиеся в ведении Адмиралтейства.

[391] В рукописи – дуб (англ. oar). Английский издатель предложил считать это опиской и читать: руда (англ. ore). По нашему мнению, последнее прочтение лучше отвечает смыслу текста.

[392] Имеется в виду англичанин, якорный мастер Ричард Фолий, который в 1712 г. был переведён на Олонецкие заводы с молотового Козьминского невдалеке от Липецка. В 1719–1724 гг. он работал в адмиралтейской якорной кузнице в Новой Ладоге (МИРФ. Ч. 3. С. 359, 507–508; Ч. 4. С. 429, 483, 556, 681).

[393] Купер Вильям (Вилим). Англичанин. В Россию прибыл 24 февраля 1722 г. и назначен на должность экипажмейстера с окладом жалованья 2000 рублей в год. Показал себя малосведущим в морских делах. В 1727 и 1731 гг. Адмиралтейская коллегия постановляла отставить его от службы. Умер в 1733 г. (ОМС. Ч. 1. С. 202–204).

[394] Белым флагом Д. Ден условно назвал флаг российского военно-морского флота – белое полотнище с голубым, идущим по диагонали крестом св. Андрея. На корабле в присутствии генерал-адмирала он поднимался на верху грот-мачты. Кейзер-флаг, пожалованный Ф. М. Апраксину 7 сентября 1721 г. (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. Указы. Д. 4. Л. 157), вопреки утверждению Д. Дена, был поднят им первый раз не в 1723 г., а 18 июля 1722 г. на Волге у астраханского кремля во время Каспийского похода (Соймонов Ф. И. Екстракт журналов описания Каспийского моря... СПб., 1763. С. 67–68; ПЖ 1722 г. СПб., 1913. С. 49).

[395] Список кораблей, на которых флагманы должны были поднять тогда свои флаги, помеченный 5 августа 1723 г., издан в МИРФ (Ч. 2. С. 683–684).

[396] Посол персидского шаха Измаил Бек прибыл в Петербург 22 августа 1723 г.; 12 сентября был заключён трактат об уступке Персиею России городов Дербента и Баку с прилегающим западным побережьем Каспийского моря и областей Гилянь, Мазандеран и Астрабад за военную помощь, оказанную персидскому шаху. 14 или 15 сентября 1723 г. Измаил Бек получил отпускную аудиенцию у императора (ПЖ 1723 г. СПб., 1913. С. 20–22, 36–38; МИРФ. Ч. 2. С. 688).

[397] В 1723 г. для отправления в Испанию (а не в Венецию) были снаряжены корабль „Девоншир“, фрегат „Эсперанс“ и гукор „Кроншлот“, которые дошли только до Ревеля. 30 августа 1723 г. их посылку отменили, и они были расснащены в Ревеле (МИРФ. Ч. 2. С. 672–676, 684–689).

[398] Имеется в виду Лиговский канал, сооружение которого началось в 1718 г. Из него снабжались водой фонтаны Летнего сада Петербурга.

[399] Вознаграждение водолазам за подъём последних частей затонувшей в 1715 г. „Нарвы" – киля и штевня – было уплачено летом 1724 г. (МИРФ. Ч. 4. С. 665).

[400] Как следует из дальнейшего, Д. Ден имеет здесь в виду спущенные на воду в 1723 г. следующие корабли: 52-пушечный „Св. Михаил" (26 мая), 32-пушечный фрегат „Крейсер" (23 июня) и перестроенный наново из 70- в 66-пушечный корабль „Леферм" (30 июня).

[401] Д. Ден ошибается. В 1723 г. на Адмиралтейской верфи Петербурга строился лишь один заложенный 29 июня того же года 100-пушечный корабль, впоследствии получивший имя „Пётр Первый и Второй". Его длина составляла 180 ф. 2 д. (54,9 м), ширина 49 ф. 2 д. (15 м), глубина интрюма 18 ф. 10 д. (5,7 м).

[402] Упомянутый 100-пушечный корабль „Роял-Соверейн" постройки 1701 г. (мастер Ф. Хардинг) имел длину 174 ф. 6 д. (53,2 м), ширину 50 ф. (15,2 м), глубину интрюма 19 ф. 10 д. (6 м), водоизмещение 1882 тонны (ОР БАН. Инв. № 122 гр.; Lediard T. The naval history of England. London, 1735. Vol. 1. Introd. P. XII).

[403] То есть кампании 1723 г. Именно указом Адмиралтейской коллегии 10 июля 1723 г., о содержании которого здесь, в частности, рассказывает Д. Ден, предусматривалось удержать из будущего жалованья служивших в российском флоте офицеров-иностранцев выданные им в 1720–1722 гг. ежегодные тринадцатые месячные оклады и впредь выплату их не производить, если они после заключения контрактов были повышены в России в чинах (МИРФ. Ч. 3. С. 231).

