

В. А. Золотарев  
И. А. Козлов

# ТРИ СТОЛЕТИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

Том первый  
XVIII вв.



ПОЛИГОН  
Санкт-Петербург  
2003

- 380 **Золотарев В. А., Козлов И. А.**  
Три столетия Российского флота. В 3 т. Т. 1. — СПб.:  
ООО «Издательство «Полигон», 2003. — 624 с.; ил.  
ISBN 5-89173-198-3 (Т. 1)  
ISBN 5-89173-214-9

Этот том посвящен истории отечественного флота XVIII вв. В нем рассмотрены важнейшие этапы становления военно-морского флота России, рассказано о крупнейших морских сражениях и о выдающихся флотоводцах. Впервые подробно показана роль Петра I как гениального флотоводца, который смог создать регулярный военный флот и обеспечить выход России к морям.

В приложениях приведены: морской биографический словарь, содержащий уникальную информацию о деятелях Российского флота XVIII в.; воинские звания (чины), существовавшие в то время; словарь военно-морских терминов и понятий. Для широкого круга читателей.

**ББК 68.54**

*Приложения подготовлены  
В. М. Лурье*

*Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.*

# Введение

История отечественного флота неразрывно связана со становлением русского государства. Мореплавание на Руси зародилось на Черном (Понт Эвксинский, или, как его позже называли, Русском) и Балтийском (Варяжском) морях. Еще на рубеже V—VI вв. началось вторжение славянских племен антов и склавинов в причерноморские владения Византийской империи. Они были искусными мореплавателями: на небольших, но достаточно прочных судах бесстрашно плавали по Черному морю. В VI—VII вв. анты и склавины проникли в Мраморное, Эгейское, Ионическое и Средиземное моря, совершая смелые набеги на владения могущественной Византии, побережья о. Крит и Южной Италии.

Одно из крупнейших в раннем Средневековье Древнерусское государство с центром в Киеве, возникшее в IX в., объединило восточнославянские племена. Оно вело обширную торговлю, поддерживало тесные экономические, политические и культурные связи со многими западноевропейскими странами.

В развитие кораблестроения и мореплавания на Руси немалый вклад внес Великий Новгород. В X в. торговля Новгорода распространялась до Константинополя, а в XII в. его корабли ходили в Любек. Пространства между Ладожским озером, Белым морем, Новой Землей и Онегой были хорошо освоены новгородскими купцами.

Древняя Русь имела сильную и хорошо организованную армию, но постоянного военного флота у нее не было. В военно-морских подходах киевские князья использовали торговые суда, называемые ладьями.

XII в. стал поворотной вехой в истории Древнерусского государства. Оно распалось на ряд удельных княжеств. Феодальная раздробленность и частые междоусобные войны крайне ослабили некогда мощную в экономическом и военном отношении Русь.

Положение раздробленных русских княжеств усугубилось еще и тем, что в середине XI в. в причерноморских степях

появились половцы. Торговля с Византией по Черному морю крайне затруднилась, а с нашествием монголо-татар в XIII в. практически полностью прервалась. В этой связи с XII в. возросло значение русского мореплавания по Балтийскому морю. Началось освоение морских путей на Студеном (Белом) море и в Ледовитом океане.

Однако торговые связи русских по Балтийскому морю с европейскими странами постоянно находились под угрозой срыва. Воспользовавшись нашествием монголо-татар, на прибалтийские земли Руси двинулись германские крестоносцы, шведы, датчане, литовцы, поляки...

Борьба за независимость с иноземными захватчиками в XIII—XIV вв., в период феодальной раздробленности, являлась одновременно и борьбой за выход к морям, за ликвидацию экономической и политической изоляции. Войны следовали одна за другой, они были жестоки, изнурительны, велись с переменным успехом. То и дело вспыхивали военные конфликты и в XV—XVI вв., когда русские земли стали объединяться вокруг Московского великого княжества в единое централизованное государство.

Прямым следствием образования централизованного государства явились быстрый рост городов и ремесленного производства, расширение торговли, укрепление его военной мощи. Военные реформы 1550-х гг. заложили основы создания постоянного войска в России.

В середине XVI в. Иван Грозный начал походы против Казанского и Астраханского ханств, чтобы пресечь грабительские набеги на русские земли и получить выход в Каспийское море. В них активно участвовал и флот. В 1552 г. русская армия при содействии речного отряда судов взяла Казань. Военная угроза с Востока была устранена окончательно.

Выход русских к Каспийскому морю имел большое значение. Московское государство укрепило свои стратегические позиции на юго-востоке, получило возможность торговать с Персией, Средней Азией и Закавказьем. Кроме того, были созданы благоприятные условия для возобновления борьбы за выход к Черному морю.

В течение столетия, с середины XVI в. и до середины XVII в., русские войска совместно с казаками много раз вы-



ступали против крымских татар и турок. В каждом таком походе принимали участие от нескольких сот человек и десятков кораблей до 15 тыс. человек и 300 судов. Систематическим набегам подвергались города и населенные пункты, расположенные на побережье Крыма и Турции, вплоть до ее столицы — Стамбула, бывшего Константинополя. После очередной победы запорожцы писали в «назидание» крымскому хану Мураду: «Братья наши запорожцы, воюя на судах по Черному морю, коснулись мужественно самих стен Константинополя и довольно окуривали их пороховым дымом в присутствии самого султана»<sup>1</sup>.

Еще большего успеха достигли донские казаки в июле 1637 г.: захватили сильнейшую турецкую крепость Азов и сделали ее своей столицей. Почти пять лет, до мая 1642 г., турки неоднократно предпринимали попытки отвоевать крепость. Силы, конечно, были не равны. Россия не могла помочь казакам войсками: ввод их в Азов неизбежно повлек бы войну с Османской империей, к которой русское государство готово не было. Казаки вынуждены были оставить Азов, предварительно разрушив его укрепления.

Успешные действия запорожских и донских казаков в XVII в. привели к заключению в 1649 г. договора с Турцией, по которому русским разрешалось свободно плавать по Черному и Эгейскому морям и заходить в турецкие порты. Однако проблема выхода русского государства на Черное море в целом осталась нерешенной из-за отсутствия регулярного военно-морского флота, для создания которого в то время не было соответствующей экономической базы.

Безуспешной оказалась также попытка построить флот в ходе Русско-шведской войны 1656—1661 гг. В г. Кокенгаузен, на Западной Двине, под руководством воеводы А. Л. Ордин-Нащекина было начато строительство гребных и парусных судов, предназначавшихся для совместных действий с сухопутными войсками. Но по условиям Кардисского мирного договора, заключенного со Швецией в 1661 г., постоянные верфи и корабли пришлось уничтожить.

---

<sup>1</sup> *Висковатов А.* Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. 2-е изд. М., 1946. С. 46, 47.

После этого А. Л. Ордин-Нащекин предложил царю создать военную флотилию «для посылок» в Каспийском море. Она предназначалась для обеспечения перевозок персидского шелка-сырца на рынки западноевропейских стран через Россию. Строительство судов началось осенью 1667 г. в селе Деминово, на Оке. Трехмачтовый парусный корабль «Орел» — прародитель регулярного русского военного флота — в мае 1668 г. был спущен на воду.

Историческая необходимость иметь свободный выход к морям и в дальнейшем обуславливала главное содержание внешней политики России. Важную роль в ее реализации сыграл регулярный военно-морской флот, созданный Петром I.

Петр I, наиболее выдающийся представитель династии Романовых, родился 30 мая 1672 г. Он вошел в историю России как исключительно одаренный государственный деятель и реформатор, создатель регулярной армии и флота, великий полководец и флотоводец, основоположник русского военного и военно-морского искусства, искусный дипломат и, наконец, преобразователь Российского государства, которое к концу его царствования вошло в число ведущих морских держав Европы и заняло достойное место среди сильнейших западноевропейских стран.

Многогранная деятельность Петра Великого на благо Отечества заслуженно получила широкое признание в научной и художественной литературе не только в нашей стране, но и за рубежом.

Интерес к личности Петра I, и прежде всего ученых, продолжается до сих пор. В частности, среди историков не прекращаются споры о том, что царь-реформатор сделал полезного для России и ее народа и в чем он заслуживает упрека, особенно за излишнюю жестокость, которую проявлял в отношении своих соотечественников при реформировании Российского государства.

Несмотря на довольно большое количество опубликованных работ о многогранной деятельности царя-реформатора, есть одна область, которая до сих пор не получила должного освещения. Это флотоводческое искусство Петра Великого. Нельзя сказать, что отдельные грани его таланта в этой сфере вообще не получили никакого освещения. Такое утверждение было бы неправильным. В работах известных

историков С. М. Соловьева, В. О. Ключевского, Е. В. Тарле, В. В. Мавродина, Н. В. Новикова, Н. И. Павленко и других мы находим немало высказываний и суждений о флотоводческой деятельности Петра Великого, а такие военноморские историки, как Ф. Ф. Веселаго и С. И. Елагин, написали солидные труды, посвященные военноморской деятельности Петра I, которая рассматривалась ими на фоне российской морской истории. Флотоводческая деятельность Петра Алексеевича также отражена в конспективном изложении в учебниках по истории военноморского искусства. Первой попыткой показать царя Петра как флотоводца и его заслуги в области создания Российского военноморского флота и развитии военноморского искусства явилась монография В. А. Золотарева и И. А. Козлова «Петр Великий и морское могущество отечества», изданная в 1996 г. к 300-летию Российского флота и получившая положительный отзыв тех, кто с ней ознакомился. Однако в этой монографии (116 с.) авторы, к сожалению, не смогли в полном объеме осветить флотоводческий талант Петра Великого.

Авторы настоящего издания ставят своей целью восполнить известный пробел в нашей военноморской историографии и показать Петра I как выдающегося флотоводца, который смог решить две важнейшие исторические задачи для государства: создать регулярный военноморской флот и обеспечить выход России к морям. Две вышеуказанные проблемы настолько тесно связаны между собой и взаимно обуславливают друг друга, что органически их трудно разделить. Однако, исходя из чисто методических соображений, авторы посчитали более целесообразным рассматривать их отдельно, но так, чтобы читателю было все понятно.

К сожалению, создатель Российского флота не оставил своим потомкам теоретических трактатов, в которых бы рассматривались вопросы теории, военноморского искусства. Единственным, но исключительным по своему содержанию и значимости как с точки зрения теории, так и практики применения военноморского искусства в войне на море, является Морской устав 1720 г.

Петр I принимал непосредственное участие в создании этого уникального документа, равному которому нет в исто-

рии. Им лично было написано предисловие к уставу и осуществлена самая тщательная литературная обработка текста. Поэтому все, что относится к организации флота, присяге, обязанностям личного состава всех категорий, начиная от генерал-адмирала (высшего чина на флоте) и заканчивая рядовыми матросами и солдатами, — подготовка соединений и кораблей к бою и в ходе сражения, походные и боевые порядки парусного и гребного флотов, способы ведения морского боя, морские сигналы — прошло через строгий петровский фильтр. Этот уникальный документ характеризует Петра Великого не только как практика, но и как теоретика в области военно-морского искусства, которым он владел в совершенстве, нередко опережая свою эпоху в способах ведения боевых действий на море.

Карты и схемы реконструированы из 3-го военно-исторического тома «Морского атласа», часть 1, как наиболее авторитетного источника в этой области. Ему же следует транскрипция географических названий, встречающихся в тексте и на схемах.

# Мореходство и морская сила России до Петра I



Мореплавание и судостроение на Руси зародились задолго до создания в России Петром Великим регулярного военно-морского флота, который по своим боевым качествам не уступал флотам западноевропейских стран. Однако некоторые историки, особенно зарубежные, до сих пор утверждают, что история Российского флота начинается якобы с Петра I, а все, что было до него, порой даже не упоминается. А вот известный английский военно-морской историк Фред Томас Джейн (F. Jane) свой труд, посвященный Российскому императорскому флоту, начал словами, которые явились достойной отповедью историкам, не признающим многовековую морскую историю русских. Он писал: «Русский флот, начало которого хотя обыкновенно относят к сравнительно позднему учреждению, основанному Петром Великим, имеет в действительности большие права на древность, чем флот британский. За столетие до того, как Альфред построил британские корабли, русские суда сражались в отчаянных морских боях и тысячу лет тому назад первейшими моряками того времени были они — русские»<sup>1</sup>.



Фред Томас Джейн (1865—1916 гг.) — создатель ежегодного справочника по корабельному составу военно-морских флотов стран мира, известного среди моряков и судостроителей как справочник Джейна. Выходец из семьи священника, он после окончания школы пытался поступить на военную службу, всерьез подумывал заняться сельским хозяйством, но в конце концов посвятил себя литературе и графике. Первый его справочник назывался «Все боевые корабли мира» и представлял собой альбом с рисунками более тысячи кораблей 22 стран мира. Каждый рисунок сопровождался сведениями о размерах и скорости корабля, его вооружении, бронировании. На его подготовку автор затратил несколько лет. Подобные издания уже выходили в Австро-Венгрии, Англии, России, но справочник Джейна давал наиболее полную и достоверную информацию по составу флотов, подчеркивал на рисунках характерные особенности облика кораблей, что облегчало их опознание при встрече в море, а приведенные тактико-технические характеристики и другие сведения о кораб-

<sup>1</sup> История русской армии и флота. М., 1912. Т. VII. С. 25.

лях рядом с их рисунками делало издание удобным для пользователя, что и помогло справочнику стать популярным во всем мире.

В 1909 г. Джейн также издал справочник «Все воздушные суда мира», который, как и корабельный, продолжает выходить и в наши дни.

Ф. Джейн писал статьи и книги о морях, кораблях и флоте. Всего им опубликовано около пятнадцати таких книг. Среди них: «Российский императорский флот, его прошлое, настоящее и будущее» («The Russian Imperial Navy, its Past, Present and Future»), большая по объему (свыше 700 с.) книга, написанная после посещения России, выдержала два издания (в 1900 и 1904 гг.); «Императорский японский флот» («The Imperial Japan Navy», 1904); «Ереси в учении о морской силе» («Heresies of Sea Power», 1906), «Британский боевой флот» («The British Battle Fleet», 1912); «Ваш военно-морской флот как инструмент войны» («Your Navy as a Fighting a Machine», 1914).

Ф. Джейном подготовлены и выпущены четыре труда, посвященные совершенствованию правил проведения военно-морских игр. Опубликованные в 1898, 1902, 1903 и 1912 гг., они способствовали расширению использования таких игр в процессе подготовки офицеров флота и береговой обороны, при проверке осуществимости и определении эффективности планируемых операций, а также при установлении целесообразности реализации предлагаемых новых технических решений, направленных на улучшение боевых качеств кораблей.

После смерти Ф. Джейна основанные им ежегодники стали выходить под названием «Боевые корабли Джейна» и «Все летательные аппараты мира Джейна». После Второй мировой войны номенклатура справочных и обзорных периодических изданий, в названиях которых фигурировала его фамилия, расширилась. Особенно интенсивно этот процесс идет в последние годы. В настоящее время Информационная группа Джейна (Jane's Information Group) выпускает около трех десятков справочников-ежегодников и примерно столько же регулярно пополняемых тематических подборок информационно-справочных материалов, издает указатели фирм-производителей военной и аэрокосмической техники, а также справочники-определители, позволяющие идентифицировать по внешнему виду корабли, летательные аппараты, бронетехнику, мины, боеприпасы.

Начало приобщения русских людей к морю и мореплаванию положили наши предки — восточные славяне (анты), которые на рубеже V—VI вв. вторглись в черноморские владения Византийской империи и обосновались на побережье Азовского и Черного морей.



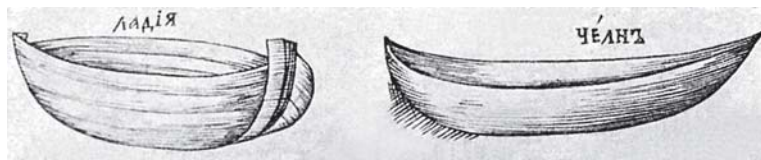
*Славянин-море-  
плаватель.  
Рельеф с колонны  
Траяна в Риме*

Анты хорошо были знакомы с судостроением и искусством мореплавания. На гребных судах типа ладей, обладавших достаточной прочностью и мореходностью, они совершали дальние плавания по Черному, Мраморному, Эгейскому и Средиземному морям. Ведя борьбу с византийцами, имевшими сильный галерный флот, анты смело нападали на Фессалию, Элладу, Эпир, Константинополь и другие владения Византийской империи.

Из византийских и арабских источников известно, что в 623 г. анты на своих судах напали на остров Крит. Высаженный ими десант вступил в бой с византийскими войсками, находившимися на острове, и разгромил их. А спустя три года они осадили с моря столицу могущественной Византийской империи Константинополь. Приведенные примеры свидетельствуют о том, что восточные славяне имели сильный мореходный и хорошо организованный флот, способный вести успешную борьбу с византийцами.

## **Флот Древнерусского государства**

Дальнейшее развитие кораблестроения и мореплавания происходило в Древнерусском государстве, с центром в Киеве. Эта сильная держава возникла в IX в. в результате объе-



*Старинные рисунки славянской ладьи и челны*





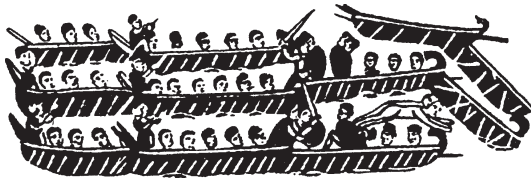
*Русские воины  
переносят ладью*

динения восточнославянских племен. Она вела обширную торговлю и поддерживала тесные политические, экономические и культурные связи со многими западноевропейскими странами, что свидетельствует о большом влиянии Древней Руси на международные отношения народов Европы.

В развитие мореплавания и кораблестроения на Руси немалый вклад внес Великий Новгород, представлявший собой в то время крупнейшую морскую державу Восточной Европы. Новгородские славяне, весь, кривичи, чудь, вошедшие в состав Древнерусского государства, заселили земли около озера Ильмень, Белоозера, верховья Западной Двины, Днепра, Волги, по берегам Невы и Ладожского озера и побережье Финского залива. Пути Балтийского моря были им издавна знакомы и использовались ими для сообщений между собой. В IX в. с устья Невы начинался великий путь из Балтийского в Черное море — «из варяг в греки» (р. Нева, Ладожское оз., р. Волхов, оз. Ильмень, р. Ловать, волоком между Ловатью и Днепром) и из Балтийского и Черного в Каспийское море



*Русские ладьи. Рисунок из древней  
греческой летописи*



*Русские морские  
набойные ладьи.  
Рисунок из гре-  
ческой летописи*

(волоками, волжскими притоками и Волгой) — так называемый Восточный торговый путь в Среднюю Азию и Индию.

Осевшие на торговых водных путях новгородские славяне оказались в выгодном положении. Однако это привлекало внимание к ним других народов, которые пытались завладеть местами, где жили новгородские славяне. Особенно частыми были набеги варягов, устоять в борьбе с которыми новгородцам мешали раздоры между собой. По свидетельству древнего летописца, новгородские славяне, изгнав «варяги за море» (860 г.), пошли тем же морем в 862 г. на поиски князя — «идоша за море к варягом к Руси» (варяго-руссам). Призванные, по легенде летописца, княжить Рюрик, Синеус и Трувор расположились в главных центрах торговых водных путей. А дружины славян под предводительством Аскольда и Дира, с согласия Рюрика, пошли по Днепру вниз на Константинополь, по пути захватили Киев, освободив его от хазарской зависимости. В 866 г. Аскольд и Дир с дружиной спустились по Днепру в Черное море и на более чем 200 судах предстали перед Константинополем. Византийский император Михаил III с основными военными силами находился в походе, и русский флот явился грозной силой для Константинополя. Однако произошла буря, и большая часть русских судов погибла, а уцелевшие с Аскольдом и Диром вернулись в Киев.



По преданию, константинопольский патриарх Фотий, отслужив молебен, погрузил в волны Босфора икону Влахернской Божьей Матери; свершилось чудо: произошла буря, погубившая большую часть флота Аскольда и Дира. В очерке по истории русского флота начала XX в., написанном Н. Д. Калистовым, по этому поводу говорится: «Не многие из русских людей, повторяя за всеобщей молитвой “Взбранной воевод победительная, яко избавлешеся от злых”, знают, что молитва эта, сложенная патриархом Фотием в прославление Божией Матери, является одним из доказательств осязательной силы древнего русского мореходства и что “злыми”, за

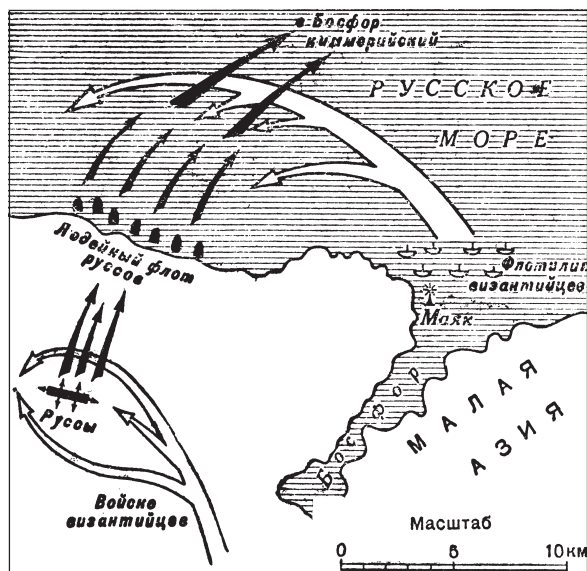
избавление от которых Византии Православная церковь приносит Богородице благодарение во всех необъятных углах России, являются наши предки, русский, тогда языческий флот, грозивший Константинополю».

Второй поход славян под предводительством Аскольда и Дира в Константинополь, предпринятый в следующем году, был удачнее. Его участники вернулись с богатыми подарками, полученными от византийского императора Михаила III, который поторопился заключить с ними мир.

В 907 г. Олег, правивший Русью, совершает поход по Черному морю на 2000 судах с 80 тыс. пехоты (конница шла сухим путем). При появлении русского флота перед Константинополем византийцы заградили вход в гавань цепями. Однако русские обошли препятствие: они поставили суда на катки и перетаскили их по суше в гавань.

Эта находчивость русских дошла до нас в легендах о том, что суда Олега были перевезены на колесах при содействии парусов. Из опасения разгрома столицы византийцы вынуждены были согласиться на невыгодный мир и выплатить Олегу денежную дань по 12 гривен на каждое русское судно и большую сумму на содержание в Киеве, Чернигове, Полоцке

*Морской поход руссов в 911 г.*



и других городах Древнерусского государства. В знак победы и примирения с византийцами Олег прибил свой щит к гражданским воротам Константинополя и с богатыми дарами и добычей вернулся в Киев через четыре года, в 912 г., его послы заключили с византийцами в самом Константинополе знаменитый письменный договор, древнейших из дошедших к нам памятников русской дипломатии, в котором отношения Руси и Византии были приведены к союзу и установлены нормы взаимных торговых отношений. Византия обязывалась предоставлять русским купцам право беспошлинной торговли в Константинополе, охранять русские суда и товары и даже снабжать русских на обратный путь парусами и продовольствием. Договор 911 г. содержал в себе «позорные для достоинства Восточной Римской империи условия мира».



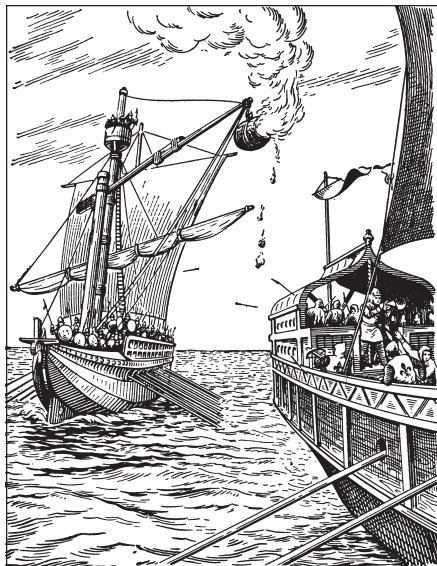
В истории мореходства известны многие примеры перетаскивания кораблей по суше на катках: до Олега это не раз делал Юлий Цезарь, позже это повторено было султаном Мухаммедом II при осаде им Константинополя. Использовались при этом паруса. В Голландии в XVIII в. широко применялись парусные тележки. В XIX в. в Китае мелкие торговцы использовали на своих тележках паруса в помощь ручной силе при перевозке товаров. С появлением железных дорог в США и Западной Европе паруса приспособлялись к небольшим поездкам для перевозки рабочих.

После 33-летнего правления Русью Олег умер в 913 г.оставшиеся ему в правление от Рюрика разнородные замки при нем слились в одно целое сильное государство, простиравшееся под названием Руси с запада на восток — от Карпатских гор до Оки, а с севера на юг от Белоозера до днепровских порогов. Два моря — Балтийское и Черное — стали открытыми для плавания русских судов.

Первый год правления Игоря ознаменовался тем, что слышавшись о богатствах стран за Каспийским морем, он собрал 50-тысячное войско и на 500 судах по Днепру вышел в Черное море. Пройдя мимо берегов Тавриды и через Боспор (Керченский пролив), Игорь оказался на Дону, затем у Качелинской столицы по волоку перебрался на Волгу и по ней спустился в Каспийское море, где ограбил его юго-западное побережье. Однако этот поход для Игоря закончился неудачей. На обратном пути, везя богатую добычу, он был окружен в устьях

Волги жившими на хазарской земле мусульманами, истребившими почти все его войско.

В 935 г. русские суда ходили с греческим флотом в Италию, а через шесть лет, в июне 941 г., Игорь нарушил мир с Византией, явился к Босфору с флотом из 1000 судов<sup>1</sup>. Его воины высадились на берег и захватили окрестные места. Снаряженный против русских византийский флот применил против них страшное по тем временам оружие — «греческий огонь» — за-



*Применение «греческого огня»*

жигательный состав, выбрасывавшийся из особых труб и имевший свойство гореть на воде. «Греческий огонь» оказался губительным для флота Игоря. Значительная часть русских судов сгорела и много воинов, искавших спасение в воде, погибло. «Греческий огонь», неизвестный нашим предкам, показался им, по словам летописца, «небесною молниею». Оставшуюся часть своего флота Игорь повел к Малой Азии, высадился у берегов Вифинии, но вскоре был застигнут врасплох войском византийцев и вынужден был сесть на суда и уйти в Босфор. Вскоре у фракийских берегов он столкнулся с византийским флотом, понес большой урон в судах и людях и в сентябре 941 г. возвратился в Киев. Игорь решил собирать силы для нового морского похода на Византию, в котором приглашал принять участие также варягов и печенегов.

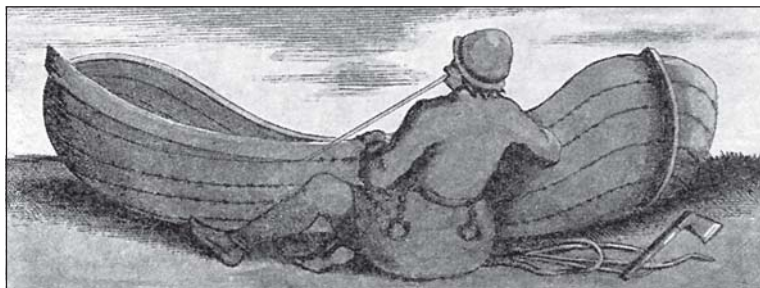
В 944 г. русский флот вышел в Черное море с таким количеством судов, что правители таврических колоний поспешили

---

<sup>1</sup> Историки, описывающие этот поход, спорят между собой о числе судов, имевшихся у Игоря. Большинство из них полагают, что их было 10 тыс., некоторые — 15 тыс., а иные — только 1000. Истину едва ли можно будет установить.

сообщить в Константинополь, что «русские корабли без числа покрыли собою море». По примеру Олега одновременно с выходом флота Игорь направил сухим путем конницу. Византийский император Роман, узнав о такой грозной силе, поспешил предложить русским дань. Его послы встретили Игоря у устья Дуная, и оттуда, получив богатые дары, Игорь вернулся с флотом и войском в Киев. Желая обезопасить себя от подобных вторжений, византийцы в следующем году заключили с Игорем мирный договор, который был составлен по образцу договора Олега, хотя оказался менее выгодным для Руси, чем прежний: уничтожена беспошлинная торговля, запрещено русским останавливаться на зиму в устье Днепра. Однако он подтвердил право Руси на непосредственную торговлю с Византией.

В то время как Игорь в 943 г. совершал поход против Византии, берега Каспийского моря, как свидетельствуют восточные писатели, подверглись вторичному нападению того народа, который «вооруженной рукой посетил за тридцать лет перед тем». В это время сильная рать руссов появилась в Северном Дагестане и стремилась пройти к Берде — тогда богатой столице Аррана. Они были остановлены укреплениями у Дербента, построенными его жителями для защиты от нападений соседних племен. Руссы не стали их штурмовать, а сели у дагестанского берега на суда и спустились к югу, дошли до Куры, поднялись этой рекой вверх и достигли желаемого места. Разбив встретившееся войско, они заняли Берду. На помощь населению Берды поднялись все мусульманские народы Кавказа. Правитель Азербайджана Мухаммед-Ибн-Муссафир выступил против руссов с 30-тысячным войском, но был разбит ими. После



*Постройка лодки-шитика*



этого покорители Берды не проявляли стремления к захвату соседних территорий, сделав только один набег на окрестности города Мераги близ Тебриза, «но неумеренное употребление плодов и благоразумные меры Мухаммеда, осадившего руссов в Берде, принудили их отказаться от сделанного завоевания». Истомленные болезнями и теснимые неприятелем, они покинули Берду с награбленным имуществом и беспрепятственно достигли Куры, где сели на ожидавшие их суда и удалились. Мухаммед не препятствовал их отступлению<sup>1</sup>.

### Каспийские суда



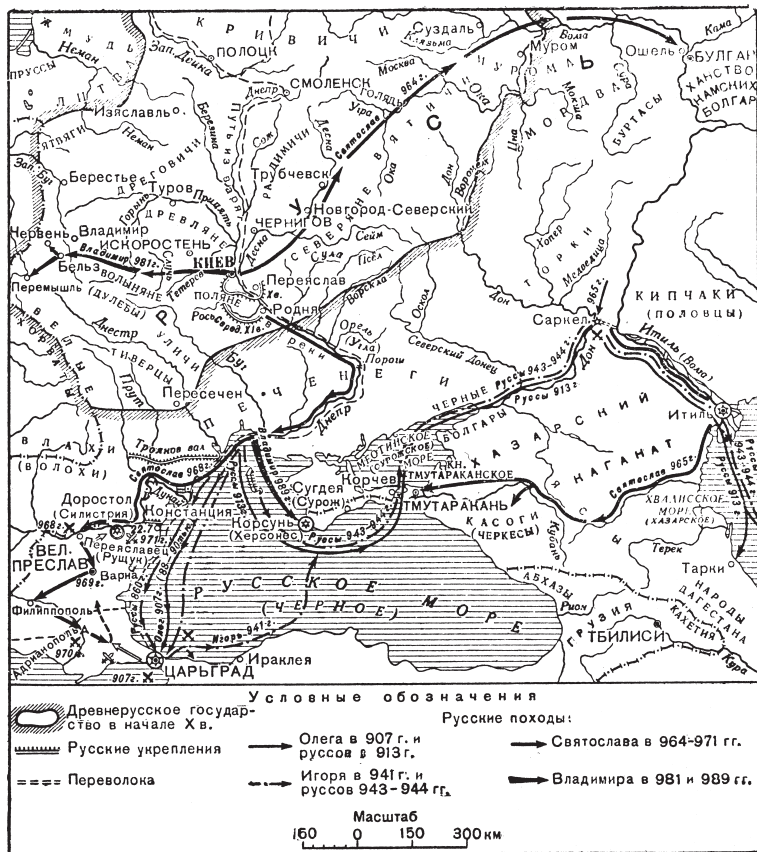
В рассказах истрийца Эфикуса встречается описание древних судов, ходивших по Каспию. По его словам, они очень походили по форме на рыб, были длинные, в носу и корме узки, а в середине широки, как бы раздуты; части и обшивка скреплялись деревянными гвоздями и обмазывались жидкой смолой. Паруса были четырехугольные. Весел было по 6 (по числу матросов). Вместо руля в корме у них стояли длинные весла (потеси), прикрепленные посредине кормового планшира. Плавание этих судов всегда происходило около берегов, компаса не имелось, при необходимости моряки определяли свой путь по звездам. Кроме матросов был еще кормчий. На таких судах могли помещаться до 30 человек и, кроме того, некоторое количество товара и необходимой провизии.

Преемник Игоря Святослав совершил в 964—965 гг. поход к берегам Оки, Волги и Дона, где разбил болгар, буртасов и хазар, овладел хазарским городом Саркелом (Белой Вежей), расположенным на Дону, ниже устья Медведицы, опустошил всю страну до Семендера (город Такри в Дагестане) и покориł многие сильные племена Кавказа. Святослав завоевал владения хазар на восточном берегу Азовского моря, составившие потом знаменитое в русской истории Тмутараканское княжество. Позднее, в 966 г., он победил и подвластных хазарам вятичей.

При Святославе был совершен шестой поход русских на Черное море. В 967 г. по приглашению Византии Святослав в

---

<sup>1</sup> История умалчивает о том, куда пошли руссы от Куры, достигли ли они своего отечества и кто это были: киевские руссы, новгородские руссы или те и другие, соединившиеся для одной и той же цели (см.: *Бутков. Журнал Министерства народного просвещения. 1835. Т. V. С. 250—287; Висковатов А. В. Указ. соч. С. 27—28*).



### *Походы русских князей — Олега, Игоря, Святослава и Владимира*

качестве союзника отправился с 60-тысячным войском на судах из устья Днепра к Дунаю и завоевал Болгарию, после чего обосновался в городе Преславу<sup>1</sup>, расположенном к северу от Балканских гор на реке Вране. Однако известие об осаде Киева печенегами заставило Святослава с войском и флотом

<sup>1</sup> В русских рукописях известен как Переяславец, греки называли его Мацианополем. Переяславец при римском правлении был главным городом Нижней Мисии, укрепленный Траяном, он был назван Марцианополем в честь его сестры.



поспешить к русской столице. И хотя Киев был освобожден до его прибытия, князю, по просьбе его матери княгини Ольги, пришлось остаться в Киеве.

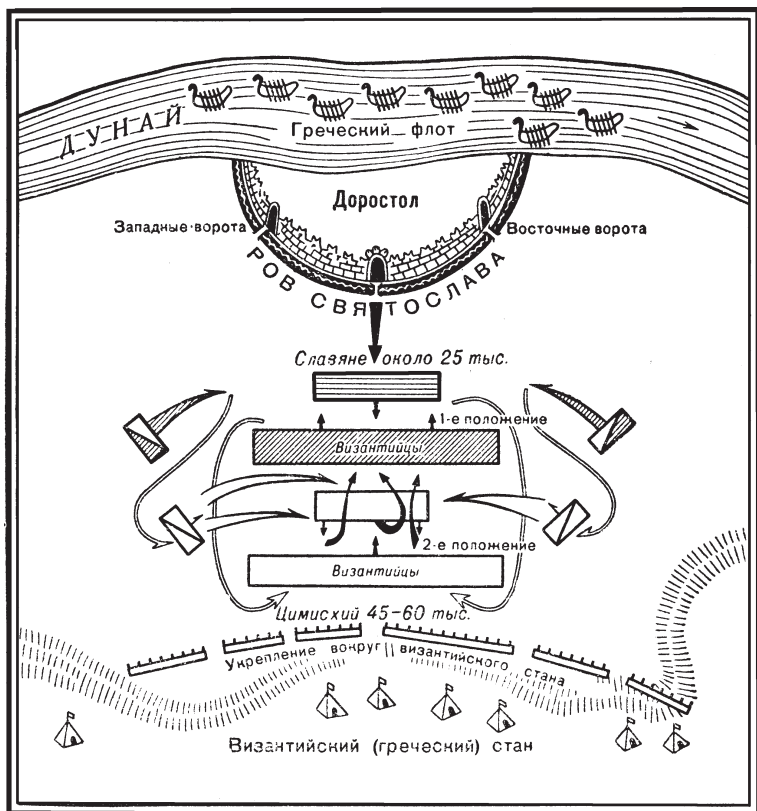
Святослав собирался перенести место своего пребывания в Преславу, куда, по его словам, стекались все земные богатства: из Греции — золото, ткани, вина; из Богемии и Венгрии — серебро и кони, из Руси — меха, воск, мед и невольники.

Однако Византия не хотела, чтобы Святослав навсегда укрепился в Болгарии, и потребовала от русских покинуть ее, на что Святослав ответил угрозой взять Константинополь. После смерти княгини Ольги в 970 году его флот, состоявший из 250 судов, появился снова на Дунае, и Святославу пришлось вторично брать Преславу. Обеспокоенный этим византийский император Иоанн Цимисхий стал готовиться к войне. Но Святослав упредил его, двинувшись со своими войсками к Андрианополю и Филиппополю, намереваясь идти на Константинополь. Цимисхий вынужден был откупиться богатой данью и заявить о своих намерениях заключить мирный договор. Весной 971 г. император нарушил его и превосходящими силами (60 тыс. человек) внезапно напал на малочисленный отряд Святослава в районе крепости Доростол (теперь город Силистрия в Болгарии).

Началась героическая оборона Доростола, которая продолжалась около трех месяцев. Противник обложил крепость со всех сторон. В Дунай вошла византийская флотилия. Осажденный в Доростоле русский отряд испытывал большую нужду в съестных припасах. И только помощь со стороны флота дала возможность временно справиться с этой нуждой. Русские суда с экипажем 2 тыс. человек в ненастную ночь вышли из Доростола и, несмотря на присутствие византийского флота, обошли окрестное побережье, высадили десанты, взяли запасы хлеба в придунайских селениях, унич-



*Воин-русс  
(начало X в.)*



*Сражение у Доростола 22 июля 971 г.*

тожили множество захваченных врасплох византийских солдат и благополучно вернулись в крепость.

22 июля 971 г. Святослав вывел свою дружину из крепости и стремительно атаковал византийские войска. Не выдержав первого удара русских, византийцы начали отход. Цимихий ввел в бой конные отряды, в результате чего войско Святослава оказалось в окружении. Бой продолжался до самого вечера. Мужественно сражаясь с превосходящими силами противника, русские прорвали кольцо окружения, и Святослав вошел в Доростол. После сражения начались переговоры. Святослав решил заключить мир. По договору Святослав обязался вывес-

ти свое 20-тысячное войско из Болгарии, а Цимисхий — снабдить его продовольствием на обратный путь. Святослав с дружиной направился к своему флоту на Днепре, затем пошел на судах к Киеву. Но по пути на истомленных русских напали превосходящие силы печенегов, и Святослав погиб в неравном бою.



Два похода Святослава на Дунай признаются историками самыми блестящими морскими походами русских и по цели, и по первоначальным успехам, и по примерам самого доблестного мужества.

После смерти Святослава мир между Русью и Византией не нарушался в течение семнадцати лет. При великом князе Владимире Святославиче Русь принимала широкое участие в делах Византии уже не как враг, а как союзник, военная помощь которого выручала Восточную Римскую империю из затруднительных обстоятельств. Однако и ему в 988 г. пришлось воевать с византийцами, чтобы заставить византийское правительство выполнять условия заключенного с ним договора, по которому киевский князь послал на помощь императорам-соправителям Василию и Константину войско против восставшего военачальника Варды Фока, а византийское правительство обязывалось выдать за Владимира царевну Анну. Получив русскую военную помощь, византийское правительство медлило с отправкой к Владимиру Анны. Но в этом случае Владимир не предпринял, подобно своим предшественникам, дальнего и рискованного похода на Константинополь, а выбрал для нападения более близкую цель — греческие колонии на берегу Черного моря в Крыму. С войском на ладьях он пошел из Киева к Корсуню (Херсонесу), богатому торговому городу в южной части Тавриды. Высадив на берег свое войско, он подошел к окрестностям города и потребовал его сдачи, но получил решительный отказ. Тогда Владимир обложил Корсунь и, перекопав водопроводы, вынудил его население сдать ся.



Летопись сообщает, что осадные работы русских вокруг Корсуня продвигались очень медленно из-за того, что жители города вырыли ход под стеной и уносили в город землю из насыпи, возводимой русскими у стен. Ускорить взятие Корсуня помогло предательство одного из его жителей, сообщившего русским о возможности взятия города путем перекопки водопровода.



*Славянский воин  
(начало X в.)*

Падение Корсуня, признававшего над собой власть Византии, из политических соображений заставило византийских правителей выполнить свое обещание. В 988 г. Владимир принял крещение и женился на сестре византийских императоров. Возвратившись на судах в Киев, Владимир крестил весь свой народ.

Союз царственного родства и единство веры более прежнего сблизило русских с византийцами. Это помогало им в завоевании Тавриды и Болгарии, куда они отправлялись на судах через северную часть Черного моря.

В 1043 г. при правлении сына Владимира киевского князя Ярослава I завязалась опять война

на с Византией. Поводом для нее послужило то, что русские купцы, торговавшие в Константинополе, поссорились с византийцами. В драке, затеянной византийцами, один из русских купцов был убит. Извещенный об этом князь Ярослав отправил к Константинополю флот и войско под командованием своего еще юного сына Владимира, удельного князя Новгородского, и опытного военачальника Вышаты, чтобы проучить византийцев. Правительство Византии забеспокоилось и направило послов навстречу Владимиру. Они доставили ему письмо императора Константина Мономаха, в котором тот просил не нарушать мира и обещал строго наказать убийцу. Но это не удовлетворило новгородского князя. Русский флот продолжил движение и появился у Босфора. Византийский император снова предложил Владимиру мир, но юный князь Новгородский гордо сказал: «Соглашаюсь, если вы, богатые греки, дадите по три фунта золота на каждого человека в моем войске».



Византийские историки сообщают, что Владимир не уважил письмо императора, отпустил послов с высокомерным ответом. В ответ Константин Мономах приказал взять под стражу русских купцов и воинов, находившихся в Константинополе.

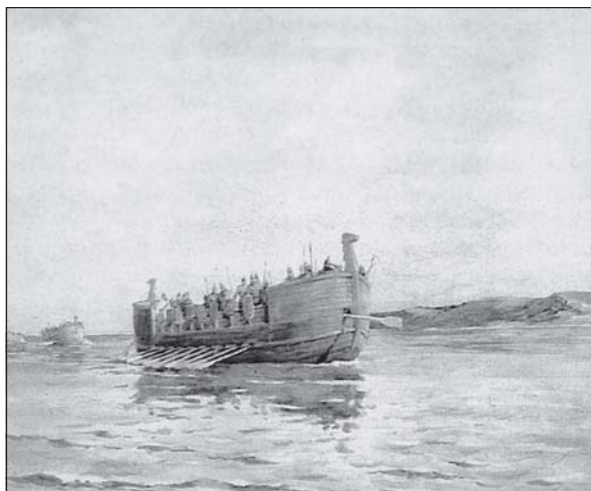
По сигналу Константина Мономаха завязался бой. Три византийские галеры врезались в середину русского флота и зажгли «греческим огнем» несколько судов. Чтобы спастись от пламени горевших судов, русский флот снялся с якоря. В этот момент разыгралась жестокая буря, которая погубила значительную часть русских судов. Княжеский корабль тоже пошел ко дну, сам Владимир был подобран из воды дружинниками.

Владимир, ушедший с оставшимися судами, вскоре попал на византийский флот, высланный императором в погоню за русскими. Это произошло у северных берегов Черного моря, когда неприятельский флот в составе 24 галер стоял в заливе. Атака была яростной: русские суда сцепились с византийскими в бордажной схватке, потопили или захватили все византийские галеры. Византийский адмирал, командовавший ими, был убит. С остатками своего флота и войска, но вместе с тем с добычей и множеством пленных вернулся Владимир в Киев. Таким образом закончился последний, девятый, морской византийский поход русского флота.



Значительная часть русского войска (по некоторым источникам, около 6 тыс. человек) после бури оказалась на берегу и, не имея судов, решила возвращаться в отечество по суше. Главный воевода Ярослав Вышата, предвидя неминуемую для них опасность, решил разделить ее со своими воинами и сошел с корабля на берег, сказав Владимиру: «Иду с ними; буду или жив или умру, но не покину достойных воинов». Русское войско сразилось с византийскими легионерами в Болгарии. Численное превосходство было на стороне византийцев. Большая часть дружины Вышаты легла на месте. Восемьсот захваченных в плен русских воинов, в том числе и Вышату, император велел ослепить.

Русские совершали походы не только в Черное и Каспийское моря, но и в Средиземное море. Так, например, известно, что в 935 г. русские суда в качестве союзников



*Речное  
боевое судно  
киевского  
князя  
Изяслава  
(XII в.)*

византийцев вместе с их флотом ходили к берегам Италии. А в 949 г. в составе византийского флота, посланного к Криту, находилось девять русских судов и 600 воинов. Также имеются сведения, что в 960—964 гг. русские участвовали в покорении Крита, в военных действиях в Сирии и на Сицилии.



Византийские историки рассказывают о смелом и предприимчивом русском мореходе Хрисохире, пришедшем морем после кончины киевского князя Владимира в Константинополь с отрядом в 800 человек с целью поступить на службу к византийцам. Он прорвался через Дарданеллы, разбил у города Абидоса отряд византийских судов и вышел в Архипелаг. Здесь, после разбойных нападений на острова, Хрисохир был настигнут византийцами у острова Лемнос, в бою взят в плен и казнен.

Балтийское и Белое моря, а также Северный Ледовитый океан тоже издавна были известны русским мореходам. Северные морские походы совершались исключительно новгородцами. Однако сведения об их морских путешествиях относятся к более позднему времени, чем первые византийские походы. Так, известно, что в XI в. новгородцы, выйдя из Белого моря, завоевали Биармию, в то время независимую, густо населенную и богатую всякими про-

мыслими страну, расположенную по Печоре и Северной Двине. Отсюда они совершали плавания для промыслов и торговли на Новую Землю, в Карское море, к рекам Обь и Енисей. Исследователи истории русского флота отмечают, что в мореходстве по Северному Ледовитому океану, связанному с огромными сложностями и трудностями, новгородцы опередили всех. По их утверждению, до XIV в. никто из европейцев, даже прославленные норманнские мореходы, не совершали таких дальних плаваний на Север, как новгородцы.

### **«Мурманское» произошло от «нормандского»**



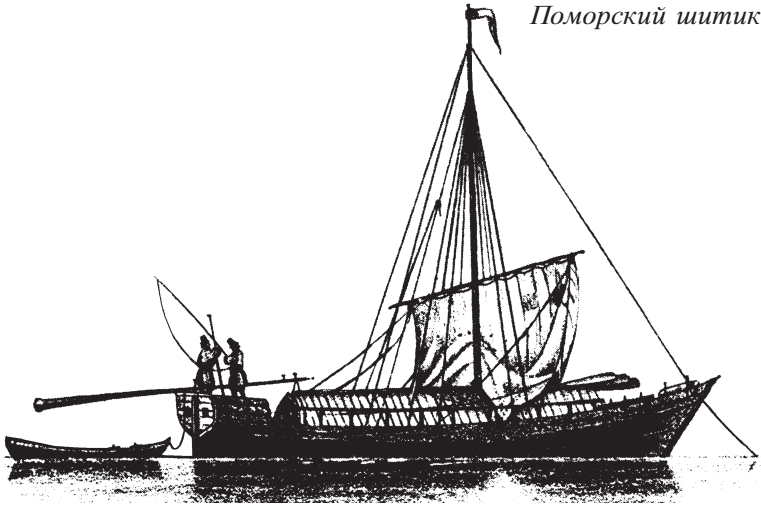
Начало движения русских на север определить точно невозможно. Ряд историков относят его к X в. и приписывают новгородцам, которым Студеное море было известно по слухам. Продвигаясь к северу и покоряя полу-дикие народы, населявшие эти суровые края, они дошли до берегов Белого моря, где и основали несколько поселений, оттеснив оттуда норвежцев, с которыми имели частые столкновения. По всей вероятности, это море, равно как устья Двины и Печоры, посещались еще прежде русских норвежцами, шведами, датчанами и другими северными народами, жившими по соседству с ним. Названия Мурманского моря (Белое море), Мурманского берега, Мурманского носа (Св. Нос), до недавнего времени употребляемые поморами, суть не более как исковерканное слово «нормандское». В XI в. самоядь и югра были уже данниками русских, и Новгород расширил свою власть даже до Оби. Хотя русские имели самые смутные сведения о крае, его населении и верили, что там «суть горы зайдуче Луку моря им же высота яко до небеси» и что «Югра лодье есть язык нем», однако эти несуразницы не мешали им вести с ними торговлю и возить от них меха.

### **Походы поморов**



Не менее деятельная торговля велась поморами с континентальной Россией, куда отправлялись все богатые товары промыслов края: рыба, звериные шкуры, жир, сало поставлялись взамен хлеба, привозимого по Двине и Печоре.

Суда, на которых ходили поморцы, назывались лодьи, шняки (от нормандского *Shnekker*), кербаты и карбасы, кочи, бусы. На этих судах смелые поморцы из Северной Двины и Печоры, держась Мезенских и Пустозерских берегов, ходили для промыслов зверя и рыбы на острова Вайгач, Калгуев и на Новую



Землю. Через Карские ворота и Вайгачский пролив проникали в Карское море, Карскую и Обскую губы и реку Обь, доходя до нее иногда морем, а иногда шли волоком, для чего входили в реку Мутную, впадающую в Карское море, далее по двум озерам, а потом волоком в реку Зеленую и оттуда в реку Таз до Мангазеи. Отсюда переходили в реку Енисей, и есть сведения, что спускались по течению до Ледовитого океана и переходили по нему до реки Псеиды.

Из документов, собранных академиком Миллером, следует, что эти пути были известны нашим северным промышленникам, с 1616 г. встречавшимся уже с иностранцами, которые пытались пробраться на своих судах в Енисей, куда их манили слухи о минеральных и пушных богатствах края.

### **Русские былины о мореходстве**



Былина о Садко-купце — богатом госте, дошедшая до нас в различных вариантах, освещает подвиги русского народа в далекой древности. Эту былинку хорошо знали в северных российских губерниях: Новгородской, Тверской и некоторых уездах Архангельской, она подтверждала сказания о мореходной деятельности русских, обитавших около озера Ильмень, по реке Волхов и до истоков Волги, а также рассказывала о предприимчивости торгового люда: «Садко-купец — богатый гость с кораблями своими хаживал: 1) по Волхову, со Волхова во Ладожско, со Ладожа во Неву-реку, со Невы-реки во Сине море Балтийское. 2) Гулял по Волге; со вершины знал до устья ея, а и нижняго царства Астра-



ханского. 3) Бегал по морю, по Синю морю Хвалынскому». Из других былин известно, что славяно-руссы проникали до Тепло-го — Черного моря, куда возили латырь-камень (янтарь).

Таким образом, и сказания, и былины подтверждают, что славяне вели обширную торговлю по всем главным водным путям Древней Руси; что богатые купцы имели суда, ходившие по морям, и что суда эти, по всей вероятности, постройкой своей были схожи с судами норманнов, известных на Руси под именем варягов. Купеческие флоты (численностью до сотни судов) непременно сопровождались храброй дружиной, готовой, по обычаю всех древних мореплавателей, защищаться от нападений, а подчас и пограбить. Суда арматоров окрашивались краской красной, имели шелковые паруса и снасти, позолоченные мачты и разноцветные флаги — роскошь, заимствованная также от северных народов.

В составе вооруженных сил Древнерусского государства и Великого Новгорода не было специальных военных флотов. Для ведения военных действий на море они использовали обыкновенные торговые суда, называемые ладьями. Наиболее крупными из них были заморские ладьи, которые достигали в длину 20—25 м. Они имели парусное вооружение и весла. Такая ладья принимала на борт от 60 до 100 человек и груз в несколько тонн.

Экипажи ладей состояли из профессиональных воинов, которые комплектовались из княжеских дружин и ополченцев — «воев». В основу организации флота был заложен принцип сухопутных дружин. Каждая ладья с экипажем представляла собой самостоятельную боевую единицу, личный состав которой подразделялся на десятки, что обеспечивало сохранение организации русских дружинников при ведении боевых действий как на море, так и на суше.

Ладьи обычно объединялись в отряды. Несколько отрядов составляли флот, во главе которого находился князь. Состав флота не был постоянным. Он определялся целями и задачами военно-морских походов и иногда достигал нескольких сот и даже тысяч кораблей.

Основным тактическим приемом ведения морского боя русскими дружинниками был абордаж. Обычно несколько кораблей окружали высокобортные византийские галеры, сближались с ними вплотную и атаковывали их одновремен-

но с нескольких направлений. Русские воины хорошо были подготовлены к рукопашному бою и отличались высокой стойкостью и храбростью.



В повествовании древнерусского летописца Нестора встречаются суда — скедии и лодьи, применявшиеся руссами. Он же употребляет и слово «корабль». В русских летописях о конструкции и величине этих судов нет никаких сведений, а в византийских документах о них говорится следующее: скедия — это небольшая, легкая, наскоро построенная лодка.

Словом «корабль» называли всякое плавающее судно, ученые объясняют его происхождение от слов «кора, короб».

Лодья встречалась в XIX в. у беломорцев; предполагается, что это слово перешло к нам от предков — новгородцев.

Византийский император Константин Багрянородный, современник Игоря, хорошо знавший суда руссов, называл их монокили, то есть однодревки. По его же указаниям видно, что семь судов, ходивших с греческим флотом в Италию, везли 415 человек, следовательно, каждое вмещало до 60 человек. По сообщениям Нестора можно сделать вывод, что на каждом судне помещалось до 40 человек. Весьма возможно, что суда руссов были различных размеров.

О том, что суда эти были однодревки, долбленные из одного кряжа, есть указание: на островах реки Волги росли такой величины липы, что еще в XV столетии из их кряжей долбили лодки, вмещавшие по 8—10 лошадей и по столько же людей.

В «Русской правде», полученной новгородцами в первой половине XI в. от великого князя Ярослава Владимировича, говорится о лодьях заморских, набойнях, стругах и челнах.

Из них, надо полагать, заморские лодьи были иностранной постройки, заходившие в Русскую землю, а способ их постройки был перенят русскими.

Под набойными (наборными) судами следует понимать лодьи, имевшие долбленое днище, к которому нашивались бока из досок, край на край.

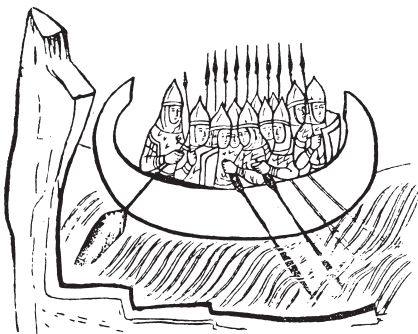
Струги — суда для перевозки по рекам грузов.

Челны — большие лодки-однодревки.

О плавании русских в Константинополь для торговли есть любопытные сведения у Константина Багрянородного. По его словам, русские шли туда из Новгорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. Подвластные Руси кривичи, лучане и другие племена зимой рубили у себя лес, строили из него однодревные суда и по вскрытии Днепра приводили их в Киев, где продавали русским.

В апреле весь русский флот собирался у Витешева (50 верст ниже Киева) и шел оттуда до порогов, которых было то-

гда семь. У первого порога Ессупи, самого узкого и опасного, часть людей выходили в воду, отыскивали проход и спускали по нему суда с большими предосторожностями на шестах. Потом шли спокойно до порога Неясыть (Ненасыть), здесь суда выгружались, товары и суда переносились скотом невольниками. И так поступали на всех порогах, где пред-



*Русская лодья-одnodревка*

ставлялась опасность. Затем шли до Крарийского перевоза (брод), принимая все меры предосторожности от нападений печенегов, и плыли таким образом до острова Хортицы и далее до Березани, лежащего за Днепровским лиманом (около Очакова). У Хортицы русские приносили жертвы, гадали и пр., а у Березани чинили суда и оснащали их, ибо только здесь считали себя в безопасности от печенегов, от которых, впрочем, остерегались до самого Дуная, пока шли до него, придерживаясь берега. Торговые люди были вместе с тем и воинами, готовыми в любое время вступить в бой.

Исследователи полагают, что суда русских в этот период были беспалубные, так как о палубах нет никаких указаний ни в русских летописях, ни у византийцев, и что судостроение последних не послужило примером для древних русских мореплавателей. Не раньше как в XII в. палубные суда были построены великим князем Изяславом Мстиславичем (1151 г.) для отражения нападения на Киев Андрея Боголюбского. Укрывая гребцов, палубы в то же время служили и помостом для сражающихся воинов. Суда эти имели на носу и корме по потеси (веслу) для управления и двигались по реке как носом, так и кормой. Современники дивились такому устройству, а Нестор писал о них так: «Изяслав же блюдущу и недающу вбрести в Днепр бяхуся меж собою, vzdяче в лодьях; не могшим же им что успети противу Киеву в бо исхитрив Изяслав лодьи дивно: беша бо в них гребци гребут невидимо, токмо весла видети, а человек бяше не видети, бяхут бо лодьи покрыты досками, бяхут же борци стояще горе в бронях и стрелчюще, а кормники два беста, едины на корме, другой на носу и аможе хотяхуть тамо поидяхуть необращающа лодьями». С этого времени сведения о торговле и мореплавании русских по Черному

морю исчезают, а вскоре набеги монголо-татар и затем порабощение ими Руси надолго отнимают от нее этот торговый путь. Он возобновляется только с появлением казачества.