[404] Подразумевается, по нашему мнению, обострение отношений с Турцией в связи с Каспийским походом 1722 г. и закреплением за Россией западного и южного побережий Каспийского моря по трактату от 12 сентября 1723 г. с Персией.

[405] Во время летней кампании 1724 г. на Адмиралтейской верфи Петербурга спустили на воду 19 и 27 июля соответственно 54-пушечный корабль „Архангел Рафаил" и 66-пушечный „Дербент", 20 августа и 28 сентября – 32-пушечные фрегаты „Яхт-Хунд" и „Винд-Хунд".

[406] Адмиралтейская коллегия в начале 1724 г. числила „Гангут" среди полностью боеспособных кораблей и не отмечала необходимости менять якобы неудачное (по сведениям Д. Дена) рангоутное оснащение „Гангута", указав, впрочем: „На оной надобно фок-машт новую" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 21. Л. 3).

[407] В первые месяцы 1724 г. российское Адмиралтейство сделало такой вывод о боеготовности „Лесного": „Оной корабль совсем исправен" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 21. Л. 4).

[408] Относительно старости и малогодности „Св. Александра" в 1724 г. Д. Ден явно преувеличил. В списке Адмиралтейской коллегии начала 1724 г. о нём сказано: „Оной починивается и будет к весне готов" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 21. Л. 9). Более того, „Св. Александр" (спущен на воду 13 октября 1717 г.) участвовал в морских кампаниях не только 1724, но и 1725 и 1726 гг. (Там же. Ф. 223. Оп. 1. Д. 16. Л. 80; Ф. 233. Оп. 1. Д. 247, ч. 2. Л. 78, 626, 631). Только в списке ноября 1727 г. он перечислен среди тех кораблей, которые „надлежит починивать" в каменном доке Кронштадта, после того как он будет введён в строй (Сб. РИО. СПб., 1889. Т. 69. С. 652).

[409] В противоположность сведениям Д. Дена Адмиралтейская коллегия в начале 1724 г. заключила о состоянии „Нептунуса": „Оной корабль готов" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 21. Л. 10).

[410] Мнение Д. Дена о корабле „Москва", участвовавшем в кампаниях 1724–1726 гг., несправедливо (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 16. Л. 80; Ф. 233. Оп. 1. Д. 247, ч. 2. Л. 626, 632). „Ингерманланд" также хотя и вышел в море в последний раз в 1723 г., но не по причине того, что пришёл в негодность. Весною 1723 г. Пётр I заявил, что корабль „Ингерманланд" „хорош и вовсе не испорчен", но он не хочет выводить его более в море, а желает „сохранить его для вечного воспоминания" о том, как он в 1716 г. командовал на нём

четырьмя флотами (Берхгольц Ф. В. Дневник камер-юнкера Берхгольца, ведённый им в России в царствование Петра Великого с 1721 по 1725 год. М., 1860. Ч. 3. С. 61–62).

[411] Данные Д. Дена о „Пантелеймон-Виктории" находят подтверждение в списке Адмиралтейской коллегии начала 1724 г., где об этом корабле говорится: „Хотя сей корабль готов, однако недействителен в своём состоянии к службе и, по нашему мнению, надлежит ево переделать" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 21. Л. 18).

[412] „Выборг" (до 1721 г. носил имя „Св. Екатерина"; спущен на воду в 1713 г.) после плавания по Финскому заливу в кампанию 1723 г. (РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 16. Л. 66, 71, 73, 74) в том же году был введён в Исаакиевский док петербургской Адмиралтейской верфи, где и простоял без восстановительных работ до 1727 г. (Сб. РИО. Т. 69. С. 653), после чего был обращён в прам.

[413] Д. Ден неправильно отнёс „Полтаву" к кораблям, способным без всяких оговорок выйти в море в начале кампании 1724 г. В „Списке кораблям 1724 года" (начало 1724 г.) Адмиралтейская коллегия дала ему совсем другую характеристику: „Оной корабль хотя б готов, однако ж в компании лутче ему не быть, понеже стар и недействителен в море" (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1. Д. 21. Л. 22).

[414] См.: примеч. 347.

[415] См.: примеч. 256.

[416] См.: примеч. 143.

[417] Д. В. Башилов скончался в 1724 г. лейтенантом (в 1721 г. поручики были переименованы в лейтенантов), а не капитан-лейтенантом (ОМС. Ч. 1. С. 33–34).

[418] В переведённом Е. Е. Путятиным „Списке" сведений об И. Брандте нет.

[419] См.: примеч. 115.

[420] Хотя в Петровском флоте служил и Питер Гарбо, поручик (умер в 1717 г.), но в тексте „Истории" и в самом списке Д. Ден явно имеет в виду капитан-поручика (в 1706–1726 гг.) Эрасимуса Гарбо (См.: примеч. 218).