## Борьба новгородцев на Балтике

Если киевским князьям пришлось вести длительную и упорную борьбу против Византийской империи, препятствовавшей развитию русской торговли на Черном море, то Великий Новгород вел аналогичную борьбу против Швеции на Балтийском море.



О плаваниях руссов по Балтийскому морю известно, что в IX—XI вв. суда их показывались на нем отчасти для торговых целей, а отчасти и для войны. По преданиям, в Балтике торговые отношения между руссами и прибрежными народами существовали еще до Рюрика. В последующие времена корабли датчан, шведов, славян и других народов, известных у греков под именем скифов, ходили не только по Балтийскому морю, но и посещали даже Грецию. По тем же преданиям, Олег для шитья парусов пригласил к себе варяго-руссов и славян как опытных и искусных мореходов.

Более достоверные сведения начинаются с XI в. По свидетельству историков, в 1130 и последующих годах русские плавали со своими товарами до острова Готланд, где новгородцы имели свой гостинный двор, и в Данию, а шведы нападали на богатые суда новгородцев. В 1157 г. датский король Свен IV захватил под Шлезвигом много русских купеческих кораблей и товары роздал войску. Раздоры и столкновения усиливались.

Основным способом наступательных действий у новгородцев так же, как и у киевских дружинников, являлась высадка десантов на побережье противника с целью уничтожения приморских крепостей, которые шведы использовали для базирования своих кораблей, нарушавших морскую торговлю новгородцев на Балтийском море.

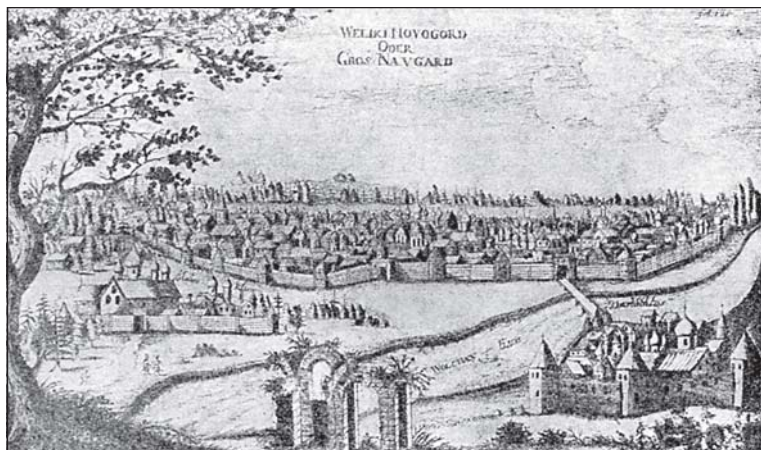
Один из таких походов, осуществленный новгородцами в 1187 г. против шведской крепости Сигтуна (около Стокгольма), закончился ее взятием и разрушением. В качестве трофея новгородцы взяли медные ворота крепости, выполненные с большим художественным мастерством. Установленные когда-то в знаменитом Софийском соборе в Новгороде,



*Штурм шведского города Сигтуна. Художник С. Веселов*

они и поныне находятся там, напоминая о победах новгородских воинов над шведами.

Новгородцы в борьбе со шведами показали блестящий пример высокого искусства в проведении противодесантных действий. Стремясь лишить новгородцев выхода в Финский



*Господин Великий Новгород*

залив, шведы решили с помощью десанта захватить устье Невы и одновременно установить свой контроль на северном участке торгового пути «из варяг в греки».

Летом 1240 г. шведский гребной флот в количестве 400 кораблей высадил 5-тысячный десант во главе с герцогом Биргером в устье реки Ижоры. Рыцари разбили на берегу Невы лагерь и стали готовиться к продвижению в глубь новгородских земель. Узнав о шведском десанте на берегу Невы, новгородский князь Александр, отличавшийся исключительной храбростью и воинским искусством, быстро собрал дружину и выступил против иноземных захватчиков.

Герцог Биргер был настолько уверен в безнаказанности своих действий на новгородской земле, что пренебрег разведкой и не обеспечил лагерь дозорными постами, которые могли бы предотвратить внезапное нападение новгородцев<sup>1</sup>.

В отличие от шведов князь Александр с помощью хорошо организованной разведки выявил уязвимые места в обороне противника и умело воспользовался этим. Продвигаясь ночью, новгородцы скрыто подошли к шведскому лагерю и внезапно атаковали его. Дружинники действовали двумя отрядами. Один из них атаковал и разрушил переправу шведов, соединявшую лагерь с кораблями, которые стояли на

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. М., 1987. С. 15, 16.



Неве, и тем лишил их помощи кораблей. Второй отряд, им лично командовал князь, нанес решительный удар шведским рыцарям, находившимся в лагере.

Противник, застигнутый врасплох, хотя и оказывал отчаянное сопротивление, устоять не смог. Оставив на берегу 200 рыцарей убитыми, в том числе и герцога Биргера, он поспешно бежал на кораблях. Потери новгородцев составили 20 человек, то есть в 10 раз меньше<sup>1</sup>.

Невская битва закончилась жестоким поражением шведов. Победа новгородцев позволила им сохранить свободный выход в Балтийское море. Она была достигнута благодаря решительным действиям и высоким боевым качествам новгородцев, которые вели борьбу за свою землю.

В Невской битве ярко проявился военный талант новгородского князя Александра, который сумел с ограниченными силами нанести сокрушительный удар по шведским рыцарям. Он быстро собрал и развернул дружину, умело организовал разведку, скрыто подошел к шведскому лагерю и внезапно атаковал его, правильно определив при этом направление главного и обеспечивающего ударов в бою.

За выдающуюся победу над шведами в этой битве народ стал называть князя Александра Ярославича Невским. (В годы Великой Отечественной войны правительство СССР учредило боевой орден его имени, которым награждались офицеры, генералы и адмиралы Советских Вооруженных Сил.)

Князь Александр Невский был не только выдающимся полководцем, разгромившим шведов на Неве 15 июня 1240 г. и немецких рыцарей на льду Чудского озера в 1241 г., но и крупным государственным деятелем. Ему принадлежат замечательные слова: «Кто с мечом к нам придет, от меча и погибнет. На том стоит и стоять будет русская земля»<sup>2</sup>.

В XII в. Древнерусское государство распалось на ряд удельных княжеств, нередко враждовавших между собой. Феодалная раздробленность и частые междоусобные военные конфликты, иногда перераставшие в настоящие войны,

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. М., 1953. Т. 1. С. 89.

<sup>2</sup> Козлов И. А., Йолтуховский В. М. История войн и военно-морское искусство. СПб., 1997. С. 9.



*Шведская карта Финского залива и прилегающих земель  
(XIII—XIV вв.)*

серьезно ослабили некогда могущественное в экономическом и военном отношении государство — Древнюю Русь, что явилось одной из главных причин завоевания монголо-татарами Руси и лишения ее выходов к Черному, Азовскому и Каспийскому морям.

Длительное время новгородцы вели борьбу против шведов за сохранение выхода к Балтийскому морю. Но и они не выдержали этой борьбы, и в XIV в. под натиском шведских захватчиков вынуждены были оставить побережье Финского залива и устье Невы и отступить на Ладожское озеро.

Таким образом, единственным морем, на котором новгородцы продолжали свободно плавать, являлось Белое море. Они создали специальный тип корабля, который обладал высокой прочностью и мореходностью, и на этих судах совершали плавания даже по Ледовитому океану. Северные моря



не заменяли потерянных выходов к Балтийскому, Черному и Каспийскому морям.



Выгодное положение древнего Новгорода привлекало к нему немцев. В III в. с образованием Ганзы Новгород получил еще большее торговое значение — ганзейцы устроили в нем свою торговую контору, и в Новгород стали поступать товары из Персии, Индии, Аравии. Они перевозились по Каспию, затем по Волге и другим рекам до самого Новгорода. Хазары доставляли по этому же пути дорогие меха из древней Биармии. Однако и этот путь русской внешней торговли был утрачен с нашествием монголо-татар. Он стал доступен только после покорения Казани (1552 г.) и Астрахани (1556 г.).

## Войны за выходы к морям при Иване IV

Русский народ не мог примириться с таким положением вещей и продолжал вести борьбу за возвращение выходов к морям. Эта борьба была длительной и тяжелой. Немало было стражений и пролитой в них русской крови. Войны следовали одна за другой. Они были жестокими и изнурительными.

Переломным моментом в этой борьбе явилось объединение русских земель вокруг Московского великого княжества в единое централизованное сильное государство, столицей которого стала Москва. Процесс этот был длительным и не безболезненным. Образование русского централизованного государства, которое окончательно сложилось в XVI в. при Иване IV, намного усилило политическое, экономическое и военное положение Московского государства и позволило ему с новой силой развернуть борьбу за выходы к морям. Ее возглавил Иван Грозный, для которого она стала одним из важнейших направлений внутренней и внешней политики Московского государства.

Обстановка для решения этой важнейшей задачи



*Русское судно, шитое лыком (XV в.)*



*Волжский струг, передвигаемый с помощью бечева (XVII в.)*

становку в XVI в., царь решил начать борьбу за выход к морям с Каспийского бассейна, для чего ему надо было сокрушить Казанское и Астраханское ханства и, освободив великую русскую реку Волгу, проложить через нее Московскому государству путь к Каспийскому морю.

В середине XVI в. Иван IV начал военные походы, чтобы покончить с разбойническими набегами татар на русские земли и открыть свободный выход по Волге на Каспий (Хвалынское море). В этих походах активное участие принимали гребные речные флотилии.

В результате успешных боевых действий русской армии при содействии кораблей созданной речной флотилии московский царь, лично руководивший наступлением войск и флота, в 1552 г. взял Казань, а в 1556-м — Астрахань. С падением этих городов были ликвидированы Казанское и Астраханское ханства, а их территории присоединены к Московскому государству.

## **Волжский струг**

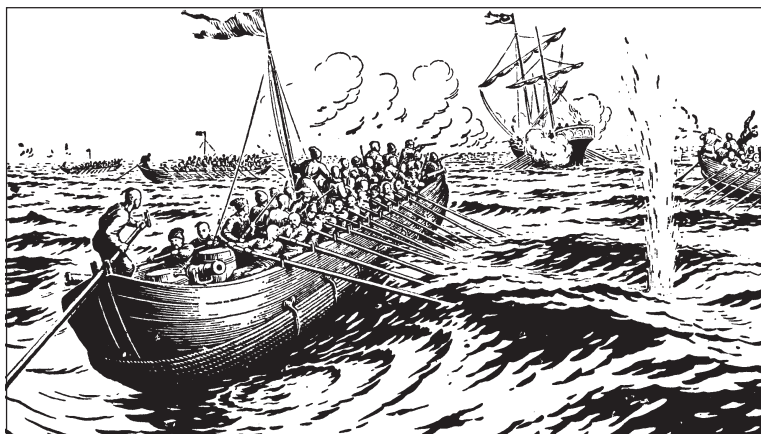


О всех судах, которые плавали в древности по Волге и ее притокам, не известно, но чаще всего летописи упоминают о стругах. Надо полагать, что конструкция их мало в чем изменялась, а быть может, дошла в том же виде и до позднейших времен. В собрании рисунков древностей российских имеются два изображения: струг с каютой посередине (чердак) и стружок использовавшихся в XVII в. в походе против Степана Разина по Волге.

В XIX вв. похожие суда строили на Шлиссельбургском канале для перевозок пассажиров и называли их трешкоутами. Малые стружки долгое время использовались на Нижней Волге.

Освобождение Волжского пути и выход к Каспийскому морю имели важное экономическое и военное значение. Московское государство укрепило свои стратегические позиции на юго-востоке, получило возможность торговать с Персией, Средней Азией и Закавказьем и создало благоприятные условия для возобновления борьбы с Турцией за выход к Черному морю, которая развернулась во второй половине XVI в. и продолжалась 200 лет.

Борьба велась против крымских татар и турок, господствовавших в то время на Черном море. В ней совместно с русскими воинами принимали участие украинские казаки, которые на своих быстроходных чайках совершали дерзкие



*Казацьки чайки в бою з турецькими кораблями*

набеги на побережье Турции и даже столицу турецкого государства Стамбул (до 1453 г. — Константинополь). После одного из таких набегов на турецкую столицу, совершенного в 1629 г., запорожские казаки в «назидание» крымскому хану Мураду писали: «Братья наши запорожцы, воюя на судах по Черному морю, коснулись мужественно самих стен Константинополя и довольно окуривали их порохом в присутствии самого султана»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> *Висковатов А. В.* Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. С. 46, 47.

Успешные действия русских воинов, украинских и донских казаков в XVII в. привели к заключению в 1649 г. договора с Турцией, по которому русским купцам разрешалось свободно плавать по Черному и Эгейскому морям и заходить в турецкие порты. Однако проблема выхода Московского государства на Черное море в целом осталась неразрешенной из-за отсутствия на этом театре своего военно-морского флота.

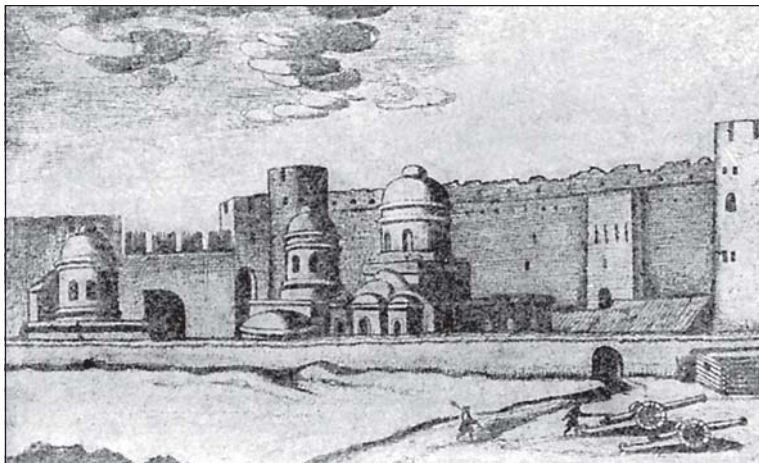
В ходе борьбы Российского государства за выход к морю русские не раз пытались создать свой регулярный военно-морской флот. И первым такую попытку предпринял Иван Грозный во время Ливонской войны, которую он вел за выход на Балтийское море в 1558—1583 гг. В начале войны Московское государство вело борьбу только против Ливонии, но затем на ее стороне выступили Литва, Польша и Швеция, и Ивану IV пришлось воевать против сильной коалиции прибалтийских государств, имевших не только сухопутные, но и морские силы. У Московского государства имелась достаточно мощная армия, однако крайне необходим был флот, чтобы успешно продолжать войну.

Иван IV прекрасно понимал, что без содействия военного флота русская армия не сможет овладеть такими мощными приморскими крепостями, как Ревель и Рига, а также обеспечить безопасность Нарвского торгового пути, который связывал Московское государство с Западной Европой. Перед московским царем встал вопрос о создании на Балтийском море военного флота. Однако решить эту проблему было чрезвычайно трудно, так как Московское государство в то время еще не имело необходимой экономической базы.

### **Московские каперы**

В XVI в. кораблестроение развивалось только на побережье Белого моря, где судостроением и мореплаванием занимались потомки новгородцев — поморы. На верфях Соловецкого и Печенгского монастырей строились парусно-гребные суда, предназначенные для рыбного и зверобойного промыслов. Опыта строительства судов, которые можно было бы использовать для ведения боевых действий на море, да еще против такого сильного противника, как шведский флот, они не имели.

В этой довольно сложной обстановке Иван IV вынужден был пойти по пути создания наемного каперского флота.



*Ивангородская крепость, бывшая  
в XVI в. форпостом России на Балтике*

В 1570 г. он нанял на русскую службу опытного датского моряка Карстена Роде, с которым заключил соглашение о формировании на Балтийском море каперской флотилии, главными задачами которой была защита Нарвского торгового пути и нарушение морской торговли противника. Подписанным договором предусматривалось: захваченные военные призы делить в равных долях, часть из них Карстен Роде должен был оставлять себе, другую передавать в московскую казну.

Флотилия Карстена Роде, состоявшая из 7 вооруженных парусных судов, базировалась в портах дружественной Дании: Копенгаген, остров Борнхольм и Аренсбург на острове Эзель<sup>1</sup>. Опираясь на эти базы, флотилия Карстена Роде в 1570 г. развернула активные боевые действия по защите Нарвского торгового пути и нарушению коммуникации противника.

С появлением на Балтийском море каперской флотилии, действовавшей от имени московского царя и под его покровительством, западноевропейские купцы стали без особой боязни нападения шведских кораблей посещать русский торговый порт Нарву. Нарвский торговый путь заметно оживился. В Нарву стали прибывать все больше и больше иностранных

---

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. М., 1948. С. 18.

купцов со своими товарами, в том числе и военного назначения, а из Нарвы вывозиться традиционные русские товары.

Одновременно флотилия Карстена Роде решала и другую не менее важную для Московского государства задачу — нарушение морской торговли противника. За сравнительно короткий срок, всего несколько месяцев, Карстен Роде захватил 17 военных призов, из них половина была передана в московскую казну, остальные использованы для усиления флотилии и в качестве награды за свою работу<sup>1</sup>.

Активные действия флотилии Карстена Роде на коммуникациях противника побудили Польшу и Швецию выделить специальные отряды для борьбы с московскими каперами. Однако эти меры не давали желаемых результатов. Тогда прибалтийские страны выступили с демаршем и потребовали от датского короля, чтобы он запретил кораблям каперской флотилии базироваться в датских портах.

Король Дании Фридрих II, несмотря на дружеские отношения с Московским государством, вынужден был выполнить требования прибалтийских государств. Распоряжением короля флотилия Карстена Роде была ликвидирована, суда его конфискованы, а сам он арестован и посажен в тюрьму<sup>2</sup>.

Ливонская война, продолжавшаяся 25 лет, закончилась неудачей для России. Она вынуждена была по заключенному мирному договору вернуть Речи Посполитой и Швеции все занятые русскими войсками в ходе войны земли<sup>3</sup>. Таким образом, попытка Ивана Грозного добиться выхода на Балтийское море и завести на нем свой флот не увенчалась успехом. И одной из наиболее существенных причин этой неудачи являлось отсутствие регулярного военного флота.

### **Не ходить в землю русскую «с учением дела корабельного...»**

В неудаче, постигшей московского царя с созданием на Балтийском море наемного каперского флота во время Ливонской войны, немалую роль сыграла Англия, которая, боясь появления русского флота на море и превращения Мос-

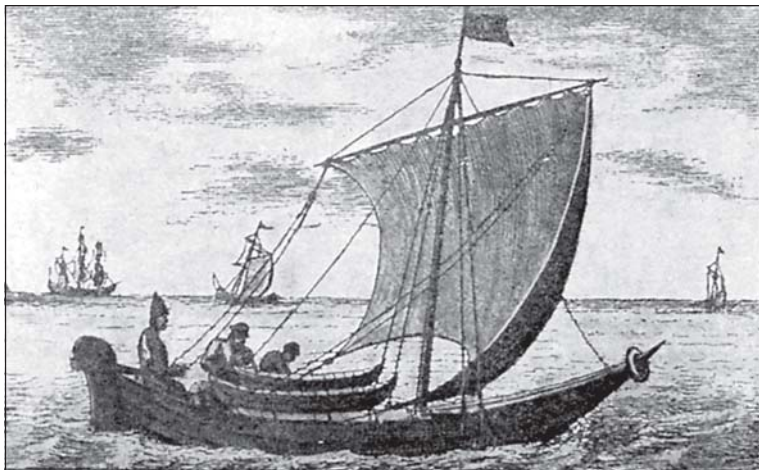
---

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. С. 18.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 136.





*Русская ладья на Балтийском море (XVII в.)*

ковского государства в морскую державу, не только провоцировала прибалтийские государства на более решительные действия против Москвы, но и всячески помогала им в этом. Так, по инициативе английского правительства во время Ливонской войны в Любеке состоялся конгресс прибалтийских государств с участием Англии, на котором было принято следующее антимосковское решение: «И добре же знали иностранные народы, которые когда смотрели на Россию разтерзанием своим весьма изнемогающую, не опасаясь от нея походов морских, яко отнюдь неудобных. Когда же оную увидели сильно возмужавшую в царство Иоанна Васильевича (Ивана Грозного), объявили боязнь и опасение свое изданным на сейме Любеком запрещенном, дабы никто от них не ходил в землю нашу с учением дела корабельного и морского плавания»<sup>1</sup>.



Итак, начиная с XVI в., когда Московское государство впервые попыталось завести свой военный флот на Балтийском море, не кто иной, как Англия выступила, прикрывшись дипломатическим щитом в виде Любекского конгресса прибалтийских стран, против превращения Московского государства в морскую державу и делала все,

---

<sup>1</sup> Цит. по предисловию Морского устава, написанного лично Петром I (Устав морской. СПб., 1993. С. 5).

вплоть до применения военной силы, чтобы этого не произошло.

Очередной военный демарш со стороны английского правительства последовал во время Северной войны (1700—1721 гг.), когда морские силы Англии неоднократно появлялись на Балтийском море и вместе со шведским флотом угрожали Санкт-Петербургу — столице Российского государства.

Во время Крымской войны (1853—1856 гг.) армада английского и французского флотов, насчитывавшая свыше 100 вымпелов паровых кораблей, вторглась в Финский залив и попыталась атаковать столицу России. Но после подрыва нескольких кораблей на русских минах у Кронштадта они вынуждены были отказаться от бомбардировки Санкт-Петербурга с моря.

В ходе Русско-турецкой войны 1877—1878 гг., когда русская армия, нанеся тяжелый урон турецким войскам, подошла к Константинополю, английское правительство в ультимативной форме потребовало от России немедленно приостановить наступление войск и не занимать столицу турецкого государства. В случае невыполнения этого требования Англия угрожала ввести свой флот на Черное море и повторить сценарий Крымской войны.

С аналогичным заявлением английское правительство выступило в поддержку Японии во время Русско-японской войны (1904—1905 гг.). Англия оказывала Японии не только большую экономическую, но и военную помощь и содействие. Когда русское правительство попыталось усилить свой флот на Дальнем Востоке за счет кораблей Черноморского флота, Англия в угрожающей форме заявила, что если черноморские корабли России выйдут в Средиземное море, то английский флот встретит его и ни в коем случае не допустит усиления Российского флота на Дальнем Востоке за счет кораблей Черноморского флота.

Таким образом, Великобритания на протяжении нескольких веков пыталась во что бы то ни стало не допустить Российский флот на моря и океаны, так как он мог составить серьезную конкуренцию морскому владычеству Страны туманного Альбиона.

## **Попытка создания русского военного флота в XVII в.**

Неудачно закончилась и вторая попытка создания своего флота в ходе Русско-шведской войны 1656—1661 гг., которую Московское государство начало также за выход на Балтийское море. Согласно стратегическому плану, разработанному в Москве, русские войска с началом этой войны



развернули наступление на четырех направлениях. Главным из них было рижское, на котором наступал наиболее крупный отряд русских войск.

Наступление вдоль Западной Двины потребовало содействия войскам со стороны флота. Для этой цели на берегах реки было построено до 1400 барок и стругов, на которых перевозились войска, вооружение, боеприпасы и продовольствие. С занятием шведского города



*А. Л. Ордин-Нащекин*

Кокенгаузен, расположенного на Западной Двине, в нем по предложению выдающегося государственного деятеля Московии А. Л. Ордин-Нащекина и под его руководством были созданы верфи, на которых началась постройка парусно-гребных кораблей, предназначенных для содействия русским войскам<sup>1</sup>.

Но завершить развернувшееся строительство флотилии в Кокенгаузене А. Л. Ордин-Нащекину не удалось. В связи с начавшейся войной с Польшей, не желая вести войну на два фронта, московское правительство решило пойти на мир со Швецией. По заключенному 1 июля 1661 г. между Москвой и Швецией Кардисскому миру русские войска обязывались оставить ряд городов и районов, занятых ими в ходе наступления. Среди них был и город Кокенгаузен. Оставляя этот город, русским пришлось уничтожить построенные в нем верфи, портовые сооружения и корабли, предназначенные для западно-двинской военной флотилии.

### **«На Север не пущать!»**



В начале XVII в. северным краем заведывал боярин князь Иван Куракин, сильно опасавшийся посещения иностранцев. Собирая различные сведения, часто преувеличенные, он доносил о них царю, советуя закрыть северный путь из Белого моря в Карское не только для «немцев»<sup>2</sup>, но и

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 140, 141.

<sup>2</sup> Немцами в те времена на Руси называли всех иностранцев из Западной Европы.

для русских, принуждая последних ходить до Мангазеи сухим путем! Переписка эта велась до 1620 г., и ходатайство Куракина восторжествовало. Существовавшие в Керволе, на Мазени, Кольском и Пустозерском островах и в Варзуге пристани были уничтожены, за исключением Колы, а для охраны этого пути были поставлены сторожевые посты; затем и сама Мангазея перенесена была (1782 г.) в Туруханск на Енисей.

Куракин получал сведения об иностранцах, появившихся в северных морях либо через поморов, либо через торговых людей. Имена этих лиц не скрывались в донесениях царю, да и рассказы их сообщались ему целиком, без всякой критической оценки. В связи с этим одного из них, как гласил указ царя, холмогорца Еремку Савина, сказавшего, «что чаёт он по все годы немецких людей приходу в Карскую губу, а в Мангазее воеводы Ивану Биркину да Воину Новокщенову тот же Еремка говорил: того де он тебе не сказывал, что чаёт он по вся годы немецких людей в Карскую губу и ты б его Еремку веле за то бити батоги нещадно, чтобы на то смотря иным было не повадно воровством смуту затевать».

Таким образом, бедный, неповинный ни в чем Еремка оттерпелся и за немцев, и за земляков, ходивших на промыслы и добиравшихся до Карской губы и Енисея.

Удовлетворение ходатайства Куракина привело к тому, что северный край был забыт и работы по его исследованию и освоению долго не велись.

### **Первый русский парусный военный корабль**

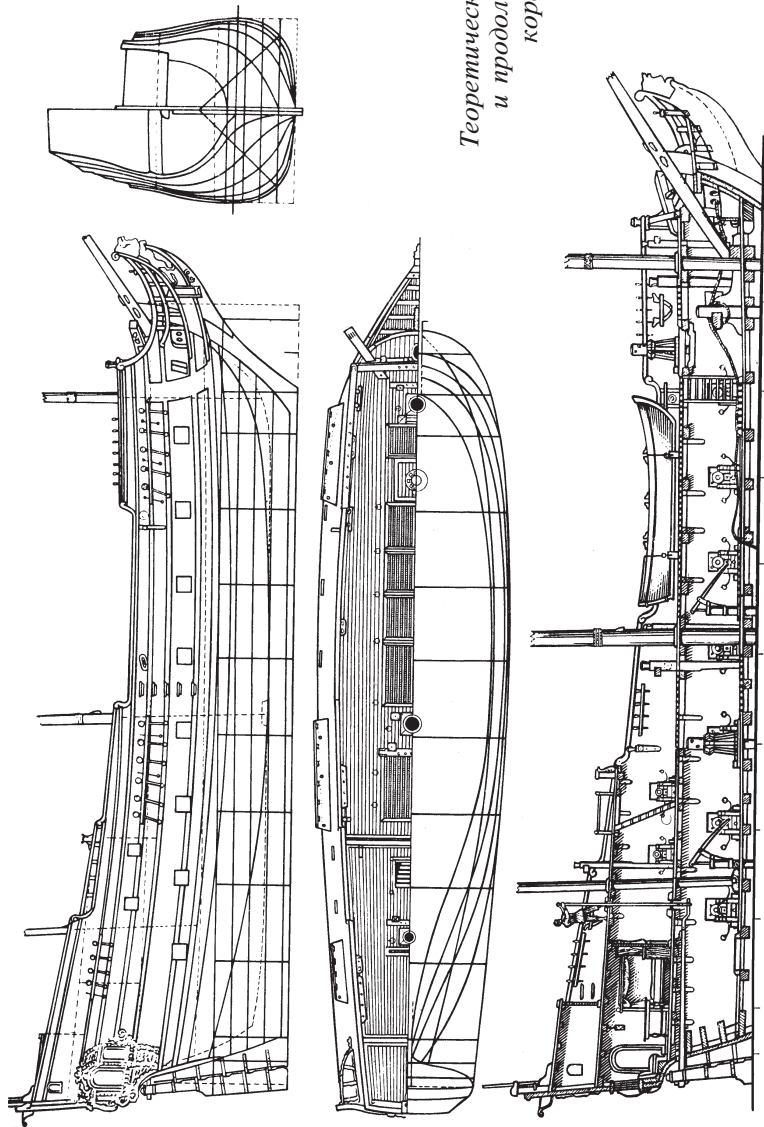
Боярин А. Л. Ордин-Нашекин предложил московскому царю Алексею Михайловичу создать на Каспийском море военную флотилию «для посылок». Флотилия, по замыслу Ордин-Нашекина, предназначалась для обеспечения перевозок персидского шелка-сырца на рынки западноевропейских стран через Россию.

Строительство судов началось осенью 1667 г. в с. Дединово на Оке. Головным кораблем, флагманским, стал трехмачтовый парусный корабль «Орел». Первый русский парусный военный корабль «Орел» имел следующие размеры: длину — 24,5 м, ширину — 6,5 м, осадку — 1,6 м. На нем было установлено 22 пушки калибром от 2 до 5 фунтов<sup>1</sup>.

Командиром корабля был назначен Д. Бутлер — опытный голландский капитан, принятый на русскую службу. По

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. СПб., 1875. С. 62.



Теоретический чертеж  
и продольный разрез  
корабля «Орел»



*22-пушечный корабль «Орел», хлебные струги и другие местные русские суда весной 1669 г. на волжском рейде Нижнего Новгорода. Гравюра Ван дер Па (XVII в.)*

завершению постройки «Орла» и нескольких более мелких судов отряд летом 1669 г. был переведен по Волге в Астрахань. Однако служба корабля «Орел» на Каспийском море оказалась непродолжительной. В 1670 г. его захватили войска Степана Разина и отвели в один из притоков Волги, где корабль простоял в бездействии много лет и сгнил. Таким образом, и третья попытка Московского государства создать свой регулярный флот на Каспийском море также не увенчалась успехом.

### **«Статьи артикульные» корабельного строя**

Одновременно с постройкой «Орла» по инициативе Ордин-Нащекина и при его непосредственном участии в 1699 г. для регламентации корабельной службы были написаны «34 статьи артикульные» («Корабельного строя письмо»), представлявшие собой прообраз русского Морского устава 1720 г. Так его оценил и Петр I. В правительственном указе от 13 ян-

<sup>1</sup> *Елагин С.* Материалы для истории русского морского законодательства. СПб., 1859. С. 5.

варя 1720 г. об издании Морского устава говорилось: «Учина Устав воинский сухопутный, ныне... приступаем к морскому, которое також прежде всего начинаемо было, а имено... для мореплавания на Каспийском море».

В «статьях артикульных» излагались основы организации службы на корабле, обязанности личного состава при повседневной службе, в плавании и в бою. Но самое замечательное — в них нашли отражение требования к морально-боевым качествам, определяющим поведение личного состава в боевой обстановке. Например, статья 12 гласила: «Никто ж да дерзнет от неприятеля отвращати и никто ж осмелится своих от битвы отговаривать, или людей от смелости приводить на робость, под великим запрещением». Статья 32 регламентировала поведение в критических ситуациях и верность присяге: «Капитану ж должно учинить присягу верного служения, что ему корабль врученный неприятелю не отдавать, а буде увидит, что корабль сохранить и унести невозможно, и ему лучше корабль зажечь или потопить, чтоб тем неприятелю укрепления не было»<sup>1</sup>. Суть этих статей сохранилась во всех последующих корабельных уставах Российского флота.



Таким образом, русскому народу на протяжении многих веков приходилось вести ожесточенную борьбу за выход на моря, которая обуславливалась исторической необходимостью экономического, политического, культурного и военного развития Российского государства. В ходе этой бескомпромиссной борьбы выдвинулись ряд полководцев, среди которых особое место занимает Александр Невский, полководческая деятельность которого неразрывно связана с героической борьбой русского народа за свою свободу, независимость и сохранение выхода на Балтийское море.

Многие государственные деятели Московии, объединившие разобщенные русские земли в единое централизованное государство, понимая невозможность успешного решения исторической проблемы возвращения свободного выхода для россиян на Черное, Балтийское и Каспийское моря без наличия сильного регулярного военно-морского флота, неоднократно пытались создать такой флот в XVI—XVII вв. Однако решить эту важную и сложную проблему им не удалось. Для этого в России еще не созрели необходимые экономические предпосылки. Отсутствовала соответствующая производ-

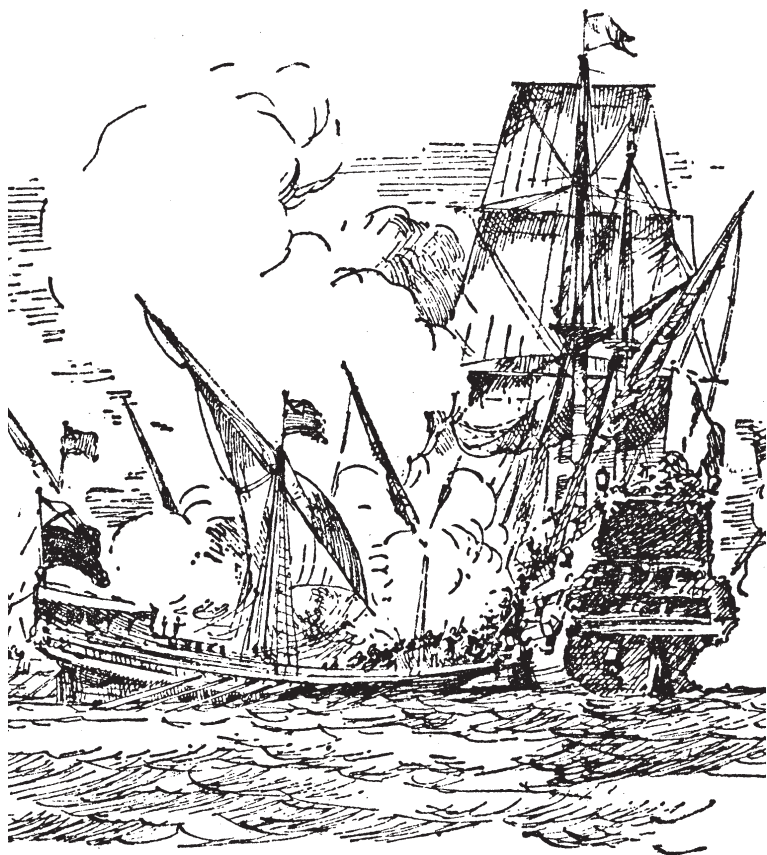
---

<sup>1</sup> *Дмитриев В. И.* История корабельного устава. Л., 1984. С. 12.

ственно-техническая база для постройки крупных современных военных кораблей и не было подготовленных мастеров корабельного дела.

Тем не менее огромный опыт, накопленный русскими моряками в строительстве мореходных судов, в искусстве мореплавания, в организации дальних военно-морских походов, а также морские традиции и боевой дух русских воинов передавались от одного поколения к другому, они не пропали даром. Создатель Российского флота Петр Великий в предисловии к Морскому уставу 1720 г. отмечал, что без наличия многовекового исторического опыта, накопленного русскими мастерами судостроения, и отменных мореходов, совершавших смелые дальние плавания на Черном, Балтийском, Каспийском и северных морях, вряд ли ему удалось бы в столь короткий срок, в условиях длительных войн против Турции и Швеции, создать в России регулярный военно-морской флот.

# Создание регулярного военно-морского флота в России: 1696–1725 гг.





Эпоха Петра Великого, включающая время его царствования с последнего десятилетия XVII в. и, главным образом, первую четверть XVIII столетия, стала поистине переломным периодом в истории Российского государства. Реформы царя-преобразователя, охватившие буквально все сферы государственной и общественной жизни, определили длительную историческую перспективу развития нашего Отечества по пути великодержавия. Созданная усилиями Петра I мощная в политическом, экономическом и военном отношениях абсолютистская империя и ее основные институты власти и управления пережили своего основателя почти на два столетия.

В годы правления Петра I при доминирующей роли государства произошел резкий скачок в хозяйственном развитии страны, последовательно проводилась политика поощрения промышленности и торговли, была проведена финансовая реформа, усовершенствовались административная и податная системы, заметно расширилась законодательная база государства. Однако важнейшей целью петровских начинаний и особой заботой монарха являлось укрепление вооруженных сил врученной ему державы и прежде всего становление и развитие военно-морского флота России.

Петр Алексеевич Романов, русский царь и император, прошел непростой путь, прежде чем стать выдающимся флотоводцем России. Для этого ему пришлось основательно проштудировать морские науки и освоить морское дело, на практике пройти суровую школу моряка и овладеть искусством управления кораблем. А для того чтобы возглавить строительство регулярного флота, ему нужно было еще познать премудрости проектирования кораблей и постройки их на стапелях.

Петр I, несмотря на свою молодость, прекрасно понимал, что без знания морских наук и практики проектирования, постройки и управления кораблем он не сможет с глубоким пониманием дела руководить строительством флота и управлять им при ведении борьбы за выход к морю. Поэтому он со свойственными ему огромной энергией, настойчивостью и целеустремленностью принялся за дело, которому он посвятил всю свою сравнительно недолгую жизнь.

Для решения вставших перед Петром задач ему потребовалось пройти три этапа своей личной подготовки.



**Первый этап (1688—1689 гг.)** — строительство в Переславль-Залесском «потешного» флота и хождение на его кораблях на Переславском (Плещеевом) озере с проведением военно-морских игр (учений), в которых принимали участие солдаты «потешных» петровских полков.

**Второй этап (1693—1694 гг.)** — две поездки в Архангельск, который в то время являлся единственными морскими воротами России. Тогда Россия была признана великой сухопутной державой, а морской ее должен был сделать Петр I.

**Третий этап (1697—1698 гг.)** — поездка в Западную Европу и, главным образом, в крупнейшие морские державы того времени — Голландию и Англию для изучения передового опыта проектирования и строительства современных парусных военных кораблей и организации регулярных военных флотов, которые уже существовали в этих странах. Кроме того, Петр I планировал завербовать опытных голландских и английских моряков и при возможности пригласить ученых на русскую службу.

Вояж в Западную Европу, продолжавшийся полтора года, завершил профессиональную подготовку Петра I как моряка и первоклассного корабельного мастера, способного самостоятельно проектировать и строить военные корабли. В основе личного успеха Петра I лежала его любовь к морю и флоту, которая зародилась в юные годы и во многом была

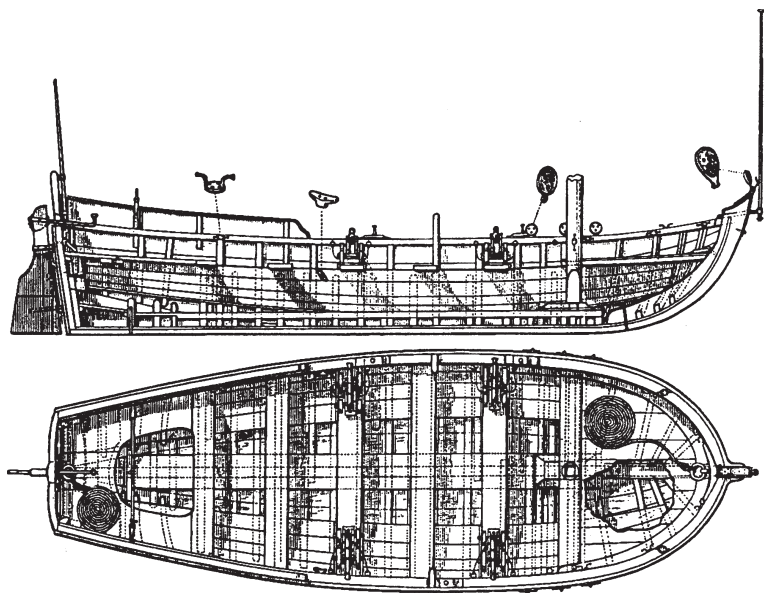


*Петр I.  
Гравюра П. Субатрана  
по оригиналу А. Каравана (1743 г.)*

предопределена его морскими наставниками швейцарцем Ф. Я. Лефортом, ставшим первым адмиралом русского флота, и голландцем Ф. Тиммерманом.

## «Дедушка русского флота»

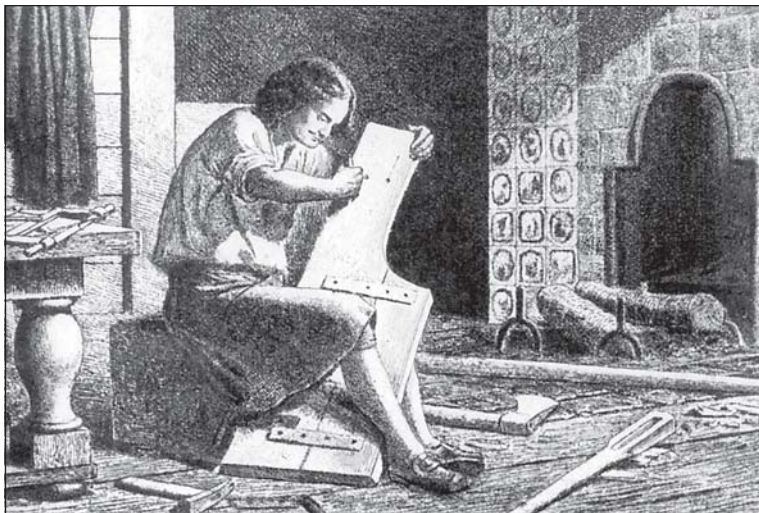
От своих учителей морского дела юный Петр приобрел первоначальные знания морской науки и сознание необходимости для России иметь свой военный флот. А все началось с небольшого ботика, размером 6×1 м, случайно обнаруженного в старом амбаре подмосковного села Измайлово в 1688 г.



*Ботик Петра I: вид в плане и разрез*

Этот маленький кораблик, названный Петром I «Дедушка русского флота», по преданию, был подарен московскому царю Ивану Грозному английской королевой Елизаветой I<sup>1</sup>. После того как ботик был отремонтирован, Петр совершил на нем свое первое плавание по узкой и извилистой реке Яузе.

<sup>1</sup> Золотарев В. А., Козлов И. А. Петр Великий и морское могущество Отечества. М., 1996. С. 5.



*Петр I за изготовлением руля  
для судна «потешной» флотилии*

Петру очень понравился ботик и первые плавания на нем. После освоения управления ботиком и хождения под парусом на Просянном озере по настоянию юного моряка, получившего первое морское крещение, правда, на ограниченной акватории Плещеева пруда, «Дедушку русского флота» в том же году перенесли на Переславское озеро, на котором было больше простора для хождения под парусом и маневрирования.

### **«Потешная» флотилия**

По желанию Петра в Переславле-Залесском соорудили верфь, на которой были построены в 1689 г. бот «Фортуна», 2 небольших фрегата и 2 яхты, положившие начало созданию на Переславском озере «потешной» флотилии. В постройке этих кораблей, наряду с плотниками и солдатами Преображенского полка, активное участие принимал сам Петр, который отменно работал топором. Самым крупным кораблем, построенным для Переславской флотилии, был 30-пушечный фрегат «Марс»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 16.

По завершению создания «потешной» флотилии Петр I организовал на Переславском озере маневры совместно с Бутырским полком, на которых проводился «бой» с пушечной пальбой и ружейной стрельбой. Проведенными маневрами Петр остался весьма доволен.

После августовского переворота 1689 г. и свержения регентства царевны Софьи для молодого монарха наступила пора серьезного изучения военных наук и морского дела. В качестве учителей привлекались иностранные специалисты, проживавшие в Москве. Петр I с завидным упорством и настойчивостью изучал фортификацию, артиллерию и морское дело: навигацию, мореходную астрономию и морскую практику.

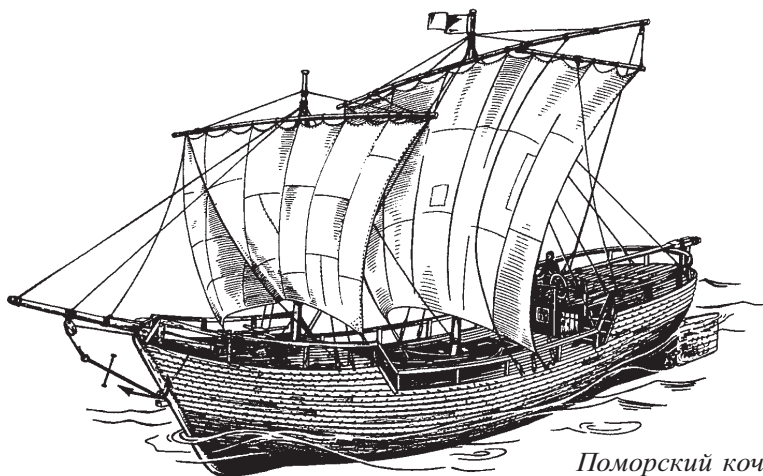
## Знакомство Петра I с морскими судами Беломорья

Завершив «потешные» военно-морские игры на Переславском озере, Петр решил в 1693 г. совершить поездку в Архангельск, чтобы воочию увидеть Белое море — единственное море, которое принадлежало России в то время, и поплавать на настоящих морских судах.

Путь от Москвы до Вологды лежал по суше, дальше — по рекам. В Архангельске Петр I увидел много интересного для себя, но удивило его море, о котором он мечтал, плавая



*Вид города Архангельска*



*Поморский коч*

на ботике по Переславскому озеру. Его поразило также большое количество иностранных торговых судов и моряков, разговаривавших на не знакомых ему языках. Сильное впечатление произвела также кипучая жизнь архангельского торгового порта.

Петр I с большим интересом отнесся к изучению всего того, что он впервые увидел в Архангельске. Он очень охотно общался с иностранными моряками, и не только на судах во время их осмотра, но и в кабаках за кружкой браги. Молодой монарх, изучая торговую обстановку в Архангельске, заметил огромные выгоды, получаемые иностранцами за привозимые на судах товары в Россию. И царь настоятельно порекомендовал русским купцам создать торговый флот и полученные от его перевозок средства использовать в интересах своего государства.

Под влиянием этой идеи Петр приказал немедленно (не терпел откладывать что-либо на завтрашний день) построить на Соломбальском острове верфь, на которой лично заложил 24-пушечный корабль. Наблюдение за его постройкой поручил вести воеводе Ф. М. Апраксину, который в дальнейшем стал ближайшим помощником царя по созданию регулярного флота в России.

Одновременно с закладкой судна на Соломбальской верфи по приказанию царя в Голландии для России был заказан





*Петр I в Архангельске*

44-пушечный корабль. Оба корабля, имевшие на вооружении артиллерию, могли использоваться не только как торговые суда, но и для военных целей<sup>1</sup>.

В завершение поездки в Архангельск Петр I вышел в море на специально построенной для него 12-пушечной яхте «Святой Петр» и, конвоируя иностранные купеческие суда, провозжал их около 300 верст.

У 21-летнего царя проявилась страсть к флоту и морской стихии, которую он пронес через всю свою жизнь.

## **Вторая поездка в Архангельск**

В мае 1694 г. Петр вторично посетил Архангельск. На этот раз с ним кроме свиты были солдаты Преображенского и Семеновского полков, которые по замыслу царя должны были служить матросами на построенном на Соломбальской верфи корабле «Апостол Павел» и прибывшем из Голландии 44-пушечном корабле «Пророчество».

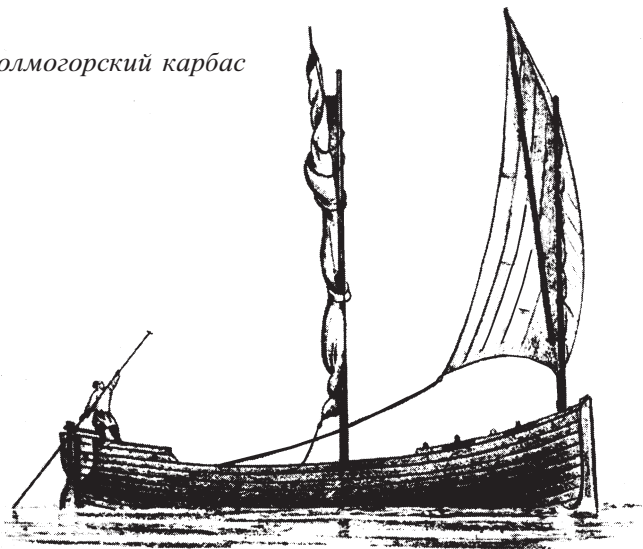
---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Краткая история русского флота. М., 1939. С. 14.

Пока вновь построенные корабли готовились к выходу в море, Петр на яхте «Святой Петр» направился на Соловецкие острова, чтобы осмотреть монастырь. На переходе морем яхту застиг жесточайший шторм, и она чудом избежала гибели благодаря искусным действиям лоцмана.

В сложившейся экстремальной обстановке царь вел себя хладнокровно и даже становился за штурвал, чтобы управлять кораблем в разбушевавшейся морской стихии. А это мог сделать только мужественный и хорошо подготовленный моряк, умеющий отменно управлять кораблем в подобных условиях.

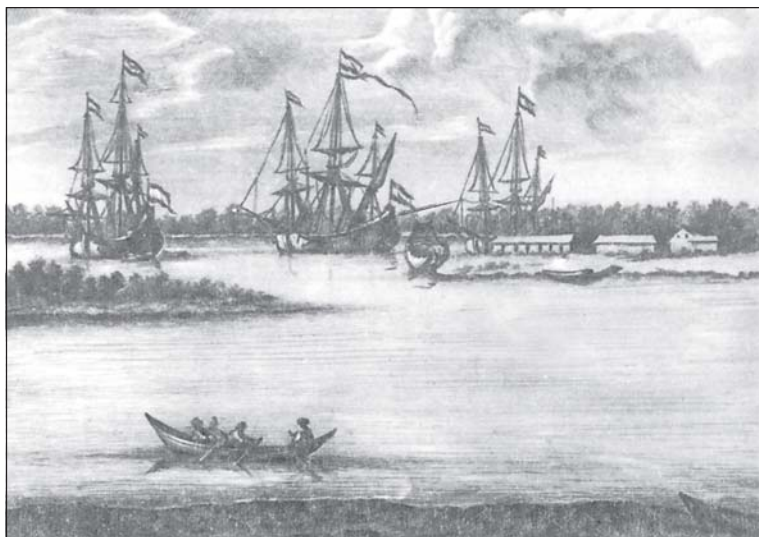
*Холмогорский карбас*



По возвращению яхты в Архангельск флотилия, состоявшая из 3 кораблей, под флагом Ф. Ю. Ромодановского вышла в море. Петр на флагманском корабле выполнял обязанности шкипера. Поход флотилии продолжался недолго. Корабли, достигнув Святого Носа, то есть выхода в Ледовитый океан, повернули на обратный курс и благополучно вернулись в Архангельск<sup>1</sup>. Петр остался весьма доволен этим походом, считая его серьезной проверкой своих морских качеств, знаний и навыков управления парусными кораблями в сложных условиях обстановки.

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 79—81.





*Соломбальская верфь Архангельска осенью 1701 г.*

Закончив пребывание в Архангельске, царь со своей свитой вернулся в Москву. Таким образом, эта поездка завершила второй этап морской подготовки царя. В ходе поездок на северные моря он получил хотя и не продолжительную, но хорошую практику плавания на парусных судах в суровых заполярных условиях, с выходом в Ледовитый океан и выполнением обязанностей шкипера.

Петр I окончательно утвердился в мысли о необходимости как можно скорее приступить к созданию регулярного военно-морского флота, без которого Россия не сможет пробиться к морям.

В Архангельске Петр Алексеевич изучал работу Соломбальской верфи и постройку на ней первого русского 24-пушечного корабля, заложенного при его непосредственном участии. Ознакомился с иностранными судами, отдавая предпочтение голландским, которые выгодно отличались по своему устройству от других судов, находившихся в порту.

Царь дал наказ купцам, чтобы они более активно заключали торговые сделки с иностранными торговцами и возили свои товары за рубеж не на иностранных судах, а на своих.

Назидательные беседы, проведенные Петром I, дали положительный результат. Купцы стали возводить в районе Архангельска частную верфь, чтобы на ней строить свои торговые суда<sup>1</sup>. Так было положено начало создания в России торгового флота, который обеспечивал морские перевозки русских товаров за границу и в то же время служил резервом для военного флота.

Конечно, поездки Петра I на Белое море еще нельзя считать мероприятиями, рассчитанными на глубокие государственные преобразования. Однако они носили не только учебно-ознакомительный характер. Как писал М. М. Богословский, «с той поры пути морских волн, морской воздух, морская стихия тянут его к себе и с годами сделаются для него необходимой потребностью. У него разовьется органическое стремление к морю»<sup>2</sup>. Вместе с тем личные пристрастия юного царя к морским и воинским «потехам» как нельзя более тесно увязывались с задачами внутренней и внешней политики Российского государства того времени.

## **Изучение опыта кораблестроения в Голландии и Англии**

Русский народ за многовековую историю мореплавания накопил немалый опыт в постройке прочных мореходных судов, который представлял собой одно из важнейших условий, обеспечивших создание регулярного военно-морского флота в России. Но Петр I не стал ограничиваться отечественным опытом судостроения, а решил всесторонне изучить опыт кораблестроения в передовых странах Западной Европы и все лучшее, что имелось в то время там, использовать при строительстве отечественного военно-морского флота.

Борьба за выход к морю и создание регулярного военно-морского флота в России в конце XVII — начале XVIII в. являлись тесно взаимосвязанными между собой проблемами. И поэтому решались они как единая задача.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Краткая история русского флота. С. 14.

<sup>2</sup> *Богословский М. М.* Петр I: Материалы для биографии. М., 1940. С. 193.

Во второй половине XVII в. крупнейшие морские державы — Голландия и Англия, соперничавшие за господство на море, имели мощные военные флоты и высокоразвитые судостроительные базы. Из 20 тыс. торговых судов всех стран Западной Европы 16 тыс. принадлежало Голландии. В руках ее купечества было сосредоточено  $\frac{4}{5}$  всего объема морской торговли<sup>1</sup>.

Голландия имела и наиболее мощный военный флот, которому мог противостоять лишь английский, но и он не раз терпел поражения в боях с голландскими эскадрами под командованием одного из наиболее видных западноевропейских флотоводцев XVII в. адмирала де М. А. Рёйтера. Голландские мастера корабельного дела славились на всю Европу. С ними хорошо был знаком Петр I и охотно приглашал их на русскую службу.

В начале марта 1697 г. правительство России направило в Западную Европу Великое Московское посольство. Ему предстояло посетить ряд стран с целью укрепления и расширения связей с ними, создания антитурецкого союза, закупки вооружения и приглашения специалистов на русскую службу.

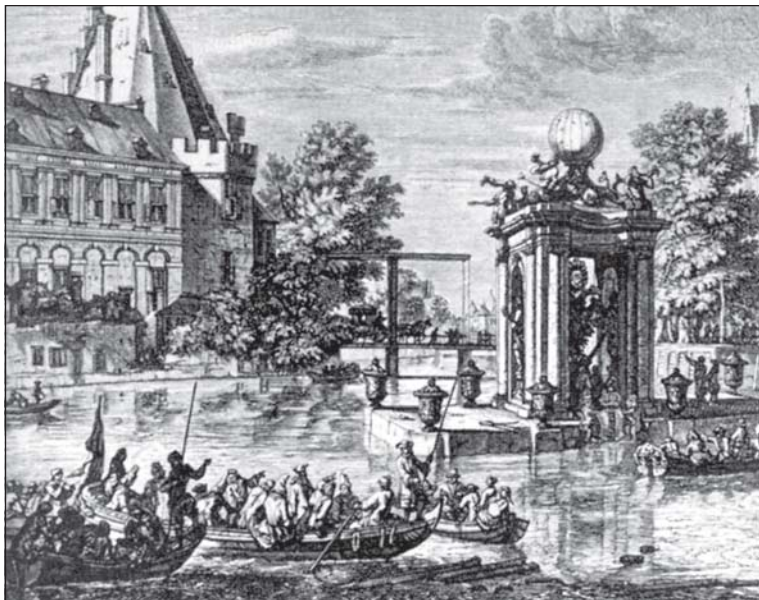
При выборе маршрута поездки Великого посольства учитывалось и личное пожелание Петра I посетить Голландию и Англию, где он рассчитывал всесторонне изучить опыт кораблестроения и другие виды морского дела. С этой целью в состав посольства включили 35 волонтеров из числа давних соратников царя по «потешному» полку, имевших уже некоторые навыки в корабельном деле.

Среди них находился и сам царь под именем десятника Петра Михайлова. Ранее из Москвы для учебы в Европу отправили 69 стольников — молодых людей из придворной знати.

Согласно инструкции, разработанной при участии Петра I, волонтерам предписывалось не только глубоко изучить опыт кораблестроения и другие виды морского дела в Голландии и Англии, но и приобрести практику в управлении парусными кораблями различных рангов. Тот же, «кто похочет получить себе милость большую по возвращению своем», должен был

---

<sup>1</sup> *Богословский М. М.* Петр I. Т. II. Первое заграничное путешествие. М., 1941. С. 125.