[421] См.: примеч. 130.

[422] См.: примеч. 349.

[423] См.: примеч. 302.

[424] См.: примеч. 215.

[425] См.: примеч. 107.

[426] См.: примеч. 142.

[427] См.: примеч. 342.

[428] См.: примеч. 216.

[429] См.: примеч. 250.

[430] См.: примеч. 225.

[431] См.: примеч. 348.

[432] См.: примеч. 64.

[433] См.: примеч. 345.

[434] В действительности в 1716 г.

[435] В 1724 г. (сентябрь) шнява „Мункер" стояла вытащенной на берег Кронверкской протоки у Петропавловской крепости Петербурга (РГАВМФ. Ф. 218. Оп. 1. Д. 200. Л. 353, 358). Пётр I неоднократно давал указы сохранять „Мункер", первую по времени закладки шняву Балтийского флота, в числе других исторических кораблей, которые образовали в Кронверкской гавани в 20–30-е гг. XVIII в. историко-культурный памятник, который, по нашему мнению, можно было бы определить как Мемориал русской морской славы.

[436] Д. Ден назвал неточную дату. Следует: в 1715 г. См.: примеч. 202.

[437] Ошибка Д. Дена. Следует: в 1716 г.

[438] Первый фрегат Балтийского флота „Штандарт", который из-за крайней ветхости не удалось вытащить на берег Кронверкской гавани в 1720-е гг., с тем чтобы хранить его там в числе других исторических кораблей Петровского флота, был разобран не в 1723 г., как сообщал Д. Ден, а в 1729 г.

[439] Ошибка Д. Дена. Следует: в 1713 г.

[440] Карл-Фридрих (1700–1739 гг.). Герцог голштейн-готторпский. Племянник короля Швеции Карла XII (сын его сестры Гедвиги-Софии). До гибели Карла XII проживал в Швеции, в 1721–1727 гг. по приглашению Петра I находился в России. В 1725 г. женился на дочери Петра I Анне. Их сын – будущий российский император Пётр III.

[441] Речь идёт о закладке Петром I новой крепости на Котлине 7 октября 1723 (а не 1724 г., в числе событий которого Д. Ден приводит этот факт). Тогда же городу на Котлине было дано имя Кронштадт.

[442] Виц Георгий. В российский флот принят с чином поручика в июле 1715 г. Со 2 марта 1721 г. капитан-поручик. Уволен в 1724 г. (Архив СПбФ ИРИ РАН. Ф. 238. Оп. 2. Карт. 182. Д. 2. Л. 1. – Пергаменный патент Г. Вицу на чин капитан-поручика за подписями Петра I и Ф. М. Апраксина от 5 июня 1721 г.; ОМС. Ч. 1. С. 83).

[443] Увольнение В. Й. Беринга было непродолжительным, поскольку в кампанию 1724 г. он снова командовал линейным кораблём Балтийского флота „Марльбург“ (МИРФ. Ч. 2. С. 717).

[444] Люис (Лювес) Вилим Фомич. Англичанин. Во флоте России служил полвека, прошёл путь от подпоручика (1714 г.) до полного адмирала (1762 г.). Д. Ден упомянул его производство 10 января 1724 г. в капитаны 3 ранга. Скончался в 1769 г. (ОМС. Ч. 1. С. 231–234).

[445] Кеннеди Джеймс (Джемс). Подпись: J. Kennedy (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1734 г. Д. 12. Л. 33). Англичанин. Принят в российский флот в 1714 г. подпоручиком. Уволен в отставку в 1757 г. с присвоением звания вице-адмирала. Д. Ден говорит об его производстве 10 января 1724 г. в капитан-лейтенанты (ОМС. Ч. 1. С. 171–174).

[446] Стокс (Штокс) Томас. Подпись: Thom. Stokes (РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1734 г. Д. 12. Л. 3). Англичанин. На русской службе с 1714 г. в чине подпоручика. Его повышение в капитан-лейтенанты, о котором упомянул Д. Ден, состоялось 7 мая 1724 г. Умер в 1747 г., имея звание капитана 1 ранга (ОМС. Ч. 1. С. 363–365).

[447] Никлас Джон. Англичанин. В русском флоте начал службу боцманом в 1702 г., а уволен в 1752 г. в звании капитана 1 ранга. В капитан-лейтенанты (о чём упомянул Д. Ден) был повышен 10 января 1724 г. (ОМС. Ч. 1. С. 280–282).

[448] В рукописи пропуск вместо названия (Примеч. Д. Б. Смита).

[449] Речь идёт о спуске на воду 19 июля 1724 г. 54-пушечного корабля „Архангел Рафаил“ („Рафаил“). 66-пушечный „Дербент“ сошёл на воды Невы немногим позднее: 27 июля 1724 г.