*Царь Петр I и Великое Московское посольство  
в Амстердаме*

научиться и строить суда, на которых придется плавать»<sup>1</sup>. С каждым из стольников посылалось для учения по одному грамотному солдату. Кроме того, стольнику предписывалось заарбовать для работы в России двух мастеров морского дела.

Волонтеров разделили на три десятка. Один из них возглавлял сам царь. В его десятке находился Александр Меншиков и другие приближенные к Петру молодые люди — в основном бывшие «потешные».

### **Голландия: царь-плотник**

Петр I со своими соратниками, опередив посольство, в начале августа прибыл в небольшой голландский город Саардам (Зандам), расположенный на побережье залива Зюдерзее (Зейдер-Зе), к северо-западу от Амстердама. В этом городе имелось до 50 верфей, строивших торговые и китоловные суда, до 200 «мельниц», на которых распиливали лес для построй-

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 105, 106.

ки судов, и большое количество фабрик, производивших парусину, канаты, якоря, краски и другие материалы, необходимые для их оснащения. Все это привлекло внимание Петра I, и он решил остаться вместе со своими волонтерами в Саардаме и заняться здесь изучением кораблестроения. Петр Михайлов нанялся на работу рядовым плотником к владельцу одной из частных верфей Липсту Рогге. От восхода и до захода солнца плотничал Петр на эллингах, а в свободное время осматривал фабрики и заводы, на которых изготовляли судовое снаряжение. Изредка он совершал морские прогулки на купленном небольшом буере.

В Саардаме царь проработал всего неделю, так как его инкогнито случайно раскрылось. Толпы любопытных жителей города мешали работать царю-плотнику. Он оставил верфь Липста Рогге, вместе со своим десятком волонтеров переехал в Амстердам и присоединился к свите Московского посольства, прибывшего для переговоров с голландским правительством.

В Амстердаме Петр I осматривал адмиралтейство, верфи, магазины и присутствовал на показательном морском сражении в заливе Зюдерзее, данном в его честь городскими влас-



*Петр I с мастерами корабельного дела в Саардаме.  
Гравюра И. Б. Мишеля с оригинала Г. Ванпера (1858 г.)*

тями. В нем участвовали большое число военных кораблей и береговая батарея. Корабли, построенные, как обычно, в две линии, вели между собой артиллерийский бой.

Петр I, находившийся вместе с послами и бургомистром Амстердама на разукрашенной яхте, с большим интересом наблюдал за боем. Но потом настолько вошел в азарт баталии, что не выдержал роли пассивного наблюдателя и, перейдя на один из военных кораблей, принял непосредственное участие в маневрах, которые начались ранним утром и закончились далеко за полдень.

В конце XVII в. Амстердам представлял собой крупнейший порт и центр судостроения Западной Европы. Здесь было сосредоточено большое количество верфей, оружейных заводов и фабрик, производивших все необходимое для военных и коммерческих судов.

Петр I и сопровождавшие его волонтеры получили возможность изучить искусство кораблестроения на лучших верфях Голландии, в том числе и Ост-Индской компании. На одной из них Петр вместе со своими соратниками заложил и построил под руководством опытного корабельного мастера Герита Класа Поля 33-метровый фрегат «Апостолы Петр и Павел»<sup>1</sup>. Строительство фрегата продолжалось три месяца и стало замечательной школой кораблестроения как для самого Петра I, так и для его спутников.



*Петр I в платье мастерового во время пребывания в Голландии в 1697 г. Гравюра Н. Свистунова*

<sup>1</sup> *Быховский И. А. Петровские корабли. Л., 1982. С. 20.*





*Петр Великий в Саардаме.  
Хозяйка выговаривает царю-работнику*

Работая рядовым плотником, царь освоил все операции по постройке военного корабля — от киля и до верхней палубы. Он в совершенстве овладел всеми приемами судостроения и знал секреты корабельного мастерства не хуже своего учителя. Герит Клас Поль пришел в восторг от успехов талантливого ученика и выдал 15 января 1698 г. ему патент, в котором указывалось, что находившийся в свите русского посольства «Петр Михайлов во время благородного здесь, в Амстердаме на Ост-Индской корабельной верфи, пребывания своего был прилежным и разумным плотником, также в связывании, заколачивании, сплачивании, стругании, буравлении, распиливании, мощении и смолении, поступал как доброму и искусному плотнику надлежит и помогал нам в строении фрегата “Петр и Павел” от первой закладки его почти до окончания, длиною 100 фут, кроме того, под моим надзором корабельную архитектуру и черчение планов его благородие изучил так основательно, что может, сколько мы сами разумеем, в том и другом упражняться»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Устрялов Н. Г. История царствования Петра Великого. СПб., 1858. Т. III. С. 92, 93.



## Флаг московского царя



Американское национальное географическое общество в октябрьском номере своего журнала за 1917 г. поместило рисунки и историю флагов всего мира. Там есть и рисунок флага московского царя; это трехцветный флаг из трех разновеликих полос, начиная сверху — синяя, белая, красная; причем посередине белого поля помещен синий Андреевский крест, почти равный по размеру ширине белой полосы. Там же мы находим следующее объяснение, которое приводим дословно:

«Предание гласит, что Россия создала свой сине-бело-красный флаг при следующих обстоятельствах. Петр Великий, изучая судостроение в Голландии, принял голландский флаг и, в отличие, просто перевернул его. Русские, однако, были недовольны таким флагом, так как он представлял собой “голландца в бедствии”. (знаком того, что судно терпит бедствие, был перевернутый флаг; этот знак сохранился и поныне.) В силу этого приказ был отменен и цвета расположены в порядке — белый, синий, красный; но в 1701 г. московский царь Петр добавил только синий крест на белую полосу, дабы отличить свой флаг от сигнала “бедствия голландца”».

В этой же таблице есть и другой московский флаг — синий прямой крест, разделяющий полотнище на четыре части — белые и красные.

Согласно гравюре Шхонебека, изображающей взятие Азова, действовавшие там русские суда были под белым флагом с косицами и с синим греческим крестом. Флаг такого рисунка совпадает с флагом московского царя, приводимым в старой голландской таблице, ныне хранящейся в Морском музее Лувра (Париж).

### Англия: плотник становится инженером

Однако царю, которому предстояло руководить строительством отечественных военно-морского и торгового флотов, полученных в Голландии практических навыков и умения выполнять работу искусного плотника-корабеля оказалось все же недостаточно. Он стремился к овладению теорией постройки судов, чтобы стать настоящим инженером, способным проектировать и строить корабли на строго научной основе. Однако голландцы славились больше как мастера-практики, чем теоретики корабельного дела. Петр I со свойственной ему проницательностью вскоре понял несовершенство голландской системы кораблестроения, которая основывалась главным образом на практическом опыте, и ра-



*Гравюра, изображающая навигаторов конца XVII в.*

зочарованный в голландском кораблестроительном искусстве впоследствии писал: «Просил той верфи (имеется в виду Ост-Индская верфь) баса (корабельного мастера) Яна-Поля, дабы учил его пропорции корабельной, который ему (Петр говорит здесь о себе в третьем лице); через четыре дня (в продолжение четырех дней) показал, не понеже в Голландии нет на сие мастерство совершенства геометрическим образом, но точи некоторыя принципы, прочее же долговременной практики, о чем и вышереченный бас сказал, и что всего на чертеже показать не умеет, тогда зело ему (Петру) стало противно, что такой дальний путь для сего восприял, а желаемого конца не достиг»<sup>1</sup>.

«Если бы, — говорил впоследствии Петр, — я не поучился у англичан, то навсегда бы остался плотником»<sup>2</sup>.

Находясь в Амстердаме, русский государь случайно узнал от одного англичанина, что в Англии искусство кораблестроения стоит выше, чем в Голландии. Важную роль в этом сыграли труды известных английских ученых в области кораблестроения Уолтера Раллея и Энтони Дина.



Уолтер Раллей в 1665 г. опубликовал труд по корабельной архитектуре, в котором изложил основные требования, предъявляемые к постройке прочного, поворотливого, быстроходного и устойчивого корабля, обладающего хорошими обводами и мореходными качествами. Несколько

<sup>1</sup> Устрялов Н. Г. История царствования Петра Великого. С. 90, 91.

<sup>2</sup> Веселаго Ф. Очерк русской морской истории. Ч. I. С. 110.

позже главный кораблестроитель инспектор Королевского английского флота сэр Энтони Дин определил зависимость между размерами корабля, водоизмещением, числом пушек, высотой мачт и размерами парусов и разработал методику расчета его водоизмещения. Выход в свет этих работ способствовал упорочению теоретической базы кораблестроения, в результате чего Англия выдвинулась в число ведущих государств Западной Европы в области судостроения.

Петр решил немедленно ехать в Англию. В середине января 1698 г. вместе со своими спутниками он прибыл в Лондон, а через месяц перебрался в Детфорд, расположенный на правом берегу Темзы. Рядом находилась знаменитая Королевская верфь, которая и стала основной школой изучения опыта проектирования и строительства парусных военных кораблей всех классов. Здесь Петр познакомился с лордом адмиралом маркизом Крамартеном, ставшим его учителем и наставником.

Адмирал Крамартен был опытным, образованным моряком, хорошо знавшим теорию кораблестроения, поэтому беседы с ним способствовали расширению кругозора Петра и усвоению им основ кораблестроительной науки, что в свою очередь позволило ему глубоко изучить опыт проектирования и постройки военных судов на Королевской верфи.

Он ежедневно посещал ее, осматривал стапеля, беседовал с мастерами, изучал чертежи строившихся судов и пробовал здесь свои силы в составлении проектов кораблей и перенесении их чертежей на плазы верфи.

За сравнительно короткий срок Петр сумел овладеть технологией постройки судов, глубоко изучил основы теории корабля, овладел методами графического изображения корпуса, отдельных корабельных узлов и деталей. Чертежи судов, разработанные лично Петром, отличались высоким качеством и большим изяществом исполнения, о чем свидетельствуют те из них, что и по сей день хранятся в фондах Государственного Эрмитажа<sup>1</sup>.

Помимо занятий с Крамартеном и изучения опыта постройки судов Петр знакомился с достопримечательностями английской столицы и прежде всего со всем тем, что относилось к военно-морскому флоту. Он неоднократно посещал Вулидж (Вулич), где находился главный артиллерийский арсенал флота. В Портсмуте в течение трех дней осматривал корабли. На 80-пушечном линейном корабле «Гамбург» выходил на Спитхедский рейд, где наблюдал за примерным сражением эскадр, которое произвело на него сильное впечатление.

Петр I собирался побывать также и в Венеции, чтобы ознакомиться с опытом строительства гребных судов, крайне не-

---

<sup>1</sup> *Быховский И. А.* Петровские корабли. С. 21.

обходимых для ведения боевых действий в шхерных районах. Однако осуществить эту поездку не удалось. Неожиданная весть о начавшемся бунте стрельцов в Москве заставила царя срочно вернуться в Россию.

Надежды Петра I на получение займов в Голландии и Англии, необходимых для строительства военно-морского флота, не сбылись. Они опасались, что Россия, построив флот, станет мощной морской державой, способной конкурировать с ними на море.

Но несмотря на это, поездка Петра в Западную Европу вполне оправдала себя, так как дала ему возможность глубоко изучить передовой опыт кораблестроения и с большой пользой использовать его при строительстве регулярного отечественного военно-морского флота.

Следует отметить, что Петр I не копировал слепо западноевропейский опыт судостроения, а применял его творчески, с учетом отечественных морских традиций и особенностей прилегающих морских театров.

Не тратили попусту время на Западе и волонтеры. Они также приобрели разносторонние знания в кораблестроении и военно-морском деле. Один из них, Федосей Склеяев, выделявшийся своими способностями, стал впоследствии главным кораблестроителем на заложенной в 1703 г. в Санкт-Петербурге Адмиралтейской верфи.

По указанию Петра великие послы наняли на русскую службу 672 специалиста военно-морского дела, в том числе и капитана (будущего русского адмирала) Корнелия Крюйса — опытного моряка и крупного специалиста в области строительства парусных кораблей и портов, среди этих иностранцев находились и матросы (в основном шведы и датчане), хорошо знавшие морское ремесло, и капитаны судов, и ученые, как, например, математик из Абердинского университета англичанин Генрих Фарварсон, много сделавший для обучения русских морских офицеров в Навигацкой школе и Академии морской гвардии<sup>1</sup>.

На основе голландских и английских терминов Петр I создал русскую морскую и кораблестроительную терминологию, что имело большое значение для подготовки отечественных специалистов военно-морского флота. Такие термины, как ахтерштевень, киль, шпангоут, пиллерс, камбуз и многие другие широко используются в нашем флоте до сих пор.

Приобретенные Петром на Западе знания и опыт в кораблестроении во многом пригодились ему при определении направления русского кораблестроения, проектировании и постройке кораблей, строительстве для них баз, организации

---

<sup>1</sup> Павленко Н. И. Петр Великий. М., 1990. С. 73.

корабельных сил парусного флота и подготовке для него личного состава.

Таким образом, поездка Петра I в Западную Европу и его пребывание около полутора лет в Голландии и Англии, где он глубоко изучил опыт проектирования и постройки парусных кораблей и получил необходимую в этом практику, явились третьим, завершающим этапом его личной подготовки как моряка, знатока военно-морского дела и искусства судостроения, без чего невозможно было приступить к созданию своего регулярного военно-морского флота и со знанием дела руководить его строительством.

## Создание Азовского флота

К концу XVII в., то есть к началу государственной и общественной деятельности Петра I, в России сложились объективные социально-экономические и политические предпосылки для активизации ее внешней и военной политики.

Российское государство к этому времени достигло крупных успехов в развитии своего хозяйства. Опустошенная в начале XVII в. польско-шведской интервенцией и внутренней смутой, страна постепенно и настойчиво расширяла свое сельскохозяйственное и промышленное производство. В хозяйственное освоение втягивались новые экономические регионы, колонизируемые русскими поселенцами: Урал, Западная и Восточная Сибирь, южные рубежи России. Ее владения простирались от Днепра на западе до берегов Тихого океана на востоке, от причерноморских и казахских степей на юге до побережья Ледовитого океана на севере. На этой огромной территории к началу XVIII в. проживало около 8 млн человек<sup>1</sup>. Повсеместно наблюдался рост производительных сил и процесс географического и общественного разделения труда, что создавало предпосылки для складывания единого всероссийского рынка<sup>2</sup>. Экономическую основу государства составляло крепостное феодальное землевладение, мелко ремесленное и растущее мануфактурное производство,

---

<sup>1</sup> *Водарский Я. Е.* Население России в конце XVII — начале XVIII века. М., 1977. С. 192.

<sup>2</sup> *Буганов В. И., Преображенский А. А., Тихонов Ю. А.* Эволюция феодализма в России. М., 1980.

имеющее тенденцию к расширению товарности и увеличению товарооборота для внутренней и внешней торговли. Непрерывно шел рост экспортных видов товаров: хлеба, пеньки, канатов, парусины, кожи и др. О впечатляющих размерах русского экспорта можно, например, судить по таблицам, составленным шведским купцом Родесом, по сведениям которого уже в середине XVII в. Россия вывозила за границу ежегодно свыше 1 млн 200 тыс. пудов хлеба<sup>1</sup>.

Правительство Московии, как в то время называли Россию иностранцы, уделяло значительное внимание развитию отечественной торговли. Заботой о русском купечестве были продиктованы такие меры, как введение единой рублевой пошлины в 1653 г. и ограничение прав иностранных «гостей» на русском рынке в 1667 г. Только голландские коммерсанты и позднее сохраняли ряд торговых привилегий в России, но эти льготы носили явно временный и вынужденный характер.

В XVII в. формируются три основных направления русской внешней торговли. Важнейшей дорогой на внешний рынок становится Архангельск, ориентированный на экономические связи с Западной Европой. Однако отсутствие собственно русского морского торгового флота, большая конкуренция английских и голландских купцов, а также короткая летняя навигация на Белом море делали этот путь весьма неудобным<sup>2</sup>. Вторым направлением являлась балтийская торговля транзитом через оккупированную шведами Прибалтику из портовых городов Риги, Ревеля (Таллина) и Дерпта (Тарту), которая была монополизирована немецкими купцами-посредниками. Помимо этого, русские купцы во второй половине XVII в. активно торговали в Стокгольме<sup>3</sup>. Наконец, третьим направлением являлась успешно расширяющаяся торговля с Востоком (Закавказье, Персия, Средняя Азия) по Волжскому пути и начинающиеся укрепляться торговые связи с Индией и Китаем.

---

<sup>1</sup> Курц Б. Г. Состояние России в 1650—1655 гг. по донесениям Родеса. Чтения МОИДР, 1915. Кн. 2. С. 163.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Шаскольский И. П. Торговля России с Прибалтикой и Западной Европой в XVII в.: Экономические связи Прибалтики с Россией. Рига, 1968.

Поступательное социально-экономическое развитие Российского государства обуславливало и активизацию его внешнеполитической деятельности. В XVII в. Россия постепенно выходит из изоляции и становится активным участником европейской системы международных отношений, успешно осуществляет ряд важнейших мероприятий в сфере своей внешней политики на Западе и на Востоке, основными направлениями которой являлись борьба с Речью Посполитой за Украину, укрепление безопасности южных границ от крымско-турецкой экспансии и, наконец, длительное противоборство со Швецией за выход к Балтике. Безусловно, что стержнем всех внешнеполитических задач России становится борьба за выход к Черному и Балтийскому морям, а также усиление ее позиций на Каспии.

Крупнейший русский историк С. М. Соловьев справедливо отмечал, что «во второй половине XVII в. русский народ явственно тронулся в новый путь, после многовекового движения на восток он начал поворачивать на запад... так тесно связан в нашей истории XVII в. и XVIII в., разорвать их нельзя»<sup>1</sup>. Таким образом, согласно его концепции, преобразования Петровской эпохи были исторически подготовлены предшествующими действиями московского правительства и органически вытекали из них.

Немаловажное значение в успешной реализации петровских начинаний — широкой программы реформ российского общества — имела и степень восприятия современниками Петра необходимости коренных изменений в общественном укладе, их психологическая подготовленность к вторжению в традиционную жизнь внешне совершенно чуждых европейских понятий и представлений.

Именно с середины XVII в. не только среди привилегированных слоев российского общества, но и среди купечества и даже мастеровых людей все большее распространение получили различные элементы европейской культуры и практических знаний. В Москве и других городах к этому времени трудилось значительное число «служилых иноземцев», нанятых правительством. С их помощью русские овла-

---

<sup>1</sup> Соловьев С. М. История России с древнейших времен. М., 1962. Кн. XII. С. 439.



девали новейшими техническими достижениями Западной Европы, в том числе и в области кораблестроения.

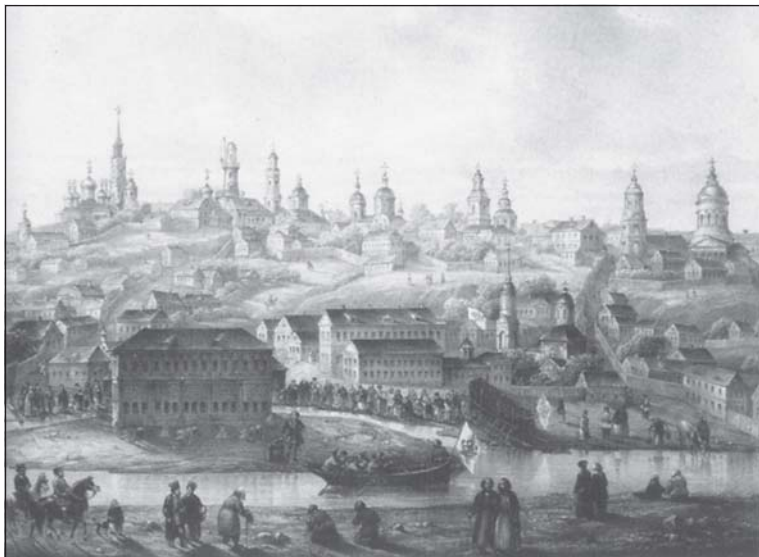
При царском дворе все возрастающую роль стали играть такие государственные деятели, как Ф. М. Ртищев, А. Л. Ордин-Нащекин, князь В. В. Голицын и другие, ориентировавшиеся в осуществлении своей политики на сближение России с Западом. Как верно указывал В. О. Ключевский, эти люди «шли во главе преобразовательного движения, которым подготавливалось дело Петра». Так, например, крупнейший российский дипломат XVII столетия «посольских дел сберегатель» А. Л. Ордин-Нащекин главной задачей России на международной арене считал овладение побережьем Балтики. «Руководствуясь народнохозяйственными соображениями не меньше, чем национально-политическими, — писал Ключевский, — он понимал торгово-промышленное и культурное значение этого моря для России, потому его внимание было усиленно обращено на Швецию»<sup>1</sup>. Однако эту задачу в ходе Русско-шведской войны 1656—1661 гг., главным образом из-за отсутствия на Балтике русского флота, способного оградить морские коммуникации, решить так и не удалось.

Вместе с тем к концу XVII в. Россия уже располагала всем необходимым для создания собственного морского флота. К этому времени успешно развивалась металлургическая промышленность, действовали железоделательные заводы, были разведаны богатые месторождения руд, изготавливались порох, парусина, пенька, канаты и другие материалы, необходимые для постройки и оснащения морских судов. И, что особенно важно, Российское государство имело до 10 судостроительных верфей, способных строить как парусные, так и гребные корабли, а также подготовленные кадры корабелов — плотников и других мастеров.

Таким образом, к началу Петровской эпохи Россия накопила значительный потенциал, позволявший ей стать не только крупнейшей континентальной, но и морской державой. Именно этим обуславливались предпосылки для принятия исторического решения огромного значения — «приговора» (указа) Боярской думы, принятого по настоянию Петра I 20 октября 1696 г., «Статьи удобные, которые принадлежат

---

<sup>1</sup> Ключевский В. О. Соч. М., 1957. Т. 3. С. 319, 343.



*Воронеж в начале XVIII в.*

к взятой крепости или фортеции от турок Азова», в котором было постановлено: «Морским судам быть».

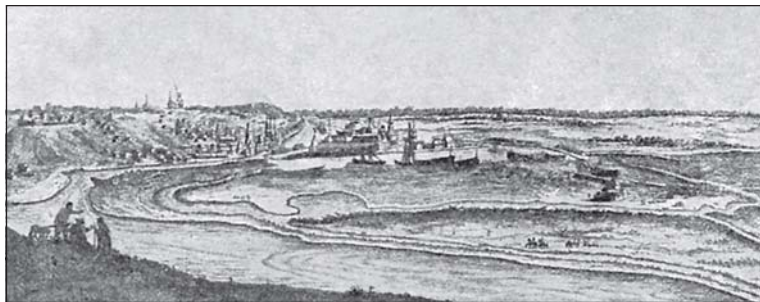
Этот день, когда Боярская дума приняла историческое решение, стал днем рождения Российского флота<sup>1</sup>.

Приступая к созданию регулярного флота, Петру I надо было решить, с какого морского театра следует начать. Учитывая сложившуюся в Европе обстановку к этому времени и, в частности, наличие военного союза с Австрией, Речью Посполитой и Венецией о совместной борьбе против Турции, которая препятствовала выходу России на Азовское и Черное моря, Петр I принял решение начинать со строительства Азовского флота, который стал первым этапом создания в России регулярного военно-морского флота.

В качестве главного центра постройки кораблей для Азовского флота был избран Воронеж, расположенный на одноименной реке, которая впадает в Дон, что позволяло построенные на Воронежских верфях корабли по судоходной реке переводить в Азовское море.

---

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 29.



*Воронежская верфь, на которой был построен Азовский флот*

Строительство регулярного флота проходило в невероятно тяжелой обстановке. Россия в то время вела войну сначала с Турцией (1686—1700 гг.) за выход на Черное море, а затем со Швецией (1700—1721 гг.) за выход на Балтийское море. Непрерывная борьба за выход к морям, длившаяся десятилетиями, потребовала от россиян огромного напряжения моральных и физических сил и стоила им больших жертв. Но эти жертвы были не напрасны. Россия в ходе этой борьбы создала свой регулярный военно-морской флот и добилась свободного выхода к морю.

В создании флота по существу участвовал весь народ. Десятки тысяч крестьян заготавливали и доставляли к верфям корабельный лес, трудились на лесопильных заводах, обрабатывая древесину, вместе с ремесленниками производили вооружение и различные материалы, необходимые для снаряжения парусных и гребных судов, принимали участие в постройке кораблей и сооружений баз флота.

В соответствии с решением Боярской думы, для Азовского флота намечалось построить 52 парусных и гребных корабля, а затем их количество было увеличено до 77<sup>1</sup>. В связи с недостатком средств в государственной казне корабли поначалу строились на средства «кумпанств», в которые входили представители дворянства, купечества и духовенства. Дворянство и купечество были объединены в 18 «кумпанств», духовенство — в 17<sup>2</sup>. Каждое из них должно было

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 29.

<sup>2</sup> Веселаго Ф. Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 24.

построить по одному кораблю. Дворяне, имевшие менее 100 дворов, обязывались ежегодно вносить на постройку кораблей по полтине с каждого двора.

В порядке обеспечения намеченной программы строительства Азовского флота государство предоставляло в распоряжение «кумпанств» бесплатно лесные угодья для заготовки корабельного леса и средства для найма иностранных корабельных мастеров, так как своих было недостаточно.

Вначале всеми работами на воронежских верфях руководил Владимирский приказ, а затем созданный в Москве в 1696 г. Корабельный приказ, позже преобразованный в Приказ Адмиралтейских дел, во главе которого Петр I поставил своего ближайшего соратника, прекрасного организатора, а в дальнейшем и флотоводца Ф. М. Апраксина, игравшего важную роль в строительстве Азовского флота.

Однако какими бы способностями ни обладал Ф. М. Апраксин в военно-морских делах, фактическим организатором и создателем отечественного регулярного флота с первых его шагов и до полного расцвета был Петр I, обладавший не только полнотой власти в стране, но и являвшийся наиболее авторитетным знатоком всего комплекса вопросов, относившихся к строительству флота и его стратегическому и боевому использованию.

Ему принадлежала ведущая роль в разработке государственной концепции создания морской мощи государства, определении роли и задач флота в системе вооруженных сил страны, выборе и обоснованности направления развития военно-морского флота и его важнейших составных частей, определении соотношения между парусным и гребным флотами, разработке стратегических планов войны и военных действий с учетом военно-политической обстановки и географических особенностей морских театров.

Несмотря на большую занятость важнейшими государственными делами, Петр I находил время для непосредственного участия в строительстве Азовского флота, выступая в качестве проектировщика, корабельного мастера и рядового плотника, отменно владевшего топором.

Постройка кораблей на Воронежских верфях для Азовского моря началась раньше, чем Боярская дума приняла постановление «Морским судам быть». Это было вызвано решением



*Почтовая печать Воронежского адмиралтейского двора*

Петра I привлечь флот для проведения в 1696 г. второго похода против турецкой крепости Азов, закрывшей выход для России на Азовское море. Но времени для создания флота, способного противостоять довольно сильному турецкому флоту на Черном море, у Петра I практически не было. По существу, надо было за 4—5 месяцев построить целую эскадру, состоящую из нескольких десятков парусных и гребных кораблей,

и большое количество транспортных судов. Это было просто невысказано. Но так думали те, кто не знал Петра I: на что он способен и что по плечу молодому русскому царю.

И вот в Воронеже начались широкомасштабные работы по строительству флота. В район главного центра судостроения на юге было стянуто более 26 тыс. мастеров корабельного дела, плотников, возчиков и других работников, занятых на доставке на верфи стройматериалов и постройке кораблей<sup>1</sup>. Потребовалось несколько тысяч лошадей и саней для подвозки леса и отдельных секций строящихся кораблей. Для того чтобы ускорить постройку кораблей и подготовить эскадру к началу второго похода русской армии на Азов, Петр I впервые в практике судостроения применил новый способ строительства кораблей отдельными секциями, которые изготавливались на периферийных верфях, иногда расположенных далеко друг от друга. По мере готовности секций они доставлялись водным или гужевым транспортом на центральную верфь в Воронеж, и здесь из них собирались корабли.

Применение Петром I этой неординарной технологии позволило успешно решить, казалось бы, неразрешимую проблему — в кратчайший срок построить к началу Второго Азовского похода целую эскадру численностью 30 кораблей.

<sup>1</sup> Быховский И. А. Петровские корабли. С. 18.

лей. Среди них был 36-пушечный парусный корабль «Апостол Петр», 4 брандера и 23 галеры, а также небольшие транспортные суда<sup>1</sup>.

Построенные для участия в военном походе на Азов, корабли послужили ядром создаваемого на Азовском море военно-морского флота.



Технология, предложенная Петром I для ускорения постройки военных кораблей, широко применялась во Второй мировой войне (1939—1945 гг.) многими странами, в том числе и в Советском Военно-Морском Флоте. Но особенно преуспела в этом Германия при строительстве своего подводного флота. Применяя эту технологию, немцы в отдельные месяцы строили до 30 подводных лодок, то есть каждый день в действующий флот поступала одна подлодка.

В отсутствие Петра I работами в Воронеже по строительству Азовского флота руководил надежный помощник государя Ф. М. Апраксин, который строго выполнял все предписания царя, данные им перед отъездом за рубеж. Среди этих указаний особо важным было требование строить корабли с небольшой осадкой, чтобы они могли действовать в мелководных районах Азовского моря, но в то же время имели достаточно сильное артиллерийское вооружение. Наиболее крупные корабли Азовского флота имели от 50 до 60 орудий<sup>2</sup>.

В течение двух-трех лет существования «кумпанства» на Воронежских верфях было построено большое количество парусных и гребных судов. Но так как корабли строились из недостаточно просушенного леса, а их строители зачастую не имели необходимого опыта корабелов, то построенные ими суда не всегда обладали нужными боевыми качествами. В связи с этим правительство с согласия царя упразднило «кумпанство», как организацию, занимавшуюся постройкой первых кораблей, которые предназначались для Азовского флота, и все заботы по созданию регулярного флота в 1700 г. взяло на себя<sup>3</sup>. К этому времени на средства «кумпанства» было построено 40 парусных и 113 гребных судов<sup>4</sup>.

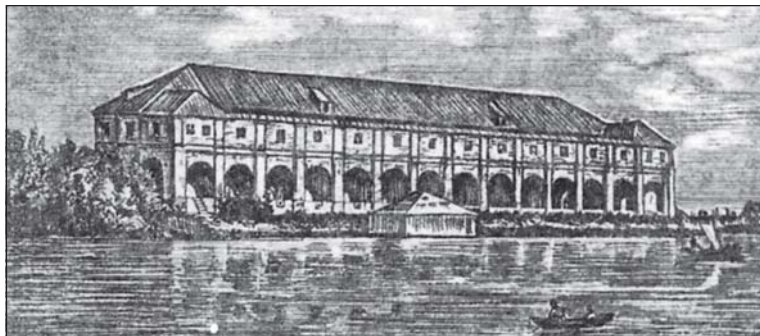
---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 88.

<sup>2</sup> *История военно-морского искусства.* Т. 1. С.150.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> *Аммон Г. А.* Морские памятные даты. С. 30.



*Воронежское адмиралтейство*

Одновременно с постройкой кораблей на побережье Азовского моря создавались военно-морские базы. Первой из них стал Таганрог, основанный в 1696 г. Место для этой базы выбрал лично Петр I. Для ее надежной обороны с моря и суши по указанию Петра была организована надежная круговая оборона: земляные укрепления с суши и береговая артиллерия с моря.

Таким образом, Петр I явился основоположником важнейшего принципа защиты военно-морских баз путем создания надежной круговой обороны. К сожалению, этот важнейший принцип был забыт: многие советские базы флота к началу Великой Отечественной войны, имея надежную оборону с моря, с суши не были защищены, и противник смог часть из них захватить ударом с сухопутного направления.

Во время путешествия Петра I в Голландию и Англию, продолжавшегося около полутора лет, Ф. М. Апраксин отменно потрудился как руководитель строительства Азовского флота. Ко времени возвращения царя Апраксин, зная, что царь сразу же по приезде прибудет посмотреть на свое детище, подготовил к выходу в море эскадру в составе 10 парусных кораблей, имевших на вооружении от 22 до 62 пушек, 2 галер и нескольких более мелких судов<sup>1</sup>.

В мае 1639 г. Азовская эскадра под флагом царя совершила плавание из Азова в район Таганрога, а затем проследова-

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 119, 120.



ла к Керчи. Появление внушительной русской эскадры на Азовском море стало полной неожиданностью для турок.



Петр I, посетив Воронеж и совершив плавание по Азовскому морю, остался весьма доволен тем, как Ф. М. Апраксин справился во время его отсутствия со строительством Азовского флота, и еще больше тем, как он необычно встретил его. Вместо кареты, как это принято, его первый помощник по флоту «подал» целую эскадру, подготовленную к выходу в море под флагом царя. Первый же выход русской эскадры в море и появление ее в районе Керчи вызвали немалый переполох в окружении турецкого султана, заставив его задуматься над возникновением реальной морской силы России на Черном море и о необходимости мирного решения вопроса, связанного с выходом России на этот театр.

Оценив по достоинству заслуги Апраксина, Петр Алексеевич в феврале 1700 г. назначил его главным начальником Адмиралтейского приказа — высшего органа управления флотом и одновременно азовским губернатором<sup>1</sup>. Облеченный высокими должностями, военной и гражданской, Ф. М. Апраксин с еще большей настойчивостью и энергией принялся за усиление морской силы России на Азовском море. В перспективе он рассчитывал подготовить флот к выходу на Черное море, чтобы показать Турции, что Российское государство имеет на него не меньшее право, чем османское.

С 1706 г. Азовский флот, благодаря целеустремленной и настойчивой деятельности Апраксина, пополнился большим количеством новых кораблей, парусных и гребных. Находясь почти постоянно в Воронеже, Ф. М. Апраксин неустанно следил за постройкой кораблей, их вооружением и комплектованием личным составом. Он много делал для того, чтобы обеспечить Воронежские верфи строительным лесом и рабочей силой, а также следил за доставкой на построенные корабли артиллерии, комплектованием их личным составом и снабжением экипажей всеми видами довольствия<sup>2</sup>.

Заготовка корабельного леса, сбор и распределение рабочей силы по объектам строительства, доставка лесоматериалов на верфи, контроль за работой мастеров, плотников и заготовителей леса — все это требовало от Апраксина

<sup>1</sup> Военная энциклопедия. СПб., 1911. С. 613.

<sup>2</sup> Дмитриев С. И. Генерал-адмирал, граф Ф. М. Апраксин. Пг., 1914. С. 8—9.

постоянного наблюдения за состоянием дел на строительных площадках и стапелях и твердого руководства целой армией строителей.

Ф. М. Апраксин как руководитель строительством Азовского флота и Азовской губернии много сделал для того, чтобы обеспечить нормальное базирование флота на Азовском море, надежно защитить базы флота с суши и моря на случай внезапного нападения крымских татар и турок. Под его руководством был перестроен и укреплен Азов, завершена постройка военно-морской базы в Таганроге с удобной гаванью для стоянки кораблей и другие объекты.

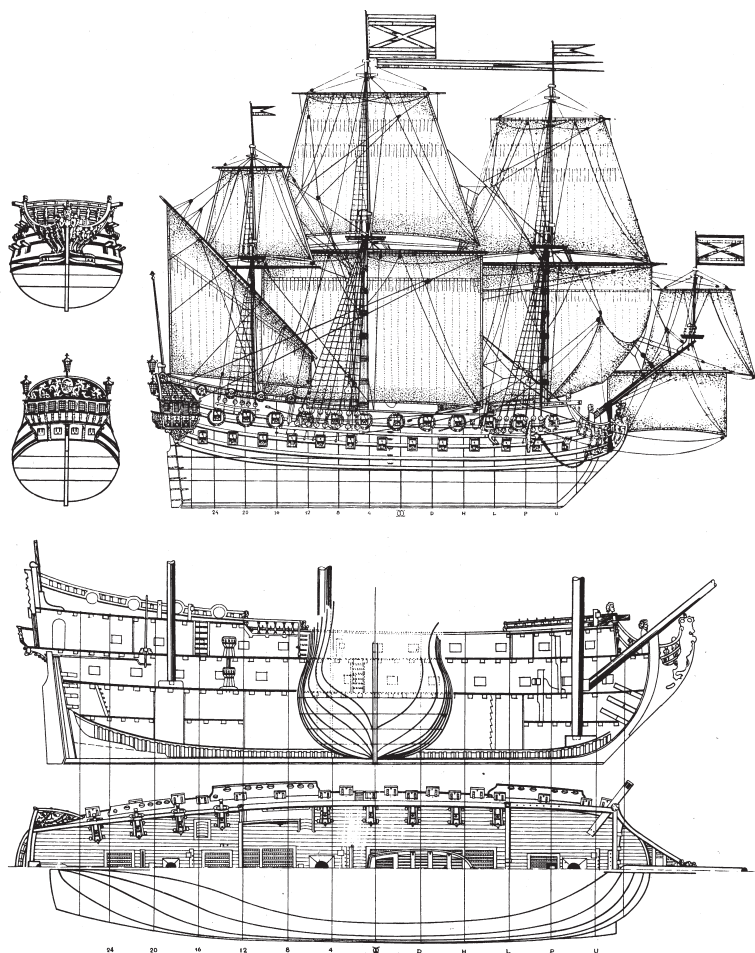
Но при всем этом общее руководство строительством Азовского флота и стратегическую направленность его развития осуществлял Петр I. Получив за рубежом большой опыт в проектировании и постройке парусных кораблей у лучших английских и голландских корабелов, он поспешил в Воронеж, чтобы применить этот опыт в отечественном кораблестроении. Буквально на следующий день после прибытия на Воронежские верфи он сразу же приступил к проектированию 58-пушечного парусного корабля «Предестинация» («Проведение»). После завершения разработки чертежей проекта Петр I лично произвел его закладку, а после постройки корабля руководил спуском его на воду. «Предестинация» была не только самым крупным кораблем Азовского флота, но и самым быстроходным.

Закладка и спуск «царева» корабля производились в торжественной обстановке в присутствии большого количества гостей, в том числе иностранных дипломатов. Наблюдавший спуск «Предестинации» на воду в 1700 г. голландский дипломат Ван дер Гулт доносил своему правительству в Гаагу: «Будучи в Воронеже... мы видели спуск очень красивого корабля, построенного самим царем с помощью русских рабочих. Ни один иностранный мастер не приложил руки к этому делу»<sup>1</sup>.

Создавая Азовский флот, Петр I с увлечением занимался проектированием новых, еще более крупных кораблей, чем «Предестинация». Начиная с 1701 г. он лично разработал и заложил 80-пушечный линейный корабль «Старый Орел»,

---

<sup>1</sup> *Елагин С. И.* История русского флота: Период Азовский. СПб., 1864. С. 52.



*Корабль «Предестинация»: общий вид и чертеж*

затем 70-пушечный «Старый Дуб» и, наконец, 50-пушечный «Ластка». По желанию Петра I строителем всех его кораблей был лучший русский мастер Ф. М. Склеяев, который вместе с ним ездил в Голландию и Англию в 1697—1698 гг. и там изучал опыт постройки кораблей у известных голландских и английских корабелов<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Быховский И. А. Петровские корабли. С. 25.

**Парусные и гребные корабли,  
построенные в России в 1697—1711 гг.**

Год	Парусные корабли						Гребные корабли	Всего
	Линейные корабли (52—80 пушек)	Фрегаты	Шнявы (малые фрегаты)	Бомбардирские корабли	Вспомогатель- ные корабли	Всего	Галеры, скампавен, бригантины	
1697—1700	6	34	8	7	2	57	32	89
1701—1711	20	11	—	—	8	39	60	99
Всего	26	45	8	7	10	96	92	188

Занимаясь проектированием и постройкой судов, Петр I нередко вносил свои предложения, направленные на улучшение конструкции корабля. Так, им было предложено и осуществлено на практике важное усовершенствование киля корабля, которое позволяло при его повреждении и даже потере во время аварии предотвращать поступление воды в корабль. Киль, предложенный Петром I, стал применяться не только в отечественном кораблестроении, но и зарубежном. Например, англичане применили его, но гораздо позже, в 1840-е гг.<sup>1</sup>

За короткое время на верфях Воронежа и в других пунктах, расположенных на Дону, было построено 188 различных парусных и гребных судов (табл. 1)<sup>2</sup>.

Из таблицы видно, насколько продуманно, с учетом тактических и стратегических факторов Петр I строил Азовский флот. Во-первых, он учитывал задачи флота в войне с Турцией, имевшей сильный флот на Черном море. Для успешной борьбы с противником России требовался такой флот, который бы ни в чем не уступал противнику, а по возможности и превосходил его не только в количестве, но и качестве кораблей и подготовке личного состава.

Во-вторых, он обращал внимание на состав турецкого флота, включавшего парусные корабли основных классов и

<sup>1</sup> Шершов А. П. К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 270.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Л. 12.

большое количество гребных судов. Для того чтобы противостоять этому флоту, необходимо было строить флот, способный воевать как с парусными, так и с гребными кораблями противника.

В-третьих, он учитывал географические особенности театра не только Азовского, но и Черного морей. Сравнительно небольшие глубины Азовского моря и наличие на нем обширных районов мелководья, особенно у побережья, требовали использования кораблей с небольшой осадкой, но так, чтобы их можно было применять и на Черном глубоководном море. Так как противник имел в составе своего флота корабли, способные вести боевые действия на обоих театрах, то строившиеся корабли для Азовского флота должны были иметь достаточно сильное артиллерийское вооружение, чтобы вести борьбу с флотом противника на любом из театров.

Указанные принципы строительства Азовского флота, разработанные Петром I, определили корабельный состав создаваемого на Азовском море регулярного флота. В него входили как парусные, так и гребные корабли в равных количествах, всех классов и типов.

Одной из важнейших особенностей строившегося на Азовском море флота являлось хорошее соотношение парусных



*Битва за выход в Азовское море*

и гребных кораблей и сбалансированность их внутри каждого по классам и типам. В составе парусного флота имелись линейные корабли, фрегаты, малые фрегаты (шнявы), бомбардирские корабли, брандеры и вспомогательные суда, что давало возможность решать весь комплекс задач, стоявших перед флотом при действиях как в открытом море, так и против берега, а также обеспечивать и поддерживать гребные суда.

Разные типы судов в составе гребного флота: галеры, скампаеви, бригантины и другие, с различной осадкой, скоростью хода и вооружением, позволяли эффективно маневрировать в стесненных прибрежных мелководных районах и вести атаки против берега.

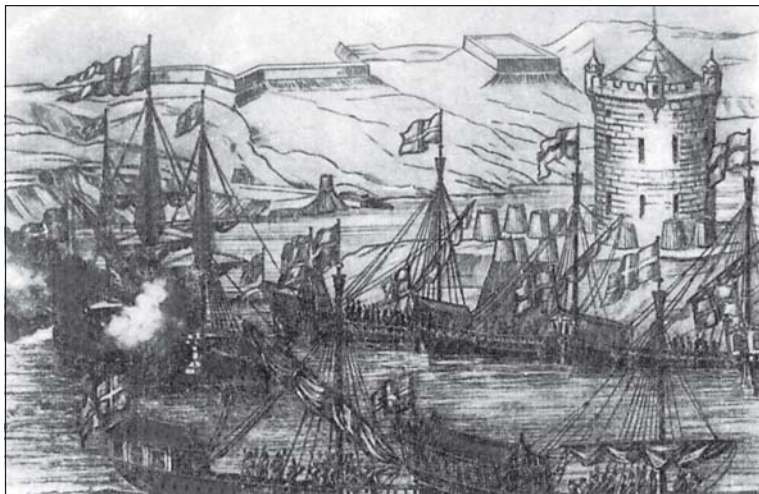
Парусный флот имел 26 линейных кораблей и 45 фрегат, что составляло более 77 % от общего количества парусных кораблей. В данном случае Петр I, создавая в составе Азовской эскадры столь мощное ударное ядро, подготавливал флот к борьбе с турками на Черном море.

О флотоводческом искусстве Петра I свидетельствует еще один факт. Наибольшее количество линейных кораблей (20 из 26) и гребных судов (60 из 92) было построено в 1701—1711 гг. (см. табл. 1), когда Россия вела широкомасштабную Северную войну против Швеции. Казалось бы, что в этих условиях следовало бы прекратить строительство флота на Азовском море, поскольку Россия не воевала с Турцией, и направить все силы и средства на строительство Балтийского флота. Но Петр I не сделал этого, а продолжал наращивать силы Азовского флота. В этом и сказалась его стратегическая мудрость.

Создав на Азовском море крупную группировку морских сил, Петр тем самым удержал Турцию от вступления в войну на стороне Швеции. Особенно важную роль Азовский флот сыграл в самый тяжелый для России период Северной войны перед Полтавским сражением, в котором, по заявлению царя, возглавлявшего русскую армию в этом сражении, решалась судьба Отечества.

Стратегический маневр Азовского флота с открытой демонстрацией морской мощи Российского флота, проведенной по указанию Петра I на Азовском море перед Полтавским сражением летом 1709 г., заставил турецкого султана





*Русский флот под Азовом (1699 г.).  
Гравюра А. Шхонебека*

отказать Карлу XII в оказании ему помощи путем военного выступления против России.

Но Турция все же нарушила подписанный ею мирный договор с Россией и в 1710 г., уже после Полтавского сражения, начала войну походом против нее, закончившуюся неудачным для Петра I Прутским военным походом в 1711 г. В результате поражения русской армии Россия отказалась от берегов Азовского моря. Она должна была вернуть Турции Азов и Таганрог, а созданный на Азовском море флот упразднить<sup>1</sup>.

Таким образом, Азовский флот просуществовал сравнительно недолго — всего 15 лет, и тем не менее он сыграл важную роль, положив начало создания в России регулярного флота.



Азовский флот по количеству кораблей, составлявший 22,5 % от общего числа судов регулярного Российского флота, послужил своего рода лабораторией, в которой отрабатывались технология военного кораблестроения, проектирование и постройка парусных и гребных кораблей всех

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. С. 42.



классов и типов, формировались отечественные корабельные мастера, подготавливались организационные и боевые документы, проходили практику на парусных и гребных кораблях офицеры, матросы и солдаты, которые затем направлялись в действующий флот на Балтийское море.

Опыт строительства парусных и гребных кораблей для Азовского флота, где прошли подготовку многие русские мастера корабельного дела, в том числе и любимец Петра I Ф. М. Склеяев, который затем стал главным строителем кораблей на Петербургской Адмиралтейской верфи, широко был использован при создании Балтийского флота.

Важное значение имел также опыт боевого применения флота в совместных действиях с сухопутными войсками при осаде турецкой морской крепости Азов. На опыте взятия Азова Петр I убедился в том, что морские крепости, имеющие свободный выход в море, должны браться только совместными действиями армии и флота, и он строго руководствовался этим принципом во время штурмов шведских морских крепостей в Северную войну.

Много лет спустя, когда Россия приступила к созданию своего броненосного флота, известный последователь петровской школы флотоводцев адмирал Г. И. Бутаков, используя опыт своего духовного учителя, сформировал на Балтийском море в 1860—1870 гг. броненосную эскадру, которая по образу и подобию Азовского флота стала своего рода учебной лабораторией по подготовке русских моряков.

## Строительство Балтийского флота

Строительство военного флота на Балтийском море представляет собой второй, более сложный этап создания регулярного военно-морского флота в России. Проходило оно в чрезвычайно сложной и трудной обстановке для Российского государства, которое вело в то время длительную и изнурительную войну против Швеции за выход на Балтийское море и возвращение некогда принадлежавших новгородцам земель в Прибалтике и Южной Карелии.

Для ведения войны против Швеции, имевшей тогда один из сильнейших флотов в Западной Европе, необходимо было иметь на Балтийском море свой достаточно сильный флот. Отсутствие такового в прошлом являлось одной из главных причин неудачного исхода для Московского государства всех войн, которые ему пришлось вести в XVI—XVII вв. за выход на Балтийское море.

Северная война (1700—1721 гг.) отвлекала большие силы и огромные ресурсы. И тем не менее Петр I ценой невероятных усилий смог изыскать средства, необходимые для строительства флота.

Создание Балтийского флота велось в соответствии с потребностями Северной войны и являлось сложной многоплановой задачей. Надо было построить верфи и заложить на них необходимое количество кораблей, организовать базирование флота на театре, развернуть систему подготовки кадров офицерского и рядового состава, сформировать органы управления флота, организовать тыл, без чего флот не мог решать свои задачи, и, наконец, разработать боевые документы, и прежде всего Морской устав.

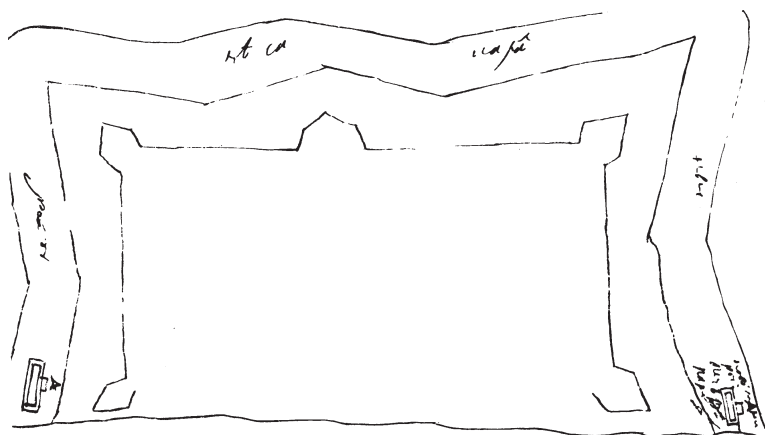
При строительстве Балтийского флота Петр I учитывал отечественный многовековой опыт постройки кораблей и мореплавания, зарубежный опыт передовых морских держав, где кораблестроение находилось на высоком уровне, и, наконец, опыт основания Азовского флота.

### **Создание северо-западных верфей**

Строительство Балтийского флота началось в 1701—1702 гг. с создания верфей в районе Ладожского озера. Первая верфь была основана на реке Сясь. На ней были заложены и построены первые фрегаты, предназначенные для Балтийского флота. Верфь просуществовала до 1705 г. За это время на ней построили 4 фрегата и 9 вспомогательных судов.

В 1703 г. началось строительство более крупной Олонецкой верфи, на которой в том же году заложили 8 фрегатов и 39 небольших парусных кораблей и гребных судов. В 1704 г. была введена в строй Лужская верфь, на ней строились преимущественно гребные суда — бригантины, и в том же году основана верфь в Селищком Рядке, на которой заложили 2 шнявы и 11 вспомогательных судов. Основная же и наиболее крупная верфь — Адмиралтейская, проект которой разработал лично Петр I, была построена в 1704 г. в Санкт-Петербурге. С этого времени город св. Петра, основанный в мае 1703 г., стал главным центром постройки кораблей для Балтийского флота.

Корабли, строившиеся до этого на верфях Ладожского региона, по своим размерам не превышали фрегаты, так как суда с большей осадкой не прошли бы в Финский залив из-за



*русская*

*Чертеж Адмиралтейской крепости и верфи, выполненный рукой Петра I*

порогов на Неве. На Адмиралтейской верфи могли строиться корабли всех классов, в том числе крупные линейные.

К 1706 г. строительство верфей в северо-западной части страны было завершено<sup>1</sup>. На них интенсивно стали строиться парусные и гребные корабли, предназначенные для Балтийского флота, в том числе линейные. Последние до 1715 г. строились также в Архангельске на Соломбальской верфи, откуда переводились вокруг Скандинавии на Балтийское море. За время Северной войны на Соломбальской верфи было построено 13 линейных кораблей, 6 фрегатов и другие суда<sup>2</sup>.

В связи с огромной потребностью в кораблях отечественные верфи не всегда справлялись с поставленными задачами, поэтому правительству Петра I иногда приходилось приобретать корабли за границей. Однако закуплено их было немного. Из 646 парусных и гребных судов, построенных для Балтийского флота в 1701—1725 гг., за границей было заказано 35 кораблей, что составляло всего 5 %<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 236.

<sup>2</sup> Быховский И. А. Петровские корабельи. С. 11.

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. С. 63.

## Русские парусные корабли

Русские парусные корабли, построенные на отечественных верфях по чертежам и под руководством своих корабелов, среди которых наибольшей известностью пользовался Ф. М. Скляев, не уступали иностранным, а иногда и превосходили их. Это вынуждены были признавать иностранные специалисты, например, французский морской офицер Шарье «с восторгом отзывался о русских кораблях и рекомендовал приобретать их для Франции», а один из англичан писал, что «русские корабли обладают отличными качествами как мореходные суда и способны по постройке состязаться с лучшими судами Европы»<sup>1</sup>.

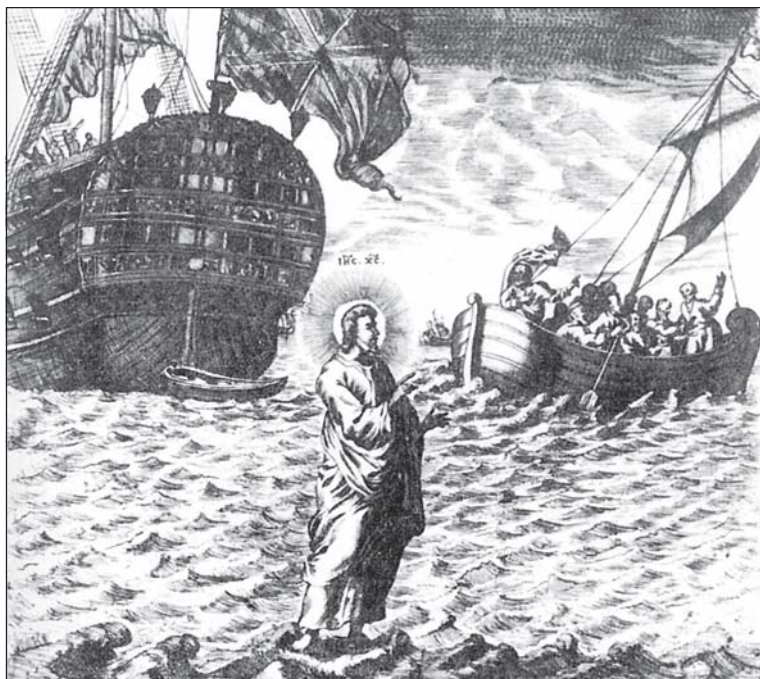
Высокие параметры русских кораблей, особенно построенных на Петербургской Адмиралтейской верфи, объясняются, с одной стороны, возросшим мастерством русских корабелов, которые приобрели большой опыт при строительстве Азовского флота, с другой — вниманием царя к строительству Балтийского флота, особенно Адмиралтейской верфи.

Петр I постоянно контролировал работу этой верфи и следил, как корабелы выполняют его наказ побыстрее и лучше строить корабли, которые так были необходимы для борьбы со шведским флотом, пока что превосходившим по силе Российский флот, особенно парусный. Принимая непосредственное участие в проектировании и постройке крупных кораблей, Петр демонстрировал соотечественникам высокие образцы своего корабельного мастерства, причем не на каком-то отдельном судне, а на целой серии линейных кораблей, спроектированных им лично.

Первым линейным кораблем, спроектированным Петром и построенным при его активном участии, был «Полтава», названный в честь знаменитой победы русских войск над шведской армией. Корабль имел на вооружении 54 орудия и отличался изящными формами корпуса и высокими мореходными и маневренными качествами, которые выгодно отличали его от других судов этого класса, включая и иностранные корабли. Заложенная на Адмиралтейской верфи в 1709 г.,

---

<sup>1</sup> Мавродин В. Основание Петербурга. Л., 1983. С. 139, 140.



*Иисус Христос благословляет русский флот на успешное плавание. Слева — корма линейного корабля «Лесное»*

«Полтава» в 1712-м вступила в строй и стала флагманским кораблем Балтийской эскадры.

Следующим проектом, разработанным Петром I, был линейный корабль «Ингерманланд», имевший на вооружении 64 пушки. При его проектировании Петр использовал все технические достижения тех лет. Поэтому не удивительно, что выдающийся корабельный инженер России второй половины XIX в. А. А. Попов оценивал проект «Ингерманланда» как лучший и наиболее детально разработанный и выполненный Петром I. «Ингерманланд» вступил в строй в 1715 г.

Изучение проектов линейных кораблей, выполненных лично Петром I, показывают, что он стремился непрерывно повышать их артиллерийскую мощь, и это вполне объяснимо, так как линейные корабли составили главную ударную

силу парусного флота и именно они решали исход морских сражений того времени.

Корабль «Лесное» (тоже проект Петра I), назван в честь победы русских войск под командованием царя у деревни Лесная в 1708 г. Он имел на вооружении 90 пушек и так же, как все предыдущие петровские корабли, обладал высокими мореходными и маневренными качествами. Вслед за кораблем «Лесное» Петр I разработал проект трехдечного 100-пушечного корабля, каких еще не было в Российском парусном флоте. Но автору проекта этого уникального корабля не довелось увидеть его на воде. Он вступил в состав Балтийского флота уже после смерти Петра Великого<sup>1</sup>.

Строителем всех петровских парусных кораблей был Ф. М. Скляев, который не только следил за постройкой «царевых» кораблей, но и помогал Петру I в их проектировании.

Петр I, будучи в Англии, где впервые в XVII в. была разработана и принята классификация парусных кораблей, изучив эту классификацию, принял ее при строительстве регулярного флота, дополнив своими кораблями, которых не было в английской классификационной таблице военных кораблей. То же самое он сделал при строительстве гребного флота, который занимал особое место в составе морских сил России.

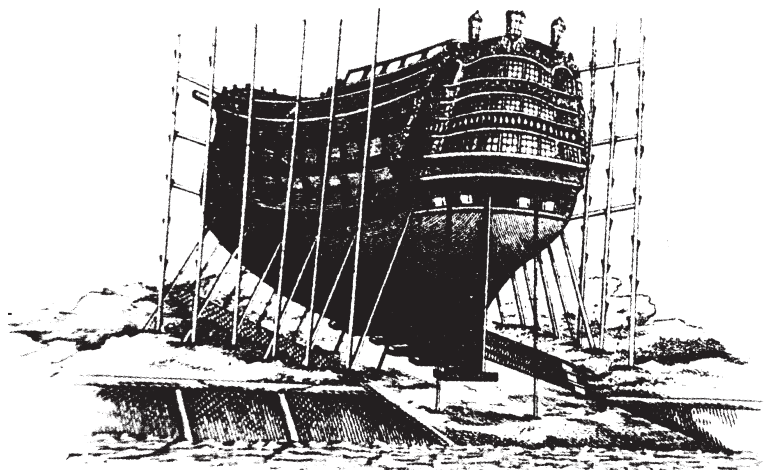
Наиболее крупными парусными кораблями были **линейные корабли**, имевшие мощное артиллерийское вооружение и составлявшие главную ударную силу флота.

**Основные тактико-технические элементы  
линейных кораблей<sup>2</sup>**

длина .....	40—50 м
ширина .....	12—14 м
осадка .....	4,5—5 м
водоизмещение .....	1000—1200 т
вооружение .....	54—100 орудий
экипаж .....	350—500 человек

<sup>1</sup> *Быховский И. А.* Петровские корабли. С. 28.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч.1. Описания к картам. Приложение: Русские корабли. Рис. 65.; Русское военно-морское искусство. М., 1951. С. 63—64.



*Трехдечный линейный корабль, готовый к спуску*

Линейные корабли предназначались для ведения морского боя с целью уничтожения корабельных сил противника. Петр I широко использовал их также для прикрытия гребных судов при действиях в шхерах и поддержки фрегатов на морских коммуникациях противника.

**Фрегаты** предназначались для ведения разведки, дозорной службы и действий на морских коммуникациях противника.

#### **Основные тактико-технические элементы фрегатов**

длина .....	35 м
ширина .....	10 м
осадка .....	3,5 м
водоизмещение .....	500—700 т
вооружение .....	30—32 орудия
экипаж .....	200—250 человек

**Шнявы** (малые фрегаты) предназначались для ведения ближней разведки, дозорной службы, действий на ближних морских коммуникациях противника и использовались в качестве посыльных связных кораблей.

#### **Основные тактико-технические элементы шняв**

длина .....	20—22 м
ширина .....	5,5 м
осадка .....	2 м



водоизмещение ..... 150 т  
 вооружение ..... 4—18 орудий  
 экипаж ..... 60—90 человек

**Бомбардирские корабли** имели длину 20—26 м, отличались от других классов парусных кораблей меньшей осадкой и вооружением. На них устанавливались мощные мортиры, стрелявшие ядрами весом до 80 кг. Они предназначались главным образом для разрушения приморских крепостей.

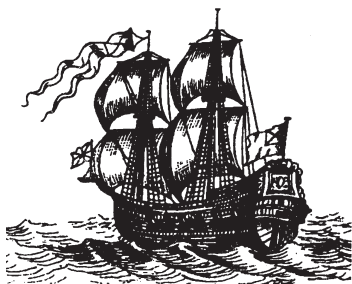
**Брандеры** (длина — 19—24 м, ширина — 5—7 м, осадка — 2,7 м), служившие для поджога или подрыва вражеских кораблей, имели на вооружении до 10 орудий, а иногда



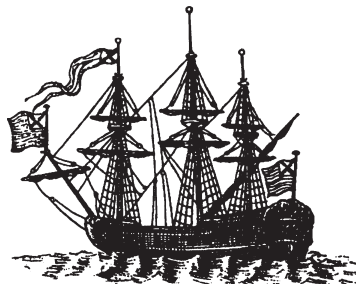
28-пушечный фрегат «Санкт-Петербург». С гравюры П. Пикарта (ок. 1711 г.)



Бомбардирский галиот «Надежда». С гравюры П. Пикарта (ок. 1711 г.)



Шнява «Мункер». С гравюры П. Пикарта (ок. 1711 г.)

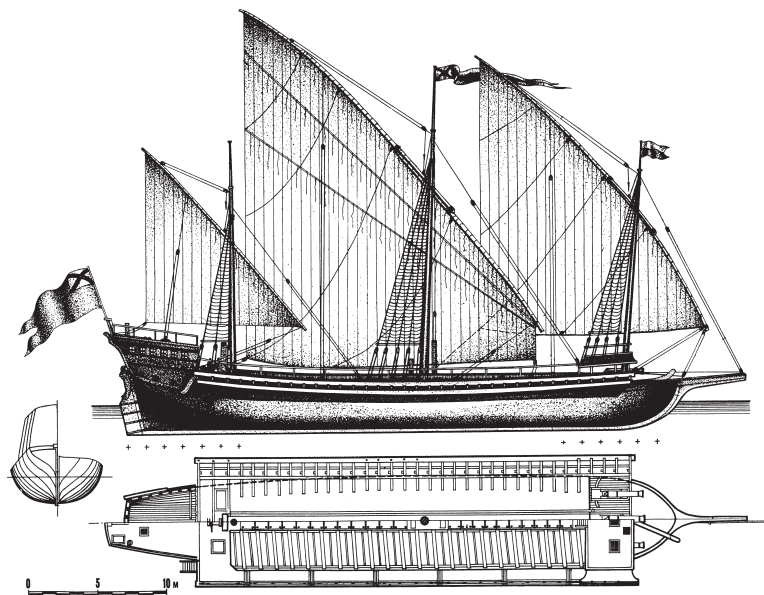


Брандер «Гора Этна». С гравюры 1705 г.

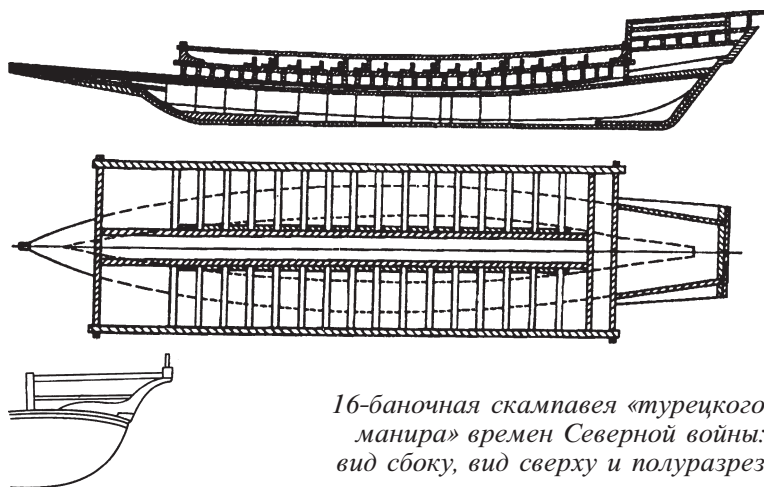
вообще были безоружны. Главным боевым средством брандеров являлись зажигательные и взрывчатые вещества.

**Вспомогательные суда** по существу ничем не отличались от обычных торговых судов и использовались главным образом в качестве транспортных средств. На них перевозились войска и воинские грузы.

Гребной флот занимал большое место в составе русского регулярного военно-морского флота, особенно Балтийского. За образец гребного корабля для своего флота Петр I взял венецианскую галеру, доставленную через Архангельск в Россию из Голландии в разобранном виде. Но царь не просто скопировал венецианский корабль, а, взяв в качестве образца, переделал с учетом географических особенностей русских морских театров — наличие шхер у побережья и малых глубин. Гребные корабли строились в Санкт-Петербурге на Адмиралтейской верфи и на верфях Ладожского района. Новым в строительстве этих кораблей был впервые примененный русскими корабельщиками серийный способ их постройки. Одновременно заклады-



*Галера «Двина»*



*16-баночная скампавея «турецкого манира» времен Северной войны: вид сбоку, вид сверху и полуразрез*

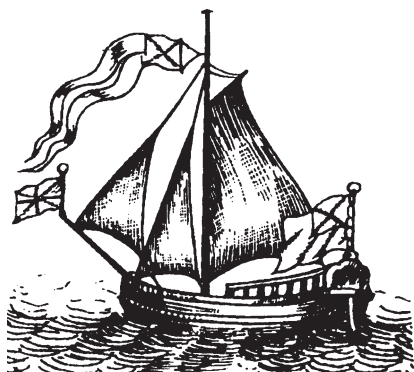
вались и строились до 50 гребных судов, при этом различных типов.

Петровские гребные корабли подразделялись на три типа: галеры (наиболее крупные), скампавеи (средние) и бригантины (малые).

Вооружение **галеры** (длина — 35—40 м, ширина — 5—6,7 м, осадка — 2,7 м) состояло из 3—5 пушек, устанавливавшихся на носовой площадке и по бортам, и из 12—16 басов, стрелявших исключительно картечью и имевших малый калибр. Галера вмещала до 400 человек. Это был корабль, который приводился в движение с помощью весел (28—32 пары) и парусов, игравших вспомогательную роль. В качестве гребцов на галерах использовались солдаты петровских полков.

**Скампавеи** и **бригантины** отличались от галер меньшими размерами и вооружением. Все они являлись кораблями многоцелевого назначения и использовались для перевозки войск, высадки десантов и поддержки их на берегу. Имелись и специально оборудованные галеры, на которых перевозились лошади кавалерийских частей.

Гребной флот представлял собой самостоятельную организацию морских сил на Балтийском море. В его состав помимо кораблей различных типов и назначений входила и морская пехота — десантный корпус численностью около



*Бригантина русского типа (1710 г.). С гравюры П. Пикарта (ок. 1711 г.)*

16 тыс. человек. Первый полк морской пехоты был сформирован на основании указа Петра I от 16 ноября 1705 г. Он положил начало новому роду сил военно-морского флота России<sup>1</sup>.

Таким образом, в составе Балтийского флота имелось два независимых друг от друга крупных объединения корабельных сил: парусный и гребной.

Но наряду с боевыми кораблями в состав Балтийского флота входило большое количество транспортных парусных и гребных судов различных типов: шмаки, буера, галиоты, бригантины, островские лодки и др. Некоторые из них имели артиллерийское вооружение, состоявшее из нескольких орудий небольшого калибра.

Транспортные суда использовались для перевозки войск, вооружения, боеприпасов, продовольствия и других видов снабжения флота. Они обычно сопровождали соединения боевых кораблей и главным образом гребных судов при проведении совместных действий армии и флота. Петровские транспортные суда по существу представляли собой плавающий подвижной тыл, который обеспечивал боевую деятельность флота.

### **Постройка «потаенного судна»**



Новаторство Петра I в военном деле имело широкий диапазон. Он поощрял и поддерживал все новое, что сулило достижение преимущества над противником, даже идеи, реализация которых в то время была под большим вопросом. Однако Петр сиюминутным интересам предпочитал перспективные, ибо только они обеспечивали будущее России, чему царь и посвятил всю свою жизнь.

Например, что может быть абсурднее (по меркам обывденного сознания) строительства в начале XVIII в. подводной лод-

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 46.

ки, когда казна государства до предела была опустошена войной со Швецией. Но в идее челобитной, поданной в 1718 г. крестьянином подмосковного села Покровское-Рубцово Е. П. Никоновым о постройке «потаенного судна», Петр I увидел рациональное зерно будущности флота.

После обстоятельной беседы с Никоновым Петр по достоинству оценил необычную для того времени идею талантливого самородка-изобретателя и те поистине огромные преимущества, которые мог получить русский флот в случае успешного осуществления проекта подводного корабля.



*Строительство «потаенного судна» Е. П. Никонова на Галерном дворе в Петербурге. С рисунка художника Ю. Иванова*

Многие из ближайшего окружения царя не верили в «потаенное судно» и были против его создания. Однако Петр I распорядился предоставить Никонову необходимые средства, строительные материалы и мастеровых людей для постройки опытного образца подводной лодки. 31 января 1720 г. Адмиралтейств-коллегия вынесла решение: «Крестьянина Ефима Никонова отослать в контору генерал-майора Головина и велеть образцовое судно делать...»<sup>1</sup>. На территории Галерного двора выделили специальную площадку, на которой началась постройка первой русской подводной лодки. Несмотря на большую занятость государственными делами, Петр I внимательно

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 55.

следил за работой Никонова и оказывал ему помощь не только в преодолении всякого рода трудностей, создаваемых чиновниками из Адмиралтейств-коллегии, которые считали работу над постройкой «потаенного судна» никому не нужной затеей, но и ценными советами по совершенствованию проекта подводного корабля.

В 1721 г. постройка опытного «потаенного судна» в основном была завершена, но испытания его задержались и были проведены только весной 1724 г. Они проходили на Неве в присутствии Петра I, его свиты, чиновников и «людишек простого звания». При погружении подводная лодка сильно ударилась о грунт и получила серьезное повреждение корпуса. Испытания пришлось прервать. Царь приказал укрепить корпус. Но в 1728 г., после смерти Петра I, дальнейшие работы над «потаенным судном» были прекращены, а автор проекта «за недействительные строения» разжалован в рядовые «адмиралтейские работники» и отправлен в Астрахань, где тогда строились корабли для Каспийской флотилии.

Детищу Никонова не суждено было послужить Отечеству. Не пришло еще его время. Но идея Е. П. Никонова не канула в Лету. Позже она стала реальностью и сыграла, как известно, важную роль в развитии подводных сил отечественного военно-морского флота. В 1903 г. по проекту профессора Г. И. Бубнова в России была построена первая боевая подводная лодка «Дельфин», а в 1959-м — первая атомная подводная лодка «Ленинский комсомол», спроектированная группой талантливых инженеров-конструкторов под руководством капитана 1 ранга В. Н. Перегудова.

## Организация флота

Создавая регулярный военно-морской флот, Петр I установил и четкую организацию корабельного состава и его задачи. Как уже отмечалось, Балтийский флот был разделен на парусный и гребной. Парусный предназначался для ведения боевых действий в открытом море с целью уничтожения морских сил противника и в конечном счете достижения господства на море. Не менее важной задачей парусного флота являлось обеспечение боевых действий гребного флота при проведении им совместных действий с сухопутными войсками на приморском направлении.

В составе парусного флота выделялись основные силы, которые составляли его боевое ядро — эскадру. Последняя подразделялась на три дивизии кораблей. Первую дивизию состав-

лял авангард, вторую — ее центр, или кордебаталия, третью — арьергард. Во главе авангарда стоял вице-адмирал, которому был присвоен синий флаг, арьергардом командовал контр-адмирал (красный флаг). Центром и эскадрой в целом командовал адмирал; белый флаг он держал на своем флагманском корабле, который обычно располагался в центре эскадры, чтобы наблюдать за авангардом и арьергардом и лучше управлять силами в бою.



*Фрегат «Михаил-Архангел».  
Спущен на воду в 1704 г.  
С гравюры П. Пикарта  
(ок. 1711 г.)*

Гребной флот представлял собой совершенно самостоятельное в организационном отношении крупное объединение сил флота. В него входило в разное время от 100 до 200 гребных кораблей различных типов и транспортные суда. Это объединение кроме кораблей включало войска (десантный корпус), численность которого в разное время составляла 16—26 тыс. человек. Командовал этим объединением сил генерал-адмирал Ф. М. Апраксин.

Петровский гребной флот представлял собой первое в истории военно-морского искусства объединение разнородных сил флота: кораблей различных типов и назначений и в значительной мере частей морской пехоты. Это объединение разнородных сил было способно решать не только тактические, но и стратегические задачи, что блестяще и неоднократно было продемонстрировано в ходе Северной войны.



Почти через два с половиной столетия американцы в годы Второй мировой войны на Тихом океане для занятия островных владений японцев широко использовали амфибийные соединения флота, которые состояли из кораблей, десантных судов и частей морской пехоты. Так вот, начало развитию этого рода сил флота положил Петр Великий в Северной войне на Балтийском море. Созданная Петром I организация сил на Балтике свидетельствовала о глубоком



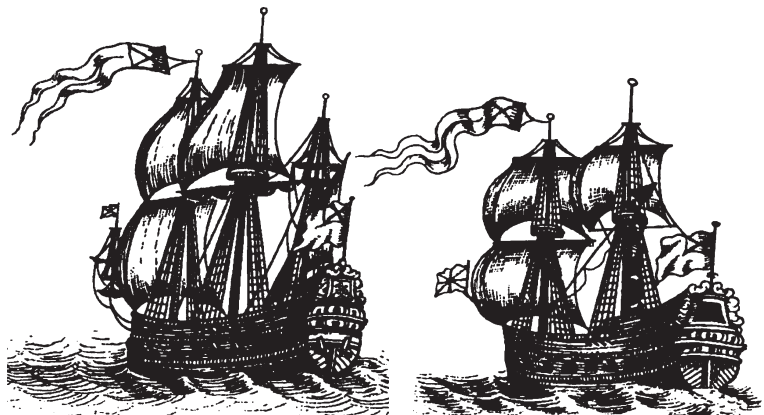
понимании им сущности вооруженной борьбы в своеобразных военно-географических условиях Балтийского моря и прилегающих к нему районов континентального театра военных действий.

Взаимосвязанная по направлениям, времени, целям и задачам деятельность парусного и гребного флотов, десантных и сухопутных войск объединяла морской и континентальный театры в единый театр военных действий. В этих действиях прослеживаются зачатки будущей новой формы боевых действий — совместной операции, которая нашла широкое применение в XX столетии.

## **Балтфлот становится стратегической силой**

В течение 25 лет для Балтийского флота было построено 646 парусных и гребных кораблей различных классов и типов (табл. 2).

Из таблицы видно, как повышается роль военно-морского флота в ходе Северной войны, как он превращается на заключительном этапе войны в решающую стратегическую силу. Это свидетельствует о флотоводческом искусстве Петра I в руководстве строительством флота, определении направленности его развития, четком делении флота по назначению и задачам на парусный и гребной и продуманное со-



*28-пушечный фрегат «Шlüsselбург» и 14-пушечная шнява «Заяц». С гравюры П. Пикарта (ок. 1711 г.)*

**Строительство кораблей Балтийского флота  
в 1700—1725 гг.<sup>1</sup>**

Год	Парусные корабли						Гребные корабли	Всего
	Линейные корабли (52—80 пушек)	Фрегаты	Шнявы	Бомбардирские корабли	Вспомогатель- ные корабли	Всего	Галеры, скамповей, бригантины	
1700—1709	—	15	13	3	44	75	113	188
1710—1714	27	9	3	—	22	61	177	238
1715—1721	22	3	—	2	9	36	148	184
1722—1725	9	3	1	—	22	35	1	36
Всего	58	30	17	5	97	207	439	646

отношение между ними. В данном случае речь идет о хорошем сбалансировании этих сил.

В таблице показана динамика строительства флота и расширение зоны и масштабов его боевой деятельности по мере перенесения центра тяжести борьбы с суши на Балтийское море после разгрома главных сил шведской армии под Полтавой. С этой точки зрения особого внимания заслуживает период с 1710 по 1721 г. За это время было построено 422 корабля из 646, выпущенных при Петре I, то есть 65,3 %. Именно тогда вооруженные силы России вели крупномасштабные наступательные действия против Швеции на балтийско-стратегическом направлении за господство на море. В этих действиях решающую роль играл флот, который стремился сокрушить морскую мощь Швеции и добиться господства на Балтийском море.

Подчеркнем решающую роль, которую сыграл гребной флот на протяжении всей Северной войны и на заключительном ее этапе в десантных действиях, которые ускорили поражение Швеции и заставили ее подписать мирный договор.

Когда началась эта борьба (1710 г., после Полтавской победы), было построено наибольшее количество линейных

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. Л. 12.

кораблей (49 из 58), представлявших собой вместе с гребным флотом основную ударную силу Российского флота в Северной войне.

### Флаг для русской морской силы



В 1703 г., с занятием устья Невы, царь Петр Великий впервые дал русской морской силе им же самим созданный новый флаг — белый с синим Андреевским крестом. У нас нет информации, почему был заменен ранее введенный флаг, и нет данных, почему Петр избрал именно белый с синим Андреевским крестом. Сохранилась только собственноручная надпись самодержца на рисунке флага: «Зане Св. Ап. Андрей Первозванный землю Русскую светом Христова учения просвети». Может быть, Петр хотел этим подтвердить живущую с древних времен в русском народе веру в то, что святой Андрей Первозванный является апостолом Русской земли, озарившим ее светом Христова учения. Справедливость этого находим и в ответе Иоанна Грозного, глубоко почитавшегося Петром, — это первый царь Московский, искавший выход к морям и так ответивший иезуиту Антонию Поззевичу: «Если вас крестил апостол Петр, то нас крестил его брат Андрей».

Для полноты сведений приведем историческое исследование, сделанное Американским географическим обществом:

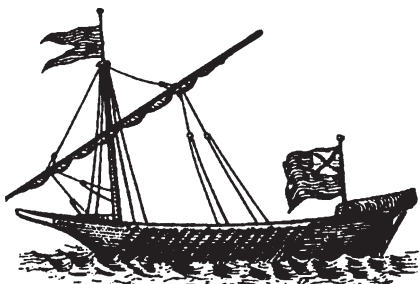
«Флаг русского военного флота — синий Андреевский крест на белом поле. Русские почитают Святого Андрея как своего святого патрона, веря, что он учил в Скифии. Петр Великий в 1698 году учредил орден Святого Андрея как высший орден рыцарства империи».

В легенде, передаваемой из поколения в поколение, описывается введение царем Петром нового флага для любимейшего его детища — флота.

Глубокой ночью, сидя за своим рабочим столом, поставленным прямо у окна, и думая, какой флаг дать флоту, Петр, утомленный непрерывной работой, задремал, уронив голову на чистый лист бумаги. Он был разбужен лучом взошедшего солнца, упавшим на его склоненную голову через промерзшее слюдяное окно. Подняв голову от листа бумаги, Петр Алексеевич увидел на нем отраженные, преломившиеся через промерзшую слюду лучи солнца, которые изобразились на листе бумаги в виде двух пересекающихся синих диагоналей. Посчитав это за указание свыше, он тотчас же набросал рисунок флага.

В отдельные периоды царствования Андреевский флаг заменяли трехцветным бело-сине-красным с двуглавым черным орлом в центре. Из английских источников мы знаем, что такая замена была, в частности, в царствование императора Павла I.

Помимо Андреевского кормового флага, Русский императорский флот имел еще Андреевские флаги адмиралов: у контр-адмирала — с красной полосой по нижнему срезу, у вице-адмирала — с синей; кроме того, был Андреевский флаг генерал-адмирала, морского министра, Адмиралтейства, командующего флотом.



*Галера «Золотой орел».  
С гравюры 1705 г.*

Всякому военному судну был присвоен вымпел — длинный лентообразный белый, постепенно сходящий на нет флаг с изображением Андреевского флага в крыже. Вымпел служил внешним знаком того, что судно в кампании, то есть готово для службы. Вымпела были по дивизиям с белыми, синими и красными косицами. В 1860-х гг. — общий вымпел (вероятно, для судов, не входивших в состав дивизий) с трехцветными бело-сине-красными косицами.

Был также Георгиевский Андреевский флаг, присваиваемый адмиралам — флагманам Черного моря — за боевые заслуги, адмиралу, состоявшему в гвардейском экипаже, и двум кораблям — бригу «Меркурий» и кораблю «Азов». (Высочайшим повелением было приказано навсегда сохранить в списках русского флота имена этих доблестных судов с прибавлением слова «память».) Георгиевский Андреевский флаг имел в середине, в пересечении диагоналей, изображение святого Георгия на коне, поражающего змея, — все это помещалось на червленом поле.

## Развертывание баз флота

Как известно, корабли сами по себе не могут успешно решать поставленные задачи без наличия необходимого количества хорошо оборудованных и защищенных военно-морских баз на театре. Петр I прекрасно понимал это и, как только русские войска вышли на побережье Финского залива со стороны Невы, сразу же приступил к развертыванию базирования флота, которое в ходе Северной войны непрерывно расширялось по мере продвижения русских войск на запад.

Первой базой русского флота на Балтийском море стал Санкт-Петербург, основанный 27 мая 1703 г. в устье реки

Невы. Застройка Петербурга, ставшего с 1712 г. новой столицей Российского государства, главным центром кораблестроения, базой флота и крупнейшим портом страны, велась высокими темпами. На работах по застройке города были заняты десятки тысяч крестьян и ремесленников.

Петр I, понимая, что шведы не замедлят напасть на Санкт-Петербург, чтобы выбить русских из устья Невы и лишить их выхода в Финский залив, принял все необходимые меры, чтобы защитить город с суши и моря, то есть создал круговую оборону. Для обороны Санкт-Петербурга с суши были возведены земляные укрепления, созданы различные фортификационные сооружения, установлены артиллерийские батареи и назначена охранная команда. Со стороны Невы застраивающийся город должна была защищать Петропавловская крепость.

Особое внимание Петр I обратил на создание надежной обороны города с моря. В 1704 г. на отмели острова Котлин была построена морская крепость, которая в дальнейшем стала именоваться фортом Кроншлот. На Котлине было установлено несколько батарей береговой артиллерии и расквартирован полк сухопутных войск. Чтобы шведские корабли не смогли прорваться у Котлина в Санкт-Петербург, на фарватерах, проходивших севернее и южнее острова, были сделаны подводные рязи (заграждения), за которыми несли дежурную службу парусные и гребные корабли. Чтобы исключить возможность внезапного нападения шведского флота, на Котлине были установлены береговые наблюдательные посты, а к западу от острова развернуты корабельные дозоры и велась разведка. Таким образом, впервые в истории военно-морского искусства на подступах к Санкт-Петербургу с моря был создан морской оборонительный район.

Петр I не ошибся, приняв необходимые меры по организации обороны города. В 1705—1706 гг. шведы неоднократно пытались захватить Санкт-Петербург одновременным ударом с суши и моря, но их атаки были успешно отражены русскими войсками и появившимся в Финском заливе русским Балтийским флотом.

Чтобы вынести оборону Санкт-Петербурга подальше на запад и сделать ее более глубокой и надежной, русские войска, поддержанные флотом, в 1704 г. заняли Нарву на

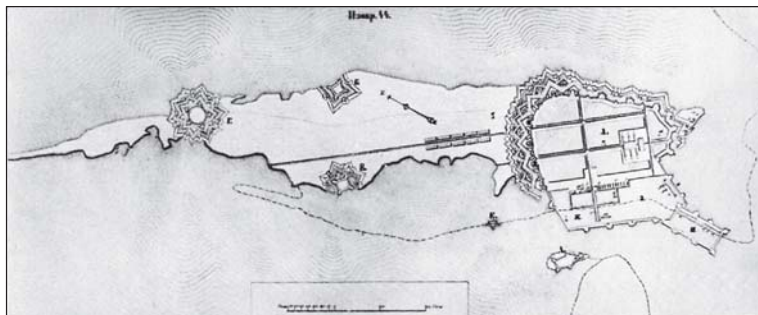
южном берегу Финского залива, а в 1710-м — мощную шведскую крепость Выборг. Это был выдающийся успех созданной под руководством Петра I регулярной армии и флота.

По мере занятия побережья Финского залива русский флот получил возможность расширить систему своего базирования на театре. С 1710 г. гребные корабли на период навигации стали применять в качестве передовой базы Выборг, а парусный флот — Ревель. Эти базы были более удобны при развертывании корабельных сил для поддержки своих войск и гребного флота с моря и отражения атак шведского флота во время проведения наступательных действий в Финляндии.

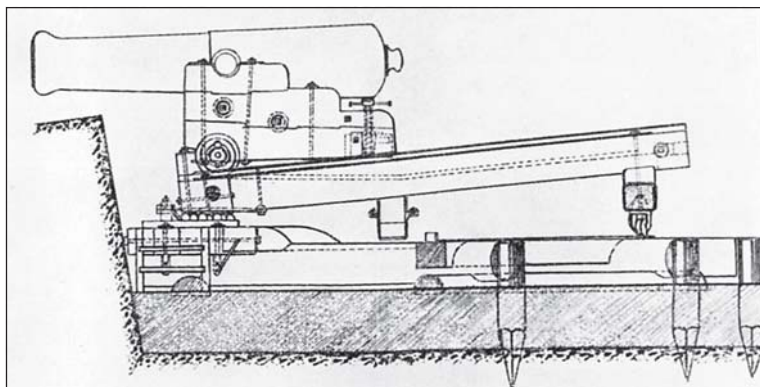
В дальнейшем с занятием Гельсингфорса и Або в 1713 г. гребной флот стал использовать их в качестве передовых баз при высадке морских десантов на побережье Швеции на заключительном этапе войны. В этот же период в качестве наиболее выдвинутой на запад базы Балтийский флот стал использовать остров Лемланд в группе Аландских островов.

### Кронштадт

Но все же с момента закладки Санкт-Петербурга, который по воле царя с начала его основания служил главной базой русского флота на Балтийском море, Петр I пристально следил за укреплением города с моря. Именно это и определило его решение построить главную базу для флота на острове Котлин и превратить ее в неприступную крепость и



*План укреплений на острове Котлин, утвержденный Петром I в 1721 г.*



*Схема установки орудий на острове Котлин*

надежный щит для обороны столицы государства с моря. Строительство базы флота на Котлине началось в 1704 г. с сооружения крепости Кроншлот, ставшей впоследствии одним из фортов Кронштадтской крепости. Кроншлот был построен на отмели Котлина и некоторое время служил передовой базой гребного флота. Чертеж Кронштадтской крепости составил лично Петр I, что свидетельствует о важном значении, которое он придавал этой крепости в системе обороны Санкт-Петербурга и глубоком знании им фортификационного дела.

В 1723 г. в торжественной обстановке в присутствии царя и царицы и наиболее близких соратников и помощников Петра I, а также иностранных послов, аккредитованных при дворе, состоялась закладка легендарной морской крепости<sup>1</sup>. В 1724 г. Кронштадт стал главной базой русского Балтийского флота<sup>2</sup>.

За многовековое существование этой крепости кто только не пытался захватить ее. Первыми начали атаки против Кроншлота и острова Котлин шведы, но потерпели поражение. Затем пытались уничтожить Кронштадт и прорваться в Санкт-Петербург англо-французские силы во время Крымской войны. Но после подрыва на русских минах четырех

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 395.

<sup>2</sup> *Аммон Г. А.* Морские памятные даты. С. 44.



английских кораблей они вынуждены были отказаться от этой затеи. В годы Великой Отечественной войны аналогичную попытку предприняли немецко-фашистские войска, но также потерпели поражение. Кронштадт неизбежно стоит на защите Санкт-Петербурга.

### **Петербург — главный военный порт России**

Санкт-Петербург стал не только столицей Российского государства, главным центром судостроения и базой Балтийского флота, но и главным военным портом страны. Указ Петра I об основании Главного военного порта государства в Санкт-Петербурге был издан 23 сентября 1721 г., сразу же после подписания Ништадтского мирного договора со Швецией, которым победоносно для России завершилась Северная война<sup>1</sup>. В 1722 г. было издано положение о военных портах и управлении ими «Регламентом Петра Великого о управлении Адмиралтейства и верфи и должностях Адмиралтейств-коллегии и прочих всех чинов при Адмиралтействе обретающихся»<sup>2</sup>. Согласно этому положению, под военным портом понимался пункт, расположенный на морском побережье, в котором были сосредоточены военное судостроение и судоремонт, снабжение судов всем необходимым, а также учреждение Морского ведомства. Таким образом, с самого начала своего существования военный порт стал тылом флота, в задачу которого входило всеобъемлющее обеспечение флота всем необходимым и централизованное управление тыловым хозяйством.

Санкт-Петербургский военный порт, построенный по замыслу и под руководством Петра I, положил начало развитию такого важного органа военно-морского флота, как флотский тыл, без которого флот не может решать свои задачи. Это прекрасно понимал Петр Великий.

Созданная на побережье и в акватории Финского залива глубоко эшелонированная и разветвленная система базирования парусного и гребного флотов, включавшая пять баз, расположенных на северном и южном побережье залива, представляла собой невиданную еще в истории военно-морского

---

<sup>1</sup> Санкт-Петербургскому военному порту 275 лет. СПб., 1996. С. 5.

<sup>2</sup> Там же.



*Морская пристань в Санкт-Петербурге*

искусства оборону на морском театре, простиравшуюся от устья Невы до Аландского архипелага на глубину 300 миль. При такой организации обороны русский флот получал возможность, опираясь на систему баз, наносить по наступающим морским силам противника последовательные удары вплоть до Кронштадта, в районе которого также впервые в истории был оборудован морской оборонительный (укрепленный) район. Именно в этом районе и мыслилось нанести по врагу завершающий удар, используя для этого позиционные средства борьбы: береговую артиллерию, подводные ряжи и маневренные силы в составе гребных и парусных кораблей. Созданная Петром I система глубоко эшелонированной обороны в Финском заливе надежно обеспечивала защиту Санкт-Петербурга с моря.

### **Национальный бело-сине-красный флаг**



Существовало мнение, что бело-сине-красный флаг введен, подобно Андреевскому, царем Петром Великим. Историческое исследование показывает, однако, что это не так. Князь Александр Путятин в статье «О русском национальном флаге» писал:

«В середине XVII века царь Алексей Михайлович выписал голландской службы инженера капитана Ботмана для постройки военного корабля, могущего ответить современным турецким силам. Постройка совершалась близ Нижнего Новгоро-

да, на Волге, в селе Дединово. Когда работы подходили к концу, Ботман обратился к боярской думе с просьбой испросить у Его Царского Величества повеление: какой, как тому есть обычай у других государств, поднять на корабле флаг? Дворцовый приказ на это ответил, что в практике такого обстоятельства не случалось, что Оружейная палата строит знамена, хоругви и прапоры для войсковых частей и воевод, а как быть с корабельным знаменем — неизвестно. Царь приказал спросить Ботмана, каков обычай в его стране. Ботман ответил, что в их стране берут матерью кидняк — алую, белую и синюю, — сшивают полосами, и такой флаг служит для обозначения голландской принадлежности. Тогда, посоветовавшись с боярской думой, царь приказал на новом корабле “Орел” поднять бело-сине-красный флаг с нашитым на нем двуглавым орлом».

Можно, конечно, в этом факте усмотреть простое заимствование цветов из Голландии, но есть другой путь установления истины, а именно — геральдический. На это вполне справедливо указывал князь Путятин. Московский герб изображает белого всадника в синем плаще на красном поле, то есть три цвета — белый, синий и красный. И более чем известно, что боярская дума совместно с царем Алексеем Михайловичем, получив ответ Ботмана, увидела, что цвета Голландии совпадают с цветами герба московского. Учрежденный этим советом флаг несет в себе, несомненно, ярко выраженный национальный характер, и не только благодаря перестановке цветов, но и вынесением на флаг двуглавого орла. Мы знаем, что корабль «Орел» был спущен на воду в 1669 г., и в это же время на нем впервые был поднят первый русский национальный флаг — бело-сине-красный с двуглавым орлом в центре. Петр Алексеевич в 1694 г. поднял перевернутый голландский.

И еще один факт употребления бело-сине-красного флага с двуглавым орлом, помещенным на белом поле в середине его (причем белая полоса флага была шире последующих синей и красной приблизительно вдвое). Этот флаг использовался в наших колониальных владениях на Аляске с 1741 по 1867 г. и являлся флагом Российско-американской компании.

Очень интересную справку о русском национальном флаге дает князь Путятин. Во время коронации император Александр III обратил внимание на контраст в Москве: Кремль был украшен и вся процессия одета в бело-желто-черное, а в городе преобладали бело-сине-красные цвета. Была назначена комиссия из авторитетных лиц под председательством генерал-адъютанта адмирала К. Н. Посьета. Комиссия вынесла следующее решение: «Бело-сине-красный флаг, учрежденный императором Петром Великим, имеет за собой почти 200-летнюю давность. В нем замечаются и геральдические

данные: московский герб изображает белого всадника в синем плаще на красном поле. Подтверждением этим цветам служат и флаги в военном флоте: 1-я дивизия обозначается красным, 2-я — синим и 3-я — белым флагом с Андреевским крестом в крыже. Контр- и вице-адмиральские флаги соответственно имеют красную и синюю полосы, наконец, гюйс составлен из цветов белого, синего и красного. С другой стороны, бело-желто-черный цвета ни исторических, ни геральдических основ за собой не имеют».

На основании решения комиссии адмирала Посьета национальным флагом был высочайше утвержден бело-сине-красный.

## Комплектование состава флота

Одной из важнейших задач строительства регулярного военно-морского флота являлась подготовка для него кадров. В России имелись специалисты, обладавшие опытом постройки судов коммерческого назначения, но не было опытных мастеров, способных проектировать военные корабли и строить их, равно как строить базы для флота и порты. Петр I прекрасно понимал, что без наличия мастеров ему не построить флот, способный победить такого сильного противника, каким был шведский флот.

Решая эту задачу, Петр I вначале пошел по пути найма на русскую службу иностранных специалистов. Это, конечно, был не лучший вариант, но единственно возможный для того времени. Нанимая иностранцев, Петр I отдавал предпочтение голландским корабелям и морякам, которые по праву считались лучшими в Западной Европе.

В 1697—1698 гг. на русскую службу были приняты 2 флагмана, 64 офицера, 115 унтер-офицеров, 51 лекарь. В 1702—1703 гг. — примерно столько же: 69 офицеров, 103 унтер-офицера, 13 лекарей<sup>1</sup>. Число приглашенных иностранцев было не так уж велико. Среди прибывших в Россию иностранных специалистов было немало хорошо знающих свое дело корабелов и моряков, которые добросовестно выполняли взятые на себя по контракту обязательства. Например, Ф. Я. Лефорт и К. И. Крюйс. Лефорт стал первым адмиралом русского флота и, по признанию Петра Алексеевича,

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. I. С. 412.



*Петр I экзаменует вернувшихся из-за границы*

первым его учителем военно-морского дела. Крюйс также дослужился до чина адмирала и занял вторую в Российском флоте управленческую должность вице-президента Адмиралтейств-коллегии.

От иностранцев, которые приезжали в Россию в расчете получить побольше денег, ничего полезного не делая для укрепления Российского флота, Петр I избавлялся. Любопытную запись по этому поводу в 1722 г. сделал адмирал К. И. Крюйс: «По моему мнению, ни одного иноземца в офицеры не надлежит принимать, который не был добрым штурманом и констапелем, понеже здесь и своих русских офицеров довольно есть»<sup>1</sup>.

В целях коренной реорганизации системы комплектования армии и флота Петр I провел реформу рекрутских наборов, которые осуществлялись по мере надобности. Согласно этой реформе, рядовой состав комплектовался в основном из крестьян и ремесленников, командный — из дворян. Это позволило создать в России однородные по социальному составу экипажи судов, обладавшие более высокими морально-боевыми качествами и сплоченностью, чем наемники в иностранных армиях и флотах.

<sup>1</sup> Материалы для истории русского флота. Ч. III. СПб., 1866. С. 215.

Введение новой системы комплектования регулярных вооруженных сил страны личным составом и значительное расширение масштабов строительства флота в ходе Северной войны выдвинули на первый план проблему создания отечественной подготовки офицерских кадров.

Для создания национального офицерского корпуса регулярного флота Петр Алексеевич в 1701 г. основал в Москве Навигацкую школу, которая положила начало военно-морского обучения в России и сыграла важную роль в развитии общего образования в стране. Указ об учреждении Навигацкой школы был подписан Петром 14 января 1701 г.<sup>1</sup>, где говорилось, что Навигацкая школа призвана готовить людей «искусных в кораблестроении и мореходстве» и что «школа она потребна не только единому мореходству и инженерству, но и артиллерии и гражданству в пользу».

Первым начальником школы был назначен боярин Ф. А. Головин. Численность обучающихся первоначально была установлена в 200 человек, а в дальнейшем увеличена до 300. Учеников предписывалось «избирать добровольно хотящих, иных же паче и сопринуждением». В школе обучали арифметике, геометрии, плоской и сферической тригонометрии, черчению. В старших классах изучались морские науки: навигация, морская астрономия, география, ведение шканечного журнала и счисление пути корабля.

В школу принимались преимущественно дети дворян, а также других сословий. Срок обучения не устанавливался. Более способные заканчивали курс обучения за 4 года, другие же пребывали в учениках 13 лет. Преподавали в школе иностранные и русские учителя. Из зарубежных специалистов наиболее известным был профессор шотландского Абердинского университета Г. Форворсон, который преподавал математику, астрономию, геодезию и ряд других наук, из русских — замечательный математик Л. Ф. Магницкий, с именем которого непосредственно связаны первые шаги в подготовке флотских офицеров.

---

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 34.

Навигацкая школа была любимым детищем Петра I. Он живо интересовался обучением мореходов, посещал занятия, а иногда лично экзаменовал учащихся.

По окончании Навигацкой школы часть воспитанников назначалась на различные должности во флот, другие посылались за рубеж для стажировки. Направлявшимся для практики на иностранных судах предписывалось «от февраля до октября всегда быть в море, а прочие 5 месяцев в учении навигации и прочих». По возвращению на родину навигаторам устраивался строгий экзамен. И те, кто успешно сдавал его, производились в первый офицерский чин унтер-лейтенанта, а не сдавшие служили матросами и только в случае безупречной службы в дальнейшем производились в офицеры<sup>1</sup>.

В 1705 г. был произведен первый выпуск из Навигацкой школы. Из 64 человек, окончивших школу, большинство было направлено на государственную службу в военные и гражданские учреждения, остальные — на строившийся в то время Балтийский флот. Некоторые из них, как, например, К. Зотов и П. Чихачев, отличились в Северной войне, другие принимали активное участие в строительстве кораблей. С. Лопухин, Ф. Самойлов, С. Малыгин, А. Кошкин и Г. Золоторев стали известными мореплавателями.

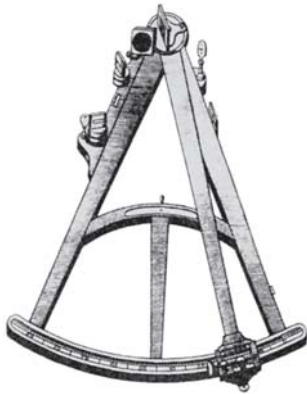
За 15 лет своего существования Навигацкая школа подготовила для Российского флота сотни специалистов, которые составили первое поколение русских военных моряков,



*Рисунок мореходных инструментов из конспекта по кораблевождению середины XVIII в.*

<sup>1</sup> Козлов И. А., Йолтуховский В. М. История войн и военно-морского искусства. С. 90.





*Квадрант Гадлея*

успешно заменивших специалистов-иностранцев. Среди выпускников школы того периода были известные мореплаватели и деятели Российского флота: адмирал Н. Ф. Головин — председатель Адмиралтейств-коллегии, генерал-адмирал М. М. Голицин, под командованием которого русский флот одержал блестящую победу над шведами у острова Гренгам в 1720 г., и ряд других, отличившихся в Северной войне<sup>1</sup>.

### **Бело-желто-черный флаг**



Князь Путятин так объясняет возникновение бело-желто-черного цветов флага и историю государственного герба — двуглавого орла:

«Россия древних времен не знала науки геральдики, блестяще развивавшейся на Западе в Средние века. Но символические, родовые и личные знаки были известны на Руси издавна».

Со времен Ивана Калиты государственной печатью является изображение всадника с копьем, часто сопровождаемое надписью: «Князь Великий с копием в руке». После Куликовской битвы под всадником стали изображать змея как символ поражения князем басурманской силы.

В XV веке в русскую печать вносится новая эмблема. После убийства императора Константина и разгрома Византии папа римский безуспешно пытается поднять крестовый поход. Взоры его устремляются к России, охваченной после свержения татарского ига национальным подъемом и представлявшей собой уже большую военную силу. Папа сватает племянницу последнего императора за царя Ивана III и называет его наследником Византийского престола. И вот с 1497 года сохранилась печать Ивана III с всадником с одной стороны и двуглавым орлом с другой. Орел из Византии не заимствуется, но является логической дополнительной эмблемой русского царя как наместника Византии.

Но, как мы видим, все эти изменения в русском гербе на печати происходят без приложения к нему каких-либо гераль-

---

<sup>1</sup> Козлов И. А., Йолтуховский В. М. История войн и военно-морского искусства. С. 90.

дических цветов. Царь Алексей Михайлович первым заинтересовался созданием Российского государственного герба и для этого выписал из Вены геральдмейстера Его Величества Хурелича, который по Его Царскому велению и цесарским законом соорудил Российский государственный герб — черный орел с поднятыми крыльями на желтом поле и с белым всадником в среднем щите. По крыльям же разбросаны картуши с символическими обозначениями областей.

Принимая во внимание, что византийский герб есть золотой орел в синем поле, а герб Священной Римской империи — черный орел в желтом поле, приходится согласиться с тем, что цвета российского государственного герба не исторически обоснованные, а случайные (как и цвета нашего национального флага).

Продолжим исследование и остановимся на следующем положении: символом нации является царь, его символическое обозначение стало эмблемой нации, его печать — печатью государственной. Всадник с копьем и двуглавый орел легли в основу императорского Российского герба и связаны с многовековой славой нашей Родины.

Обратимся теперь к гербу Дома Романовых, более трехсот лет представлявшему и символизировавшему российскую нацию.

Вот что дано в официальной редакции описания герба:

«В серебряном поле червлёный (красный) гриф, держащий золотой меч и факел, увенчанный малым орлом. На черной кайме восемь оторванных львиных голов, четыре золотые и четыре серебряные».

Герб этот утверждён в 1856 г. Но ещё в переписанной книге Оружейной палаты под 1687 г. мы находим описание прапора боярина Никиты Ивановича Романова:

«Прапор середина тафта белая, вшит гриф тафта желтая с мечом в левой лапе, держит клеймо, повыше колена орлик черный писан».

Митрополит Филарет, отвечая министру императорского двора графу Адлербергу, писал:

«Геральдика мне неизвестна, впрочем, не думаю, чтобы законы ее были очень важны... По моему мнению, в сем деле более силы должны иметь отечественная история и отечественная предания...»

Мы знаем, что прапор был построен нашими иконописцами в Оружейной палате, а романовский гриф известен как родовая эмблема и по другим предметам: таким, как кубок, подаренный боярином Никитой Ивановичем царице Марии Ильиничне, ковш Федора Никитича, государственный меч, колчан и другие.

В течение двух столетий династия закрепила цвета белый, черный, желтый.

Петр Великий ввел Императорский штандарт — черный орел на желтом поле с белыми картами в клюве и лапах орла. Петр III приказал войскам носить на черных шляпах золотой бант как кокарду, отличающую русского воина. Екатерина Великая в эту кокарду вплела серебряную тесьму и учредила орден Святого Георгия — белый крест и черная с желтым лентом. Император Александр I ввел в армии серебряные с желтым и черным шарфы, батальонные флюгера и в бытность в Париже в 1815 г. отдал приказ о том, чтобы войсковые знамена строились на основании этих трех цветов.

В дополнение к сведениям, даваемым князем Путятиным, добавим, что центр офицерской кокарды представлял собой кокарду нижних чинов императорской армии и флота, и на ней было три цвета — белый, желтый и черный.

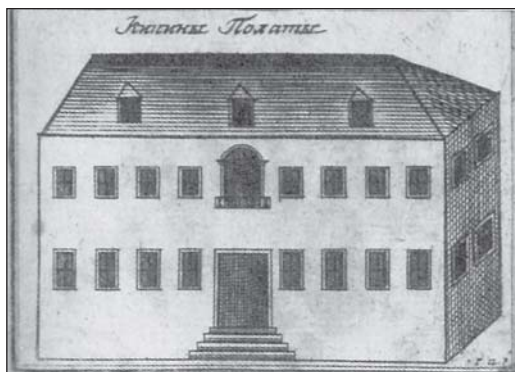
Нас всегда интересовало: почему флот, единственный из родов войск империи, имел на специально присвоенном ему оружии — кортике — шелковую португезу с львиными золотыми головами и застежкой в виде змеи, изогнутой, как латинская буква S. Сейчас предположительно можно сказать, что эти символы взяты с герба Дома Романовых. Когда же и кем был введен кортик, нам не известно.

### **Академия морской гвардии**

Российский флот в первые годы Северной войны только начинал набирать силу и мог ограничиться теми кадрами, которые готовились для него в Навигацкой школе. Но по мере расширения боевых действий на Балтийском море роль флота значительно возросла, увеличилась численность кораблей. В связи с этим все больше требовалось подготовленных морских офицеров. Возникла необходимость в создании военно-морского учебного заведения, которое могло бы готовить офицерские кадры более высокой квалификации и в большем количестве. С этой целью по указанию Петра I в Санкт-Петербурге в 1715 г. была открыта Академия морской гвардии, которая стала основным центром подготовки морских офицерских кадров высокого уровня. Из Навигацкой школы в академию были переведены ученики старших классов вместе со своими преподавателями, чем сохранялась преемственность этих учебных заведений.

Численность обучающихся в академии была установлена в 200 человек, преподаватели принимались только из высшего сословия. В ней преподавалась арифметика, геометрия,

*Дом А. Кикина,  
в котором разме-  
щалась Академия  
морской гвардии  
(в последующем —  
Морской кадет-  
ский корпус)*



навигация, морская астрономия, география, фортификация, устройство и оснащение корабля, рисование, фехтование и другие дисциплины, что обеспечивало подготовку морских офицеров с широким кругозором. Возглавляли академию образованные люди, среди них были граф Матвеев, граф Нарышкин и граф Скорняков-Писарев<sup>1</sup>.

В академии, наряду с теорией, большое внимание уделялось практической подготовке будущих морских офицеров. Учебная практика проводилась на кораблях Балтийского флота, нередко ученики академии участвовали в боевых действиях, что воспитывало у них мужество и стойкость. В 1723 г. по указу царя при академии была создана специальная рота гардемарин (морская гвардия) из 200 человек, в которую зачислялись окончившие Академию морской гвардии. Среди первых ее выпускников были известные мореплаватели и исследователи А. И. Нагаев, А. И. Чириков, С. Г. Малыгин, прославившие Россию великими географическими открытиями в Тихом и Ледовитом океанах.

В последующий период, уже после смерти Петра I, ее закончили такие известные флотоводцы и деятели Российского флота, как адмирал Г. А. Свиридов — победитель турецкого флота в Чесменском сражении (1770 г.); адмирал В. Е. Чичагов, под командованием которого Балтийский флот одержал победу над шведами в Ревельском и Выборгском

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Краткая история русского флота. С. 53.

сражениях (1790 г.); известные мореплаватели и исследователи берегов Сибири и Камчатки Х. П. Лаптев, С. И. Челюскин и другие<sup>1</sup>.

Несмотря на открытие в стране военно-морских учебных заведений, Навигацкой школы и Академии морской гвардии, потребность флота в квалифицированном офицерском составе за счет их выпускников полностью не удовлетворялась. Поэтому Петр I продолжал посылать молодых россиян на учебу за границу с целью изучения передового опыта в наиболее развитых в морском отношении странах. Предпочтение отдавалось Голландии и Англии, обучались русские и в Венеции, и во Франции, и в Испании.

### **Роль обычаев, традиций, церемоний в морской службе**



Обычаи и торжественные церемонии имеют громадное влияние на человечество вообще, а в военной и морской службах особенно, ибо путем их в среду внедряется высокая мораль и дисциплина. В тех частях, где сознается значение традиций, обычаев и торжественных церемоний, автоматически создается фундамент для дисциплины, создается тот *l'esprit de corps*, который на 50 % обеспечивает победу.

Стоящим вне военной и военно-морской профессий, чувствующим и думающим по-штатскому, кажется, что в век электричества и машин, в век глубокого материализма многие традиции отжили свое, умерли; даже в самой военной среде традиции почитаются только теми, кто знает военную и военно-морскую историю и кто умеет правильно выбирать и применять на практике ее уроки, кому дороги память и героические подвиги славного прошлого, кому хочется быть не хуже дедов и отцов.

Тот факт, что обычаи ложатся в основу устава, сам по себе уже неоспоримо доказывает их значимость.

Торжественные церемонии покоятся на фактах прошлого, в настоящем же они создают такую атмосферу, что человек невольно подтягивается, старается стать лучше.

Церемония — цемент дисциплины, традиция — фундамент ее, а на дисциплине жидется служба.

Традиции, явившиеся продуктом героического подвига, храбрости, высокого проявления чести, сознания собствен-

---

<sup>1</sup> Козлов И. А., Йолтуховский В. М. История войн и военно-морского искусства. С. 91.

ного (и своей части) достоинства, дают воинской части (кораблю) побудительную причину, ту искру, которая обращается в пламя и создает то, что принято называть душой флотской службы.

Церемонии базируются на обычаях и традициях; разница же между обычаем и традицией очень часто трудноуловима, особенно тому, кто не прошел их горнило.

### **Обучение за рубежом**

С 1701 г. и до открытия Академии морской гвардии, то есть в течение 14 лет, в иностранных государствах обучались различным морским специальностям свыше 200 человек<sup>1</sup>. Навигаторы, как называли русских учеников за рубежом, приобретали необходимые знания и практический опыт, работая на верфях и ходя в плавание на военных кораблях.

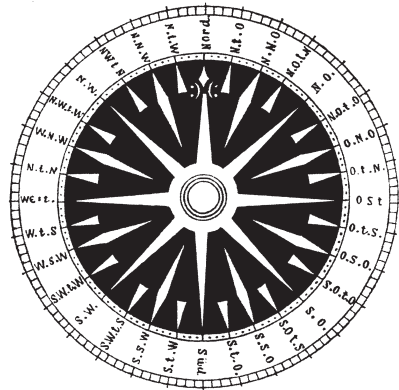
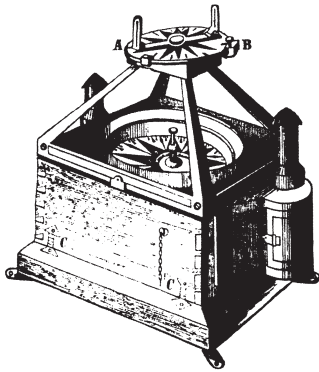
Завершив учебу за границей и успешно сдав экзамены вначале по программе Навигацкой школы, а позднее Академии морской гвардии, ученики производились в офицеры и назначались на корабли действующего флота.

Из прошедших военно-морскую подготовку за рубежом вышло немало известных специалистов. Среди них были Н. Ф. Головин, С. И. Мордвинов, Д. С. Калмыков и другие.

Успешно решив проблему подготовки национальных кадров через сеть своих военно-морских учебных заведений и за счет учебы за границей, Петр I стал постепенно заменять иностранных моряков отечественными специалистами, особенно на ключевых командных должностях. В рабочих дневниках царя имеются именные списки офицеров, которые он обычно составлял перед началом каждой кампании (навигации). К концу Северной войны ядро офицерского корпуса регулярного флота в этих списках составляли россияне. Отбор иноземцев на русскую службу с каждым годом становился все более строгим. В 1721 г. был издан правительственный указ об оставлении на службе в русском флоте лишь тех иностранных офицеров, которые по «услугам их быть достойны»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Краткая история русского флота. С. 52.



*Магнитный компас с визиром для пеленгования (пелькомпас) и схема разбивки на румбы картушки компаса (XVIII в.)*

Петр I не менее строго и внимательно относился к подготовке рядового состава: матросов, пушкарей (комендоров) и морских солдат.

Судовые экипажи состояли из двух третей матросов и пушкарей (артиллеристов) и одной трети морских солдат. Матросы подразделялись на две категории: «старых», то есть опытных, и «молодых» (новичков). Обе категории, в свою очередь, различались статьями: 1, 2, 3-я и 4-я<sup>2</sup>. В обязанность опытных матросов входило обучение «молодых» морскому делу. Для этого на кораблях систематически проводились тренировки и учения по постановке, уборке и маневрированию парусами. С пушкарями, которые первоначальную подготовку проходили в арсеналах, где они изучали материальную часть и уход за ней, на кораблях проводились повседневные тренировки по приготовлению орудий к стрельбе, а на учениях производилась учебная стрельба, которая вначале велась с корабля, стоявшего на якоре, а затем на ходу.

Большое внимание уделялось подготовке гребцов для Галерного флота. В период зимы они тренировались в казар-

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 202.

<sup>2</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 420.



мах на специальных станках, отрабатывая приемы гребли. А с наступлением навигации тренировки продолжались на кораблях и на ходу. Систематические тренировки в гребле вырабатывали у матросов и солдат выносливость и физическую силу. Благодаря постоянным тренировкам гребцов русские галеры и скампаваи развивали скорость до 8 узлов, чему нередко удивлялись иностранные дипломаты и специалисты, наблюдавшие учения.