[450] Ниже в рукописи „Истории“, которой пользовался Д. Б. Смит, был помещён список „Нынешнее состояние русского военного флота. 1725 г.“ По словам Д. Б. Смита, он в своей основе подобен списку кораблей 1724 г., имевшемуся в экземпляре рукописи „Истории“, принадлежавшей Е. Е. Путятину. Отличия первого от второго заключались лишь в артиллерийском вооружении „Св. Екатерины“, „Марльбурга“ и „Пантелеймон-Виктории“ (по 70, а не 64 орудия), „Полтавы“ (56, а не 54 орудия), „Перла“ (52, а не 50 орудий), фрегата „Крейсер“ (32, а не 36 орудий). „Выборг“ и „Стор-Феникс“ в список 1725 г. не были включены, и наоборот, в него попали новоспущенные корабли „Дербент“ (66 пушек), 50-пушечный корабль без названия, видимо, „Архангел Рафаил“ (54 пушки), фрегаты „Винд-Хунд“ и „Яхт-Хунд“ (по 30 пушек). Ниже был добавлен фрегат „Карлскруна-Вапен“. Вместо же примечаний об отдельных кораблях, сделанных в списке флота 1724 г., было сказано следующее: „Некоторые из тех кораблей, которые названы в списке прошлого года, были очень расшатаны и непригодны для выхода в море, а теперь должны находиться в ещё более худшем состоянии, но это мало огорчает царя, поскольку он имеет их столько, сколько у него есть моряков. Кроме этого, так как царь получает безграничное наслаждение, наблюдая свои корабли в гавани (существуют их списки, иногда несколько преувеличенные, которые появляются за границей по всему свету), он никогда не прекратит ежегодно увеличивать их число.

Разговоры в С.-Петербурге, Кронштадте или Ревеле о намерении послать корабли в Испанию или к Мадагаскару более не ведутся“ (S[mith] D. B. The authorship… P. 375).

Список упоминаемых мер

Линейные меры

1 морская лига = 3 морским милям = 5,56 км
1 уставная лига = 3 уставным милям = 4,83 км
1 морская миля (англ.) = 1853,2 м
1 уставная миля = 1609,4 м
1 морская сажень = 1,83 м
1 английский фут = 30,48 см
1 английский дюйм = 2,54 см

Меры веса

1 английский фунт = 453,6 г

Список сокращений

Архив СПбФ ИРИ РАН – Архив С.-Петербургского филиала Института российской истории РАН
ГСВ – „Гистория Свейской войны“. Издана под заглавием: „Журнал, или Подённая записка… Петра Великого с 1698 года…“
МИГО – Материалы для истории Гангутской операции
МИРФ – Материалы для истории русского флота
ОМС – Общий морской список
ОР БАН – Отдел рукописей Библиотеки академии наук (С.-Петербург)
ОР РНБ – Отдел рукописей Российской Национальной библиотеки (С.-Петербург)
ПБПВ – Письма и бумаги императора Петра Великого
ПЖ – Походный журнал
ПСЗ – Полное собрание законов Российской империи
РБС – Русский биографический словарь
РГАВМФ – Российский государственный архив Военно-Морского Флота (С.-Петербург)
РГАДА – Российский государственный архив древних актов (Москва)
РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив (Москва)
РГИА – Российский государственный исторический архив (С.-Петербург)
Сб. ВИМ – Сборник военно-исторических материалов
Сб. РИО – Сборник императорского Русского исторического общества
ЦВММ – Центральный военно-морской музей (С.-Петербург)
ЦГАКФФД – Центральный государственный архив кино-, фото-, фонодокументов (Санкт-Петербург)

СОДЕРЖАНИЕ

Флот Петра I: взгляд „изнутри“ морского
офицера-англичанина 3
Д. Ден. История Российского флота в царствование
Петра Великого 17
Примечания 148
Список упоминаемых мер 191
Список сокращений 191

На обложке: „Проспект вниз по Неве-реке от Невского моста между Исаакиевской церковью и корпусом кадетским“ (Третья четверть XVIII в.).
Картина воспроизводит одноимённую гравюру Я. В. Васильева по рисунку 1749 г. М. И. Махаева (Государственный Русский музей, Санкт-Петербург).

ЛР № 065052 от 07.03.1997 г.

Подписано в печать 25.11.98. Формат 60x90/16.
Печать офсетная. Объем 12 п. л.
Тираж 500 экз. Заказ № 1005.

Издательство «Историческая иллюстрация»
191104, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, 34. Тел.: (812) 272 5602.

Отпечатано с готовых диапозитивов в Санкт-Петербургской академической типографии «Наука» РАН.
199034, Санкт-Петербург, В. О., 9-я линия, 12.