### Обычай в морской службе



Обычай, как таковой, можно рассматривать как укоренившееся повторение (всегда по одному и тому же образцу) определенного акта или обряда, не являющегося необходимостью.

В морской службе обычай является стадией закона. Обычай создается действительной жизнью, с течением времени обращается в привычку, привычка — в необходимость, и как скоро она достигает этой стадии, отвечает потребностям совместной жизни, идет рука об руку с требованиями службы, — кодифицируется и становится законом.

Характерным примером морского обычая является признание превосходства правой стороны на борту корабля. Правый трап — адмиралу, командиру, старшему офицеру, а всем прочим служащим — левый. Шканцы — святое место, правые шканцы — святая святых. Это обычай, освященный веками, ставший необходимостью, а потому и занесенный в устав. В силу того же обычая правой стороны — гостю (не моряку) и даме — правый трап. Идешь со старшим — старший справа от тебя. Этот обычай так вошел в плоть и кровь моряка, что даже на берегу инстинктивно соблюдается: моряк, идя с дамой, всегда располагается слева от нее, оказывая этим ей уважение.

Обычай укрепляет и дисциплину. Приведем примеры. Идя на шлюпку, считается невежливым обогнать старшего. Невежливо, видя прогуливающегося по палубе командира, идти по той же стороне; надо перейти на другую. Принято при встрече с дамой на берегу приветствовать ее снятием фуражки. Всего вышеперечисленного в уставе нет, а потому это только обычай.

Анализ показывает, что обычай превращается в параграф устава тогда, когда он покоится на психике народа, ясен и определен, отвечает потребностям совместной жизни, общепринят, обязателен для всех и подчинен требованиям службы.

В подготовке рядового состава Петр I особый интерес проявлял к подразделениям морской пехоты, которая на гребных кораблях выполняла обязанности гребцов и воинов, предназначенных для ведения абордажного боя. Для этой цели они направлялись и на парусные корабли, где несли такую же службу.

Давая указания о формировании полков и батальонов морской пехоты, Петр I писал: «Надлежит учинить полки морских солдат (числом по флоту смотря) и определить оных по капитанам вечно, к которым надлежит капралов и сержантов взять из старых солдат, ради лучшего обучения строя и порядка»<sup>1</sup>.

Первый морской полк пехоты был сформирован в 1705 г. и насчитывал 1200 человек. Он, собственно, и положил начало созданию морской пехоты. Для корабельного и гребного флота численность батальонов устанавливались от 600 до 650 каждый. Вооружались они «фузеями с ножами (штыками) по образцу гвардейских частей. В 1714 г. на флоте находилось пять морских батальонов»<sup>2</sup>.

Центром подготовки морских пехотинцев был все же гребной флот. Петр I широко использовал морскую пехоту при совместных действиях армии и флота, особенно при высадке десантов, как наиболее подготовленную для решения этих задач.

Таким образом, можно считать, что родоначальником создания морской пехоты как рода сил Российского военноморского флота был Петр. Именно он определил ее задачи, организационные принципы и методику подготовки морских пехотинцев. В ходе Северной войны они играли существенную роль при проведении совместных действий армии и флота, особенно при высадке морских десантов, выполняя роль передовых отрядов.

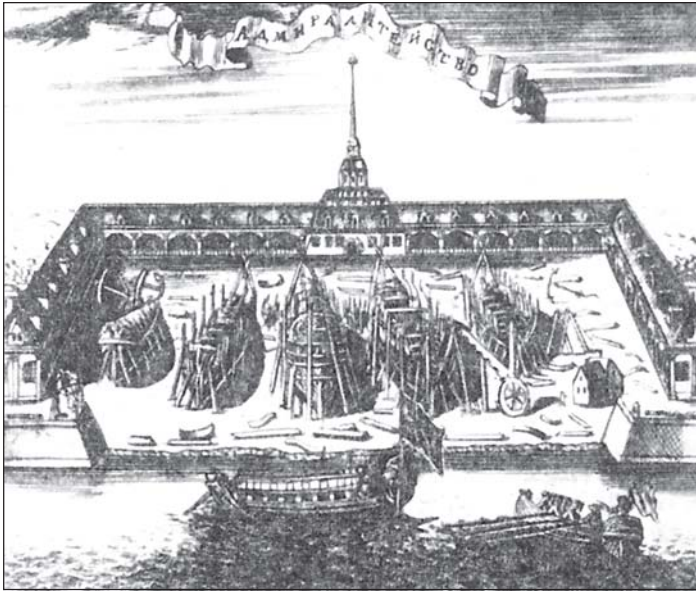
### **От корабельного приказа до Адмиралтейств-коллегии**

Составной и важнейшей частью создаваемого регулярного военноморского флота были органы управления, без которых флот не может не только решать стоящие перед

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской истории. Ч. 1. С. 420

<sup>2</sup> Там же.



*Санкт-Петербургское Адмиралтейство (1716 г.).  
Гравюра А. Ф. Зубова (1717 г.)*

ним задачи в мирное и особенно в военное время, но и вообще существовать как вид вооруженных сил государства.

Петр I прекрасно понимал значение для флота этих органов и сразу же с началом строительства Азовского флота приступил к созданию органов управления, которые в дальнейшем, в период строительства Балтийского флота, непрерывно развивались и совершенствовались.

В первые годы создания регулярного флота в России строительством кораблей и снабжением их ведал корабельный, а затем Адмиралтейских дел приказ. Непосредственное же руководство флотом и личным составом осуществлял учрежденный в 1698 г. Приказ воинского морского флота во главе с Ф. А. Головиным<sup>1</sup>. С 1708 г. всеми частями Морского ведомства руководил Адмиралтейский приказ, находившийся

<sup>1</sup> Золотарев В. А., Козлов И. А. Петр Великий и морское могущество Отечества. С. 25.

в Москве. На эту ответственную должность высшего органа управления флотом после смерти адмирала Ф. А. Головина был назначен адмирал Ф. М. Апраксин, которому в том же году было присвоено высшее воинское звание в России — генерал-адмирал<sup>1</sup>.

Нахождение головного управления флотом в Москве, вдали от Азовского и Балтийского морей, при средствах связи и сообщения того времени, крайне затрудняло руководство флотами. Особенно это отрицательно сказывалось на действующем Балтийском флоте, который вел тогда напряженную борьбу со Швецией.

В 1712 г. по указу Петра I высший морской управленческий аппарат был переведен в Санкт-Петербург и получил наименование Воинского морского флота канцелярия. На этот орган возлагались задачи выдача жалованья и обмундирования, судопроизводство и заведование аптекой. Адмиралтейский приказ, остававшийся в Москве, был переименован в Адмиралтейскую канцелярию с ограниченными функциями ведения общехозяйственных и финансовых дел Морского ведомства.

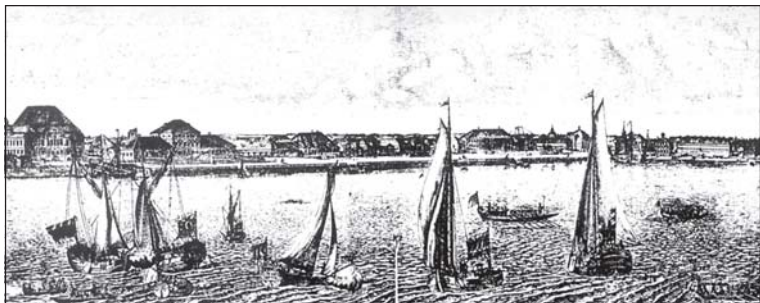
В 1715 г. финансовые и снабженческие вопросы были переданы Морской комиссии, а управление Адмиралтейством и верфями сосредоточилось в адмиралтейской конторе. Однако такое нечеткое распределение функций между различными органами управления мешало делу.

Вполне стройной и законченной система управления Морского ведомства стала лишь после издания Петром I указа от 23 декабря 1717 г. об учреждении Адмиралтейств-коллегии как единого высшего органа управления морского. Как гласил «Регламент о управлении адмиралтейства», изданный в 1722 г., Адмиралтейств-коллегия имела «...верхнюю дирекцию над людьми, строением и прочими к Адмиралтейству принадлежащими... во всем Российском государстве»<sup>2</sup>. В ней было организовано 12 контор (отделов), которые ведали заготовлением леса и других материалов, необходимых для флота, созданием

---

<sup>1</sup> Дмитриев С. И. Генерал-адмирал, граф Ф. М. Апраксин. С. 10.

<sup>2</sup> Военная энциклопедия. СПб., 1915. Т. 18. С. 406; Полное собрание сводов законов Российской империи. СПб., 1830. Т. 6. С. 525.

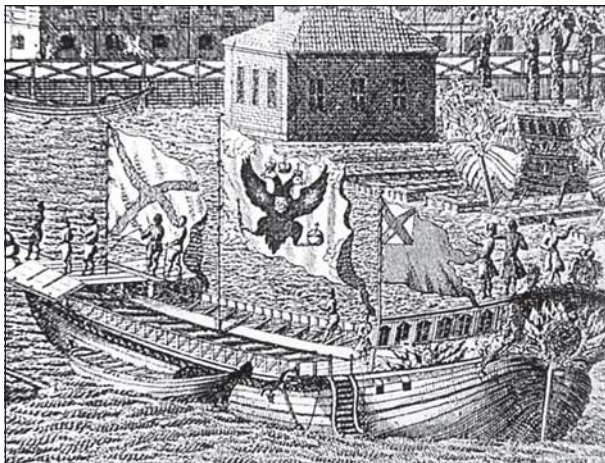


*Санкт-Петербург при Петре Великом.  
Вид на Васильевский остров*

новых верфей и постройкой кораблей, их вооружением, комплектованием личного состава и его подготовкой, снабжением флота продовольствием, обмундированием и другими видами довольствия. Порядок решения всех дел был коллегиальным.

Первым президентом коллегии стал генерал-адмирал Ф. М. Апраксин, а вице-президентом — вице-адмирал К. И. Крюйс. Членами коллегии являлись обер-штер-комиссар, ведавший вещевым и денежным снабжением, созданием резервов материальных средств, командующие корабельным и гребным флотами и наиболее опытные командиры соединений и портов, которые назначались на определенный срок. Наиболее важные вопросы, связанные со строительством флота и его боевым использованием в Северной войне, рассматривались Советом Адмиралтейств-коллегии с участием Петра I, которому принадлежала решающая роль в определении направленности развития флота и его стратегического использования в войне на море.

Реорганизация высшего органа управления Российского флота и приход к руководству делами флота генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина, пользовавшегося доверием и поддержкой Петра I и заслуженным авторитетом среди моряков, положительно сказались на всех сторонах жизни и деятельности флота и его личного состава. Переход к коллегиальной форме управления флотом, которая была заложена в основе деятельности Адмиралтейств-коллегии во главе с такими опытными моряками, как Апраксин и Крюйс, позво-



*Спущенная на воду галера на Неве*

ляло после всестороннего обсуждения того или иного вопроса, принимать более обоснованные и взвешенные решения.

Петр I, по инициативе которого была произведена реорганизация высшего органа управления флотом, внимательно следил за работой коллегии и требовал от Апраксина, чтобы она регулярно собиралась на свои заседания и обстоятельно обсуждала выносимые на нее вопросы. В 1718 г., узнав о том, что члены Адмиралтейств-коллегии нерегулярно приходят на ее заседания и лениво относятся к своим обязанностям, Петр приказал президенту собирать членов коллегии обязательно два раза в неделю и «заниматься исключительно делами, при суждениях не прерывать говорящего, а давать каждому члену высказать свои мнения, как честным людям подлежит, а не как бабам-торговкам»<sup>1</sup>. Царь обязывал Апраксина вести специальный журнал учета, в который следует записывать всех нарушителей установленного порядка, независимо от их званий и должностей. Это было необходимо Петру I в целях осуществления контроля за работой коллегии и принятия мер против нарушителей служебной дисциплины.

<sup>1</sup> Дмитриев С. И. Генерал-адмирал, граф Ф. М. Апраксин. С. 30.



Одним из важных вопросов, которые обсуждались на заседаниях Адмиралтейств-коллегии, являлась работа военных портов, представлявших собой прообраз современного тыла флота.

В петровском Регламенте 1722 г. в его второй части излагались положения о военных портах и управлении ими. Первыми военными портами Российского государства, положившими начало флотскому тылу, были Архангельский и Таганрогский. Петр I ввел в Регламент понятие «Главный военный порт», которым стал Санкт-Петербург. Военными портами были также Кронштадт, Ревель, Астрахань, Казань и Нижний Новгород. По Регламенту управление военными портами возлагалось на главных командиров портов, капитанов над портами, их помощников и других лиц, имевших отношение к работе портов<sup>1</sup>.

Военные порты были оборудованы для приема и погрузки судов. Для этого они имели гавани с причалами, складские помещения для хранения грузов. Каждый из указанных выше портов имел верфь, на которой строились небольшие парусные и гребные корабли. На Санкт-Петербургской и Архангельской верфях строились парусные корабли всех классов, в том числе самые крупные — линейные.

Таким образом, созданием Адмиралтейств-коллегии как высшего коллегиального органа управления флотом завершились многолетние поиски наиболее рациональной формы органа управления флота. Выработанная структура этого органа охватывала все стороны жизни и деятельности флота, начиная от обеспечения экипажей кораблей продовольствием и заканчивая ремонтом судов и постройкой новых, взамен устаревших.

Тогда же были заложены основы флотского тыла в виде военных морских портов, из которых главным был определен Санкт-Петербург. В составе тыла флота существовал плавучий подвижной тыл, состоявший из парусных и гребных транспортных судов, который впервые был применен Петром I в Северную войну и играл важную роль в оперативном снабжении флота при решении им боевых задач.

---

<sup>1</sup> Тыл флота. История развития. М., 1992. С. 12.



## Каспийская военная флотилия

Третьим морским театром, где Петр I создавал флот, являлось Каспийское море, свободный путь к которому по Волге проложил еще Иван Грозный в XVI в. Правда, Россия владела лишь устьем Волги и ограниченной территорией, расположенной к востоку и западу от устья реки. Но, во всяком случае, то, что Россия имела свою территорию на побережье Каспия, создавало условия для того, чтобы завести на этом театре свой военный флот.

В конце XVII — начале XVIII в., когда Россия вела войны против Турции, а затем Швеции за выход к Черному и Балтийскому морям, на третье направление — Каспийское море — сил и средств не хватало. Поэтому до 1713 г. на верфях, главным образом Казани, которая была отнесена к категории военных портов и имела верфи, строились только транспортные суда, парусные и гребные различных типов, предназначенные для перевозки товаров, вывозимых из Персии, с которой Россия стремилась наладить более тесные торговые связи. Эти суда и положили начало созданию Каспийской флотилии, предназначенной для защиты российских интересов на Каспийском море, куда стремилась также Турция, извечный соперник России в борьбе за южные моря.

До 1722 г., то есть до начала Персидского похода Петра, для Каспийской флотилии на верфях Казани и других портовых городов, расположенных на Волге, было построено 4 шнявы, 81 вспомогательное судно и 18 гребных. На всех этих судах находился ограниченный контингент военных моряков, большинство были гражданские лица из приволжских городов.

Таким образом, всего в составе Каспийской флотилии к тому времени имелось 144 парусных корабля, в основном это были вспомогательные суда<sup>1</sup>.

По численности кораблей Каспийская флотилия была примерно такая же, как и Азовская, но она значительно уступала ей в крупных парусных кораблях — линейных и фре-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 237.

гатах, которых на Каспии вообще не было, не считая малых фрегатов (шняв).

Главной базой флотилии стала Астрахань, которая по петровскому Регламенту 1722 г. также была отнесена к категории военных портов. Там создали специальную военную гавань с причалами, в которой могли размещаться корабли флотилии. Построено адмиралтейство, складские помещения, казармы для моряков и охранных войск, расширены судостроительные верфи. Для защиты города, на случай нападения противника с сухопутного или морского направлений, были возведены укрепления и установлены береговая и полевая артиллерия.

С формированием Каспийской флотилии и оборудованием для нее в качестве главной базы Астрахани завершилось создание регулярного военно-морского флота в России. Флоты появились на Азовском и Балтийском морях и военная флотилия — на Каспийском море.



Для создания флотов на трех морских театрах в России в разное время (с конца XVII в. и до 1725 г.) было сооружено 26 судостроительных верфей. Крупнейшей из них стала Адмиралтейская верфь в Санкт-Петербурге. На ней с 1705 по 1725 г. построили 268 парусных и гребных кораблей. К числу крупных верфей, на которых было построено от 101 до 129 кораблей на каждой, относились также Воронежская, Казанская, Олонецкая, Тавровская. Крупные линейные корабли закладывались на Архангельской верфи. С 1693 и до 1715 г. там было построено 13 линейных кораблей и один фрегат<sup>1</sup>.

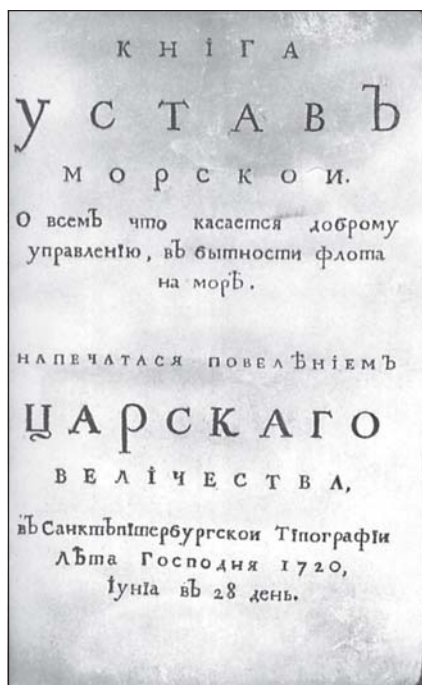
За 30 лет, когда в России под руководством Петра Велико-го создавался регулярный военно-морской флот, на этих верфях было построено 84 линейных корабля, 75 фрегатов, 29 шняв, 12 бомбардирских кораблей, 107 вспомогательных судов, около 550 галер и скамповей — всего 856 парусных и гребных кораблей и тысячи транспортных судов<sup>2</sup>.

## Первый русский Морской устав

Заключительным аккордом в создании регулярного флота в России стало появление в 1720 г. Морского устава (исправлен в 1724 г.). В написании устава активное участие

<sup>1</sup> *Быховский И. А.* Петровские корабли. С. 11.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. С. 12; *Аммон Г. А.* Морские памятные даты. С. 30—31.



*Титульный лист первого  
Морского устава (1720 г.)*

словие к Уставу и осуществлял редактирование этого документа.

Работа над Уставом продолжалась 5 лет. В нем авторы обобщили многовековой опыт мореплавания и судостроения россиян, прежде всего боевой опыт Северной войны, и все лучшее, передовое, что имелось в уставах западноевропейских стран. С этой целью Петр I приказал перевести на русский язык морские уставы Англии, Голландии, Франции, Швеции, Дании<sup>2</sup>. Изучая эти документы, авторы русского Морского устава брали из них только лучшее, что можно было использовать в интересах отечественного флота с учетом особенностей и характера русских моряков, для кото-

принимал Петр I, в работе над ним он иногда просиживал до 14 часов в сутки<sup>1</sup>. Этот поистине уникальный документ в истории военно-морского искусства представляет собой образец морского законодательства, который по своей глубине и широте освещаемых в нем вопросов не знает себе равных среди аналогичных документов западноевропейских морских держав.

Русский Морской устав явился результатом творчества большого коллектива лиц (15 наиболее авторитетных специалистов в военно-морском деле), возглавляемого лично Петром I, который написал предис-

<sup>1</sup> Веселаго Ф. Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 543.

<sup>2</sup> Дмитриев В. И. История корабельного устава. С. 13—16.

рых и создавался этот документ, военно-морских традиций и географических реалий морских театров России.

Морской устав 1720 г., вышедший в свет под названием «Книга Устав Морской о всем, что касается доброму управлению в бытность флота на море»<sup>1</sup>, создавался с привлечением многих ранее изданных наставлений и инструкций, в том числе и «34 статей артикульных» (1699 г.). «Статьи артикульные» определяли права и обязанности капитана и других корабельных людей, организацию службы и действия экипажа на якорной стоянке, на ходу и в бою. Но когда в России начал создаваться регулярный военно-морской флот, то потребовался документ, который бы регламентировал службу личного состава, задачи и его повседневную и боевую деятельность в масштабе флота.

Для выработки Морского устава использовались и другие документы. В 1696 г. при подготовке ко Второму Азовскому походу Петр I лично разработал инструкцию «О порядке морской службы». В 1698 г. под руководством вице-адмирала К. И. Крюйса были написаны «Правила службы на судах», состоявшие из 63 статей. Затем появились следующие документы: «О морских чинах как переменятца» (определял сроки выслуги в воинских званиях), «Инструкция и артикулы военные Российскому флоту», «О салютации кораблей при городах и крепостях», «Инструкция офицеру, командующему кораблем», «О чтении на кораблях дважды в неделю артикулов морских...» и другие. Эти документы, проверенные на практике, послужили основой Морского устава. Но Петр I, как было указано ранее, не чуждался и иностранного опыта, особенно таких стран, как Голландия и Англия. Из него он брал лучшее, что можно было использовать при создании русского Морского устава.

Когда работа над Уставом была завершена, в правительственном указе от 13 января 1720 г. об издании этого документа говорилось: «Всякий патентат (владелец), который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет»<sup>1</sup>. В этом образном и весьма наглядном сравнении отражено важное значение флота для

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 543.

России, ставшей к тому времени не только великой сухопутной, но и морской державой.

Уставу предпослано весьма обстоятельное предисловие. В нем царь дал краткий исторический обзор развития мореплавания и судостроения на Руси с древнейших времен и борьбы русского народа за выходы на моря, после того как россияне потеряли их в XIV в. Петр I, рассуждая о значении исторического опыта мореплавания на Руси для создания в России регулярного военно-морского флота, выразил эту мысль следующими словами: «...и от начинания того, аки от доброго семени произошло нынешнее дело морское»<sup>1</sup>. Основной текст устава начинается с Присяги, которую должен был принимать каждый, кто зачислялся на военно-морскую службу, начиная от генерал-адмирала, высшего чина во флоте, и заканчивая рядовыми матросами и солдатами.

Присяга требовала «от всякого воинского чина» верности царскому самодержавию, беспрекословного выполнения Устава и всех приказов командиров, всюду, во всех случаях защищать интересы государства «со всею ревностью, по крайней силе своей, не щадя живота и имения» (жизни и имущества)<sup>2</sup>.

Устав структурно делился на пять книг, каждая из них подразделялась на главы, число которых различно и зависело от количества вопросов, рассмотренных в них. Главы в свою очередь состояли из статей.

В приложении к Уставу давался свод морских сигналов, общих для всего флота и отдельных для парусного и гребного флотов.

В Уставе был рассмотрен широкий круг вопросов, относившихся к различным сторонам жизни и деятельности флота и его личного состава: принципы организации флота, парусного и гребного, правила повседневной и боевой службы на корабле, права и обязанности начальствующего и рядового состава, нормы довольствия и сумма денежного содержания за прилежную службу, которая выплачивалась в зависимости

---

<sup>1</sup> Устав Морской. СПб., 1993. С. 6. (Переиздан к 300-летию Российского флота.)

<sup>2</sup> *Дмитриев В. И.* История корабельного устава. С. 20.



Фронтиспис первого Морского устава (1720 г.)





*Петр Великий, осененный славой.  
Французская гравюра XVIII в.*

от воинского звания и занимаемой должности, наказания за нарушение требований Присяги и Морского устава. Степень взыскания была различна и зависела от характера совершенного проступка. За особо опасные, к которым относилось невыполнение приказов командиров или же трусость в бою, Устав предусматривал высшую меру наказания — смертную казнь.

Важное место в Уставе занимали тактические вопросы: походные и боевые порядки парусных и гребных кораблей и способы ведения боя,

этапы и порядок приготовления экипажей к бою с четким определением, кто что делает и за что отвечает.

Особо высокие требования Устав предъявлял к командиру корабля, который отвечал за обучение подчиненных, за хорошее знание ими своих обязанностей и умение наилучшим образом их выполнять, каждый по своей специальности. В Уставе было записано: «Дабы все корабельные служители всякий в своей должности искусен был, того непрестанно надлежит обучать их владением парусов, пушек, ружья, знанием компаса и другим»<sup>1</sup>.

Капитан (командир корабля) нес личную ответственность за приготовление корабля к бою, он обязан был собрать своих офицеров и объявить «всякому кому о том ведение надлежит, все ордеры, которые ему даны будут от главного командира, то есть о готовности к бою, как неприятеля снискать, как скорее итти, как содержать себя в

<sup>1</sup> Дмитриев В. И. История корабельного устава. С. 22.



море и в каком порядке биться, дабы всяк на корабле знал свое место»<sup>1</sup>.

В уставе уделено внимание тактическим вопросам, среди которых на первый план отнесены основные принципы ведения морского боя. Перед началом боя парусным кораблям предписывалось построиться в боевой порядок, назначенный командиром эскадры или отряда кораблей. Затем посредством маневра занять по отношению к противнику наветренное положение, позволяющее диктовать ему время, место и дистанцию артиллерийского боя.

Для достижения поставленной цели в бою Устав требовал применение артиллерийского огня с коротких дистанций. В случае уклонения от боя или бегства противника каждому кораблю надлежало «всяким образом и крайней возможности и силе огня гнать и абординовать (брать на abordаж) и всякий возможный ущерб чинить»<sup>2</sup>.

Учитывая важность взаимодействия сил в бою, Устав требовал от командиров кораблей обеспечения надежной связи, а от командиров соединений — твердости и непрерывности управления силами в бою. От экипажа требовалось проявление мужества и храбрости, а достойный пример в этом должны были подавать офицеры, не допуская ни в коем случае захвата корабля противником: «все воинские корабли российские не должны ни перед кем спускать флага, вымпелы и арсилы, перед страхом потери живота»<sup>3</sup>. За невыполнение приказа, уклонение от боя, за проявление трусости в бою виновные наказывались смертной казнью. Устав требовал от всего личного состава непрременной верности воинской присяге и безупречного выполнения воинского долга.

Первый Морской устав, разработанный под руководством Петра I, стал важнейшим законодательным документом Российского флота. О степени его совершенства можно судить хотя бы по тому, что он без особых изменений просуществовал до 1797 г.<sup>4</sup>. По полноте содержания и глубине изложе-

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 188.

<sup>2</sup> Там же. С. 189.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 57.

ния принципов военно-морского искусства того времени русский Морской устав являлся уникальным документом. Это стало возможно благодаря флотоводческому таланту и новаторству Петра I, наличию у него большого практического опыта по руководству боевой деятельностью флота в Азовском походе и особенно в ходе Северной войны, в которой Российский флот нашел самое широкое применение и сыграл важную роль в победе над Швецией. Надпись на гравюре, выполненной по случаю окончания Северной войны, гласила: «Конец сей войне таким миром получен ничем иным, токмо флотом...»<sup>1</sup>

Уникальным документом — петровским Уставом 1720 г. — русские моряки жили и руководствовались на протяжении многих десятилетий (до конца XVIII столетия).



В 1721 г. создатель русского могущества император Петр Великий, выпуская «Книгу Устав Морской», так определяет причины его издания: «Сей воинский устав учинили, дабы всякий знал свою должность и неведением никто бы не отговорился. Которое выбрано из Пяти морских регламентов, и к тому довольную часть прибавили, что по требно...»

## Стратегия строительства флота

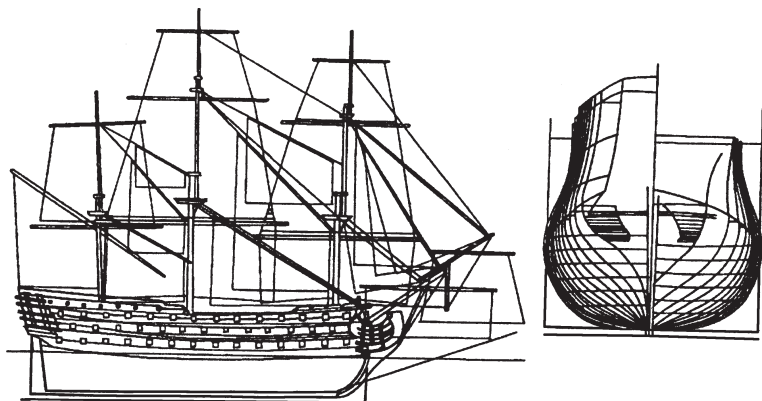
Решением Боярской думы от 20 октября 1696 г. «Морским судам быть» было положено начало создания регулярного военно-морского флота и началась борьба за выходы к морям.

Неоднократные попытки завести свой военный флот в Московском государстве предпринимались задолго до прихода на русский престол Петра I, но все они закончились неудачей, в том числе и попытка Ивана Грозного во время Ливонской войны в XVI в.

Причиной всех неудач являлось отсутствие экономических условий для строительства военного флота. Такие условия созрели в конце XVII в. Появился выдающийся государственный и военный деятель, которому оказалось по плечу решение этой исторической проблемы — Петр Алексеевич Рома-

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. М., 1949. С. 10.



*Чертеж 100-пушечного линейного корабля, утвержденный Петром I. Из собрания ЦВММ*

нов, ставший в 1682 г. царем, а в 1721-м — императором России.

Петр I, с детства полюбивший флот и море, глубоко осознал важность и необходимость иметь для России сильный военно-морской флот, способный вернуть ей выходы к Черному, Балтийскому и Каспийскому морям, которых она лишилась в XIV в.

Молодой, весьма одаренный и чрезвычайно энергичный Петр I, засучив рукава своего царского кафтана, с присущей ему целеустремленностью и настойчивостью принялся за создание в России регулярного военно-морского флота. Трудно сказать, имелись ли в распоряжении Петра I какие-либо официальные документы, регламентирующие борьбу России за выход к морю и строительство военного флота в виде разработанной военной концепции. Таких документов в архивах нет, и никаких сведений об этом в опубликованной военно-исторической литературе не существует. Но судя по тому, как Петр решал эту проблему, можно предположить, что такая концепция имелась у царя — реформатора и новатора.

Начал он с создания в стране необходимой материально-технической базы, которая могла бы обеспечить постройку, вооружение, оснащение и базирование военных кораблей, а в дальнейшем — поддержание их в надлежащем боеспо-

собном состоянии. Такая база ценой огромных усилий и затрат средств была создана, и Петр I смог приступить к строительству флота.

Для того чтобы строить нужные корабли, которые бы по своему качеству не уступали иностранным судам, Петр I сам глубоко изучил отечественный и зарубежный опыт проектирования и постройки кораблей, начиная от закладки на верфях и до спуска их на воду.

Но одно самому в совершенстве овладеть корабельным делом, а другое — иметь необходимые для этого хорошо подготовленные и обученные кадры корабелов, при этом в достаточном количестве, которые могли бы построить мощный флот для Российского государства.

Таких кадров в России не было, а желание Петра I как можно скорее начать строительство флота побудило его пойти по пути найма на русскую службу иностранных специалистов. Путь этот, скажем, был не совсем популярным, но в сложившейся обстановке единственно правильным.

Некоторые историки до сих пор упрекают Петра I чуть ли не в преклонении перед иностранщиной. Однако опыт строительства регулярного военно-морского флота полностью опроверг эти необоснованные обвинения и целиком подтвердил, что Петр в данном случае поступил правильно.

Без помощи иностранных специалистов Россия вряд ли смогла бы в столь короткий исторический срок построить флот, способный к единоборству с таким сильным противником, каким являлся шведский флот, одолеть его и добиться решительной победы.

Полностью проблему офицерских кадров для флота Петр смог решить, создав свои военно-морские учебные заведения. Вначале эта была Навигацкая школа, открытая в Москве в 1701 г., а затем Академия морской гвардии, созданная в Санкт-Петербурге в 1715 г. Академия стала главным центром подготовки морских офицеров для отечественного флота.

По мере подготовки национальных кадров Петр I постепенно заменял ими иностранцев, занимавших ключевые должности во флоте. Так он решил вторую чрезвычайно важную задачу, связанную с созданием регулярного флота в России.

Исходя из своей концепции, Петр I строил регулярный флот по этапам. Вначале он построил флот на юге, предназначенный для ведения боевых действий против Турции за выход на Азовское, а затем и на Черное море. Для этого в Воронеже были построены парусные и гребные корабли, составившие Азовский флот с базированием на Таганрог.

Вторым и основным этапом стало строительство Балтийского флота, предназначенного для борьбы против Швеции за выход России на Балтийское море. Завершающим этапом строительства регулярного флота стало создание Каспийской флотилии.

Принятая Петром I стратегия создания регулярного флота поэтапно базировалась, с одной стороны, на учете военно-политической обстановки в стране и за рубежом, с другой — на избежании распыления сил между тремя направлениями: черноморским, балтийским и каспийским. Последовательность этапов определялась значением этих театров и возможностью создания союзов с западноевропейскими странами для совместной борьбы против Турции и Швеции, которые не допускали выхода России на Черное и Балтийское моря.

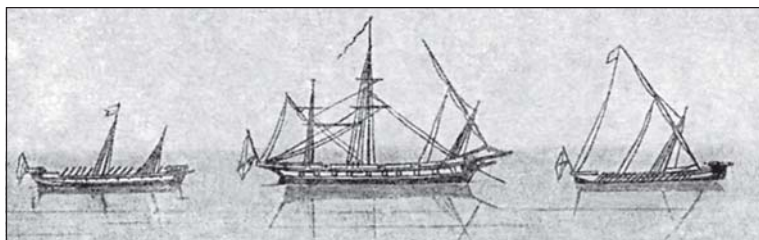
Не менее важной задачей для Петра I было решить вопрос, какой флот нужен России, исходя из тех задач, которые ему предстояло решать в борьбе за выход к морю.

Оценивая силы и возможности своих противников, а они были ему хорошо известны: на юге — турецкий флот, а на севере — шведский, Петр I принял совершенно неординарное решение — строить не только парусные корабли, но и гребные, при этом в большом количестве. В составе флотов западноевропейских стран, в том числе шведском, в то время основными силами являлись парусные корабли, а гребные составляли исключение.

На первый взгляд может показаться странным, почему Петр I в эпоху господства на море парусного флота развернул строительство гребных судов в широких масштабах.

В основе этого решения лежали глубокие стратегические соображения Петра I, связанные с задачами предстоящих боевых действий русского флота на Азовском и Балтийском морях и географическими особенностями этих театров.

На мелководном Азовском море требовались корабли с небольшой осадкой, но хорошо вооруженные, что и учитывалось



*Русские скампавея (полугалера), шебека и шлюп*

Петром I при создании Азовского флота. На Балтийском море гребные корабли были незаменимы при ведении боевых действий в полосе шхер, расположенных вдоль северного побережья Финского залива и в Ботническом заливе. Парусные корабли не могли свободно маневрировать и даже передвигаться в полосе шхер. Наличие в составе русского Балтийского флота большого количества гребных кораблей, да еще с приписанными к ним морскими пехотинцами, давало большое преимущество русскому флоту перед шведами при ведении боевых действий совместно с сухопутными войсками в шхерах.

Большой заслугой Петра I как флотоводца являлось то, что он создал на Балтийском море сбалансированный флот, состоявший из парусного и гребного. Каждый из этих флотов планировалось использовать для решения своих задач. Первый должен был действовать в открытой части моря и обеспечивать действия гребного флота в полосе шхер. Взаимодействуя между собой, они должны были стремиться к единой цели — разгрому неприятельского флота и завоеванию господства на море.

В каждом из этих флотов сбалансированность сил достигалась путем правильного определения количества и места класса кораблей. В составе парусного флота это линейные корабли, фрегаты, легкие фрегаты (шнявы), бомбардирские корабли, брандеры и вспомогательные суда. Наличие перечисленных классов кораблей позволяло парусному флоту решать довольно широкий круг задач, начиная от разведки и ведения морского боя, в котором участвовали линейные корабли и фрегаты, и заканчивая бомбардировкой морских крепостей с использованием бомбардирских кораблей.

В гребном флоте сбалансированность между отдельными типами судов: галерами, скампавеями и бригантинами, имевшими различное водоизмещение, осадку, скорость хода и вооружение, позволяла гребному флоту более свободно маневрировать в шхерах и решать различные задачи: оказывать артиллерийскую поддержку сухопутным войскам, высаживать морские десанты, вести борьбу с морскими перевозками противника в полосе шхер и, наконец, вести бой с парусными кораблями, используя для этого географические преимущества перед парусными кораблями в шхерах, где парусные корабли не могли свободно передвигаться и маневрировать.

Отмечая заслуги Петра Великого в создании сбалансированных парусного и гребного флотов, способного решать широкий круг задач в борьбе с сильным противником, нельзя не отметить, что он как выдающийся флотоводец по достоинству оценил роль и значение тыла как важнейшего органа флота в обеспечении его боевой деятельности всем необходимым, начиная от постройки кораблей и их базирования и заканчивая снабжением личного состава флота обмундированием, продовольствием, а корабли — вооружением и боеприпасами.

Исключительной заслугой Петра I в этом направлении являлось создание, наряду с боевыми кораблями парусного и гребного флотов, многочисленного транспортного флота, состоявшего из парусных и гребных судов, приспособленных для перевозки войск и воинских грузов. Наличие большого количества транспортных судов позволило ему впервые в истории создать плавучий подвижной тыл из многих десятков транспортных судов, сопровождавших боевые эскадры и оперативно обеспечивавших их всем необходимым для решения поставленных задач.

Глубоко продуманная Петром I концепция создания регулярного флота позволила ему наиболее полно и рационально решить эту сложную проблему, включавшую в себя строительство парусных и гребных кораблей, военно-морских баз, подготовку командного и рядового состава, органы управления, тыл флота и, наконец, Морской устав, с выходом которого в свет было завершено создание регулярного военно-морского флота в России.





Латинское *traditio* означает «передача», «подчинение». Энциклопедический словарь «Century Dictionary» дает следующее пояснение слову «традиция», отвечающее современному употреблению: «Передача обычаев и практического их выполнения от дедов наследникам или одним поколением другому путем слова без записи».

«Традиция, — говорил адмирал Бубнов, — показывает нам, как мы должны исполнять свой долг перед Родиной, и вызывает к жизни в нашей психологии боязнь покрыть себя позором в случае, если мы не сумеем быть достойными этих традиций — свидетелей былой доблести наших славных предков».

В английском флоте, наиболее старом из всех флотов мира, имеющем богатую боевую историю, созданы многие военно-морские традиции. Ни в одном флоте они так не почитаются, как в английском; там, как нигде, признается их громадное воспитательное значение.

Военные историки, изучая историю развития английских морских вооруженных сил, приходили к заключению, что главный фактор ее военно-морской мощи — удивительное чутье, инстинктивное «осознание» военно-морских проблем, присущие английским офицерам и являющиеся плодом традиционного воспитания под руководством опытных и авторитетных старших чинов флота.

Флот Соединенных Штатов Америки — кость от кости и плоть от плоти флота английского. Американский флот отдает должное значению традиций и обычаев в воспитании личного состава, гордится своей боевой славой и не имеет ни одного случая бунта или сдачи. Это придает сравнительно молодому флоту большой боевой потенциал и мощь. На флоте США в деталях знают свою боевую историю, и не только офицерство, но и команды.

Вот что говорит параграф первый Положения о Морской академии Соединенных Штатов (аналог русского Морского кадетского корпуса): «Первый долг и обязанность каждого мид-чипмена (воспитанника) — приспособить себя к обычаям и традициям военно-морской службы. Правила военного этикета покоятся на обычаях и традициях, и строгое их соблюдение есть важнейший фактор в поддержании дисциплины. Нужно раз и навсегда ясно и определенно усвоить, что все требования почтения и уважения должны соблюдаться как офицерами, так и командами, причем младший должен провялять инициативу».

Главная традиция Русского императорского флота, равно как и любого другого, — традиция победы. Флотоводцы дали такое определение: «Традиция победы — это высшая жерт-

венная храбрость, пренебрежение во имя нее всякой опасностью и смертью; бой, как бы он безнадежен ни был, до последней капли крови с именем царя и Родины на устах; чувство долга, доведенное до высшего предела, и любовное отношение между начальниками и подчиненными».

Отмечается также, что «идеалы, нравы, характер, обычаи и традиции слагаются в зависимости от исторических особенностей народов. Традиции всегда национальны».

По существу своему традиции подразделяются на подготовительные и боевые.

Назначение подготовительных традиций заключается в создании воинского духа, чувства долга и любовного отношения между начальниками и подчиненными. Назначение боевых традиций как раз и состоит в проявлении высшей, жертвенной храбрости.

В истории Русского императорского флота немало примеров такого мужества и решительности моряков. Всего лишь дважды нашлись исполнители, кои забыли честь и долг перед Родиной. Это сдавшийся врагу фрегат «Рафаил» (по приказу императора Николая I П. С. Нахимов в Синопском бою отбил его и сжег) и отряд контр-адмирала Небогатова. Мы не должны обходить эти случаи молчанием, стараться забыть их, а как раз наоборот. Пусть каждый военный моряк помнит: «Не поступай так, как Небогатов. Надо драться до последней капли крови с кем бы то ни было при любых обстоятельствах».

Помимо боевых и воспитательных у всех, без исключения, моряков есть традиции, рожденные особенностями службы.

Контр-адмирал Бубнов писал: «Всем известна величественная морская традиция, следуя которой командир погибает со своим кораблем, но мало кто отдает себе отчет в том, что эта традиция не является выражением одного только рыцарского духа, а представляет собой логическое воплощение тех максимальных требований, которые предъявляет к командному составу обстановка жизни на море».

Адмирал австрийского флота Медина: «Моряки по существу своему представляют собой одно большое международное братство. Они говорят на одном, общем языке, живут одной и той же жизнью и ожидают одной и той же смерти. Поэтому те, кто посвящает себя морю, те, кто на практике учатся бороться со стихией, являются создателями и носителями многих, веками освященных чисто морских традиций».

В наше время эти чисто морские традиции нередко называют предрассудками, суевериями.

Существует у русских военных моряков традиция, идущая бог весть с каких времен, говорящая о том, что съемка с якоря в понедельник сулит беду. Когда вы по душам поговорите

с моряком-англичанином и обмолвитесь о том, что понедельник — нехороший день для съемки, он сразу же остановит вас и скажет: «Странные вы, русские! При чем тут понедельник? Вот в пятницу уходить в море нехорошо!»

Живописно, густыми мазками, как настоящий художник, набросал объяснение морской традиции контр-адмирал Никитин: «Морская традиция — вещь особая, всего труднее поддается она анализу и номенклатуре. Это ясно видно из примера флота английского, в котором таких традиций накопилось больше, чем у нас, за долгое его существование. Есть, например, у них обычай, когда бутылка передается из рук в руки вокруг стола, и каждый себе наливает, но сохрани бог пустить ее по солнцу. Всякие несчастья могут от этого последовать и для корабля и для неосторожных людей, которые столь легкомысленно нарушают традицию. Нужно против солнца передавать, а если кто по рассеянности сунет бутылку своему соседу слева, то сразу же в несколько голосов все испуганно закричат: “Стоп, стоп!” Все это на первый взгляд глупо, но вспомним: и Джервис и Горацио Нельсон в свое время свято блюли закон передачи вина за столом; плававшие столетие до них и колотившие испанцев с Дреком во главе тоже вино по солнцу не передавали. Выходит, есть в этом некоторый смысл. Не будем менять традицию Нельсона. Как-никак, у него все вышло неплохо, и Наполеон в конце концов попал на остров Святой Елены».

Особенностью российских военно-морских традиций является отсутствие позы, рисовки. Это объясняется исконной чертой русских — скромностью. Вот поэтому только в нашей военно-морской истории нет кричащих сигналов адмиралов, а есть громкие дела, не уступающие достижениям иностранных флотов.

В российской морской (да и вообще военной) истории всегда все сверхъестественное приписывалось воле Всевышнего. Как пример вышесказанного, дошедший из глубокой старины, — клич: «Вперед, с нами Бог»; суворовские: «Всякое дело начинай с благословения Божьего», «Без молитвы оружия не обнажай», «Бог нас водит. Он наш генерал».

Таков и приказ адмирала З. П. Рожественского перед Цусимским боем:

«Японцы беспредельно преданы престолу и родине, не сносят бесчестия и умирают героями. Но и мы клялись пред Престолом Всевышнего. Господь укрепил дух наш, помог одолеть тягости похода, доселе беспримерного. Господи, укрепи и десницу нашу, благослови исполнение заветов государевых кровью смыть горький стыд Родины».

## Помощники Петра I по созданию флота

Однако было бы неправильно считать, что заслуга создания регулярного военно-морского флота в России принадлежит только Петру I. Его в этом поддерживали высшие органы власти: Боярская дума, принявшая историческое решение «Морским судам быть» и первую программу строительства Азовского флота, правительство, которое в соответствии с указаниями царя осуществляло руководство внутренней и внешней политикой государства, Сенат, учрежденный в 1711 г. Без их помощи и поддержки Петр I в одиночку не смог бы успешно провести свои реформы, в том числе создать в России регулярную армию и флот.

Немалую помощь царю оказывали его ближайшие соратники и единомышленники, которые были бесконечно преданны ему и добросовестно выполняли все его приказы и поручения, проявляя при этом разумную инициативу и исполнительность. Среди них особенно следует отметить Ф. М. Апраксина, К. И. Крюйса, А. Д. Меншикова, Ф. Ю. Ромодановского, Г. П. Шереметева, Ф. А. Головина, Ф. Я. Лефорта, М. М. Голицына, Н. А. Сенявина и других.

Успешному проведению морских реформ и в борьбе за выход к морям царю помогал и дипломатический корпус, который под его личным руководством проводил российскую политику в странах Западной Европы и Ближнего Востока, создавая благоприятный для России политический климат, удерживая некоторых из них от противодействия проводимой царем внешней политике, направленной на достижение выхода на моря. Среди них были такие видные дипломаты, как Ф. А. Головин, П. П. Шафиров, А. А. Матвеев, Д. М. Голицын, Е. И. Украинцев, Б. И. Куракин, Г. Ф. Долгорукий, Ю. Ю. Трубецкой, П. Л. Мусин-Пушкин и другие.



*Генералиссимус  
А. Д. Меншиков*



*Адмирал К. И. Крюйс*

Но и Петр помогал дипломатам. Когда переговоры с зарубежными политиками заходили в тупик, царь выдвигал на первый план морскую силу, которая стала весьма эффективным средством внешнеполитической деятельности Российского государства. Так, например, было во время переговоров Е. И. Украинцева с турецким правительством в 1699 г. о заключении «вечного мира» и при переговорах графа Я. В. Брюса

со шведами в Ништадте в 1720—1721 гг. о прекращении Северной войны и заключении мира.

Но справедливости ради надо сказать, что русским дипломатам не всегда удавалось добиваться желаемых результатов в своих непростых делах, даже в союзных странах. Так, например, они не смогли предотвратить отказ от выполнения своих союзнических обязательств Австрии, Речи Посполитой и Венеции о совместной борьбе против Турции, когда Петр I предпринял Азовские походы в 1695—1696 гг. То же самое произошло с союзниками России в Северной войне, когда Дания и Польша подписали сепаратный мир с королем Карлом XII, даже не поставив об этом в известность русское правительство. К сожалению, история знает немало примеров предательства союзников.

Отмечая большую помощь, которую Петру I оказывали высшие правительственные органы, соратники и дипломаты в создании регулярного флота и борьбе за выход на моря, необходимо отметить, что главную роль во всех начинаниях и деяниях Петра I играли десятки и сотни тысяч крестьян и ремесленников. Они работали на заготовке корабельного леса и доставке его на верфи, отливали пушки и ядра на военных предприятиях, изготавливали порох, кожу, сукно, парусину, канаты и другое снаряжение и материалы, необходимые для оборудования кораблей и обеспечения личного состава флота. Они же строили корабли, служили матроса-

ми и солдатами на парусных и гребных кораблях. Именно их усилиями и был создан под руководством Петра Великого Российский регулярный военно-морской флот.



Апраксин Федор Матвеевич (1661—1728 гг., Москва), генерал-адмирал (1708 г.). Происходил из старинного дворянского рода, давшего России немало известных государственных и военных деятелей, верно служивших земле русской. Апраксину не исполнилось и десяти лет, когда он был пожалован в стольники к царю Федору Алексеевичу, а после его кончины перешел в том же звании к вззошедшему на престол царю Петру I. Знакомство юного Федора с флотом началось с «потешной» флотилии, созданной Петром I на Плещеевом озере в 1689 г. В 1692-м Апраксин стал воеводой в Архангельске, являвшимся в то время единственным портом, через который Россия вела торговлю с западноевропейскими странами.

Начало Российскому торговому флоту положило отправление по указанию царя за границу с русскими товарами в 1694 г. судов «Святое Пророчество» и «Апостол Павел». Подготовкой первых русских кораблей к заграничному плаванию непосредственно руководил воевода Апраксин.

В 1696 г. в результате успешно проведенного Второго похода против Азова русская армия и флот под руководством Петра I овладели турецкой крепостью в устье Дона, закрывавшей выход для России на Азовское и Черное моря. В этом походе Апраксин командовал одним из отрядов Галерного флота, который блокировал крепость со стороны Азовского моря. За взятие Азова он был награжден чином полковника.

Оценив по достоинству заслуги Апраксина в строительстве Азовского флота, царь в феврале 1700 г. назначил его главным начальником Адмиралтейского приказа с званием адмиралтейца и азовским губернатором.

Адмиралтейский приказ являлся высшим органом управления создаваемого в России военно-морского флота. В его ведение входило руководство кораблестроением, вооружение кораблей и комплектование их личным составом, подготовка экипажей и снабжение их всем необходимым.

С 1700 по 1706 г. Азовский флот, благодаря деятельности



*Генерал-адмирал  
Ф. М. Апраксин*

его начальника, пополнился большим количеством новых кораблей.

Как руководитель строительством флота и азовский губернатор Апраксин много сделал для того, чтобы обеспечить его нормальное базирование на Азовском море и надежно защитить базы флота на случай нападения противника. Под руководством Апраксина был перестроен и укреплен Азов, создана военно-морская база Таганрог с удобной гаванью для военных судов и крепостью Троицкая. В устье реки Миус сооружена Павловская крепость. В Воронеже судостроительные верфи были снабжены доками и шлюзами. Открылись новые верфи в городе Таврове. Большую работу Апраксин провел по наведению должного порядка в «кумпанствах», многие из которых недобросовестно выполняли свои обязанности по финансированию строительства кораблей и качеству их постройки.

Опыт, приобретенный Апраксиным на Азове, позволил ему широко использовать полученные знания при строительстве Балтийского флота. После смерти адмирала Ф. А. Головина царь назначил Апраксина 22 февраля 1707 г. адмиралом и адмиралтейским президентом, то есть на высшую должность управления военно-морским флотом. В 1708-м ему первому было присвоено введенное в России высшее воинское звание — генерал-адмирал. Таким образом, в возрасте 27 лет граф Апраксин занял высшую административно-управленческую должность в Российском военно-морском флоте и стал носить звание генерал-адмирал русского флота. Апраксин стал заниматься не только вопросами строительства, но и управлением боевой деятельностью флота.

В ходе Северной войны (1700—1721 гг.), в которой активное участие принимал Российский военно-морской флот, с особой яркостью проявился талант Апраксина как флотоводца, внесшего существенный вклад в развитие русского военно-морского искусства, особенно в области совместных действий армии и флота и организации взаимодействия между ними.

Апраксин появился на Балтийском флоте в звании адмирала в кампанию 1707 г., когда по приказанию царя возглавил Балтийскую эскадру. Личное присутствие адмирала на флоте и его высокий авторитет позволяли быстро устранять на месте многие недостатки и недоразумения между отдельными начальниками в соединениях и на кораблях флота, а благосклонное отношение к нему царя давало возможность положительно решать многие вопросы в интересах флота.

Адмирал Апраксин нашел эффективный способ борьбы со шведами. Отрезав их от баз снабжения, лишив подвоза продовольствия и боеприпасов и постоянно тревожа их набегами небольших отрядов своих войск, он держал корпус гене-



рала Либекера в постоянном напряжении и на голодном пайке. Это вынудило шведов отказаться от нападения на Петербург и, понеся большие потери, бежать в Финляндию.

За отличие в службе на благо Отечества Апраксину был пожалован графский титул.

В конце марта 1710 г. 11-тысячный корпус адмирала Апраксина перешел по льду Финский залив и осадил крепость Выборг. 13 июня Выборг был взят.

Выборгская операция была первой крупной совместной операцией русской армии и флота в Финском заливе во время Северной войны. За взятие крепости адмирал Апраксин был награжден орденом Андрея Первозванного, который получил лично от Петра I, и одновременно ему была вручена золотая шпага, украшенная бриллиантами.

Заслугой адмирала Апраксина в кампании 1713 г. являлось то, что он смог хорошо подготовить гребной флот (более 200 кораблей) и десантный корпус (16 тыс. человек) к боевым действиям, а в ходе кампании обеспечить снабжение его всем необходимым. Как командующий флотом он точно выполнял все замыслы царя, что привело к успешному осуществлению плана по занятию побережья Финского залива до Або.

С 1714 г. Апраксин командовал Галерным флотом, отличившимся при Гангуте.

Царь поставил графа Апраксина во главе управления занятыми землями в Финляндии, его помощником стал князь М. М. Голицын, должность губернатора исполнял граф Густав Отто Дуглас. Управлял Финляндией Апраксин из Петербурга и находился в этой должности до 1719 г.

15 декабря 1717 г. Апраксин был назначен на высшую должность в Российском военно-морском флоте, став президентом Адмиралтейств-коллегии и сенатором.

Реорганизация высшего органа управления флотом и приход к руководству делами генерал-адмирала графа Апраксина, пользовавшегося доверием и поддержкой Петра I и заслуженным уважением и авторитетом среди моряков, положительно сказались на всех сторонах жизни и деятельности личного состава военно-морского флота. Переход к коллегиальной форме управления флотом, которая была заложена в основе деятельности Адмиралтейств-коллегии при руководстве опытными моряками, позволял после всестороннего обсуждения того или иного вопроса на коллегии принимать обоснованные и взвешенные решения.

20 мая 1719 г. Апраксин был назначен эстляндским генерал-губернатором. Его действия во многом предопределили успех десанта русских войск на побережье Швеции.

В 1719—1721 гг. русский флот высадил на побережье Швеции свыше 47 десантов (55 тыс. человек). Крупномасштабные морские предприятия проводились по планам Петра I,

а Апраксин в большинстве случаев выступал как талантливый исполнитель стратегических замыслов царя.

Петр Великий, за победу над шведами в Северной войне произведенный в адмиралы, по достоинству оценил заслуги и своего ближайшего соратника по флоту графа Апраксина, вручив ему в качестве награды кайзер-флаг, то есть юридически утвердил его в звании генерал-адмирала.

Во время Второго Персидского похода (1722—1723 гг.) Апраксин командовал Каспийской флотилией.

По завершении Персидского похода генерал-адмирал Апраксин вместе с Петром I возвратился в Санкт-Петербург и вступил в командование Балтийским флотом, представлявшим собой в то время внушительную силу: 24 линейных корабля, 5 фрегатов и большое количество других парусных и гребных судов.

Со смертью Петра I закончился один из значительных периодов истории флота русского государства, а вместе с ним и блистательная морская карьера сподвижника царя генерал-адмирала графа Апраксина. Апраксин лишь один раз, в 1726 г., выходил в море во главе корабельной эскадры, чтобы защитить Ревель от нападения английского флота, вновь появившегося в Балтийском море. В этом же году он был назначен членом учредительного Верховного тайного совета, где по старшинству занимал второе место. Это была последняя высшая и почетная государственная должность адмирала. В феврале 1727 г. он уехал в Москву, оставив за себя в Адмиралтейств-коллегии вице-президента Сиверса. 10 ноября 1728 г. Апраксин скончался. Его похоронили со всеми воинскими почестями в склепе под церковью в Златоустовском монастыре в Москве. Построенному в 1896 г. мощному броненосцу береговой обороны было присвоено имя «Генерал-адмирал Апраксин».

## **Боевые действия русского флота при Петре I**

Вступив на царский престол и встав во главе Российского государства, Петр I уже был заряжен на решение исторически сложившейся проблемы выхода России к морям и создание регулярного военно-морского флота, без которого, как показала отечественная история, невозможно было вернуть утраченные выходы россиян к Черному, Балтийскому и Каспийскому морям.

Петр I понимал также, что без решения этой проблемы Россия не сможет преодолеть свою экономическую, культурную и военную отсталость и догнать в своем развитии западноевропейские государства.

Но он не только понимал, насколько важно для России возвращение выхода на некогда принадлежавшие ей моря и создание на них регулярного военного флота, но и знал, в отличие от своих предшественников, с чего надо начинать, а именно: с создания экономической базы и регулярных вооруженных сил, отсюда и последовали одна за другой петровские реформы.

Оценивая обстановку, сложившуюся в конце XVII в. на востоке Европы, историк и философ XIX в. К. Маркс писал: «Ни одна великая нация никогда не существовала в таком отдаленном положении, в каком первоначально находилось государство Петра Великого; никогда ни одна нация не мирилась с тем, чтобы ее морские побережья в устьях рек были от нее оторваны; Россия не могла оставить устья Невы, этого естественного выхода для продукции Северной России, в руках шведов так же, как и устьев Дона, Днепра, Буга и Керченского пролива в руках кочевников-татар»<sup>1</sup>.

#### **Азовские походы (1695—1696 гг.)**

Военные походы против турецкой крепости Азов, расположенной в устье Дона, явились началом длительной и напряженной борьбы за возвращение России свободных выходов к морям.

Решение Петра I начать эту борьбу с южного направления объясняется главным образом благоприятной военно-политической обстановкой, сложившейся в то время в Европе и обусловленной наличием военного союза между Россией, Польшей, Австрией и Венецией, направленного против Турции<sup>2</sup>.

Против Азова Россия предприняла два военных похода. Первый из них был осуществлен силами армии в 1695 г. Разрабатывая его план, Петр I решил вести наступление по двум стратегическим направлениям: донскому и днепровскому, которые стали традиционными для русских в борьбе против Турции за выход к Азовскому и Черному морям.

Главным направлением считалось донское. Для наступления здесь была выделена 30-тысячная армия при 114 мортирах, 12 гаубицах и 44 пищалях под командованием

---

<sup>1</sup> *Marx K. Secret Diplomatic History of the Eighteenth Century. London, 1899. P. 79.*

<sup>2</sup> *Тельпуховский Б. С. Северная война. М., 1946. С. 159.*

генералов П. И. Гордона, Ф. А. Головина и Ф. Я. Лефорта. В этом походе Петр I участвовал в качестве бомбардира бомбардирской роты, приданной Преображенскому полку. На днепровском направлении, которое считалось обеспечивающим, наступление вела армия, состоявшая из дворянского ополчения, стрельцов и украинских казаков под командованием Б. П. Шереметева общей численностью 120 тыс. человек<sup>1</sup>. Перед армией Шереметева стояла цель отвлечь турецкие войска с азовского направления.

В начале июля русские войска сосредоточились под Азовом и приступили к его осаде. Крепость имела круговую оборону из мощных каменных стен с бастионами, обнесенными высоким земляным валом и глубоким рвом. Турки располагали здесь сильным гарнизоном и свободным выходом к Азовскому морю, по которому флот султана мог беспрепятственно снабжать крепость всем необходимым.

Почти три месяца петровские полки осаждали Азов, дважды (5 августа и 25 сентября) штурмовали его и, несмотря на мужество и храбрость русских солдат и офицеров, не смогли овладеть им. За время осады турецкий флот неоднократно доставлял в крепость войска, боезапасы и продовольствие. Но пресечь эти перевозки осаждавшие не могли, так как не имели своего флота, который позволил бы блокировать Азов с моря.

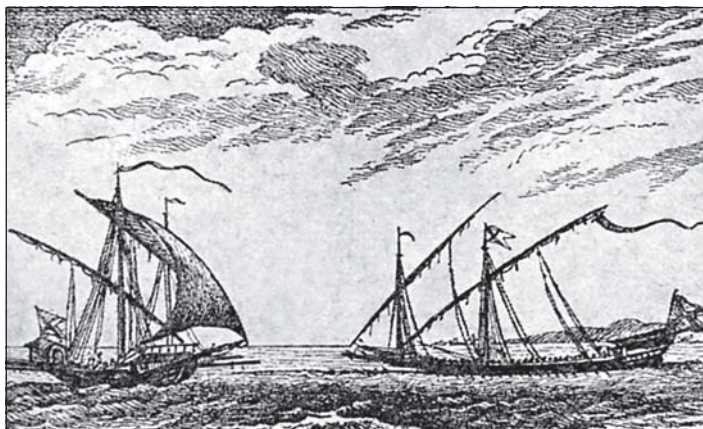
Большие потери в живой силе и приближающаяся осень вынудили Петра 20 октября снять осаду и, оставив 3-тысячный отряд в отбитых у турок «каланчах» — башнях на подступах к крепости, начать отвод войск на зимовку.

Таким образом, этот поход на Азов закончился неудачей. Однако Петр не отказался от поставленной цели. Первая осада Азова явилась хорошей боевой школой и многому научила его. Глубоко проанализировав опыт похода, юный царь извлек полезные для себя уроки и сделал правильные выводы.

Прежде всего он убедился в том, что сухопутные войска без помощи флота не могут взять приморскую крепость. Второй причиной неудачи русской армии явилось отсутствие командующего, которому подчинялись бы все войска. Во главе армии стояли три равноправных генерала, нередко ссо-

---

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. С. 39.



*Галеры*

рившиеся между собой и не всегда действовавшие в согласии. Разрозненные действия войск не позволяли концентрировать силы для достижения успеха в бою и вели к неоправданным потерям.

Вернувшись в Москву, Петр, не теряя ни одного дня, сразу же приступил к подготовке нового похода в низовья Дона, который решил провести в 1696 г. Начал Петр I со строительства флота. «По возвращении от не взятия Азова, — писал царь архангельскому губернатору Ф. М. Апраксину 30 ноября 1695 г., — с консилиии господ генералов указано мне к будущей войне делать галеи...»<sup>1</sup>. Выбор галер был не случаен, так как успешно действовать на мелководье в устье Дона и решать задачи по блокаде крепости со стороны Азовского моря могли лишь суда с небольшой осадкой.

В кратчайшие сроки на верфях, устроенных в Воронеже к весне 1696 г., было создано под руководством Петра два 36-пушечных корабля (галеаса), а также собраны построенные на Яузе под Москвой 23 галеры и четыре брандера. Кроме того, в Воронеже были построены сотни стругов, морских лодок и плотов, предназначенных для перевозки войск, боевой техники и продовольствия к Азову<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Письма и бумаги императора Петра Великого. СПб., 1887. Т. 1. С. 53.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 147.

К весне 1696 г. приготовления армии и флота к походу на Азов были закончены, и Петр I решил приступить к развертыванию сил. В конце апреля корабли и транспортные средства начали опускаться по Дону<sup>1</sup>. Первой вышла транспортная флотилия с частью армии (другая часть передвигалась сухопутным путем) и грузами — с артиллерией, порохом, снарядами и различными запасами.

Суда шли тремя отрядами с интервалами около двух суток. На судах авангарда, которым командовал П. И. Гордон, размещались Бутырский и четыре стрелецких полка. Центральный отряд, перевозивший Преображенский и Семеновский полки, возглавлял Ф. А. Головин. На замыкающем отряде судов шел командующий А. С. Шеин со своим штабом.

3 мая вышел первый отряд боевых кораблей — восемь галер. Во главе авангарда на галере «Принципиум» находился Петр I под именем Петра Алексеява. Последующие отряды (по семь галер) начали движение 10 и 17 мая. Последними 24 мая вышли четыре брандера и галера.

Раздельное движение армии по суше и Дону, а также переход кораблей и транспортных судов отдельными отрядами с интервалами в несколько суток обеспечивали скрытность сосредоточения вооруженных сил в районе Азова, чему Петр I придавал большое значение. Он рассчитывал, что турки, застигнутые врасплох, не смогут как следует подготовиться к обороне крепости. И как показали результаты Второго Азовского похода, надежды Петра I на внезапность оправдались.

Понимая, насколько важно с точки зрения решения поставленных перед флотом задач иметь четкую организацию кораблей на переходе в составе отдельных отрядов и уметь тактически грамотно вести действия по блокаде Азова и против турецких кораблей, Петр I во время перехода разработал специальную инструкцию — Указ по галерам<sup>2</sup>. Там он изложил обязанности командного состава по организации и использованию кораблей, а также и по управлению ими на переходе и в бою. По существу это было первое боевое наставление флота России, определявшее походные

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 53.

<sup>2</sup> Там же. С. 53, 54.

и боевые порядки кораблей, правила перестроения их из походного строя в боевой. Для управления силами на переходе и в бою имелась таблица условных сигналов. За неточное выполнение сигнала виновные подвергались денежному штрафу.

В указе особо подчеркивалась необходимость строгого соблюдения воинской дисциплины, оказания взаимопомощи в бою, проявления инициативы, смелых и решительных действий всего личного состава. За уклонение от боя, невыполнение приказа и проявление трусости виновным грозила смертная казнь<sup>1</sup>. Указ по галерам сыграл важную роль в успешном решении задач, поставленных перед флотом во Втором Азовском походе.

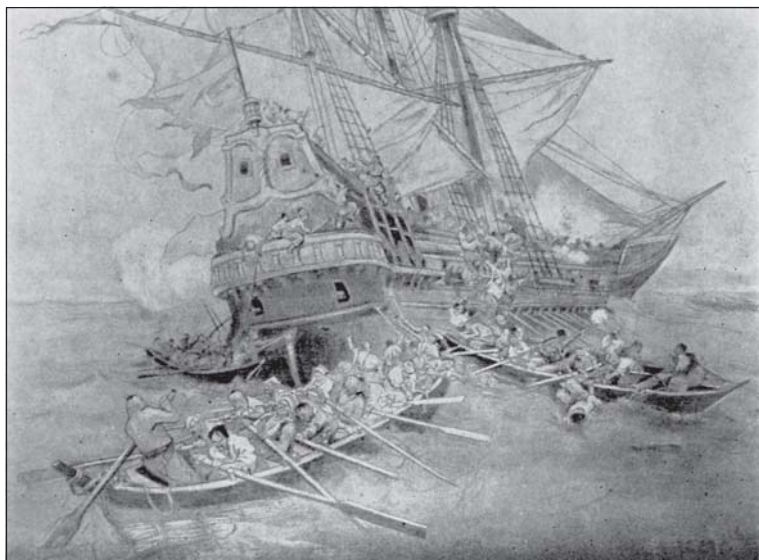
Благополучно совершив переход по Дону, флот во второй половине мая 1696 г. подошел к Азову. Полки, перевозившиеся на кораблях, разместились на турецких укреплениях, удерживаемых русскими войсками еще со времени первого похода. Гарнизон турецкой крепости, не ожидавший столь скорого возобновления боевых действий, оказался недостаточно подготовленным к отражению нового наступления, да еще поддержанного флотом. Решающую роль в достижении внезапности сыграли невероятно быстрое строительство флота и скрытность его развертывания, чего турки никак не могли предусмотреть в своих планах обороны крепости. Участь ее была предрешена. В умелом использовании уроков прошлого похода, в быстрой организации совместных действий армии и флота и в скрытом развертывании их проявилось не только полководческое, но и флотоводческое искусство Петра I.

Когда передовые отряды галер и грузовых судов прибыли к Азову, казаки донесли Петру, что на взморье, недалеко от устья Дона, стоят турецкие корабли, с которых на мелких гребных судах в крепость перевозят порох, снаряды и провиант. Узнав об этом, Петр решил, не дожидаясь подхода остальных сил, немедленно приступить к боевым действиям. Его замысел сводился к тому, чтобы на первом этапе боевых действий против Азова, осуществив прорыв со своими кораблями через судоходные протоки Дона к морю, уничтожить турецкие корабли и установить блокаду крепости

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 55.





*Запорожские казаки атакуют турецкий военный корабль*

с моря. На втором этапе планировалось совместными действиями армии и флота овладеть Азовом.

Для прикрытия прорыва кораблей к морю Петр I приказал отряду сухопутных войск занять берега одного из рукавов Дона. 19 мая с наступлением темноты 9 галер и 40 казацких лодок начали спускаться к устью реки. Впереди шли лодки. Однако, достигнув устья, корабли вынуждены были остановиться, так как «за мелиною устья пройтить было невозможно, потому ветер был свирепый и воду вою в море сбил»<sup>1</sup>.

Произведя разведку и уточнив силы противника (13 вымпелов), Петр I решил отвести галеры на исходные позиции, оставив лодки в устье Дона для наблюдения за турецкими кораблями. Вечером 20 мая казаки, действуя из засады, неожиданно напали на турецкие грузовые суда, перевозившие в крепость оружие, снаряды и продовольствие. Десять из них были захвачены, остальные поспешили вернуться к своим кораблям. Среди кораблей противника началось замешатель-

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 55.

ство. Они поспешно стали сниматься с якоря и поднимать паруса. Но уйти в море удалось не всем. Два корабля не успели поднять паруса. Один из них сожгли казаки, другой потопили сами турки<sup>1</sup>. Весть о победе казаков над турецким флотом армия встретила с большой радостью. Их успех был отмечен салютом из пушек галер и береговых укреплений.

27 мая передовой отряд русских кораблей (9 галер), воспользовавшись разливом Дона и отсутствием турецких укреплений на берегах Каланчинского рукава, скрытно вышел в Азовское море и установил блокаду турецкой крепости<sup>2</sup>. В дальнейшем к нему присоединились остальные галеры и 4 брандера. Они надежно заблокировали Азов и лишили турок возможности подвозить по морю в осажденную крепость подкрепления и грузы.

Для усиления блокады крепости с моря по указанию Петра I на берегах судоходного рукава Дона были сооружены два форта, которые вместе с развернутыми на взморье кораблями создавали мощную артиллерийскую позицию, преграждавшую путь турецкому флоту к Азову.

Стремясь оказать помощь гарнизону крепости, оказавшемуся в тяжелом положении, турецкое командование направило в Азовское море свой флот с целью прорыва блокады и доставки подкреплений. 14 июня в видимости Азова появилась турецкая эскадра в составе 6 парусных кораблей и 17 галер, на борту которых находилось 4 тыс. десантных войск. Но турецкий адмирал, обнаружив русские корабли на подходах к Азову, не решился идти на прорыв блокады и приказал стать на якорь. Четырнадцать дней турецкая эскадра не предпринимала никаких действий. Только 28 июня 24 гребных судна попытались приблизиться к берегу и высадить десант. Однако заметив, что русские галеры «якори вынимать стали, чтобы на них ударить, и они, то видя, тотчас, парусы подняв, побежали»<sup>3</sup>.

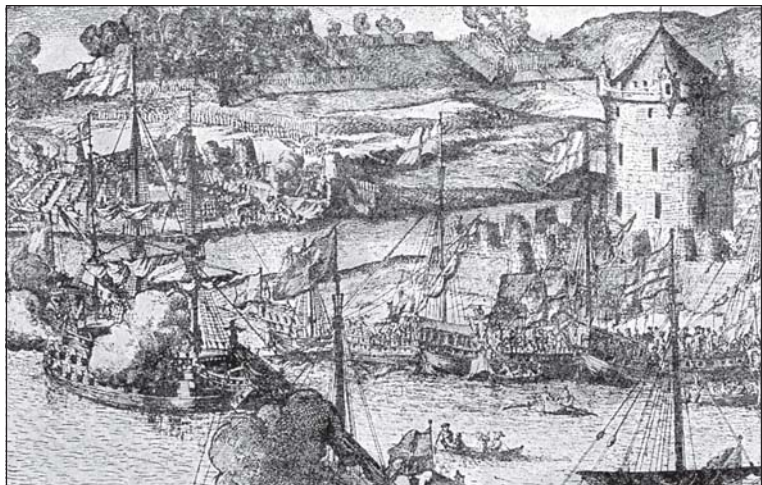
Это была первая и последняя попытка турецкого флота прорваться к Азову и оказать помощь его гарнизону. Тем временем русские войска, закончив сосредоточение, заняли

---

<sup>1</sup> *Елагин С.* История русского флота: Период Азовский. СПб., 1864. С. 43.

<sup>2</sup> Боевая летопись русского флота. С. 41, 42.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 57.



*Взятие Азова.  
Первое участие русского флота в военных действиях*

назначенные позиции вокруг крепости и приступили к ее осаде. Во главе армии находился генералиссимус А. С. Шейн, но душой и фактическим руководителем ее был Петр I, по планам которого она действовала во Втором Азовском походе. Наиболее важные решения принимал он лично. Он же координировал действия армии и флота.

Благодаря тщательной подготовке к походу и согласованным действиям сухопутных сил, осаждавших крепость с трех направлений, а также хорошо организованному взаимодействию их с флотом, блокировавшим Азов с моря, турецкий гарнизон не выдержал осады и 18 июля 1696 г. капитулировал<sup>1</sup>. Крепость Азов, сотни лет запиравшая выход Русского государства к Азовскому морю, пала.

«Радуйся, — писал Петр Алексеевич 20 июля 1696 г. боярину Т. Н. Стрешневу. — Ныне же радость наша исполнится, конечно, Господь Бог двалетние труды и крови наши милостию своею наградил: вчерашнего дня азовцы, видя конечную свою беду, сдались»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 148.

<sup>2</sup> Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 1. С. 95.

Жители столицы по достоинству оценили подвиг армии и флота, совершенный ими при взятии сильнейшей турецкой крепости. В Москве были воздвигнуты Триумфальные ворота, через которые проходили победители. На воротах были начертаны две надписи. Одна из них гласила: «В похвалу храбрых боев полевых», другая — «В похвалу прекрасных боев морских»<sup>1</sup>. Такую высокую оценку дал народ ратному труду русской армии и флота, прославившихся под Азовом.

Эта победа свидетельствовала о том, что, благодаря усилиям Петра I, его соратников и народа России, военная мощь государства к концу XVII в. уже достигла уровня, позволявшего более целеустремленно и решительно вести борьбу за выход страны из внешнеполитической изоляции. Кроме того, боевой опыт Азовских походов показал, что победа достигается не столько превосходством в силах, сколько умелой реализацией таких главных принципов военного и военно-морского искусства, как внезапность, сосредоточение усилий на избранном направлении, взаимодействие, а также всесторонним обеспечением боевых действий.

Опыт, приобретенный в Азовских походах, оказал большое влияние на последующее развитие отечественного военного и военно-морского искусства. Он широко был использован Петром I при проведении совместных действий армии и флота против шведов в Северной войне.

Лично для Петра I, фактического руководителя Азовских походов, они стали первой серьезной проверкой его боевых качеств как воина и в то же время выявили его несомненные способности полководца и флотоводца, руководившего крупномасштабными действиями армии и флота. К наиболее существенным из них относятся:

- ♦ умение правильно оценивать военно-политическую обстановку при выборе стратегического направления борьбы за выход к морям. При выборе азовского направления Петр I реально учитывал благоприятно сложившуюся обстановку в Европе для начала войны против Турции за выход на Азовское и Черное моря;
- ♦ проявление мужества и принципиальности, что очень важно для полководца и флотоводца, при оценке недостатков

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 94.

в действиях русской армии в Первом Азовском походе и умение извлечь нужные уроки и сделать полезные выводы при подготовке и проведении второго похода. Важнейшими из них, принятыми Петром I на основании опыта первого похода, были: необходимость срочного строительства флота и привлечение его для совместных действий с сухопутными войсками против Азова; значительное увеличение (в 2,5 раза) сухопутных войск на главном направлении. В первом походе участвовала 30-тысячная армия, во втором она была увеличена до 75 тыс. человек; отказ от триумvirата в управлении войсками и назначение единого командующего всеми силами, привлеченными ко второму походу на главном направлении;

- ♦ обоснованный выбор главных сил флота для совместных действий с сухопутными войсками (галеры) с учетом географических особенностей дельты Дона и Азовского моря и характера предстоящих боевых действий;
- ♦ правильное определение главной задачи флота в совместных действиях с сухопутными войсками — блокада крепости с моря в целях недопущения противником подвоза подкреплений и снабжения для осажденной сухопутными войсками крепости;
- ♦ проведение широкомасштабных стратегических мероприятий по обеспечению внезапности приготовления армии и флота ко второму походу на Азов и разворачивания их на главном направлении. К таким мероприятиям относится невероятно быстрое строительство флота. За 4—5 месяцев была создана достаточно сильная эскадра, способная решать поставленную задачу. Противник даже не предполагал, что Петр I сумеет в столь короткий срок построить флот, против которого он не сможет устоять, имея на Азовском море достаточно сильный флот;
- ♦ применение в целях ускорения постройки галер, представлявших собой главные силы русского флота, новой технологии в области кораблестроения: секционной постройки кораблей на различных верфях с последующей сборкой их на центральной Воронежской верфи;
- ♦ использование в целях обеспечения скрытности перехода флота из Воронежа по Дону к Азову неординарного способа разворачивания сил поотрядно методом «перете-

кания» их из одного порта в другой в ночное время с двухдневными интервалами между отрядами;

- ♦ применение широкомасштабной демонстрации 120-тысячной армии Б. П. Шереметева на крымском направлении, что лишило турок возможности выделить достаточные силы для обороны Азова;
- ♦ умелая организация блокады Азова с моря с использованием галер и береговой артиллерии, установленной в двух фортах, сооруженных на берегу судоходного протока дельты Дона.

Действия Петра I во Втором Азовском походе в ряде случаев носили неординарный характер, что и привело к успешному завершению кампании.

### Шканцы на военных кораблях



Отдание чести шканцам на военных кораблях, по общему убеждению, пришло как наследие очень раннего морского обычая — оказания уважения и почтения богам, а позже, с приходом христианства, — символу креста и изображениям святых — покровителей моряков.

Напомним: то, что у нас называется шканцами, в английском флоте зовется квартердек. Наши шканцы обычно начинались от грот-мачты и кончались у входа под полуют. На старых судах тут обычно располагался командир корабля. На судах греков, римлян и карфагенян под полуютом устраивались божницы, там же помещались изображения морских богов. С приходом христианства в этом же месте помещались изображения Богоматери и других святых. Покровителем русских моряков издревле считался святой Николай, или Никола Морской. У нас нет фактов, но весьма возможно, что и на русских судах времен Петра I и даже Екатерины II икона святого Никола помещалась на верхней палубе при входе под полуют.

Флаг в первоначальной идее при своем зарождении до некоторой степени также был символом религии страны, эмблемой правителя и употреблялся в двойном значении. В силу обычая почитание осталось и после удаления символа религии с верхней палубы. В течение столетий правители государств почитались как помазанники Божии, а потому флаг самодержца был символом Церкви и страны, объектом всеобщего уважения. У православных есть обычай снимать шапку и осенять себя крестным знаменем, проходя мимо храма Божия. В странах более либеральных в смысле религии можно и сейчас увидеть, как снимают шляпу у могилы Неизвестного солдата. Еще Вольтер сказал: «Там, где нет Бога, люди создают Его».

Шканцы были, как мы уже говорили, священной частью корабля при зарождении мореплавания, и почитание их как символа сохранилось. Капитан английского Королевского флота Холл, рассказывая о жизни на море, писал в 1831 г.: «Каждое лицо, не исключая капитана, вступая на священное место — шканцы, притрагивается к головному убору. Все те, кто имеет честь быть на шканцах в это время, обязаны ответить тем же. Таким образом, когда мидчипмен приходит на шканцы и снимает свой головной убор, все офицеры на палубе, включая адмирала, если он тут же, отвечают на отданную честь».

Этот обычай и его исполнение настолько входят в плоть и кровь служащих на флоте, что соблюдаются автоматически даже ночью и тогда, когда никого на шканцах нет.

Офицеров русского флота часто упрекали в либерализме, а в пример приводилась, между прочим, манера «штатского приветствия» дамы на улице сниманием фуражки. В действительности же это делалось и делается в силу старого обычая выражения особого почтения. Вице-адмирал Н. Н. Коломейцов указывает на то, что обычай морских офицеров на берегу снимать фуражку в ответ на отданную честь или для приветствия равных сохранялся до конца XIX столетия, к общему удивлению офицеров армии. Мы вправе сказать, что снятие фуражки при входе на шканцы — старый обычай-традиция, короткое, легкое, достойное, чисто морское признание значения флага, символа страны, и места представителей властей.

О значении шканцев на корабле русские моряки узнавали в первые же дни учебы в Морском корпусе от «стариков», «бывалых моряков», отплававших морскую кампанию на «Моряке» и «Невке» — учебных судах корпусного отряда. Обычно таким «бывалым моряком» был второгодник-воспитанник. Его распознавали сразу: он шел вразвалку, впиваясь ногами в палубу ротного помещения (Боже упаси сказать «пол»), непременно — с расстегнутым воротом форменной рубахи-голландки: он привык дышать морским соленым воздухом во всю ширь груди. В умывальнике, этом ротном клубе, он — центр внимания. Он курит, давясь дымом, артистически сплевывает в камин; он уже воспитан по-морски и знает, что плюнуть на палубе — преступление, и без конца врет развесившим уши, почтительно слушающим его еще «серым», то есть не бывавшим в море.

На русском военном корабле шканцы были местом, где совершалось богослужение, где по праздникам собиралась команда для чтения Морского устава. Это тоже старый морской обычай. На шканцах читались приказы, выносились приговоры суда, в старое время производилось физическое наказание, объявлялись словесные выговоры. Получить выговор от старшего офицера или командира было первой формой наказания, но получить выговор с вызовом на шканцы счита-



лось много серьезнее наказания быть посаженным под арест, или с «пикой», как это называлось на флоте.

С началом кампании русского военного корабля первым приказом командира был приказ, строго определяющий шканцы. Вторым приказом на некоторых кораблях был тот, что определял место за обеденным столом для каждого офицера в кают-компании.

Со вводом в строй броненосных кораблей и миноносцев значение шканцев как таковых заметно уменьшилось по многим причинам, но они отнюдь не должны быть забыты; как раз наоборот, роль их должна особенно подчеркиваться, ибо на них и связанных с ними обычаях зиждется дисциплина. Морская служба, как никакая другая, состоит из массы мелочей, цепляющихся одна за другую и в целом дающих красивое, стройное, короткое, быстрое и отчетливое исполнение.

## **Флот в Северной войне 1700—1721 гг.**

### **Общий ход боевых действий**

Овладев Азовом и получив доступ к Азовскому морю, Петр I построил на нем флот. Считая первый этап борьбы за выход на Черное море законченным, царь поспешил заключить мир с Турцией и начать войну со Швецией за выход на Балтийское море.

3 июля Россия подписала с Турцией Константинопольский мирный договор. А 13 августа Петр I объявил войну Швеции. Северная война за возвращение исконно русских земель на берегах Невы и Финского залива продолжалась с переменным успехом 21 год.

К этому времени обстановка в Западной Европе для России в целом складывалась благоприятная. Крупнейшие европейские страны были заняты подготовкой войны за Испанское наследство. Эта война расколола Западную Европу на два враждебных лагеря. Во главе одного из них стояли Франция и Испания, другого — Габсбургская монархия и Англия. Руководитель первой коалиции французский король Людовик XIV и второй — английский король Вильгельм III заигрывали с Россией, чтобы привлечь ее каждый на свою сторону. Поэтому у Петра I были все основания рассчитывать, что наиболее сильные государства Европы, занятые борьбой за Испанское наследство, вряд ли помешают ему в разрешении балтийской проблемы.

Захватническая политика Швеции в отношении прибалтийских государств, проводившаяся в конце XVII в., вызвала законное недовольство со стороны Дании и Польши. Этим умело воспользовался Петр I. В 1699 г. он заключил военный союз с Данией, Польшей и Саксонией для совместного выступления против Швеции<sup>1</sup>. Однако каждая из стран, вошедших в Северный союз, направленный против Швеции, преследовала свои цели, к тому же союзники серьезно опасались перспективы усиления России и роста ее влияния в Прибалтике. Все это отнюдь не укрепляло Северный союз, скорее наоборот, делало его непрочным.

В конце XVII в. Швеция являлась одним из сильнейших в экономическом и военном отношениях государств Европы и занимала господствующее положение на Балтийском море. Она имела хорошо обученную и вооруженную современную армию, сильный военно-морской флот, который насчитывал 38 линейных кораблей, и многочисленный торговый флот, способный обеспечивать не только коммерческие, но и воинские перевозки в случае развертывания боевых действий в бассейне Балтийского моря.

Существенным недостатком шведских морских сил являлось почти полное отсутствие в их составе гребных кораблей, наиболее пригодных для действий в шхерных районах Финского и Ботнического заливов<sup>2</sup>. Во главе шведских вооруженных сил стоял король Карл XII, который считался одним из наиболее сильных полководцев Западной Европы.

Петр I, принимая решение начать войну против Швеции, понимал, что придется иметь дело с сильным и хорошо подготовленным противником. Поэтому главной заботой его стало создание современной регулярной армии и военно-морского флота. Особое внимание было обращено на строительство Балтийского флота, которое началось в 1702 г.<sup>3</sup>

Разрабатывая план, Петр Алексеевич старался скоординировать действия вооруженных сил союзников. По выработанному и согласованному между союзниками плану, Польша должна была овладеть Ригой. Перед Данией ставилась задача за-

---

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. С. 43.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 154.

<sup>3</sup> Мавродин В. Основание Петербурга. С. 73.

нять Голштинию (Гольштейн, Сев. Германия), затем перенести военные действия на территорию Южной Швеции, а силами флота развернуть боевые действия по нарушению шведских коммуникаций в Балтийском море. Русской армии предстояло вести наступление в Ингрии (Ижорская земля) и Эстляндии (сев. часть Эстонии) с целью занять шведскую крепость Нарву — древнюю Колывань, расположенную на южном побережье Финского залива. Таким образом, не имея еще военного флота, Петр I решил выйти к побережью залива по тому же кратчайшему пути, что и его предшественники, которые вели борьбу за выход к Балтийскому морю в XVI—XVII вв.

Шведский план войны рассчитан был на разгром противников поодиночке, причем последовательно и в короткие сроки. В первую очередь Карл XII намеревался вывести из войны Данию, которая имела довольно сильный флот и могла помешать переброске шведских войск по Балтийскому морю для борьбы с поляками и русскими. Затем он предполагал развернуть военные действия против Польши, а после победы над ней начать наступление на Россию<sup>1</sup>.

В реализации этого плана важная роль отводилась флоту, перед которым ставилась задача парализовать действия датского флота и обеспечить переброску армии на территорию Дании, а затем и на восточное побережье Балтийского моря.

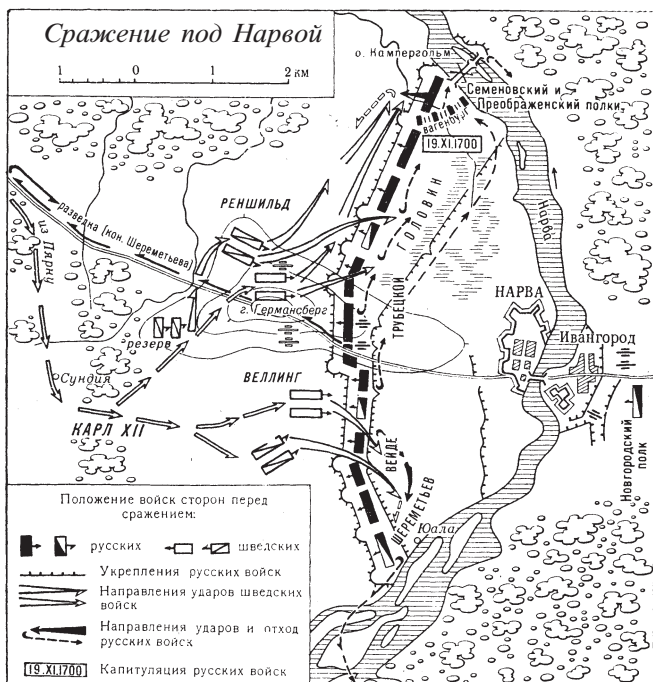
Начало Северной войны сложилось неудачно для союзников, хотя они и открыли военные действия первыми и даже добились некоторого успеха. В феврале 1700 г. польские войска вступили в Лифляндию (Ливию) и осадили Ригу. В марте Дания ввела свои войска в Голштинию<sup>2</sup>. В начале сентября 1700 г. русские войска осадили Нарву. Но ожидания Петра I на успешные действия стран коалиции не оправдались.

Карл XII, действуя в соответствии с намеченным планом, в июне 1700 г. развернул наступление против Дании. Ему оказали помощь Англия и Голландия, надеявшиеся втянуть Швецию в войну за Испанское наследство. Карл XII, воспользовавшись тем, что основная часть датской армии находилась в Голштинии, высадился во главе 15-тысячной армии

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 154.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 192.



у Копенгагена и, угрожая захватом столицы Дании, заставил ее подписать сепаратный мирный договор.

Выведя Данию из войны, в октябре 1700 г. Карл XII беспрепятственно перебросил свою армию через Балтийское море и, высадившись в Пернове (Пярну), начал наступление в сторону Риги. Узнав об этом, польский король Август II снял осаду Риги и отвел войска на юг, поставив тем самым под удар шведов русскую армию, осаждавшую Нарву<sup>1</sup>.

19 ноября 1700 г. под Нарвой произошло первое сражение в этой войне между русской и шведской армиями. Оно закончилось поражением русских войск. В результате переговоров с Карлом XII они оставили всю свою артиллерию и отступили к Новгороду<sup>2</sup>. Главной причиной неудачи в Нарвском сражении

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 192, 193.

<sup>2</sup> Мавродин В. Основание Петербурга. С. 43, 44.

явилась недостаточная подготовка только что созданного нового регулярного войска, а также измена иностранных генералов, находившихся на русской службе, которые вместе с главнокомандующим генерал-фельдмаршалом герцогом де Кроа в самом начале сражения сдались в плен, оставив армию без управления.

Карл XII, считая, что русская армия нескоро оправится после поражения, не стал преследовать ее и свои главные силы направил в Польшу, где он, по образному выражению Петра, надолго увяз.

Однако шведский король недооценил возможности России в быстром восстановлении боеспособности армии. В то время как Карл XII с главными силами своей армии вел боевые действия в Польше, русские войска в 1701—1705 гг. заняли часть Карелии, всю Ингрию, бóльшую часть Эстляндии и часть Лифляндии. Важнейшим итогом совместных действий армии и флота явилось овладение значительной частью побережья Финского залива, что лишило шведов сухопутной связи между группировками войск, действовавшими на Карельском перешейке и в Прибалтике.

Первые успехи, достигнутые русским флотом в совместных действиях с сухопутными войсками в этот период, свидетельствовали о том, что он уже вышел из «младенческого» состояния и был готов к решению более широкомасштабной задачи — к противодействию господству шведов на Балтийском море.

Но Петр I не обольщался успехами, достигнутыми в борьбе за выход к Финскому заливу. Он прекрасно понимал, что дальнейшее развитие событий в Прибалтике, равно как и судьба только что созданного флота на Балтике, будут зависеть от исхода борьбы армии с главными силами Карла XII, действовавшими в Польше и готовыми в любой момент обрушиться против России.

В 1705—1706 гг. Петр I, в целях оказания помощи польскому королю Августу II, направил главные силы своей армии в Литву и Польшу, но эта помощь не дала желаемых результатов. Потерпев ряд серьезных поражений, Август II прекратил сопротивление и, заключив в сентябре 1706 г. тайный сепаратный мирный договор с Карлом XII, вышел из войны<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 195.

Таким образом, Россия лишилась последнего союзника, и теперь ей предстояло вести борьбу со Швецией один на один.

Выведа из войны Польшу, Карл XII двинул армию на Россию. Стратегический замысел короля заключался в том, чтобы одним мощным ударом разгромить русскую армию, после этого по кратчайшему пути, через Смоленск, выйти к Москве и, захватив столицу Российского государства, заставить Петра I капитулировать, заключив мир на выгодных для Швеции условиях. Но план Карла XII носил авантюристический характер, так как он недооценивал силы русской армии, стойкость и патриотизм народа России и способности Петра I как полководца.

Предвидя неизбежность вторжения шведов в пределы России, Петр I разработал стратегический план обороны страны (так называемый жолиевский план; Петр I в декабре 1706 г. находился в Жолиеве, под Львовом). Он рассчитан был на постепенное изматывание противника в оборонительных боях и действиями отрядов партизан в тылу врага. После того как шведская армия будет серьезно ослаблена, Петр предполагал навязать ей генеральное сражение в благоприятной обстановке и разгромить ее<sup>1</sup>. Разработанный Петром план стратегической обороны свидетельствует о глубоком понимании им военно-политической обстановки, сложившейся после выхода Польши из войны, трезвой оценки соотношения сил и правильном выборе способа ведения войны против армии Карла XII.

В соответствии с планом к 1708 г., между Псковом и Брянском и южнее была создана сильная система укреплений<sup>2</sup>. Сосредоточение русских войск на границе было завершено к весне 1708 г. Главные силы (57 500 человек) под командованием генерал-фельдмаршала Б. П. Шереметева были развернуты в районе Витебска, чтобы прикрыть наиболее вероятное направление наступления шведской армии через Смоленск на Москву<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 158.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 195.

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 158.

В июне 1708 г. шведская армия во главе с Карлом XII, переправившись через Березину, начала продвижение на смоленском направлении. Однако вскоре противник, встретив упорное сопротивление русских войск и местного населения, отказался от наступления на Москву по кратчайшему пути и в сентябре повернул на юг, в сторону Украины, рассчитывая на помощь казачьих войск гетмана Левобережной Украины И. С. Мазепы, перешедшего на сторону шведов, а также на поддержку крымских татар и Турции. После этого Карл XII планировал возобновить наступление на Москву, но уже через Харьков и Белгород<sup>1</sup>.

Отказ шведов от наступления на Москву по кратчайшему пути явился важным стратегическим успехом русской армии: неприятель вынужден был теперь вести наступление по более дальнему и сложному маршруту, теряя на этом много времени, сил и материальных средств.

Чтобы не допустить врага в глубь страны, главные силы русской армии предприняли параллельное его преследование, а 12-тысячный «летучий» отряд под командованием Петра I направился на перехват 16-тысячного корпуса генерала А. Л. Левенгаупта, который вышел из Риги с боеприпасами и продовольствием и должен был присоединиться к войскам Карла XII.

28 сентября 1708 г. у деревни Лесная Петр I встретил корпус Левенгаупта и в бою разгромил его. Шведы потеряли 8,5 тыс. человек убитыми и ранеными, всю артиллерию и боеприпасы, предназначавшиеся для армии короля Карла XII. И только незначительная часть войск (около 6 тыс.) корпуса пробилась на Украину и соединилась с армией Карла XII.

Победа под Лесной явилась своего рода репетицией перед генеральным сражением. Не случайно Петр Алексеевич назвал этот бой «матерью Полтавской баталии»<sup>2</sup>.

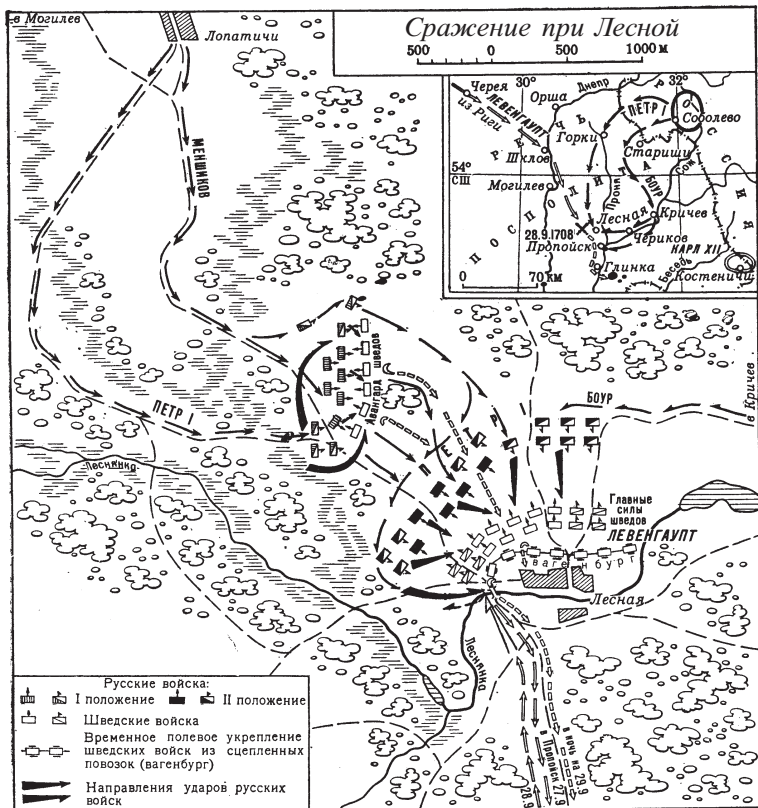
Не получив поддержки со стороны казачества и украинского народа, которую обещал Мазепа, Карл XII весной 1709 г.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 158.

<sup>2</sup> Журнал, или Поденная записка блаженных и вечнодостойных памяти государя императора Петра Великого с 1698 года даже до заключения Ништадтского мира. СПб., 1770. Ч. 1. С. 169.





начал новое наступление на Москву. Однако его вскоре постигла еще одна неудача. В апреле шведская армия попыталась захватить Полтаву. Но 4-тысячный гарнизон крепости, поддержанный населением города, в течение трех месяцев успешно отражал все штурмы противника, причинив ему значительный урон. А главные силы русской армии под командованием Петра I тем временем сосредоточились под Полтавой и готовились к генеральному сражению.

**Полтавская победа 27 июня 1709 г.** Петр I понимал, что предстоящее генеральное сражение между главными силами противоборствующих сторон не только повлияет на дальнейший ход Северной войны, но и на судьбу России, поэто-

му он тщательно готовил свою армию к предстоящему сражению.

Используя задержку шведской армии при осаде Полтавы, он, выбрав удобное для сражения поле в 5 км на северо-восток от Полтавы, специально оборудовал его в инженерном отношении. Особое внимание было обращено на передовую позицию, на которой было возведено несколько укрепленных редутов, имевших круговую оборону.

Тактический замысел Петра на предстоящий бой заключался в том, чтобы с помощью укрепленных редутов расчленив наступавшую обычно в сомкнутом строю фронта вражескую пехоту, а затем, перейдя в решительное наступление, разгромить ее по частям.

Создание Петром I передовой позиции и его тактический замысел боя явились новшеством в области военного искусства, которое позже широко применялось в иностранных армиях<sup>1</sup>. Полководческое искусство Петра проявилось в том, что он смог выбрать выгодное для русской армии место боя, умело оборудовать его в инженерном отношении и применить неожиданную для шведов специально оборудованную передовую позицию, позволившую ему нарушить боевой строй неприятельской армии в начальный период ее наступления. Таким образом, Петр I навязал шведам бой на не выгодной для них позиции. Отметим и то, что Петр Алексеевич глубоко продуманными и блестяще осуществленными предварительными действиями лишил Карла XII возможности усилить свою армию за счет корпуса генерала Левенгаупта, который был разгромлен Петром I в бою у деревни Лесная. В связи с этим Карл XII, не получив пороха и снарядов, в которых он крайне нуждался, не смог использовать в Полтавском сражении большую часть своей артиллерии.

Блестяще осуществленный Петром I стратегический маневр Азовского флота перед Полтавским сражением лишил шведского короля получения военной помощи со стороны турецкого султана, который, опасаясь решительных действий русского флота на Азовском море, предпочел соблюдать нейтралитет.

В итоге Карл XII вынужден был вступить в генеральное сражение, имея далеко не в лучшей форме свою прославленную

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 159.

в Европе армию. Численный состав шведской армии составлял 30 тыс. человек, она имела всего лишь 4 орудия. Русская армия значительно превосходила шведов: 42 тыс. человек и 72 орудия<sup>1</sup>.

Несмотря на не выгодное для шведов соотношение сил, Карл XII рассчитывал на победу, считая, что русская армия после нарвского поражения не смогла оправиться как следует. Но он глубоко ошибся в оценке боеспособности русской армии. Она была далеко не той, что под Нарвой. Это была новая, по-настоящему регулярная армия, хорошо оснащенная и подготовленная к боевым действиям с сильным противником.

Перед началом боя Петр I, лично командовавший русской армией, выступил перед своими полками, построенными во фронт, с короткой, но весьма эмоциональной речью: «Воины! Вот пришел час, который решит судьбу Отечества. И так не должны вы помышлять, что сражаетесь за Петра, но за государство, Петру врученное, за род свой, за Отечество... Не должны вас также смущать слава неприятеля, будто бы непобедимого, которой ложь вы сами своими победами над ним неоднократно доказывали... А о Петре ведайте, что ему жизнь не дорога, только бы жила Россия в блаженстве и славе для благосостояния вашего»<sup>2</sup>.

Рано утром 27 июня 1709 г. шведская армия, ведомая Карлом XII, начала наступление на передовую позицию русских. В течение трех часов гарнизон редутов, поддержанный кавалерией, которой командовал А. Д. Меншиков, успешно отражал ожесточенные атаки противника, не дав ему возможности прорваться к главным силам русской армии, построенной за передовой позицией в две линии, и заставил его отступить. Шведы при этом понесли большие потери, но взять передовую позицию русских войск они не смогли. Отказавшись от ее прорыва шведские войска стали продвигаться за отходящей кавалерией Меншикова и не заметили из-за густого дыма и пыли, как подошли к главной линии обороны русских войск и попали под мощный огонь ее артиллерии. Среди шведов началась паника, и они в беспорядке вынуждены были отступить.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 159.

<sup>2</sup> Письма и бумаги Петра Великого. М—Л., 1952. Т. IX. Вып. 1. С. 226, 227.



### *Полтавское сражение*

Петр I, внимательно наблюдавший за ходом сражения, правильно оценив кульминационный момент боя, приказал вывести войска из укрепленного лагеря и нанести мощный удар по противнику с целью его разгрома. Русская армия была построена в две линии, пехота находилась в центре, а кавалерия на флангах. В промежутках между батальонами первой линии была установлена артиллерия, которая должна была поддерживать атакующую пехоту. В укрепленном лагере был оставлен резерв. Карл XII построил свою пехоту в одну линию, а на флангах разместил кавалерию.

В 9 часов, оправившись от первых неудач, шведы вновь перешли в наступление. Бой начался с ружейного огня, а затем перешел в ожесточенную рукопашную схватку. На одном из участков, где бой носил особо упорный характер,

шведам удалось прорвать боевые порядки первой линии русской пехоты. Петр, заметив это, лично возглавил батальон из второй линии и повел его в атаку. Вскоре положение было восстановлено.

Шведы не смогли устоять перед штыковой атакой русских войск и обратились в бегство. Кавалерия стала преследовать бегущего противника и причинила ему большой урон. Шведская армия не выдержала комбинированного удара русской пехоты и кавалерии и капитулировала.

Полтавское сражение закончилось блестящей победой русской армии под водительством царя, проявившего качества выдающегося полководца. В то же время лучший полководец Западной Европы Карл XII, бросив свою армию, с небольшой группой гвардейцев вместе с И. С. Мазепой бежал в Турцию. Побег Карла XII под защиту турецкого султана, по словам академика Е. В. Тарле, стал «постыдным концом долгих авантур шведского Александра Македонского»<sup>1</sup>.

Отборная шведская армия была разгромлена, она оставила на поле боя 9 тыс. человек убитых и раненых и 18 тыс. человек были взяты в плен. Потери русских составляли 1345 человек убитыми и 3290 ранеными<sup>2</sup>.

Решительная победа русской армии под Полтавой была достигнута благодаря:

- ♦ высоким морально-боевым качествам русских воинов, которые самоотверженно сражались за свою Родину, как их призывал перед боем Петр I, проявляя при этом исключительные стойкость и храбрость;
- ♦ предварительному ослаблению шведской армии перед генеральным сражением путем разгрома корпуса генерала Левенгаупта, длительной и стойкой обороной Полтавы;
- ♦ хорошо продуманной инженерной подготовке поля сражения с применением неординарных укреплений передовой позиции русских войск, явившихся неожиданными для шведов;
- ♦ применению глубокого построения войск перед боем и выделению резерва, который использовался по обстановке;

---

<sup>1</sup> Тарле Е. В. Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 29.

<sup>2</sup> Порфирьев Е. И. Петр I. М., 1952. С. 206, 207.

- ◆ непрерывному управлению силами в бою со стороны Петра I и умелому выбору момента для нанесения главного удара по атакующим рядам противника;
- ◆ искусному артиллерийскому и ружейному огню перед нанесением решающего штыкового удара и атаки кавалерии с целью развития успеха в бою и преследования отступающего противника.

Карл XII приложил немало усилий, чтобы привлечь Турцию на свою сторону и склонить ее к выступлению против России, особенно в то время, когда он находился на Украине и готовился к походу на Москву. Турецкое правительство, стремившееся вернуть потерянный Азов, благосклонно относилось к проискам Карла XII, учитывая благоприятно сложившуюся для Турции обстановку на юге России, которая была связана борьбой со шведами на Украине.

Большую работу по предотвращению вооруженного выступления Турции против России проделали русские дипломаты. Успех переговоров дипломатической миссии в Константинополе во многом зависел от демонстрации военной силы против Турции на юге. В качестве такой силы был избран Азовский флот, который в апреле 1709 г. по приказанию Петра I перешел из Воронежа, где зимовал, на Азовское море, и 17 кораблей и 178 небольших парусных и гребных судов сосредоточились в Таганроге.

С 26 апреля, когда корабли прибыли в Таганрог, и до Полтавского сражения на азовском побережье срочно возводились укрепления и велось интенсивное приготовление флота к боевым действиям. Военные приготовления здесь никак не маскировались, проводились открыто. О них незамедлительно стало известно турецкому правительству. Демонстративные действия достигли цели: Турция подтвердила свою готовность соблюдать условия мирного договора, заключенного с Россией в 1700 г.<sup>1</sup>

Таким образом, широкомасштабная демонстрация Азовского флота вблизи турецких владений, проводившаяся по инициативе и под руководством Петра I, позволила

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 218.

удержать Турцию от вооруженного выступления против России в наиболее ответственный для нее период борьба против шведской армии. В этих действиях Петр I предстает как дальновидный флотоводец — умело организованная им демонстративная деятельность флота без единого выстрела была равноценна выигранному сражению. Поэтому не случайно, что за победу под Полтавой Петр Алексеевич получил два воинских звания: по армии — генерал-лейтенанта, а по флоту — контр-адмирала. Впервые его адмиральский флаг подняли у палатки, развернутой на месте Полтавской баталии<sup>1</sup>. Присвоение адмиральского звания явилось признанием больших заслуг Петра I как флотоводца, сумевшего в сложной военно-политической обстановке организовать стратегическое взаимодействие армии и флота и добиться важного внешнеполитического результата.

Полтавская победа оказала огромное влияние на изменение военно-политической обстановки в Европе. Она укрепила международный авторитет России и заставила страны Европы заговорить о ней как о сильной державе. А Дания и Польша поспешили вновь восстановить военный союз с Россией, к которому присоединилась и Пруссия<sup>2</sup>.

Добившись решающего успеха и не желая продолжать изнурительную для народов обоих государств войну, Петр I был согласен после победы под Полтавой заключить мирный договор со Швецией при условии возвращения России Эстляндии и Лифляндии. Однако Карл XII и слушать не хотел об этом: он все еще надеялся изменить ход войны в свою пользу. Чтобы заставить Швецию прекратить войну и признать Россию равноправным прибалтийским государством, Петр I решил возобновить военные действия на побережье Балтийского моря, овладеть Прибалтикой и Финляндией и в случае дальнейшей затяжки войны перенести ее на территорию Швеции<sup>3</sup>.

Полтавская победа привела к существенному изменению соотношения сухопутных сил в пользу России и коренному

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 196.

<sup>2</sup> *История военно-морского искусства.* Т. 1. С. 181.

<sup>3</sup> *Русское военно-морское искусство.* С. 67.



перелому в ходе Северной войны. Она дала возможность Петру I перебросить основную часть армии из-под Полтавы в Прибалтику и развернуть крупные наступательные операции на приморском направлении. Таким образом, начался новый этап Северной войны: центр тяжести вооруженной борьбы переместился с южного стратегического направления на прибалтийское.

Петр Алексеевич очень высоко оценил значение полтавской победы для дальнейшей борьбы за утверждение России на Балтийском море. В день полтавской победы он написал письмо генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину, в котором указал, что «ныне уже совершенно камень в основание Санкт-Петербурга положен с помощью Божеею»<sup>1</sup>. Так лаконично государь выразил значение полтавской победы для выхода и укрепления России на берегах Балтийского моря. Именно эта уверенность и ускорила перенесение в 1712 г. столицы Российского государства из Москвы в Санкт-Петербург.

Полтавская победа коренным образом изменила общий ход Северной войны в пользу России, которая прочно закрепила достигнутые ею до этого успехи в восточной части Финского залива и в Прибалтике и создала благоприятные условия для последующей борьбы за выход на Балтийское море.

### **1700—1709 гг.: заметная роль Балтийского флота**

Тяжелое поражение под Нарвой не сломило волю Петра I продолжать войну ради намеченной цели — добиться свободного выхода к Балтийскому морю. Воспользовавшись серьезной стратегической ошибкой шведов, он развернул кипучую деятельность по реорганизации армии и усилению ее вооружения. Были сформированы новые части, расширилась сеть военных учебных заведений для подготовки национальных офицерских кадров, чтобы заменить иноземцев, находившихся на русской службе. Особое внимание обратили на ускорение строительства флота, без которого невозможно было успешно вести военные действия против Швеции.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 196.



*Крепость Нотебург*

Строительство кораблей, новых фабрик и заводов, производивших вооружение для флота, и реорганизация армии потребовали огромного напряжения сил, больших средств и тяжелым бременем легли на плечи народа, особенно крепостного крестьянства. Крестьяне пополняли армию и флот рекрутами, обеспечивали промышленные предприятия рабочей силой, сооружали верфи, заготавливали корабельный лес, строили корабли и базы флота.

Флот строился с огромными трудностями, но довольно быстро. Историк Е. В. Тарле писал: «И хоть много лет прошло, пока он начал наконец играть заметную роль в войне, но уже с 1700—1715 гг. его существование никак нельзя было игнорировать»<sup>1</sup>. Шведы убедились в этом, когда первые русские корабли появились на Балтийском море.

После нарвской неудачи Петр I пересмотрел свои планы борьбы за выход к Балтийскому морю. Правильно оценив сложившуюся обстановку, он временно отказался от действий на нарвском направлении и решил стратегическое наступление начать со стороны Ладожского озера к устью Невы с целью выйти к Финскому заливу с востока<sup>2</sup>. Преимуществом этого направления являлось то, что армия могла снаб-

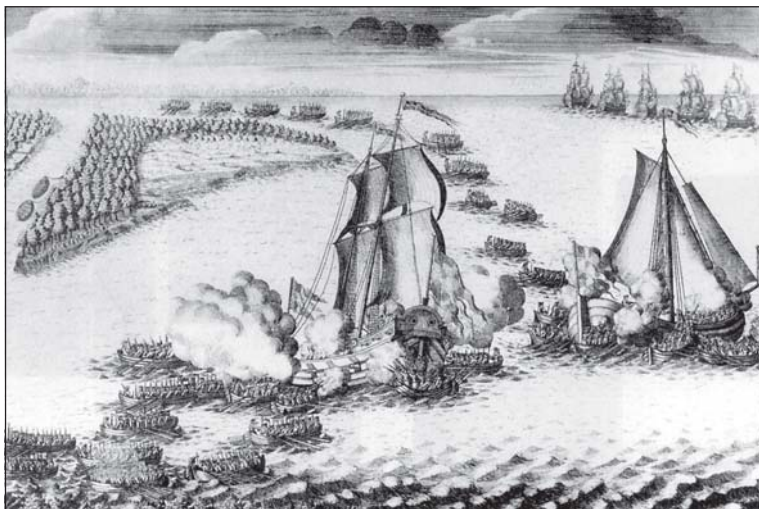
<sup>1</sup> Мавродин В. Основание Петербурга. С. 74.

<sup>2</sup> Тарле Е. В. Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 19.

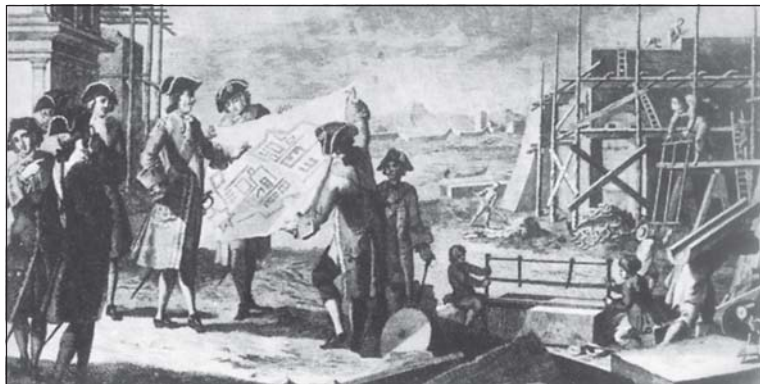
жаться водным путем и поддерживаться силами флота, который создавался на верфях Ладоги.

Осенью 1702 г. войска, переброшенные из Новгорода и Пскова в район Ладоги, перешли в наступление. Первый удар они нанесли по шведской крепости Нотебург (бывший Орешек), закрывавшей вход в Неву со стороны Ладожского озера. В результате ожесточенного штурма войска, поддержанные гребными судами, 11 октября овладели крепостью. Петр переименовал Нотебург в Шлиссельбург — Ключ-город, открывавший выход к морю через Неву.

**«Небываемое бывает».** Продолжая развивать наступление вдоль Невы, весной 1703 г. войска вышли на восточный берег Финского залива и 1 мая овладели крепостью Ниеншанц, расположенной при впадении в Неву реки Охты. 2 мая к устью Невы подошел отряд шведских кораблей под командованием вице-адмирала Нуммерса. Не зная, что крепость Ниеншанц уже пала, Нуммерс 6 мая направил к ней два корабля: 8-пушечную шняву «Астрильд» и 10-пушечный галиот «Гедан». В ночь на 7 мая отряд русских лодок с посаженными на них солдатами



*Взятие двух шведских судов в устье Невы 7 мая 1703 г.  
Художник П. Пикарт*



*Санкт-Петербург в период постройки*

под командованием Петра I и А. Д. Меншикова внезапно атаковал корабли противника и после упорного абордажного боя взял их в плен<sup>1</sup>. Это была первая победа русских над шведскими кораблями.

В честь «никогда прежде небываемой морской победы» Петр I распорядился отчеканить золотые и серебряные медали с надписью «Небываемое бывает» для награждения участников абордажа: первыми — офицеров, вторыми — матросов и солдат. Сам Петр стал шестым по счету кавалером ордена Андрея Первозванного. Этому ордену был удостоен и поручик А. Д. Меншиков.

Для обороны занятого побережья устья Невы по указанию Петра I 16 мая 1703 г. на Заячьем острове была заложена Петропавловская крепость, под защитой которой началось строительство торгового города — Санкт-Петербурга, ставшего первой базой флота на Балтийском море, а с 1712 г. новой столицей России. Для обороны Санкт-Петербурга с моря на отмели острова Котлин в 1703 г. был заложен форт Кроншлот, а на самом острове в 1704 г. начато строительство крепости. Модель ее разработал лично Петр I. Придавая большое значение Кроншлоту в системе обороны Санкт-Петербурга, Петр требовал: «Оборону форта и сего места держать до последней силы и живота, яко наиглавнейшее дело».

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 155.

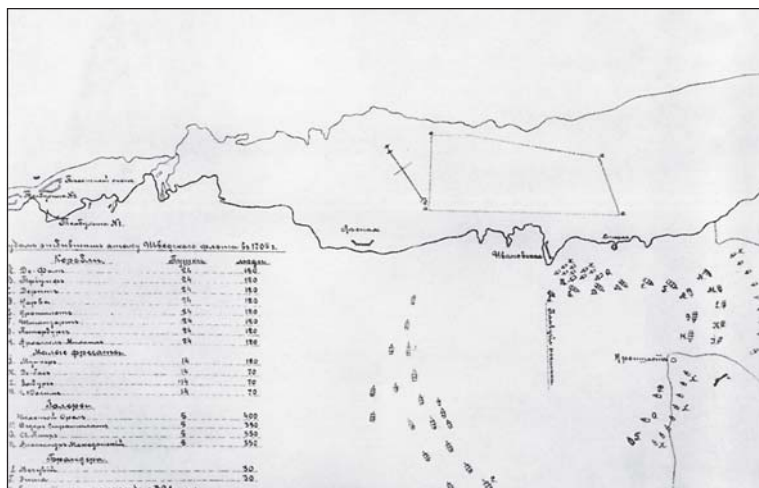
**Нарва и Выборг: нужны совместные действия армии и флота.** Закрепившись на восточном побережье Финского залива, русская армия в 1703—1704 гг. предприняла наступление в Ингрии и Эстляндии и захватила ряд опорных пунктов противника: Ям, Дерпт (Юрьев) и Нарву, взяв, таким образом, реванш за нарвское поражение в начале войны. При штурме Нарвы большую помощь войскам оказали гребные корабли, которые доставили из Санкт-Петербурга боеприпасы и продовольствие<sup>1</sup>. Взятие Нарвы в августе 1704 г. имело важное стратегическое значение, так как усилило оборону Санкт-Петербурга с юго-западного направления и в то же время расширило операционную зону русского флота на Балтийском море.

Стремясь в такой же мере обезопасить город на Неве с северо-западного направления, осенью 1706 г. Петр I попытался захватить Выборг, который шведы использовали в качестве опорного пункта для действий против Санкт-Петербурга. Однако овладеть Выборгом силами только армии, без привлечения флота, не удалось. Повторилось то же самое, что и в Первом Азовском походе в 1695 г.: Петр I еще раз убедился в том, что для взятия приморской крепости необходимы совместные действия армии и флота.

**На защите Санкт-Петербурга.** В то время как основные силы русской армии вели боевые действия в Прибалтике, шведское командование в 1705 г. попыталось захватить Санкт-Петербург одновременным ударом армии со стороны Карельского перешейка и флота с моря. Для этой цели шведы выделили 10-тысячное войско с артиллерией под командованием генерал-лейтенанта И. Майделя и эскадру адмирала К. Анкерштерна в составе 22 кораблей (7 линейных кораблей, 6 фрегатов и 9 вспомогательных судов). Для русского командования наступление противника не было неожиданным. Гарнизон Санкт-Петербурга заблаговременно подготовился к его отражению. На подступах к городу возвели дополнительные укрепления. А в мае, как только Нева очистилась ото льда, отряд кораблей под командованием вице-адмирала К. И. Крюйса (8 фрегатов, 5 шняв, 2 бранде-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 207.



План укреплений и батарей на острове Котлин в 1705 г.

ра и несколько гребных судов) вышел из Невы и занял удобную позицию в фарватере между Кроншлотом и Котлином<sup>1</sup>. Для защиты кораблей от возможных атак шведских брандеров мористее выставили заграждение из бревен и плавучих рогадок. Непосредственно Котлин обороняли 2 пехотных полка и 4 артиллерийские батареи. Для своевременного обнаружения противника на побережье острова были развернуты наблюдательные посты, а на подходах к нему с запада выставлены корабельные дозоры. Перед кораблями стояла задача: взаимодействуя с береговой артиллерией, предотвратить попытку шведской эскадры прорваться к Санкт-Петербургу.

В начале июня эскадра подошла к Кроншлоту и стала на якорь в трех милях от него. В это же время со стороны Карельского перешейка к Санкт-Петербургу подошли войска противника. Над городом св. Петра нависла серьезная угроза. С его падением Россия теряла бы не только важный стратегический опорный пункт в восточной Балтике, но и набиравший мощь молодой флот.

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 207.



Однако планы шведского командования были сорваны. В течение месяца эскадра шведского адмирала К. Анкерштерна неоднократно пыталась прорваться к Санкт-Петербургу между Котлином и Кроншлотом, но безуспешно. Мощным огнем русские корабли и береговые батареи отразили атаки противника. Не увенчались успехом и попытки овладеть Котлином при помощи морского десанта. Особенно большой урон ему был нанесен 14 июля. Из тысячи десантников, высадившихся на остров, неприятель потерял 560 человек убитыми и утонувшими и 114 человек ранеными. Видя тщетность усилий прорваться к Петербургу, шведы отказались от дальнейших попыток овладеть Котлином и в ночь на 16 июля 1705 г. ушли в Швецию. Не добились успеха и шведские войска. Гарнизон Санкт-Петербурга, поддержанный крепостной артиллерией и гребными судами, отразил все атаки и заставил их отступить.

Таким образом, благодаря своевременно принятым мерам и хорошо организованному взаимодействию армии и флота, план шведов по захвату Санкт-Петербурга провалился. Отражению совместного удара сухопутных и морских сил противника способствовало создание впервые в истории отечественного флота морского укрепленного района, что позволило, в условиях господства неприятеля на Балтийском море, успешно выполнить поставленную перед ним задачу по защите города с моря.

**Командующий Балтийским флотом адмирал Ф. М. Апраксин.** Петр I продолжал принимать меры по усилению обороны Санкт-Петербурга. Одним из таких мероприятий явилось назначение в 1707 г. командующим Балтийским флотом адмирала Ф. М. Апраксина, которого царь считал наиболее авторитетным руководителем флота в той обстановке, которая сложилась к тому времени в восточной части Финского залива и особенно в Санкт-Петербурге.

К моменту вступления Апраксина в должность командующего Балтийский флот имел в своем составе 11 фрегатов, 7 шняв, 6 брандеров, 2 бомбардирских судна, 7 галер и ряд других более мелких судов<sup>1</sup>. Все эти корабли были построены

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 184.



на Ладожских верфях и после вскрытия ото льда Невы в мае 1707 г. перешли в район Котлина для защиты Петербурга с моря.

Вступив в командование эскадрой, адмирал Ф. М. Апраксин поднял свой флаг на фрегате «Элефант». Под начальством Апраксина дела по управлению флотом пошли более успешно, чем при его предшественнике. Личное присутствие адмирала на флоте и его заслуженный авторитет как руководителя Адмиралтейства и флота позволили ему в сравнительно короткий срок полностью укомплектовать эскадру личным составом и поднять ее боеспособность.

Вице-адмирал К. И. Крюйс, возглавлявший до этого Балтийскую эскадру, узнав о назначении Апраксина, в 1707 г. писал ему в своем письме: «Ваш приезд к нам столько бодрости учинил, будто 7 галерами и 7 кораблями сильнее явились». А проплавав некоторое время под флагом адмирала Ф. М. Апраксина, Крюйс, будучи сам достаточно авторитетным моряком, характеризуя своего начальника как флагмана, в письме Петру I писал: «Морское дело здесь в два года так унизилось, что чуть в конец не разорилось, токмо его превосходительство великий адмирал зело дивно поступает и своим премудрым разумом то упалое дело ведал на лучшее ученить, таким образом, что дивно есть и невозможно никому поверить»<sup>1</sup>.

Весной 1708 г., когда восточная часть Финского залива между устьем Невы и островом Котлин еще полностью не очистилась ото льда, царь прибыл на Балтийский флот, чтобы лично проверить его боеспособность перед тем, как отправиться на юг и возглавить армию для отражения вторжения Карла XII в Россию. Адмирал Ф. М. Апраксин выстроил эскадру на котлинском рейде. В ее составе находилось 12 фрегатов, 10 шняв, 20 бригантин, 2 бомбардирских корабля, 6 брандеров и несколько более мелких судов<sup>2</sup>.

Посетив эскадру и осмотрев корабли, Петр I остался доволен ее состоянием и подготовкой экипажей. Это вселило в него уверенность в том, что в его отсутствие Балтийская эскадра во главе с таким опытным командующим, как адми-

---

<sup>1</sup> Дмитриев С. И. Генерал-адмирал, граф Ф. М. Апраксин. С. 10.

<sup>2</sup> Веселаго Ф. Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 188.

рал Апраксин, сможет отразить новые атаки шведского флота против Петербурга с моря.

В это время шведский флот под командованием адмирала К. Анкерштерна, потерпев ряд серьезных поражений при попытке прорваться к Петербургу через котлинский укрепленный район, не проявлял особой активности, но держался в видимости Котлина для того, чтобы помочь своей армии, которая была сосредоточена в Выборге и готовилась к новому нападению на Санкт-Петербург.

Воспользовавшись отвлечением главных сил русской армии на юг и отсутствием Петра I в Петербурге, шведская армия летом 1708 г. предприняла новое, на этот раз последнее, наступление с целью захвата Санкт-Петербурга. Оно началось в августе. В нем участвовал армейский корпус (12 тыс. человек) под командованием генерала Либекера<sup>1</sup>. Шведы выбрали очень удобный момент. Но русские войска, предназначенные для обороны города на Неве, равно как и Балтийский флот, не были застигнуты врасплох и были готовы к отражению наступления противника.

Шведские войска, вышедшие из Выборга, 22 августа перешли реку Сестру, а 27 августа появились в селе Колтуши, создав непосредственную угрозу Санкт-Петербургу. Отправляясь на юг к своей армии, чтобы возглавить ее в решающей битве с войском Карла XII, царь назначил руководителем обороны будущей столицы государства адмирала Ф. М. Апраксина, в верности которого и его военном таланте он не сомневался и не ошибся.

В распоряжении Ф. М. Апраксина находились 23,5 тыс. человек<sup>2</sup>. Этого было достаточно для отражения шведского наступления. Но русские войска были рассредоточены в виде отдельных гарнизонов в нескольких укрепленных пунктах, тогда как шведы действовали в составе компактной группировки. И тем не менее адмирал Апраксин нашел выход из этой ситуации, применив тактику использования небольших групп, которые наносили по противнику внезапные короткие удары, обычно в ночное время. Таким образом удавалось нарушать коммуникации шведов и лишать

---

<sup>1</sup> Военная энциклопедия. Т. II. С. 613.

<sup>2</sup> Там же.

их возможности подвозить снабжение для своих войск из Финляндии. Вскоре в корпусе генерала Либекера возникли такие трудности с продовольствием, что он забыл о штурме Петербурга и начал отход к побережью Каперского залива, где рассчитывал получить помощь со стороны эскадры адмирала Анкерштерна, которая находится в восточной части Финского залива.

Преследуя противника с небольшим отрядом, Апраксин умело применил прием дезинформации командующего шведской армией о составе русских сил. Он подбросил в распоряжение шведов письмо, адресованное командиру одной из своих групп генералу Фризиру, в котором сообщал, что он с крупными силами идет к нему на помощь. Когда Либекер ознакомился с содержанием письма, он запросил помощи флота, чтобы эвакуироваться в Финляндию. Адмирал Анкерштерн поспешил на помощь к своему генералу.

Эвакуация шведских войск на корабли проходила весьма спешно, так как шведские генерал и адмирал опасались, что с минуту на минуту к Копорью подойдет русский адмирал с крупными силами и сорвет эвакуацию шведской армии. Апраксин действительно ускоренным маршем приближался со своим немногочисленным отрядом. Этих скромных сил вполне хватило, чтобы разгромить арьергард шведской армии, прикрывавший эвакуацию главных сил на корабли. Так бесславно закончился последний поход шведов на Санкт-Петербург.

Петр I высоко оценил действия адмирала Ф. М. Апраксина по защите Петербурга. Царь повелел изготовить медаль: на одной ее стороне — портрет Апраксина и надпись: «Царского величества адмирал Ф. М. Апраксин», а на другой — флот, построенный в линию, и надпись: «Храня сие не спит; лучше смерть, чем неверность». За отличие в службе на благо Отечества адмиралу Апраксину был пожалован графский титул<sup>1</sup>. Однако победа над шведской армией и флотом при обороне Санкт-Петербурга в значительной степени явилась плодом флотоводческого искусства Петра I, который смог правильно спрогнозировать действия шведов и своевременно принять необходимые меры по обеспечению надежной обороны города на Неве. С началом

---

<sup>1</sup> Дмитриев С. И. Генерал-адмирал, граф Ф. М. Апраксин. С. 15.

застройки и превращения его в главную базу Балтийского флота были построены укрепления и установлена артиллерия с сухопутного направления. Для его защиты с моря был создан укрепленный район, представлявший собой разветвленную систему фортификационных сооружений и инженерных заграждений, которые на период навигации, когда Санкт-Петербургу мог угрожать шведский флот, усиливались парусными гребными кораблями.

### Еще раз о правой стороне



В Русском императорском флоте, аналогично с флотами всего мира, кроме португальского, признавалось превосходство правой стороны на корабле над левой.

Англичане, а с ними моряки всех других наций, признают почетной стороной правую потому, что мыс Горн и Магелланов пролив впервые были обойдены с востока на запад, то есть правым бортом.

Португальцы признают как почетную сторону левую, потому что их знаменитый мореплаватель Васко да Гама первым обогнул мыс Доброй Надежды, идя с запада на восток, то есть левым бортом.

### Об осторожности в чужих портах



В Петровском Морском уставе указывалось, что «будучи в чужих портах (хотя и приятельских) добрую осторожность иметь, дабы служителей корабельных на берег без офицеров не пускать. Так же и к своему кораблю чужие суда с осмотрением допускать, дабы какого вреда тайно кораблю не учинил кто или служителей не подговорили, что во вред быть может».

### 1710—1715 гг.: Балтийский флот в наступлении

С перенесением центра тяжести борьбы со Швецией на Балтийское море Петр I разработал новый план войны, который соответствовал изменившейся в ходе Северной войны обстановке в пользу России после Полтавской победы. Стратегический план Петра I на Балтийском морском театре сводился к тому, чтобы совместными действиями армии и флота добиться господства в Финском заливе и, вытеснив из него шведский флот, открыть доступ своему флоту в Ботнический залив и Балтийское море. И если после этого король Карл XII откажется подписать мир с Россией, перенести войну на территорию Швеции.



*Фрегат «Ивангород».  
Спущен на воду 27 мая 1705 г.*

В связи с этим планом возросла роль военно-морского флота в борьбе за утверждение России на Балтийском море. Предусматривалось значительное расширение масштабов совместных действий армии и флота на приморских направлениях, особенно против шведских морских крепостей в шхерных районах. А это в свою очередь потребовало и ускорения строительства Балтийского флота. И не только

гребных судов для совместных действий с сухопутными войсками. На передний план стали выступать парусные корабли, и прежде всего линейные, которые должны были обеспечивать операции гребного флота в шхерах и вести борьбу со шведским корабельным флотом за господство на Балтийском море.

Наряду с ростом числа кораблей улучшалось их качество, совершенствовалась подготовка национальных кадров. Все это повысило успешность боевых действий флота в наступательных операциях, особенно гребного флота, который в этот период войны играл главнейшую роль.

Надежно обеспечив оборону Санкт-Петербурга и укрепив свои позиции в восточной части Финского залива, Петр приступил к реализации намеченного им плана проведения наступательных операций армии и флота на Балтийском море и в Прибалтике.

В 1709 и 1710 гг. русские войска, развивая победоносное наступление в Прибалтике, заняли южное побережье Финского залива и порт Ревель, который стал передовой базой русского парусного флота. На очереди стояла еще более сложная задача: занятие северного побережья Финского залива. Шведы использовали Финляндию как главный источник получения сельскохозяйственных продуктов, поэтому

сильно укрепили оборону финского побережья и держали там крупный контингент своих войск. Особенно сильно были укреплены морские крепости Выборг, Гельсингфорс и Або.

Финляндия важна была для Швеции и с военной точки зрения. Карл XII понимал, что с занятием Финляндии русские займут ближние подступы к Швеции, и тогда Ботнический залив станет последним рубежом их обороны. Поэтому шведский король принимал все меры к тому, чтобы удерживать Финляндию, и особенно Выборг, который шведы использовали в качестве передового форпоста постоянной угрозы нападения на Санкт-Петербург со стороны Карельского перешейка, что они неоднократно предпринимали в 1705—1708 гг.

Петр I начал финляндскую кампанию в 1710 г. с проведения операции по занятию сильнейшей шведской крепости Выборг. Эта приморская крепость, расположенная в глубине одноименного залива, была хорошо защищена с суши и моря. Она имела 151 орудие и 4-тысячный гарнизон<sup>1</sup>. С моря крепость оборонял корабельный флот, который обычно с весны и до глубокой осени находился у входа в Выборгский залив, крейсируя у Березовых островов. Таким образом, овладеть Выборгом без участия флота не представлялось возможным.

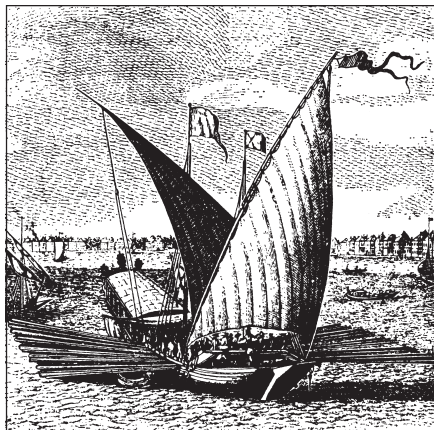
Это наглядно показала первая попытка русской армии взять выборгскую крепость в 1706 г. Русские войска, осадившие тогда шведскую крепость с суши, не смогли ее захватить и вынуждены были снять осаду и отступить. Главной причиной неудачи русских стало отсутствие осадной артиллерии и флота, который мог бы оказать эффективную помощь своим войскам в борьбе с гарнизоном выборгской крепости.

**Выборгская операция 16 марта — 13 июня 1710 г.** Петр I начал финляндскую кампанию с Выборгской операции<sup>2</sup> не случайно. Крепость Выборг являлась своего рода воротами,

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Ч. 1. С. 166—168.

<sup>2</sup> Термин «операция» обозначает комплекс боевых действий армии и флота, которые по своим масштабам, целям, количеству участвующих сил, замыслу и плану, способам решения поставленной задачи, характеру боевых действий и их продолжительности, обеспечению боевых действий и достигнутым результатам могут быть отнесены к современному понятию операции.



*Скамповая*

запиравшими проход в Финляндию с приморского направления. Чтобы открыть доступ русской армии и флоту для наступления на приморском направлении, надо было овладеть крепостью. Учитывая опыт взятия Азова в 1696 г. и неудачную попытку захвата Выборгской крепости в 1706 г., Петр I сделал вывод: приморские крепости, имеющие свободный

выход к морю, необходимо брать совместными действиями армии и флота.

Исходя из исторического опыта взятия морских крепостей, географического расположения Выборгской крепости, ее вооружения, численности гарнизона и возможности использования противником флота для обороны Выборга, Петр разработал план операции, определил состав группировки сил и задачи, способы решения поставленных задач и меры по обеспечению операции, время проведения ее и управление силами.

Для выполнения операции были выделены осадный корпус (15 тыс. человек, в ходе операции он был увеличен до 22 тыс. человек) и корабельный флот в составе 11 фрегатов, 8 шняв и до 250 гребных боевых кораблей, вспомогательных и транспортных судов<sup>1</sup>. Командующим всеми этими силами Петр I назначил генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, а сам стал во главе парусного флота. К командованию силами был привлечен также вице-адмирал К. И. Крюйс, которому поручили командовать отрядом фрегатов, входившим в состав корабельной эскадры.

Петровский план проведения Выборгской операции предусматривал соблюдение следующих требований и последо-

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Ч. 1. С. 166—168.



вательности действий армии и флота. Чтобы упредить появление шведского флота у Выборгского залива, который в это время господствовал в Финском заливе и мог сорвать операцию, Петр I решил развернуть свои сухопутные и морские силы и начать операцию ранней весной, когда восточная часть Финского залива еще покрыта льдом. Поэтому авангардные силы осадного корпуса должны были совершить быстрый марш-маневр от Котлина по льду Финского залива и внезапно осадить Выборг с суши, чтобы изолировать его на весь период проведения операции от Финляндии и лишить шведов возможности перебрасывать подкрепления в осажденную крепость с суши. Перед флотом ставилась задача с началом подвижки льда, и ни в коем случае не позже, до появления шведского флота в районе Березовых островов, совершить как можно быстрее переход от Кроншлота к Выборгскому заливу, чтобы доставить армии подкрепление — тяжелую осадную артиллерию, боеприпасы и продовольствие. С прорывом флота в Выборгский залив гребные боевые корабли планировалось использовать для содействия войскам, осаждавшим крепость, и выполнения блокады, чтобы не допустить прорыва шведского флота в Выборгский залив.

Для более надежной блокады крепости с моря предусматривалось на ходовом фарватере выставить заграждения. Перед парусным флотом, который действовал в составе эскадры, ставилась задача обеспечивать операцию с моря, а также прикрыть подвижной плавучий тыл, состоявший из транспортов, нагруженных боевой техникой и продовольствием для армии и флота.

С осени 1709 г. и зимой велась тщательная подготовка армии и флота к предстоящей операции. Сосредоточивались войска на своих исходных позициях, и проводились учения. Готовились гребные корабли и парусные суда, транспортные суда загружались боевой техникой и продовольствием. Всеми этими приготовлениями руководил генерал-адмирал Ф. М. Апраксин. Петр I, полностью доверяя своему помощнику, тем не менее лично проверял, как ведутся приготовления и не запаздывают ли они к началу развертывания сил. По его указанию велась разведка в целях выявления обстановки в районе Выборгского залива и на подступах к крепости

со стороны суши и морского направления. Все приготовления, как и намечалось по плану, были завершены к середине марта 1710 г.

16 марта 1710 г. генерал-адмирал Апраксин с 13-тысячным корпусом и легкой артиллерией (28 орудий) вышел с острова Котлин и, совершив трудный переход по льду, 22 марта приступил к осаде Выборга<sup>1</sup>. У Хьеталы (Ояхогни-еми), в 4 км к северо-западу от Выборга, были построены укрепления, чтобы отрезать от крепости находившиеся в Финляндии шведские войска. Однако из-за отсутствия тяжелой артиллерии осада была малоэффективной.

Тем временем в Санкт-Петербурге флот под руководством Петра I завершал приготовления. На транспортные суда были погружены осадная артиллерия, боеприпасы и продовольствие, а на гребные корабли посажено 5 тыс. войск. Для обеспечения перехода гребных кораблей и транспортных судов готовилась эскадра парусных кораблей.

Закончив приготовления, флот 29 апреля перешел в район острова Котлин. В тот же день Петр I послал в ледовую разведку к Березовым островам, к которым должна была следовать корабельная эскадра для обеспечения операции со стороны Выборгского залива, две шнявы «Дегас» и «Феникс», перед которыми ставилась также задача разведать, нет ли шведских кораблей в данном районе<sup>2</sup>.

Не дожидаясь возвращения разведывательных кораблей с задания, Петр I, учитывая, что лед в восточной части Финского залива уже вскрылся, приказал 30 апреля начать движение флота к Выборгу, рассчитывая встретиться с разведывательными кораблями на пути к Выборгскому заливу. В журнале Петра записано: «В 30 день поутру и весь флот от Кроншлота в море пошел ветром вест-зюйд-вестом, и когда от Кроншлота отошел верст 20, то помянутые отправленные две шнявы возвратились назад к флоту и рапортовали господину шаутбенахту корабельному, который тогда был в авангардии, что неприятеля не видели, а к Березовым островам за великим льдом пройти невозможно»<sup>3</sup>.

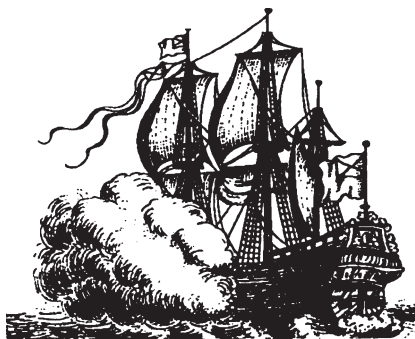
---

<sup>1</sup> История Северной войны 1700—1721 гг. М., 1987. С. 97.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 64.

<sup>3</sup> Журнал Петра Великого. Ч. 1. С. 262.

В авангарде шла эскадра парусных судов под флагом вице-адмирала К. И. Крюйса, авангардом командовал царь Петр. Первыми вышли гребные корабли с транспортными судами на буксирах, а несколько позже — 9 фрегатов и 8 шняв под флагом контр-адмирала Петра Михайлова (Петра I), которые обеспечивали переход гребных кораблей и транспортных судов в Выборгский залив.



*Шнява «Лизет». С гравюры П. Пикарта (ок. 1711 г.)*

Соединения кораблей и транспортов продвигались к Выборгскому заливу чрезвычайно медленно, с трудом пробиваясь сквозь тяжелые льды. О состоянии ледовой обстановки на пути каравана русских судов в журнале Петра записано: «Такой великий был на море лед, что едва те шнявы спаслись, и господин контр-адмирал (Петр I) со своей шнявою с великою нуждою дошел до урочища Куроми в 6 милях от Березовых островов»<sup>1</sup>. В письме Ф. М. Апраксину, написанному 1 мая со шнявы «Лизет», Петр I сообщал: «Обрели лед от самого того мыса (или немного подальше к вам) до Лужского устья и зело тверд, для чего далее идти невозможно»<sup>2</sup>.

В тех случаях, когда корабли затирались во льдах, Петр I и его командиры нашли очень остроумный способ вызволения судов из ледового плена: небольшая пушка привязывалась к тросу и сбрасывалась на лед. Если лед не раскалывался, то процедура продолжалась до тех пор, пока корабль не получал возможность продвигаться дальше<sup>3</sup>.

Таким образом, гребным кораблям, транспортным судам, которых в походном порядке насчитывалось 250 единиц, пришлось совершать переход морем в крайне тяжелой ледовой

<sup>1</sup> Журнал Петра Великого. Ч. 1. С. 263.

<sup>2</sup> Материалы для истории русского флота. Ч. 1. С. 211.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 65, 66.

обстановке. Маневрирование судов во льдах требует от командиров и всего экипажа большого искусства, для этого необходим не только опыт плавания в ледовых условиях, но и хорошее знание прочности и маневренных качеств своих кораблей. Успешный переход армады русских кораблей и транспортных судов в тяжелой ледовой обстановке свидетельствует о том, что русские моряки во главе с Петром I продемонстрировали высокие морские качества и способность решать важные задачи в сложных экстремальных условиях.

Преодолевая тяжелые льды, гребные и транспортные суда с большим трудом пробились в Выборгский залив и 8 мая подошли к Тронгзунду. Фрегаты под командованием вице-адмирала К. И. Крюйса остались у Березовых островов. Чтобы ввести противника в заблуждение и не допустить противодействия со стороны его крепостной артиллерии, отряд галер при проходе мимо Тронгзунда инсценировал бой со своими береговыми батареями, рассчитывая создать у шведов впечатление о прорыве кораблей, которые ожидались в Выборге. Военная хитрость удалась как нельзя лучше. Шведы, приняв русские галеры за свои, беспрепятственно пропустили их. Транспортные суда после разгрузки возвратились под прикрытием корабельного флота к Кроншлоту, а галеры остались у Выборга для содействия войскам в осаде крепости.

Чтобы не допустить ожидавшийся в скором времени шведский флот в Выборгский залив, Петр I приказал Апраксину перегородить фарватер и создать в районе Тронгзунда оборонительную позицию. В его предписании Апраксину говорилось: «В самом узком месте близ наших батарей для препятствия проходу неприятельским кораблям извольте приказать затопить 4 судна или 5 из новгородских, что пришли с провиантом, нагрузив их камнем, дабы невозможно было неприятельским кораблям пройти, а когда надобно нашим судам проходить, тогда те потопленные суда можно вынуть»<sup>1</sup>. Для усиления оборонительной позиции планировалось использование части гребных кораблей, которые участвовали в осаде крепости.

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 64, 66.

С прибытием флота с осадной артиллерией и боеприпасами Апраксин усилил осаду крепости, широко использовав для этого гребные суда, как того требовал Петр I в разработанной им инструкции штурма Выборга. В ней говорилось: «Штурм подлежит быть с выше именованных двух сторон, также с моря галерами и иными судами, для лучшей диверсии неприятелю и конечно одному надлежит быть в день, а не ночью, в чем уже давно отведено, что ночные штурмы не удаются раде многих причин, которые здесь описывать оставляю»<sup>1</sup>.

14 мая 1710 г. Ф. М. Апраксин начал более решительные действия с применением тяжелой осадной артиллерии и гребного флота<sup>2</sup>. Согласно намеченному плану, главный удар наносился с морского направления по западному, менее защищенному фронту крепости, а вспомогательный — по восточному. На главном направлении действовало более половины войск, осаждавших крепость, и три четверти численности артиллерии. Здесь же находились и гребные корабли, которые огнем орудий поддерживали войска и одновременно блокировали крепость с моря<sup>3</sup>.

Через два дня, 16 мая, к Выборгскому заливу подошла шведская эскадра (8 линейных кораблей, 6 фрегатов и 6 вспомогательных судов) под командованием вице-адмирала Г. Ватранга<sup>4</sup>.

Эскадра явно запоздала с оказанием помощи гарнизону Выборга. Русские парусные корабли и транспортные суда к этому времени уже вернулись в свою базу, а оставшиеся в Выборгском заливе гребные суда готовы были отразить атаку шведской эскадры под прикрытием береговой артиллерии.

Ватранг не решился прорываться в глубь Выборгского залива и, отказавшись от помощи осажденной крепости, ушел в Бьёрке.

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 66.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 208.

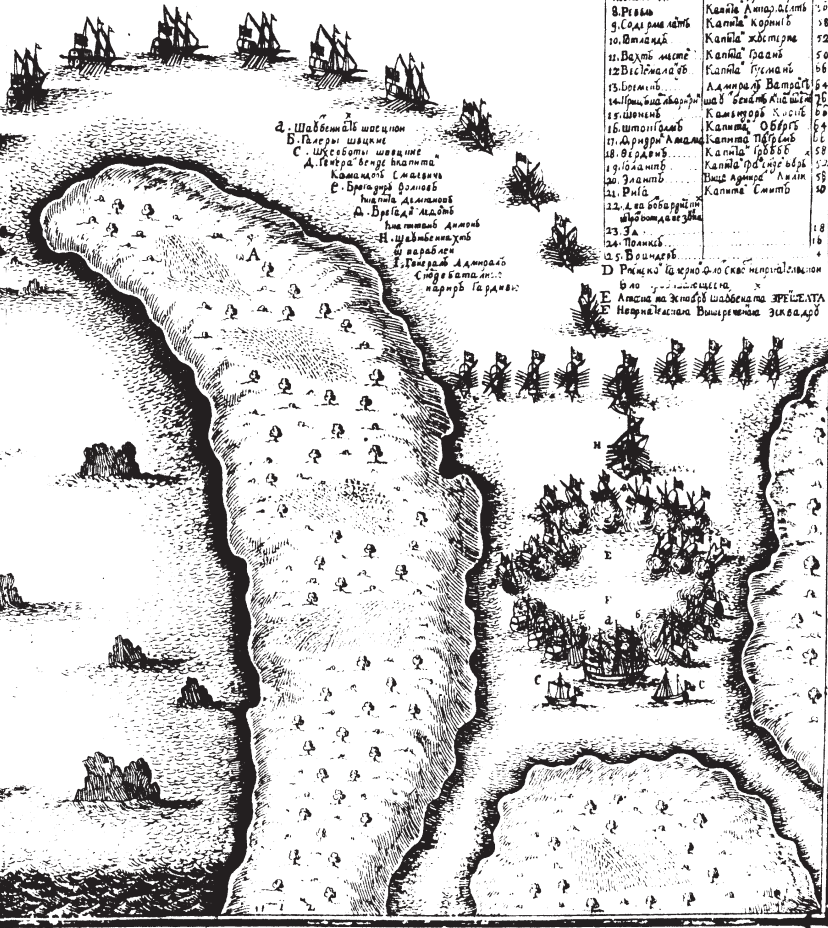
<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 168.

<sup>4</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторической. Ч. 1. Описания к картам. С. 205.



Павел Спрингело Обишев АКСИЯ МЕЖРОСИСКИМЪ  
 АДМИРАЛОМЪ ГЕНЕРАЛОМЪ ГРАДОМЪ АБРАХИМЪ МЪ  
 ТИШИМЪ АДМИРАЛОМЪ ВАТРАГОМЪ ГДЕ РОСИСКОЕ  
 БОЛШО ДНО СТОИТ ПЛАНЪ КОМАНДИРА ВАТРАГОМЪ  
 КУРАТОМЪ СТОИТЪ ИТАЖЕШЪ ВЪШУ ПОСРЖЕ СТОИТЪ ДНО  
 МИСКОМО ПОРЪБАСЪ МЕРКАТЕНСИО ШТОЛАРЪ ПЛАНЪ  
 КОМАНДОМЪ ШЛОТЪ ВЕНАХТА ЗЧЪ ПАТА ВЪШЕ ЧТО  
 ВСЕ ЗАДЪ ЛИТЕРАМИ ИНТЕРГРАМИ ЮБЪСМЕНО

- |    |                              |    |                       |
|----|------------------------------|----|-----------------------|
| 1  | Амурские Амурь               | 11 | Капитанъ Штегер       |
| 2  | Брандбургские Карлы          | 12 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 3  | Свердловские Иренбергъ       | 13 | Капитанъ Амстронгъ    |
| 4  | Караванъ Командиру А. А. Ште | 14 | Капитанъ Суин         |
| 5  | Капитанъ Понтъ               | 15 | Капитанъ Рудольфъ     |
| 6  | Капитанъ Шо Пейте            | 16 | Капитанъ Антонъ Сентъ |
| 7  | Капитанъ Шо Пейте            | 17 | Капитанъ Корнелъ      |
| 8  | Капитанъ Шо Пейте            | 18 | Капитанъ Жестер       |
| 9  | Капитанъ Шо Пейте            | 19 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 10 | Капитанъ Шо Пейте            | 20 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 11 | Капитанъ Шо Пейте            | 21 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 12 | Капитанъ Шо Пейте            | 22 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 13 | Капитанъ Шо Пейте            | 23 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 14 | Капитанъ Шо Пейте            | 24 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 15 | Капитанъ Шо Пейте            | 25 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 16 | Капитанъ Шо Пейте            | 26 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 17 | Капитанъ Шо Пейте            | 27 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 18 | Капитанъ Шо Пейте            | 28 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 19 | Капитанъ Шо Пейте            | 29 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 20 | Капитанъ Шо Пейте            | 30 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 21 | Капитанъ Шо Пейте            | 31 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 22 | Капитанъ Шо Пейте            | 32 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 23 | Капитанъ Шо Пейте            | 33 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 24 | Капитанъ Шо Пейте            | 34 | Капитанъ Шо Пейте     |
| 25 | Капитанъ Шо Пейте            | 35 | Капитанъ Шо Пейте     |



А. Шабельский шхунин  
 В. Пеллер шхунин  
 С. Шустовы шведские  
 Д. Петра виле владимир  
 Е. Ковалева Савинич  
 F. Билгоруд Франкль  
 Г. Пелье Динков  
 Д. Вребадъ мидель  
 Е. Пятковъ Дитловъ  
 Ж. Шабельский шхунин  
 И. Генералъ Адмиралъ  
 К. Сперовъ виле  
 Л. Нарреръ Гадановъ

Сражение между русским флотом и шведскими военно-морскими силами под командованием адмирала Ватранга



Гарнизон Выборга, не получив помощи, 13 июня 1710 г. капитулировал. Капитуляцию принимал Петр I лично, прибыв к войскам из Санкт-Петербурга за два дня до падения Выборга.

Таким образом, многодневная осада одной из сильнейших шведских приморских крепостей закончилась победой, которая была достигнута благодаря хорошо организованному взаимодействию армии и флота. Конечно, главную роль сыграла армия, но без содействия флота она не могла бы решить поставленную задачу. Роль флота сводилась к перевозке морем осадных войск, тяжелой артиллерии, боеприпасов и продовольствия, артиллерийской поддержке армии при осаде крепости и блокаде Выборга с моря. В ходе боевых действий корабли совершили беспрецедентный в истории ледовый переход, который свидетельствовал о высокой выучке их команд и способности успешно решать задачи в вооруженной борьбе на море в самых сложных условиях.

Генерал-адмирал Ф. М. Апраксин, непосредственно руководивший осадой Выборга, за взятие крепости был награжден орденом Андрея Первозванного. Но все же справедливости ради надо сказать, что «в действительности главным руководителем и душой этого предприятия был Петр I»<sup>1</sup>, по замыслам, планам, инструкциям и указаниям которого действовали армия и флот при осаде и взятии Выборга.

В боевых действиях под Выборгом проявились новые грани флотоводческого искусства Петра I. Обращает на себя внимание его умение глубоко анализировать и оценивать обстановку на театре и в соответствии с ней принимать обоснованные решения с учетом всех факторов, обуславливающих деятельность сил. Исключительно важное значение, например, имел правильный учет Петром I климатических и гидрологических условий Финского залива (время вскрытия от льда), что позволило упредить шведов в развертывании вооруженных сил, а это в свою очередь сыграло решающую роль в достижении победы. Благодаря глубоко продуманным, хорошо спланированным и с большим искусством осуществленным армией и флотом действиям Петр I лишил парусный флот противника, значительно превосходивший по

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 193.

силе русский, возможности оказать помощь гарнизону Выборгской крепости.

Взятие шведской крепости является ярким примером организованного взаимодействия армии и флота и показателем высокого флотоводческого искусства Петра I, по замыслу, плану и при общем руководстве которого блестяще была проведена эта сложнейшая операция, связанная с овладением одной из сильнейших морских крепостей в условиях сложной обстановки.

Вслед за Выборгом русские войска 8 сентября 1710 г. заняли «проотечественную», по словам Петра, крепость Кексгольм (Приозерск), расположенную на побережье Ладожского озера.

С занятием Выборга и Кексгольма был ликвидирован наиболее опасный плацдарм шведской агрессии против территории северо-западной части страны и надежно обеспечена безопасность Санкт-Петербурга со стороны Карельского перешейка и моря. Город на Неве, по выражению Петра, получил «крепкую подушку» и «конечное безопасие»<sup>1</sup>. Кроме того, гребной флот приобрел новую базу в восточной части Финского залива, а парусный флот — свободный выход в море. Территория, прилегающая к Выборгу, стала важным плацдармом для развития дальнейшего наступления в Финляндии.

Одновременно с действиями на Карельском перешейке русская армия развернула наступательные бои и в Прибалтике. В течение трех месяцев (июль—сентябрь 1710 г.) последовательно были заняты Рига, Пернов, Аренсбург (Курессаре) на острове Эзель (Сааремаа) и Ревель, шведский флот таким образом был лишен удобных и стратегически важных баз в западной части Финского залива и в Рижском заливе. В связи с этим положение шведского флота на Балтийском море значительно ухудшилось. Базируясь на Ревель, Российский парусный флот имел теперь возможность контролировать устье Финского залива и вести боевые действия на коммуникациях в открытой части Балтийского моря.

После новых побед, одержанных в 1710 г., Петр I еще раз предложил шведскому правительству заключить мир на

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Л., 1940. Ч. 2. С. 10.

условиях сохранения за Россией занятых ею в ходе Северной войны прибалтийских земель. Однако Швеция отвергла мирные предложения. Она все еще надеялась переломить ход войны с помощью своего флота и Турции, которая под влиянием Карла XII, нарушив договор о мире, осенью 1710 г. объявила России войну<sup>1</sup>. Война с Турцией, закончившаяся неудачным для русской армии Прусским походом (1711 г.), на некоторое время отодвинула на второй план военные действия в Прибалтике. Но вскоре после подписания Прусского мирного договора (12 июля 1711 г.) начался кульминационный этап вооруженной борьбы против Швеции.

**Гангутская операция — первая крупная победа Российского флота и ее значение в ходе Северной войны.** Чтобы заставить Карла XII прекратить войну, Петр I решил овладеть Финляндией. В письме к Ф. М. Апраксину он сказал, что «если нам удастся дойти до Або, то шведская шея мягче гнуться станет»<sup>2</sup>. Ближайшей целью являлось занятие северного побережья Финского залива и выхода к Ботническому побережью с последующим перенесением войны на территорию противника.

Боевые действия под руководством генерал-адмирала Апраксина начались в 1712 г. Велись они недостаточно энергично и не дали существенных результатов, а с приближением зимы вообще были прекращены и возобновились весной 1713 г., когда Финский залив очистился ото льда.

Планом кампании 1713 г. предусматривалось наступление армии, поддерживаемой гребным флотом, вдоль побережья Финского залива. Одновременно гребной флот должен был занять Гельсингфорс, а затем, используя его в качестве базы, занять Або. Перед парусным флотом ставилась задача прикрытия действий гребного флота с моря<sup>3</sup>.

К началу кампании, в апреле 1713 г., в Санкт-Петербурге на Олонецкой и других верфях были построены и подготов-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 197.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 68, 69.

<sup>3</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 219.

лены к походу 204 гребных судна, преимущественно скам-павеи, с 17-тысячным войском на борту. Эскадра парусных кораблей состояла из 4 линейных кораблей, 2 фрегатов и 2 шняв. Позже к ним присоединились еще 3 линейных корабля и 2 фрегата, прибывших из Ревеля<sup>1</sup>. При подготовке к походу проводились учения и тренировки, на которых отрабатывалась организация гребного флота и взаимодействие между кораблями и десантными войсками.

Развертывание флота произошло в начале мая 1713 г. От Котлина гребные суда под флагом генерал-адмирала Ф. М. Апраксина направились в Выборгский залив, чтобы затем по прибрежному шхерному фарватеру следовать к Гельсингфорсу. На переходе до Выборгского залива их прикрывали парусные корабли под командованием вице-адмирала К. И. Крюйса. После этого эскадра осталась в районе Березовых островов, где крейсировала в течение месяца, защищая тылы гребного флота и подходы к Котлину.

Параллельно гребному флоту по берегу продвигались конница и артиллерия, предназначенные для совместных действий с войсками, которые находились на судах.

11 мая гребные суда, предварительно подавив артиллерийским огнем береговые батареи противника, высадили десант, который занял Гельсингфорс. Шведский гарнизон (2 тыс. человек) оставил город и отступил в тыл русскому гребному флоту, в Борго (Порво), где было сосредоточено до 10 тыс. шведских войск. Опасаясь быть отрезанными, русские войска в тот же день покинули Гельсингфорс, вторично заняли его 15 июля<sup>2</sup>. Петр I по этому поводу писал: «Неприятельская эскадра под командой вице-адмирала Лиллье из Финского залива выбита, так неприятелю ныне нет ближе гавани, как Готланд и Элант»<sup>3</sup>. Таким образом, с потерей Гельсингфорса шведский флот лишился последней базы в Финском заливе, тогда как русский приобрел новую удобную базу для развертывания последующего наступления на Або.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 224, 225.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> *Новиков Н. В.* Гангут: кампания 1713 и 1714 гг. на Финляндском театре. Гангутская операция и бой 27 июля 1714 г. М., 1944. С. 13, 14.

Або — важный опорный пункт противника на побережье Ботнического залива — армия заняла 28 августа. Однако гребной флот с запасами продовольствия и боеприпасами не смог прорваться к Або, так как около полуострова Гангут (Ханко) путь ему преградила шведская эскадра парусных кораблей. В связи с этим русское командование вынуждено было оставить в Або небольшой гарнизон, а основные силы армии отвести в Гельсингфорс. Шведские войска, потерпев ряд поражений, отошли из прибрежных районов в глубь Финляндии. В результате успешно проведенного зимнего наступления в 1713—1714 гг. русская армия заняла большую часть Финляндии.

План войны на кампанию 1714 г., разработанный под руководством Петра I, предусматривал полное овладение Финляндией, занятие Аландских островов и перенесение военных действий на территорию Швеции. В реализации его, наряду с гребным флотом и армией, важная роль отводилась парусному флоту, который к началу 1714 г. значительно усилился и мог уже противодействовать шведскому.

В течение зимы 1713/14 г. в Петербурге велись интенсивные приготовления к предстоящей кампании. Особое внимание при этом обращалось на подготовку личного состава как гребных, так и парусных судов. К весне 1714 г. приготовления были закончены. Для решения поставленной задачи было выделено 99 галер с 15-тысячным войском и парусный флот в составе 9 линейных кораблей, 5 фрегатов, 3 шняв и нескольких более мелких парусных судов. Гребным флотом командовал генерал-адмирал Ф. М. Апраксин, а непосредственно галерами — капитан-командор М. Х. Змаевич. Парусный флот возглавил контр-адмирал Петр Михайлов (Петр I).

Развертывание флотов началось в конце мая 1714 г. Гребные корабли с войсками (15 тыс. на галерах и 9 тыс. на транспортных судах) под прикрытием парусного флота совершили переход от острова Котлин до шхерного фарватера, начинавшегося от Выборгского залива. Дальше они самостоятельно направились в Гельсингфорс, где им предстояло сделать вре-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 220, 221.

менную остановку, чтобы выгрузить запасы продовольствия, предназначенные для армии. Парусный флот проследовал в Ревель. В последующем он должен был обеспечивать действия гребного флота в Абоских шхерах и препятствовать прорыву шведского флота в Финский залив<sup>1</sup>. В июне парусный флот пополнился 7 линейными кораблями — 5 купленными за границей и 2 построенными в Архангельске. Теперь он насчитывал 16 линейных кораблей, 8 фрегатов и шняв и несколько вспомогательных судов. Эскадра имела 1060 орудий и 7 тыс. человек экипажа. Оценивая ее силу и возможности в борьбе со шведским парусным флотом, Петр I писал: «Теперь дай, Боже, милость свою! Пытаться можно»<sup>2</sup>.

Гребной флот, следуя шхерным фарватером, задержался в пути, а затем в Гельсингфорсе с разгрузкой продовольствия и только в конце июня подошел к полуострову Гангут и остановился в бухте Тверминне.

Шведы ожидали прорыва гребного флота в Або. Воспользовавшись тем, что западная часть Финского залива раньше освобождается ото льда, чем восточная, они еще в апреле 1714 г. направили к полуострову Гангут эскадру под командованием вице-адмирала Г. Ватранга в составе 15 линейных кораблей, 3 фрегатов, 2 бомбардирских кораблей, 6 галер, 3 шхерботов и небольшого числа гребных судов<sup>3</sup>. Ватранг



*32-пушечный фрегат  
«Элифант». С гравюры  
П. Пикарта (ок. 1711 г.)*

<sup>1</sup> Новиков Н. В. Гангут. С. 25.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 71.

<sup>3</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 222.

занял выгодную позицию у юго-западной оконечности полуострова Гангут, преградив путь Галерному флоту в Або.

Ф. М. Апраксин, оценив позицию противника и соотношение сил сторон, не рискнул прорываться мимо шведской эскадры, а попросил Петра I прибыть в Тверминне и на месте лично принять решение для дальнейших действий. Петр I, произведя тщательную разведку позиции шведской эскадры и полуострова Гангут, разработал план прорыва гребного флота в Або-Аландские шхеры. Учитывая, что шведские парусные корабли значительно превосходили гребные суда в артиллерийском вооружении и имели возможность маневрировать на плесе, Петр решил вначале ослабить шведскую эскадру. С этой целью он приказал построить «переволоку» (помост для переброски судов) в наиболее узкой части полуострова (2,5 км), перетащить по ней несколько скампавей (малых 36-весельных галер) в тыл шведской эскадре и проведением «диверсий» заставить противника разделить силы эскадры<sup>1</sup>.

Расчеты Петра I полностью оправдались. Как только Ватранг узнал от местных жителей, что русские сооружают «переволоку» и собираются по ней перетаскивать гребные суда на противоположную сторону полуострова, он 25 июля направил в Рилакс-фьорд к предполагаемому месту спуска скампавей отряд кораблей под командованием шаяубенахта Н. Эреншельда — фрегат «Элефант», 6 галер и 3 шхербота с целью уничтожения русских судов по мере спуска их на воду. Восемь линейных кораблей, два бомбардирских судна под командованием вице-адмирала Лиллье были посланы к бухте Тверминне с задачей запереть с востока и затем уничтожить сосредоточенные там русские гребные корабли<sup>2</sup>. Таким образом, Ватранг, разделив свою эскадру на три отряда, значительно ослабил ее на главном направлении — у южной оконечности Гангута.

Благодаря хорошо организованному наблюдению с помощью береговых постов, развернутых на побережье полуострова, и дозорных кораблей Петр I информацию о передви-

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. Гангут. С. 39, 40.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 174.



жениях шведского флота получил быстро и, не теряя времени, воспользовался серьезной ошибкой шведов для прорыва своих гребных судов в Або-Аландские шхеры.

Зная, что в летнее время в районе Гангута утром часто стоит штиль, Петр I приказал Апраксину произвести прорыв флота по частям в утренние часы, когда шведские парусные корабли не смогут передвигаться из-за отсутствия ветра.

Действуя в соответствии с указаниями Петра I, отряд гребных судов (35 скамповей) утром 26 июля двумя группами, следуя мористее шведских парусных кораблей и вне пределов их артиллерийского огня, успешно прорвался в Рилаксфьорд и заблокировал находившиеся в нем корабли Эреншельда<sup>1</sup>. Штилевая погода лишила шведов возможности воспрепятствовать прорыву гребных судов, хотя их и пытались буксировать шлюпками к месту движения русских скамповей. Но приблизиться туда даже на дальность стрельбы из орудий им так и не удалось.

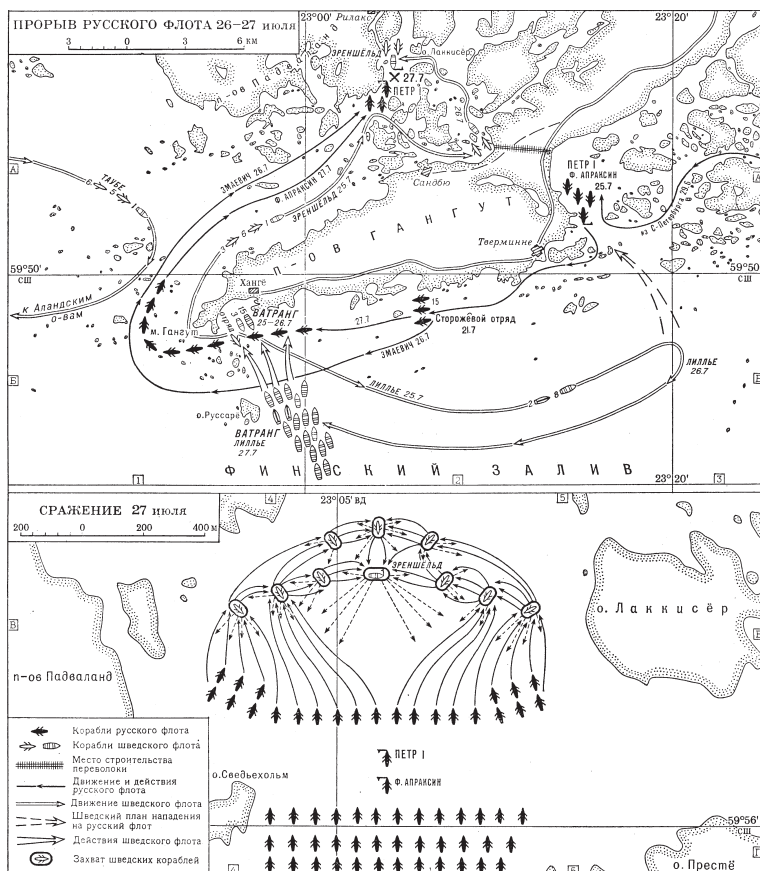
К полудню поднялся слабый юго-восточный ветер; Ватранг отвел свои корабли от берега и расположил их в том месте, где утром беспрепятственно прорвались гребные суда. Одновременно он вернул на Гангутский плес и корабли вице-адмирала Лиллье, которые из-за штилевой погоды так и не дошли до Тверминне<sup>2</sup>. Отойдя от берега, Ватранг допустил новую ошибку, которой немедленно воспользовался Петр I.

Утром 27 июля на море опять стоял штиль с небольшим туманом. Лучшей погоды для прорыва и желать было нельзя. Только на этот раз галеры устремились в просвет между полуостровом и шведскими кораблями, образовавшийся из-за очередной оплошности Ватранга. Авангард кордебаталии, которую вел Апраксин, и арьергард шли стройными рядами, прижимаясь, насколько позволяла глубина, к берегу. И снова шведские корабли, паля из пушек, пытались сдвинуться с места с помощью шлюпок, но из этой затеи опять ничего не получилось. Все гребные суда, за исключением одной скамповеи, севшей на мель, успешно

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. Гангут. С. 52, 54—56.

<sup>2</sup> Там же. С. 60, 61.



### Сражение при Гангуте

прорвались в Рилакс-фьорд. Теперь ничто уже не препятствовало их переходу в Або.

Заключительным этапом Гангутской операции явился бой русских гребных судов с отрядом Эреншельда, заблокированным в Рилакс-фьорде.

В этом бою шведы имели 10 вымпелов: 18-пушечный фрегат, 6 больших галер и 3 шхербота (всего 116 орудий). Эреншельд выбрал очень выгодную позицию в узкой части фьорда. Корабли он расположил в виде вогнутой линии, фланги которой упирались в острова, так что обойти их было невоз-

можно. В центре боевого порядка стоял фрегат, справа и слева от него — по три больших галеры, а позади, образуя вторую линию, находились шхерботы.

Небольшая ширина Рилакс-фьорда не позволяла русским использовать весь гребной флот без ущерба для свободы маневра. Поэтому Петр I, который принял на себя командование силами в бою, выделил для атаки 23 скампаеви, а остальные оставил в резерве. Суда, предназначенные для боя, в центре он построил в одну линию, а на флангах — в две линии, что усиливало их и придавало им большую устойчивость.

Перед началом боя Петр I, во избежание кровопролития, предложил Эреншельду капитулировать, но тот отказался.

Бой начался по пушечному выстрелу с флагманской галеры в 14 часов 27 июля. Галеры, набрав максимальную скорость, пошли в атаку, но под сильным огнем шведов, которые имели значительное преимущество в артиллерии, вынуждены были отступить на исходные позиции. Повторная фронтальная атака также оказалась безрезультатной. Тогда Петр I решил нанести удар превосходящими силами по кораблям, находившимся на флангах. При этом маневре русские суда избегали зоны плотного огня центра боевого порядка противника и получали возможность сблизиться наконец-то на дистанцию абордажного боя. Фланговые удары увенчались успехом<sup>1</sup>.

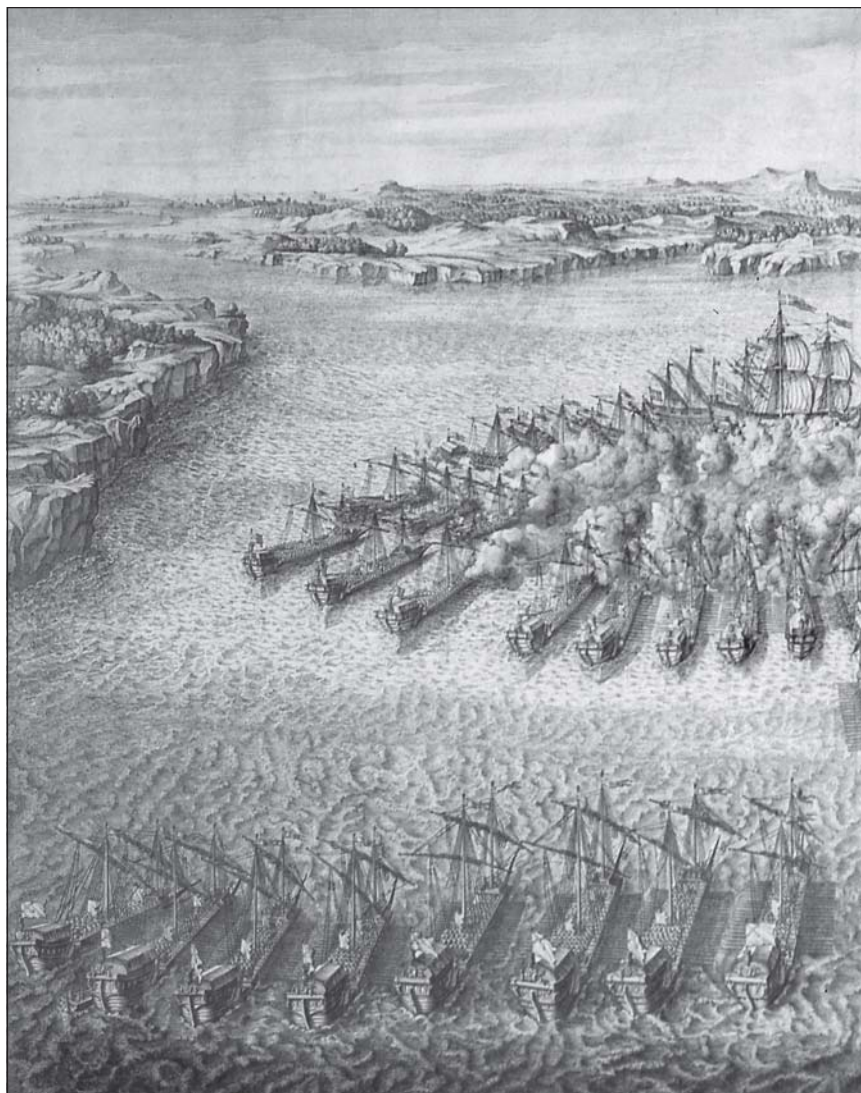
Абордажный бой был жестоким. Он продолжался три часа. Характеризуя отвагу русских солдат и офицеров в этом бою, Петр I сказал: «Воистину нельзя описать мужество наших войск, как начальных, так и рядовых, понеже абордирование так жестоко чинено, что от неприятельских пушек несколько солдат не ядрами и картечами, но духом пороховым от пушек разорваны»<sup>2</sup>.

Шведы не выдержали натиска русских галер, и их суда одно за другим стали спускать флаги и сдаваться в плен. Последним был захвачен фрегат «Элефант» вместе с Эреншельдом. «И хотя неприятель, — записано в журнале Петра I, — несравненно артиллерию имел перед нашими, одна-

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. Гангут. С. 65—68.

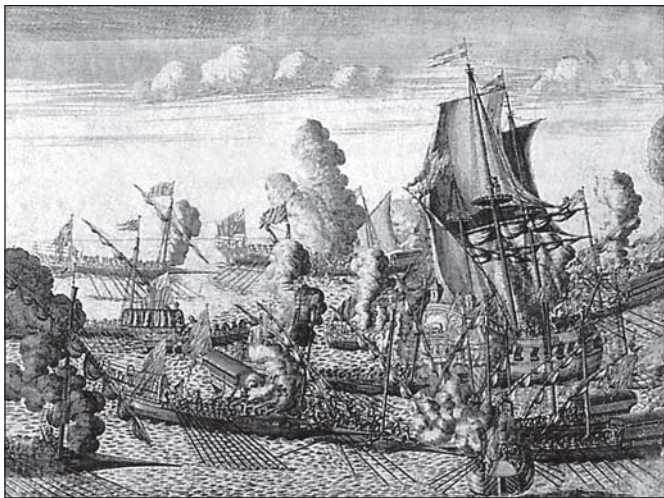
<sup>2</sup> Боевая летопись русского флота. С. 52.





*Сражение при Гангуге*





*Сражение у мыса Гангут 27 июня 1714 г.  
Гравюра А. Ф. Зубова*

ко ж, по zelo жестоком сопротивлении, перво галеры одна по одной, а потом фрегат флаги опустили; однако ж, так крепко стояли, что ни единое судно без абордирования от наших не отдалось»<sup>1</sup>.

Бой закончился пленением всех 10 шведских кораблей, которые в качестве военных трофеев были доставлены в Санкт-Петербург, где по этому поводу устроили торжественный военно-морской парад на Неве. Русский флот в бою не потерял ни одного корабля. Потери в личном составе составляли 124 человека убитыми и 342 человека ранеными. Шведы потеряли значительно больше. Их потери составляли убитыми 361 человек, ранеными 350 человек<sup>2</sup>.

За храбрость и высокое воинское мастерство все участники Гангутского сражения были награждены медалями: офицеры — золотыми, рядовые — серебряными, а Петр I произведен в вице-адмиралы<sup>3</sup>. Надписи на медалях гласили: «Прилежание и верность превосходит сильно», «Первые

<sup>1</sup> Новиков Н. В. Гангут. С. 68.

<sup>2</sup> Боевая летопись русского флота. С. 72.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 75.

плоды Российского флота. Морская победа при Аланде июля 27 дня 1714». В Санкт-Петербурге в ознаменование победы был построен храм св. Пантелеймона (ныне музей «Гангутский мемориал»), в день которого добыты «первые плоды флота». В 1870 г. благодарные потомки воздвигли в Рилакс-фьорде, недалеко от места погребения павших в бою воинов, памятник — 3,5-метровый крест из серого гранита, реставрированный в конце XX в., он возвышается на скалистом берегу фьорда и поныне.

Гангутское сражение вошло в боевую летопись отечественного флота как первая выдающаяся победа русского регулярного военно-морского флота. Она была достигнута благодаря хорошей выучке, стойкости и мужеству личного состава Российского флота, позволившим выиграть бой у одного из сильнейших европейских флотов, каким по праву считался флот Швеции. Гангутская победа убедительно доказала, насколько правильно поступил Петр I как флотоводец, создав на Балтийском море мощный гребной флот, какового у шведов, недооценивших значение в войне гребных судов, не имелось.

После этого сражения Петр предстал перед европейцами как блестящий тактик ведения морского боя с сильным противником. Флотоводческое искусство Петра I проявилось в его умении выбрать необходимые силы и правильно определить наиболее выгодное построение их на переходе морем и в бою; организовать систематическую разведку на театре и тактическую непосредственно перед боем; надежно обеспечить оперативное развертывание своих сил при господстве неприятельского флота на море; глубоко анализировать обстановку с учетом всех ее элементов как перед сражением, так и в самом бою и принимать неожиданные для противника решения; использовать географические условия театра и метеорологические факторы (штилевую погоду, туман и др.) в интересах своего флота и достижения победы в бою; правильно оценивать боевую позицию и эффективно использовать силы флота на ней; ослабить противника перед боем путем применения военной хитрости (устройство «переволоки»); творчески применять силы флота и тактические приемы ведения боя с учетом конкретной обстановки.



Успех в Гангутском сражении Петр I приравнивал к Полтавской победе. Конечно, Петр Алексеевич, бесконечно любивший свой флот, ревностно относившийся к его успехам, несколько преувеличивал значение Гангутской победы. Но все же Гангут сыграл исключительно важную роль в изменении обстановки на Балтийском море в пользу русского флота, в развитии дальнейшего наступления на Швецию. Победа на Балтийском море заставила западноевропейские страны заговорить о России не только как о сильной сухопутной, но и как о морской державе.

Первым стратегическим результатом Гангутского сражения явилось овладение в августе 1714 г. Аландскими островами, опираясь на которые, русский флот развернул активные боевые действия в Ботническом заливе и создал серьезную угрозу вторжений на территорию Швеции<sup>1</sup>.

Важным последствием победы при Гангуте явился уход шведского флота из Финского залива к своим берегам, что окончательно сняло угрозу для столицы России — Санкт-Петербурга и открыло широкие возможности перед флотом в развертывании активных боевых действий на коммуникациях противника в Балтийском море. И хотя парусный флот еще не добился господства на море, инициатива стала переходить к нему, из-за чего, писал Е. В. Тарле, «радость Петра была безмерна»<sup>2</sup>.

Стратегическая обстановка на театре военных действий коренным образом изменилась в пользу России. Значение русского военно-морского флота в Северной войне еще больше возросло, и без преувеличения можно оказать, что на заключительном этапе войны он стал играть решающую роль в вооруженной борьбе.

Таким образом, финская кампания 1712—1714 гг. увенчалась полным успехом. Шведские войска в Финляндии были окончательно подавлены и уже не проявляли особой активности. С занятием Финляндии, кроме ее северных районов, вооруженные силы России получили удобный плацдарм для наступления на территорию Швеции через Ботнический залив. Успех наступления на приморском направлении обес-

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. Гангут. С. 79.

<sup>2</sup> Тарле Е. В. Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 49.

печило хорошо отлаженное взаимодействие между сухопутными войсками и гребным флотом.

Шведы, не имевшие такого флота, не могли оказать существенного противодействия наступательным операциям русской армии на побережье Финского и Ботнического заливов.

В финской кампании русское командование стало более активно использовать и парусный флот. Правда, пока еще в основном в целях обеспечения деятельности гребных судов.

Завоевание Финляндии, вытеснение шведского флота из Финского залива и занятие портов на побережье Балтийского моря позволили России уже в ходе Северной войны развернуть внешнюю торговлю с западноевропейскими странами через Балтийское море. Торговля особенно оживилась после того, как в 1715 г. Россия заключила торговый договор с Англией. В балтийские порты направлялись караваны судов Англии, Голландии и других западноевропейских стран. Швеция, стремясь подорвать торговлю России с Западной Европой, организовала борьбу с купеческими судами с помощью каперов — морских разбойников. Против каперов использовались парусные корабли, главным образом фрегаты. Их поддерживали линейные корабли, крейсировавшие в районе Курляндский берег — о. Готланд — о. Эзель<sup>1</sup>.

Однако принятые меры по защите торговых судов оказались недостаточно надежными, так как каперов поддерживал шведский флот. Петр I еще раз убедился в том, что без сокрушения военной мощи противника невозможно добиться господства на Балтийском море и надежно защитить свою морскую торговлю.

### Переход кораблем линии экватора



Переход линии экватора — своеобразная комедия-фарс, соблюдаемая в силу морского обычая как на военных, так и на коммерческих судах всех наций с целью развлечь команду, нарушить монотонность долгого пути. С течением времени, а также из-за отсутствия долгих плаваний детали этого морского обычая отчасти утеряны, отчасти изменены.

Церемония перехода какой-либо определенной параллели настолько стара, что первоначальное возникновение ее

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 199.

теряется в глубокой древности. Исторически доказано, что эта церемония была в обычае задолго до того, как суда впервые пересекли тридцатую параллель и прошли через Гибралтарский пролив. По своей идее это было испытание новичков в предстоящей тяжелой, полной лишений службе на море. Историю указывает, что еще викинги, пересекая некоторые параллели, соблюдали этот обычай. Весьма возможно, что они и были его создателями. На заре мореплавания эта церемония совершалась с благоговением и полным уважением к мифологическому богу Нептуну — владыке морей и морских стихий, в которого тогда искренне верили моряки.

В наше время Его Величество Нептун — главное лицо церемонии-обычая. Те, кто уже переходил экватор, называются шелбаками, или бывальными, солеными. Обычно шелбаки сохраняли выданное им Нептуном удостоверение как доказательство своего морского опыта. В переводе на русский язык удостоверение было таким:

«Всем русалкам, сиренам, змеям морским, китам, акулам, дельфинам, скатам, угрям, пиявкам, лобстерам, крабам и ракам, а также всем многим другим нашим верноподданным.

... (имя) найден нами достойным быть сопричисленным к нашим верноподданным старым шелбакам как пересекавший экватор и подвергшийся крещению морской соленой водой и посвящаемый в орден океанских глубин.

Нептун,  
владыка морей и океанов и повелитель морских стихий  
(широта и долгота)...

час утра, месяц, число и год,  
национальная принадлежность и название судна».

В ночь перед предстоящим утром перехода экватора по обычаю на борту судна появляется посланник Нептуна Деви Джонс с письмом к командиру, в котором Нептун указывает время, когда он хочет, чтобы судно легло в дрейф или остановилось для принятия его на борт. Появление Деви происходит в темноте, он вылезает из-за борта на носу соответственно одетым и мокрым. Проходит к мостику, где происходит следующий разговор:

**Деви Джонс:** — На корабле! (Обращаясь к вахтенному начальнику.)

**Вахтенный начальник:** — Есть на корабле.

**Д. Д.:** — Что это за судно и какой курс?

**В. нач.** Сообщает название, национальную принадлежность корабля и курс.

**Д. Д.:** — Прекрасно! Я ожидал вашего прихода. Доложите командиру, что я, Деви Джонс, имею письмо к нему от Нептуна, владыки морей и океанов и повелителя морских стихий.

**В. нач.:** — Пожалуйста, командир ждет вас (после доклада командиру).

Если прием происходит на шканцах, команде разрешает- ся сопровождать туда посланца Нептуна.

**Командир:** — Добро пожаловать, Деви Джонс!

**Д. Д.:** — Приношу поздравления с благополучным прихо- дом в наши воды. Давно не видел вас здесь.

**Командир:** — Да, я был здесь в последний раз... (Указы- вает дату.)

**Д. Д.:** — Я имею письмо к вам от Нептуна и прошу разре- шения прочесть его команде.

**Командир:** — Хорошо, читайте.

Обычная форма письма:

«Командиру корабля... вошедшему в мои владения. Про- шу разрешить моему морскому министру и посланцу Деви Джонсу объявить команде нижеследующее мое повеление:

“Внимание! Вы несоленые мужики-землеробы. Я повеле- ваю вам предстать завтра предо мною и моим двором для посвящения в тайны моей империи. В случае отказа вы буде- те отданы в пищу акулам, китам, осьминогам, лягушкам и все- му подводному царству нашему, которое оторвет ваши голо- вы и растерзает тела как предупреждение наше для всех, пы- тающихся войти во владения наши без разрешения.

Вы все обвиняетесь также в том, что задели килем за кры- шу дворца нашего, и за это вы откупитесь либо будете под- вергнуты наказанию по нашему усмотрению”.

Нептун».

**Командир:** — Хорошо, будем ждать вас... (Обращается к Деви по окончании чтения письма и указывает час.)

На следующий день, когда все готово к встрече Нептуна, старший штурман объявляет судно достигшим экватора. Это служит сигналом для появления сначала Деви, а затем и Нептуна со свитой. Процессию встречает вахтенный на- чальник.

**Нептун:** — Прекрасное судно и хорошо содержащееся, но какая масса землеробов, я почти не вижу моряков! (Обраща- ься к Деви.)

**В. нач.:** — Командир ждет вас.

Сопровождаемая командой процессия медленно движет- ся к шканцам, причем Нептун изощряется в остроумии, за- трагивая разные темы.

**Командир:** — Привет моряка Нептуну, владыке морей. Рад видеть вас всех у себя на борту.

**Нептун:** — Я так же рад побывать на корабле великой стра- ны... Позвольте мне представить вам моего штурмана, кото- рый будет вести корабль в течение моего пребывания здесь, и затем, с вашего разрешения, я приступлю к обряду обра- щения землеробов в моряков.

**Командир:** — Хорошо. Я согласен, что у меня на корабле есть несколько человек, которые еще не вступали во владе-

ния ваши, но убежден, что вы снизойдете к их молодости и не будете слишком строги.

**Нептун:** — Нет, я буду строг донельзя.

Нептун занимает специально приготовленный для него и его супруги трон и приступает к крещению морской водой, начиная с молодых офицеров.

Обычный состав труппы: Нептун, его супруга Амфитрида, их сын, морской министр Деви Джонс, штурман, вахтенный начальник, судьи, адвокаты, брадобрей, доктор, полиция, медведи.

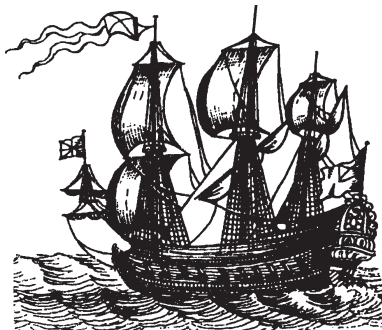
Приведем описание церемонии перехода экватора, имевшей место на клипере «Крейсер» в славную парусно-паровую эпоху русского флота.

Разрешение церемонии зависело, конечно, от командира. В этом случае команда заранее к ней готовилась, выбирая действующих лиц и изоцряясь в остроумии для ролей матросов, которые будут актерами в комическом спектакле при переходе корабля в южное полушарие через экватор. Обычно церемония приурочивалась к девяти—одиннадцати часам утра. Начиналось это еще до восьми часов после обычной приборки, когда старший офицер разрешал действующим лицам готовиться. Передняя часть палубы отделялась от шканцев брезентами, за ними готовились действующие лица, а прочая команда, кроме вахтенных, должна была быть в кормовой части судна либо внизу под палубой, в жилых помещениях. На шканцы выносили и растягивали там большой запасной парус. Его шкаторины приподнимались. В этот парус из-за борта все время накачивалась вода при помощи помпы. Так готовилась «купель» для крещения новичков, ранее через экватор не переходивших. В девять часов утра вызывали всех наверх «через экватор плыть». Комедия начиналась с того, что из-за борта по штормтрапу на мостик взбирался посланник подводного царя Нептуна, соответственно загримированный и по голому телу раскрашенный матрос. Он обращался к командиру: «Какой державе принадлежит корабль, который задел килем за крышу дворца Его Величества Водяного царя Нептуна?» Командир отвечал, что это корабль Русского императорского флота «Крейсер». «Откуда и куда это судно идет?» Командир давал ответ. «За поломку крыши дворца и за переход через владения Водяного царя согласны ли вы, командир, уплатить дань Нептуну?» Командир отвечал согласием. Обращаясь затем к офицерам, посланник спрашивал, согласны ли они уплатить дань Нептуну, чтобы Водяной царь даровал попутные ветры и благополучное плавание. Офицеры соглашались. «Хорошо, — продолжал посланник, — дань Нептун желает получить лично, для чего сам сейчас прибудет сюда». Брензенты, отделявшие переднюю часть судна, убирались, и оттуда появлялась процес-

сия — царь Нептун со свитой (все, конечно, матросы). Нептун — в золотой короне на голове, с бородой из ворсы, с трезубцем, в драпировке из сигнальных флагов, со штаб-офицерскими эполетами на плечах — сидел на лафете десантной пушки на колесах. Лафет везла раскрашенная масляной краской голая свита Нептуна, рядом с ним восседала царица, соответственно одетая, с плачущим сыночком в пеленках. В роли последнего — живой поросенок. Нептун слезал со своей колесницы и вместе с царицей пересаживался на специально устроенный трон, возвышавшийся около «купели» на шканцах. Начинаясь комедия, состоявшая из разговоров Нептуна с офицерами и командой. Тут-то и проявлялось остроумие разговаривающих, слышался хохот свидетелей церемонии, а затем происходило крещение новичков, не бывавших еще в южном полушарии. Крещение состояло из намыливания голов новичкам с помощью большой малярной кисти, бритья громадной деревянной бритвой, а затем бросания новичка в «купель», куда его погружали непременно до макушки, чтобы он «хлебнул соленой воды». Сначала крестили новичков-офицеров, а затем команду. Бывалые офицеры, чтобы их также не бросали в «купель», откупались посулами чарки Нептуну, а с новичков откуп не брался. Купали всех, не раздвоя, беспощадно и добросовестно (особенно тех, кто помоложе). Избежать крещения никто не мог. Прятавшихся новичков отыскивали и под общий смех насильно крестили водой экватора. Комедия кончалась в десять часов сорок пять минут утра, когда боцман представлял пробу обеда команды и баталер в сопровождении своего юнга выносил на шканцы ендову с ромом. По случаю перехода через экватор вся команда получала как дань от командира и бывалых офицеров по чарке сверх положенной, а Нептуну и его свите — по две. День перехода через экватор считался праздничным, работ и учений не производилось. После обеда и отдыха начинались игры команды в рыбку, в шубу, ловля зубами, без помощи рук, плавающей в соленой воде свечки, бой подушками, сидя верхом на круглом бревне.

### **Первые успехи русского парусного флота в борьбе на коммуникациях Швеции в 1715 г.**

Завоевание Финляндии, вытеснение шведского флота из Финского залива позволило Российскому флоту выйти на просторы Балтийского моря и впервые в Северную войну развернуть активные боевые действия на коммуникациях противника. Эти действия, с одной стороны, были направлены на борьбу со шведскими каперами, стремившимися нарушить морскую торговлю России с западноевропейскими



32-пушечный фрегат  
«Думкрат». С гравюры  
П. Пикарта (ок. 1711 г.)

странами, активизировавшуюся после Гангутской победы, с другой — нарушить торговлю шведов на Балтийском море.

Для этой цели русское командование использовало наиболее быстроходные корабли — фрегаты и шнявы, а в помощь им выделялись небольшие линейные корабли. Корабли действовали в одиночку, а иногда небольшими группами. Крейсирование велось в северной ча-

сти Балтийского моря в треугольнике между островами Готланд, Аландскими и Моонзундскими, где обычно вели свои действия против русской торговли шведские каперы. Чтобы препятствовать шведской торговле, русские фрегаты проникали в южную часть Балтийского моря — в район Данцигской и Померанской бухт, через которые вывозилось зерно в Швецию. Для обеспечения этих действий на театре велась, выражаясь современным языком, оперативная разведка, которая должна была вовремя обнаружить выход шведских кораблей в район крейсирования и предотвратить внезапность их нападения.

В 1715 г. русские крейсерские силы добились первых успехов.

9 апреля из Ревеля в Балтийское море вышел отряд кораблей под командованием капитана Бредалья с целевым назначением — обезвредить шведских каперов. В состав отряда входили фрегаты «Святой Петр», «Святой Павел» и «Самсон» и одна шнява<sup>1</sup>.

В районе Виндавы 11 апреля в 5 милях от порта капитан Бредаль обнаружил 16-пушечный шведский капер «Единорог» и после короткого боя захватил его в плен. Продолжая поиск, русский отряд на следующий день в 8 милях от Виндавы обнаружил 10-пушечный шведский капер «Эсперанс»

<sup>1</sup> Веселаго Ф. Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 288.



и без боя, только угрозой применения оружия, заставил противника опустить флаг и сдаться.

16 апреля отряд Бредаля подошел поближе к виндавскому порту, на рассвете недалеко от порта обнаружил 12-пушечный капер «Стокгольм-Галей» и начал преследовать его. Не доходя 6 миль до Готланда, русские фрегаты догнали капер и без сопротивления захватили его в плен. Всего на трех захваченных каперских кораблях было пленено 157 человек<sup>1</sup>.

Когда Петр I получил сообщение об успешном походе Бредаля, то приказал произвести в Санкт-Петербурге с Петропавловской крепости артиллерийский салют в честь первой победы русских парусных кораблей в крейсерских действиях против шведов в открытой части Балтийского моря. Захваченные шведские суда были доставлены в Петербург, и жители города смогли воочию увидеть плененные каперские корабли и их экипажи<sup>2</sup>.

Получив данные разведки о том, что шведские каперы используют в качестве своей базы остров Готланд, русское командование решило нанести удар по их опорным пунктам. Для выполнения этого задания был послан капитан Бредаль с отрядом кораблей, состоявшем из четырех фрегатов и трех шняв<sup>3</sup>.

10 июля Бредаль со своим отрядом вышел в море и направился к Готланду, чтобы высадить на него небольшую разведывательную группу, а затем направиться к Стокгольмским шхерам и в случае обнаружения неприятельских кораблей, не превосходящих по численности русский отряд, атаковать их.

Высаженная на Готланде разведывательная группа не обнаружила баз шведских каперов. Захватив в качестве языков несколько местных жителей и добычу, разведгруппа вернулась на свои корабли, и отряд направился к Стокгольму с целью решения второй задачи. Но поиск шведских судов на шхерных фарватерах не увенчался успехом. И Бредаль на этот раз ни с чем вернулся в Ревель<sup>4</sup>.

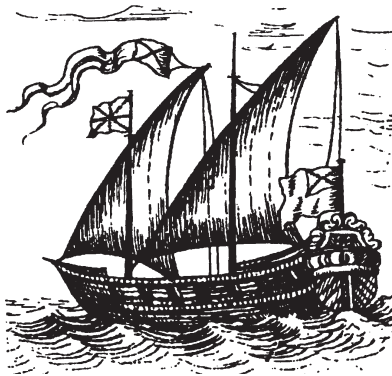
---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 175.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Боевая летопись русского флота. С. 60.



*Двухмачтовая тартана  
Балтийского флота. С гравю-  
ры П. Пикарта (ок. 1711 г.)*

И хотя второй поход отряда под флагом капитана Бредаля закончился неудачно, он все же прояснил обстановку на Готланде, а само появление русских кораблей в центральной части Балтийского моря и вблизи шведской столицы свидетельствовало о том, что после установления свободного передвижения в Финском заливе недалеко то время, когда Российский флот будет господствовать и на Балтике.

Первые боевые походы русских парусных кораблей на шведские коммуникации в Балтийском море по своим результатам были незначительными. Но они, во-первых, продемонстрировали шведам, англичанам и голландцам, которые сопровождали караваны своих купцов в русские балтийские порты, способность русского флота решать поставленные задачи не только в Финском заливе, но и в открытой части Балтийского моря и угрожать шведской морской торговле. Во-вторых, экипажи русских парусных кораблей приобрели опыт ведения борьбы на коммуникациях, который широко был применен ими на заключительном этапе Северной войны.

### **Отдание чести**



Первоначальная форма отдания чести состояла в снятии головного убора. Мы не знаем точно, когда эта форма отдания чести была отменена. Знаем, что во флоте снятие головного убора при отдавании чести старшему было заменено приложением правой руки к тулье фуражки вскоре после Севастопольской кампании в царствование императора Николая I.

История английского флота говорит, что отдание чести там пришло из армии, где с первых же дней создания организованной военной силы младший снимал головной убор при обращении или при встрече со старшим. В полках императорской гвардии английского короля этот обычай сохранился до

настоящих дней. Создатель дисциплины и порядка в английском флоте адмирал Джервис в 1796 г. отдал приказ, по которому офицерам вменялось в обязанность снимать фуражку при обращении к начальнику, а не прикасаться к ней независимо, небрежно.

Американцы, взявшие почти все от англичан, переняли у них и отдавание чести. В «Штрихах военно-морской жизни», написанных Джонсоном в 1826 г., в описании церемониала праздничного осмотра корабля командиром, находим:

«Капитан и первый лейтенант г. Валяетт теперь на палубе. Они проходят, тщательно осматривая каждую часть ее. При подходе их каждый снимает фуражку и стоит так, пока они не пройдут. Не снявшего фуражку треплют за хохол».

В мемуарах капитана английского Королевского флота Лиандетта, написанных в 1849 г., читаем:

«Некоторыми офицерами-начальниками для большего выделения унтер-офицера от матроса делались инструкции, что в тех случаях, когда матрос отдавал честь, снимая фуражку, унтер-офицеру разрешалось только прикладывать руку к тулье».

Командор английского Королевского флота Беккет в своей книге «Морские обычаи и традиции английского флота» отмечает, что во время Первой мировой войны призванные из запаса офицеры снимали фуражки, отдавая честь, и делали это в силу обычая, которым регламентировалась их жизнь на море.

Весьма вероятно, что манера отдания чести приложением правой руки к головному убору пришла от рыцарей, которые при встрече поднимали забрало лат, дабы показать лицо, и делали это всегда правой рукой, так как левой держали щит. Оттуда же пришло и то, что первым отдавал честь младший, ибо тогда уважение к старшему свято соблюдалось.

Приведем объяснения лейтенанта-командора английского флота Логри (1882 г.):

«Морское отдавание чести состоит в прикосновении к фуражке или снятии ее, всегда глядя в лицо тому, кому честь отдается. Под прикосновением понимается взятие края фуражки или козырька большим и указательным пальцами правой руки».

В 1888 г. в английском флоте было опубликовано новое распоряжение для отдания чести:

«Отдание чести во флоте производится прикосновением к фуражке или снятием ее, смотря прямо в лицо тому, кому отдается. Адмиралам, командирам и офицерам соответствующих рангов, а также командующим судами, имеющим право производить салют (по-нашему — суда 1 и 2 рангов), честь отдается снятием фуражки».

В 1890 г. в Англии отдавание чести снятием фуражки отменили для всех, и сделано это было королевой Викторией.

В Русском императорском флоте отдания чести в повседневной службе на корабле не было и не требовалось. Честь отдавалась только несущими службу — вахтенными — при получении ими приказа или при личном обращении всякого к старшему (причем делалось это приложением правой руки к тулье фуражки по общепринятому образцу и немедленным опусканием руки). Этим флот отличался от армии, где нижний чин держал руку приложенной к фуражке до приказа «Опусти руку».

Особенностью флота являлся ответ «Есть» при получении всякого приказа, причем в большинстве случаев титул при ответе не добавлялся. Например, на приказание командира или вахтенного начальника рулевому: «Так держать, право не ходи», последний отвечал: «Есть, так держать, право не ходи». Заслышав слова вахтенного начальника: «Вахтенный на шканцах», вызываемый подскакивал бегом, прикладывая руку к фуражке и, тотчас же опустив ее, отвечал: «Есть, ваше высокоблагородие», то есть давал этим понять, что готов принять и исполнить приказание. «Обе вахты наверх», — приказывал вахтенный начальник, и вахтенный отвечал: «Есть, обе вахты наверх» — и, не титулуя и не отдавая чести, немедленно прикладывая к губам дудку, исполнял положенный сигнал и передавал приказание вахтенному на баке, а последний — в жилое помещение.

Слово «есть» является испорченным английским «иес» — «да». В английском и американском флотах английское «да» произносится в силу обычая, как «ай-ай» (при этом ударение — на втором «ай») и применяется так же, как наше «есть».

Интересна могучая скрытая сила обычая. В американском и английском коммерческих флотах матрос или вообще моряк всегда, обращаясь к судовому офицеру, делает движение правой рукой, как бы снимая фуражку, и фактически снимает ее, входя в жилое помещение или рубку. Этим он вполне добровольно и достойно оказывает уважение представителю власти. На берегу этого от него не ждите, вы увидите как раз противное, а именно: моряк войдет в помещение в шляпе или кепке. Уже по одному этому вы сразу узнаете моряка, проплававшего по крайней мере два года.

Отдание чести в той или другой форме старшему, то есть уважение к авторитетному лицу, наделенному властью, лежит в основе дисциплины. вспомните, к чему привело уничтожение внешнего проявления уважения к власти в 1917 году — отмена отдания чести людьми, разрушившими российские армию и флот.

Возьмите для примера такой чисто демократический флот, какой имеют Соединенные Штаты Америки. Откройте устав для матросов издания 1927 г. и прочтите:

«**Отдание чести.** Ничто не служит лучшим указанием степени дисциплины, чем строгое исполнение формы военной вежливости. С незапамятных времен отдание чести было формой вежливости, что строго и сознательно проводится каждой национальностью и теми, кто находится на военной службе. **Правила отдания чести.** Отдание чести, проходя или встречаясь, производится всегда первым младшим на расстоянии шести шагов или в шести шагах от ближайшего пункта встречи. Отдание чести не производится на расстояниях, превышающих 30 шагов».

В Русском императорском флоте как знак исключительного почтения честь отдавалась «по-старому» — снятием фуражки всеми без исключения, от матроса 2-й статьи до адмирала, и даже особами Правящего Дома: 1) шканцам; 2) при спуске и подъеме флага; 3) при чтении на шканцах Морского устава.

Как же поддерживается дисциплина на коммерческих судах американского и английского флотов без отдания чести и существует ли какое-либо внешнее проявление этого? Ответ здесь один — дисциплина поддерживается старым морским обычаем, требующим прибавления при обращении слова «сэр», своего рода титула.

Капитан при обращении к офицеру-помощнику называет его по фамилии с неизменным прибавлением «мистер» или просто «мистер мэт»; в обращении к боцману — по фамилии; в обращении к матросу — к первому имени или просто собирательным именем: Джек — для палубы и Чарли — для машинистов и кочегаров. Цветных матросов обычно зовут Джордж. Помощник, или мэт, — всегда «сэр» для матроса.

Требование произносить «сэр» охотно исполняется и при обращении младшего к старшему, и при принятии приказа, которое — тоже в силу обычая — всегда повторяется. Слово «сэр» и его значение создают внешний вид авторитета власти, а следовательно, и дисциплину.

### **Российский флот на заключительном этапе Северной войны 1716—1721 гг.**

В 1716 г. наступил заключительный этап Северной войны. К этому времени Российский военно-морской флот настолько усилился, что стал выступать в качестве решающей силы в войне.

Петр I на опыте кампании 1715 г., когда шведский флот 29 мая безнаказанно обстрелял Ревельский порт, убедился, что без сокрушения военно-морской мощи Швеции невозможно утвердить свое господство на Балтийском

море<sup>1</sup>. Поэтому его стратегия на заключительном этапе войны была направлена на решение этой главной задачи. Разработанный им план на кампанию 1716 г. отличался особой смелостью стратегического замысла и проведением широкомасштабных наступательных операций на территории Швеции с привлечением крупных сил армии и флота, и не только своих, но и союзной Дании.

Главный удар планировалось нанести на юге Швеции силами русской и датской армий, высаженных объединенным русско-датским флотом около Сконии (Южная Швеция). Для отвлечения шведских сил с главного направления планом предусматривалась высадка русских войск с помощью гребного флота в районе Стокгольма. Стратегический замысел Петра I сводился к тому, чтобы одновременным комбинированным ударом армии и флота охватить Швецию с юго-западного и северо-восточного направлений и нанести решительное поражение противнику. По его словам, «потребно (было) вступить в самую Швецию и там силою оружия принудить неприятеля к миру»<sup>2</sup>.

С началом кампании 1716 г. русское командование приступило к развертыванию своих войск и флота и сосредоточению их в водах Дании и на Аландских островах.

Из Ревеля в Данию были переброшены крупные силы корабельного флота и 40-тысячная армия, а около Аландских островов сосредоточен гребной флот с десантом под командованием генерал-адмирала Ф. М. Апраксина. Одновременно с развертыванием корабельного и гребного флотов Петр организовал с помощью фрегатов и скампавей тщательную разведку шведского побережья с целью выявления наиболее благоприятных районов для высадки десантов. Петр Алексеевич лично участвовал в проведении разведки десантно-доступных мест на южном побережье Швеции.

В июле 1716 г. русская эскадра в количестве 22 вымпелов, в том числе 14 линейных кораблей, прибыла в Копенгаген. Здесь же находились датские, а также английские и голландские парусные корабли, выделенные для совместных действий<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 273—274.

<sup>2</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 55.

<sup>3</sup> Там же.

Таким образом, на копенгагенском рейде одновременно оказалось четыре эскадры: российская, датская, английская и голландская. Однако их задачи отличались друг от друга. В то время как российская и датская эскадры должны были обеспечивать высадку войск на побережье Южной Швеции, английская и голландская — всего лишь сопровождать караван своих торговых судов, направлявшихся в порты России. Но все же противник у всех был один — флот Швеции. В связи с нежеланием командующих эскадрами подчиняться друг другу и согласовывать между собой действия нашли компромиссное решение: избрать в качестве командующего объединенным флотом четырех держав Петра I как единственного монарха, возглавлявшего эскадру<sup>1</sup>.

Став во главе союзных морских сил, Петр I намеревался атаковать шведский флот, находившийся в своей главной базе — Карлскруне. Однако союзники, прежде всего англичане, не пошли на это, и Петр ограничился лишь демонстративными действиями, которые все же вынудили флот противника остаться в своей базе и свернуть действия на морских коммуникациях<sup>2</sup>.

Петр I был чрезвычайно польщен тем, что ему довелось командовать четырьмя первоклассными флотами. В память об этом замечательном событии в России отлили медаль, на одной стороне которой был изображен бюст государя, а на другой — Нептун на колеснице с русским штандартом и тремя союзными флагами. Надпись на медали гласила: «Владычествует четырьмя при Борнгольме»<sup>3</sup>.

Однако кампания 1716 г., начавшаяся так обнадеживающе, по вине Дании желаемых результатов не дала. В то время как русское командование согласно плану совместных действий сосредоточило силы армии и флота в Дании и на Аландских островах с целью вторжения в Швецию, датское правительство всячески затягивало подготовку своих вооруженных сил. А затем под давлением Англии, боявшейся усиления России

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 288.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 199, 200.

<sup>3</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 289, 290.



на Балтийском море, вовсе отказалось от высадки войск на южное побережье Швеции<sup>1</sup>.

Отказ Дании от совместных действий привел к срыву плана одновременного вторжения в Швецию со стороны Дании и Аландских островов. Проанализировав обстановку, сложившуюся после фактического выхода Дании из войны, Петр решил предпринять самостоятельные наступательные действия со стороны Аландских островов, используя для этого гребной флот с приданными ему войсками, и одновременно развернуть активные боевые действия парусного флота по нарушению коммуникаций противника на Балтийском море<sup>2</sup>. Суть нового стратегического плана России сводилась к тому, чтобы нанести ощутимый удар по экономике Швеции, уничтожив ее металлургические заводы на побережье Ботнического залива, и подорвать морскую торговлю противника. Путем подрыва военно-экономического потенциала Петр I рассчитывал заставить Швецию прекратить войну и подписать мирный договор на предложенных Россией условиях.

Новый стратегический план войны, разработанный под руководством Петра I, предусматривал проведение наступательных действий в двух направлениях: против шведского побережья и на морских коммуникациях. На обоих направлениях решающая роль отводилась военно-морскому флоту: в действиях против берега — гребному, а на коммуникациях — парусному. Так регулярный флот на заключительном этапе Северной войны приобрел главенствующую роль в борьбе за утверждение России на Балтийском море.

### Отдание чести кораблям



Вызов команд наверх, а иногда посылка людей по марсам и реям как отдание чести кораблям, сопровождаемой общим «ура», — морской обычай, пришедший к нам из седой старины и фактически бывший в употреблении почти за сто лет до создания русского военного флота. В манускрипте Роджера Марбекке, посвященном походу к Кадиксу в 1596 г., находим следующие строки:

«Приветствие производится в следующем порядке. Когда судно, отсутствовавшее день или больше, возвращается к месту, где находится лорд-адмирал (то есть старший коман-

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 179.

<sup>2</sup> Там же.

дующий адмирал), оно проходит как можно ближе, но без опасности навалить; вся команда вызывается наверх, люди располагаются вдоль бортов, а также на коечных стеках и вантах — одним словом, везде, где возможно, дабы сделать все как можно более торжественно. Затем мастер (капитан) и его помощники немедленно начинают свистать в дудки, исполняя очень громкий согласованный сигнал. Люди поднимают вверх свои шапки и колпаки и издают громкий крик во всю ширь груди и мощь голоса. Общий крик массы людей с голосами разных оттенков и силы производит громадное впечатление. Эта церемония выполняется три раза, и корабль адмирала отвечает также три раза».

В английском или американском флотах этот обычай сохранился до наших дней. Соблюдался он и у нас, но в исключительных случаях: например, при возвращении корабля на рейд после выигранного боя. Вообще же наружное проявление чувств допускалось только при высочайших смотрах флота государем императором.

Отдание чести кораблям в море было введено англичанами в далеком прошлом. Остановимся кратко на этом обычае.

Отдание почести в море до международного соглашения часто вызывало недоразумения. Салюты наций и салют кораблям теперь отдаются независимо от военной мощи государства, но в золотые старые времена дело обстояло иначе: тогда слабый салютовал первым. Салютовал первым также всякий вошедший в чужие воды. Некто Фюггер из Рима писал в 1594 г.:

«Споры между христианскими державами о правоотношениях на морях, начатые давным-давно, еще не улажены. Только Папа и Король Испании могут посылать свои суда с поднятыми флагами. Встречаясь, они салютуют друг другу».

Английский военный флот старого времени требовал салюта от иностранцев и от своих коммерческих судов. Историей зарегистрирован случай серьезного наказания капитана, Ричарда Буллена, командира корабля его величества «Никодемус», за то, что он не заставил французское военное судно салютовать ему. Одно коммерческое судно было оштрафовано на 500 фунтов за то, что не спустило марсель (тогдашняя форма салюта в море) флоту Карла. В инструкции судам английского военного флота, изданной в 1643 г., сказано:

«Если случится встретить в водах Его Величества суда или флот любой иностранной державы и если они не приспущают флаг или марселя, вы должны заставить их сделать это».

Церемония высочайшего смотра в Русском императорском флоте была очень торжественна. На рангоутных судах в момент отхода катера с императором от трапа команда посылалась по марсам, салингам и реям, где люди останавливались,

взявшись за руки, на длину согнутой руки друг от друга, от топа до нок-реи, лицом к носу корабля, и так — на всех реях. Остальная команда располагалась у основания вант, на конечных сетках вдоль всего борта. Офицеры становились на шканцах или юте. Как только катер с государем императором отошел приблизительно на четверть кабельтова, начинался императорский салют из пушек. Все, имеющие дудки, исполняли установленный сигнал, а команда кричала непрерывное «ура». Музыка исполняла народный гимн. С началом салюта катер останавливался, государь император отдавал ответную честь, и с прекращением салюта катер набирал полный ход; церемония заканчивалась. На паровых кораблях исполнялось все то же, но люди по мачтам не рассылались. Подобная церемония выполнялась и в дни царских праздников, и в дни празднования морских побед.

Согласно Морскому уставу салют флагом разрешался только как ответ на салют коммерческого судна. Он состоял в легком приспускании флага и немедленном его подъеме обратно до места. Во время погребения члена экипажа в море и в дни национального траура флаг приспускался до половины, всякий раз по особому приказу. На рангоутных судах было обычае в этих случаях скрещивать реи.

Честь кораблям отдавалась в следующих случаях:

при возвращении или уходе с рейда и при прохождении мимо других судов — своих и иностранных;

как ответ на отдаваемую честь другим проходящим судном.

Отдание чести состояло в вызове караула, горниста и музыкантов, если таковые были на корабле. Игрался сигнал «Захождение», по которому все находящиеся на палубе становились смиренно там, где их застал сигнал. Отдание чести с вызовом команды наверх производилось при проходе мимо адмиральского корабля — как своего, так и иностранного. Отдание чести производилось только в течение дня, то есть с момента подъема флага и до спуска его. Флаг обычно поднимался в восемь часов утра, а потому в случаях прохода иностранного корабля или салютующего коммерческого судна до восьми часов флаг временно поднимался и спускался вновь до официального подъема. В течение ночи при прохождении военных судов, на флагштоке или гафеле включались огни (белый и под ним, на три фута ниже, красный).

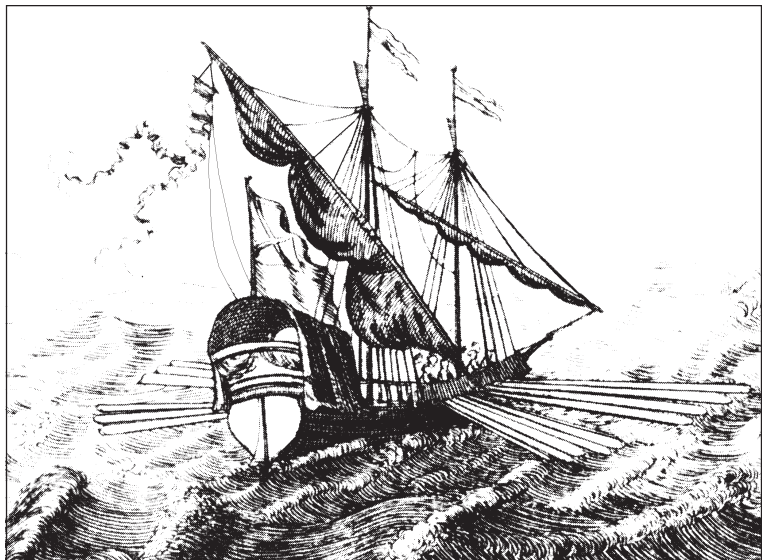
В эпоху парусно-парового флота считалось особенным шиком влететь на рейд с уменьшенной парусностью, срезать корму адмиралу по солнцу и так, чтобы ванты прошли вплотную в гакаборт кормы адмиральского судна, привести судно к ветру, остановить, положить марселя на стенги, отдать якорь и иметь правый вельбот готовым у трапа для командира. Картины жизни Русского императорского флота этой эпохи даны К. М. Станюковичем, моряком-офицером, в его произведениях.

Чинопочитание и отдавание чести соблюдалось и на гребных судах. При входе офицера на шлюпку старшина ее командовал: «Смирно!» — и прикладывал руку к головному убору; по этой команде гребцы вставали с банок и стояли до момента отдачи команды «Отваливай». По неписаным законам морской вежливости считалось недопустимым пройти с наветра от старшего, будь то шлюпка или корабль. Согласно Морскому уставу всякая гребная шлюпка (кроме вельбота) при встрече с командиром своего корабля или адмиралом брала весла на валец, а старшина отдавал честь. На вельботах, в силу конструкции весел, честь отдавалась положением «суши весла». На паровых катерах честь отдавалась старшиной и крючковыми, которые становились в положение «смирно». Особой невежливостью и отсутствием морского воспитания считалось сесть в шлюпку, опередив старшего, или, приближаясь к пристани, обогнать старшего. Эти морские обычаи усваивались незаметно, но настолько глубоко, что инстинктивно соблюдались и на берегу. Например, обогнать командира или адмирала считалось недостатком воспитания.

### **Боевые действия на морских коммуникациях противника в 1717—1719 гг.**

В связи с затянувшейся на многие годы войной значение морских коммуникаций для Швеции на заключительном этапе войны возросло. По ним из Южной Прибалтики, Пруссии и Померании в Швецию в больших количествах ввозилось зерно и другое продовольствие, в котором шведы испытывали большую потребность. Для защиты морских коммуникаций шведы вынуждены были выделить часть сил флота. Преимущественно это были фрегаты или небольшие линейные корабли. При проводке своих торговых судов они применяли два способа: конвоирование торговых судов военными кораблями и крейсерство небольших отрядов быстросходных кораблей в наиболее опасных районах своего судоходства.

Русское командование для нарушения шведских коммуникаций использовало также быстросходные корабли: фрегаты и шнявы, которые вели боевые действия одиночно или в составе небольших групп. Для обеспечения их действий велась постоянная разведка на театре, главным образом в районах наиболее оживленного движения шведских торговых судов. Фрегаты и шнявы прикрывались линейными кораблями, в задачу которых входила поддержка своих крейсерских



*Русская скампавея (1715 г.)*

сил на случай противодействия линейных кораблей противника.

Для контроля за движением торговых судов противника по прибрежным шхерным фарватерам использовались наиболее быстроходные из гребных кораблей — скампавеи. Они несли постоянную дозорную службу в узловых районах прибрежных коммуникаций. Русские скампавеи существенно затрудняли подвоз продовольствия по прибрежным фарватерам в порты Швеции и главным образом в Стокгольм.

В соответствии с новым стратегическим планом Петра I парусный флот уже в 1717 г. активизировал свои действия на коммуникациях противника, в том числе и против баз шведских каперов, используя для этого значительные силы.

В начале июня 1717 г. русская корабельная эскадра в составе 13 линейных кораблей и одного фрегата под командованием генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, выйдя из Ревеля, направилась в северную часть Балтийского моря. Находясь между Дагерордом и финскими шхерами, эскадра была застигнута жесточайшим штормом, в результате которого несколько кораблей получили серьезные повреждения, и для

исправления их Апраксину пришлось вернуться в Ревель. После ремонта поврежденных кораблей Апраксин вновь вышел с эскадрой в море, на этот раз в район острова Готланд. Подойдя к острову, он высадил десант (900 человек) около Гордена<sup>1</sup>. Десантники, не встречая сопротивления со стороны шведов, прошли в глубь острова на расстояние до 5 миль, захватили большие запасы продовольствия, в том числе много голов скота, и вернулись на свою эскадру.

Сообщая А. Д. Меншикову о высадке десанта на Готланд и результатах его действий, Ф. М. Апраксин писал: «И могли б некоторые приморские крепости разорить, которые (как сказывали языки) оборону имеют невеликую (без точного указу И. В. учинить не смели). Но государь остался доволен и этим, говоря, что без конницы более и сделать было нельзя». Поздравляя бывшую при нем свиту с успешными действиями флота, царь «из своих рук всех жаловал водкою, причем имя адмирала с изрядным почтением упоминалось».

Крейсерские силы Ф. М. Апраксина особенно активизировали действия на коммуникациях Швеции в 1718—1719 гг. В 1718-м они только за полгода захватили 32 торговых судна и два небольших военных корабля. А в 1719-м лишь за один месяц они пленили 19 судов, перевозивших зерно<sup>2</sup>.

Боевые действия русского флота на морских коммуникациях Швеции не только ухудшали ее экономическое положение, но и существенно влияли на моральное состояние армии и флота и населения в целом. Они позволили выявить общую обстановку на Балтийском море и оказали серьезное воздействие на шведское общественное мнение, которое через печать высказывало недовольство действиями своего флота по защите морских перевозок. В связи с этим командование шведского флота вынуждено было дополнительно высылать из Стокгольма и Карлскруны отряды кораблей для более надежной защиты судов, занятых перевозками продовольствия в Швецию.

В ходе борьбы на коммуникациях противника русским парусным кораблям приходилось вступать в бой со шведскими военными кораблями, которые обеспечивали защиту своего судоходства на Балтийском море.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 299.

<sup>2</sup> Там же.

**Бой у острова Эзель 24 мая 1719 г.** Обстановка на Балтийском море к началу боя у острова Эзель сложилась следующая. В начале мая 1719 г. из опроса экипажей шведских торговых судов, захваченных русскими крейсерскими силами, командованию флота стало известно о сосредоточении в районе Пиллау — Гданьск шведских кораблей, которые готовились к выходу в море. Петр I, получив данные разведки, приказал генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину срочно сформировать в Ревеле эскадру в составе шести линейных кораблей и одной шнявы и постараться перехватить шведские корабли и уничтожить их или пленить. Выполнение этой задачи он поручил молодому, но талантливому и хорошо подготовленному в тактическом отношении капитану 2 ранга Н. А. Сенявину, которому Апраксин вручил боевую инструкцию. В ней была сформулирована задача: захватить в районе Пиллау — Данциг три шведских корабля, готовившихся к конвоированию транспортов с хлебом; в случае если противник «будет более числом и не под силу», то «взять ретираду и в азарт не вступать»<sup>1</sup>. Сенявину предписывалось также захватить все шведские суда, которые будут обнаружены в море, но не задерживаться из-за специального поиска торговых судов, имея в виду решение главной задачи: уничтожение или захват шведских военных кораблей, которые должны были выйти из Данцигской бухты в Стокгольм. В предписании указывались также район поиска неприятельских кораблей, способы ведения боя и средства связи с командованием<sup>2</sup>.

Инструкция требовала от Сенявина, чтобы он оповестил командиров кораблей о целях выхода эскадры в море только после прохода островов Нарген или Оденхольм. Благодаря энергичным и умелым действиям капитана 2 ранга Сенявина, корабли, выделенные для решения задачи, в которой лично был заинтересован царь, были своевременно подготовлены к походу.

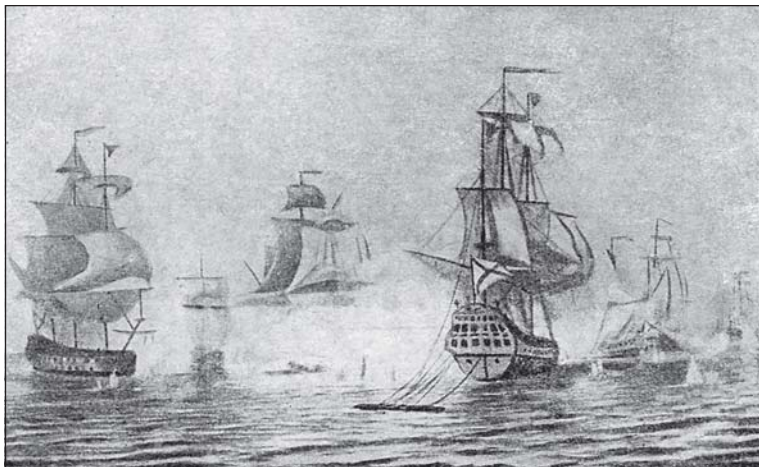
В состав эскадры включили линейные корабли «Портсмут» (52 пушки), на нем держал свой флаг командующий

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1951. № 6. С. 78.

<sup>2</sup> Материалы для истории русского флота. СПб., 1875. Ч. II. № 1920. С. 359—360.





*Первая победа русского корабельного флота  
у острова Эзель 24 мая 1719 г. С гравюры Боголюбова*

эскадрой, «Деваншир» (52 пушки), «Ягудиил» (52 пушки), «Уриил» (52 пушки), «Рафаил» (52 пушки), «Варахаил» (52 пушки) и шнява «Наталия» (18 пушек)<sup>1</sup>.

Эскадра вышла из Ревеля 15 мая. В ночь с 23 на 24 мая корабли прибыли в район, находившийся в 35 милях к востоку от острова Готска-Сандё (Готска-Санден). Здесь встречу с противником Н. А. Сенявин считал наиболее вероятной.

Отряд шведских кораблей в составе 52-пушечного линейного корабля «Вахмейстер», 32-пушечного фрегата «Карлс-крун-Вапен» и 12-пушечной бригантины «Бернгардус» под командованием капитан-командора А. Врангеля, следуя в строю кильватера на север, прошел восточнее Готска-Санде и в полночь с 23 на 24 мая прибыл в тот район, где велся их поиск. Русские корабли первыми обнаружили противника. Не имея возможности из-за противного ветра атаковать неприятеля сразу же после его обнаружения, Сенявин решил дожидаться рассвета. В течение нескольких часов, искусно маневрируя против ветра, эскадра Сенявина преследовала шведов, уходивших на север. Только на рассвете противник

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 313.

обнаружил русские корабли, которые в целях маскировки шли под шведскими флагами, и, естественно, принял за свои<sup>1</sup>.

Около 5 часов русские корабли, заняв наветренное положение и подняв Андреевские флаги, с дистанции 4 кабельтовых открыли огонь, сосредоточив его на флагманском корабле Врангеля «Вахмейстер», шедшем головным. Только после этого шведы поняли свою ошибку и открыли ответный огонь. Так как стрельба на предельной дистанции не давала результатов, Сенявин уменьшил ее до 1—2 кабельтовых и, следуя параллельным с противником курсом, продолжал бой.

В 8 часов 20 минут флагман Сенявина «Портсмут» получил повреждение парусов; ветром его начало сносить на «Вахмейстер». Врангель, полагая, что Сенявин идет на абордаж, начал уклоняться вправо. Сенявин сделал поворот, прорезал строй противника и, оказавшись на курсе следовавшего за своим флагманом шведского фрегата, дал по нему продольный залп. Фрегат получил серьезные повреждения и лег в дрейф. Русские корабли, выйдя из строя, окружили его и бригантину и взяли их в плен<sup>2</sup>.

Воспользовавшись задержкой русских кораблей, «Вахмейстер» прибавил паруса и попытался уйти. Однако Н. А. Сенявин приказал двум наиболее быстроходным кораблям «гнать за противником и абордировать его». Выполняя приказания флагмана, линейные корабли «Рафаил» и «Ягудиил» вначале отрезали шведскому флагманскому кораблю путь отхода в базу, а затем навязали ему бой. Первым атаковал «Рафаил»; через полчаса подошел «Ягудиил» и открыл огонь с другого борта. Таким образом, шведский флагманский корабль «Вахмейстер», пытавшийся уйти в Стокгольм, был вынужден принять бой с двумя русскими кораблями, которые взяли его в два огня, атаковав с двух бортов. Во время этого боя командир «Ягудиила» Д. Деля применил хитрость. Предупредив своих офицеров, чтобы они зарядили орудия картечью, Деля громко по трубе, так, чтобы, шведы слышали его, приказал начать абордажную атаку. Команда, произнесенная на русском и английском

---

<sup>1</sup> Морской сборник. № 6. С. 83.

<sup>2</sup> Там же. С. 84.

языках, достигла своей цели. Врангель приказал личному составу покинуть посты у орудий и всем выйти на верхнюю палубу, чтобы отбить abordажную атаку русских. Именно в этот момент командир «Ягудиила» дал мощный картечный залп всем бортом по верхней палубе неприятельского корабля и причинил ему большие потери в личном составе. Видя бесполезность дальнейшего сопротивления, шведский флагман сдался<sup>1</sup>.

Плененные три парусных корабля противника вместе с капитан-командором Врангелем были доставлены в Ревель. Потери шведов в бою составляли 50 человек убитыми, 14 ранеными и 337 плененными. Потери русских — 9 человек убитыми и 9 ранеными<sup>2</sup>.

Бой у острова Эзель явился первой победой парусного флота России в открытом море без abordажа. Он был выигран благодаря умелой организации ночного поиска противника в заданном районе, искусному маневрированию при преследовании его и занятии наветренного положения, применению решительных тактических приемов ведения морского боя — прорезание строя противника, взятие неприятеля в два огня и окружение.

Как видим, уже в этом первом чисто морском бою русские моряки отошли от шаблонных канонов линейной тактики западноевропейских флотов, требовавших непременно занятия перед боем наветренного положения и удержания его в дальнейшем; они заложили основы маневренной тактики отечественного парусного флота.

Петр I не участвовал в Эзельском бою и не руководил им. Но назначенный по его приказанию командиром эскадры Н. А. Сенявин действовал в боевой обстановке так, как учил Петр: бой вел решительно, маневрировал и применял тактические приемы с учетом изменений обстановки.

Петр Алексеевич высоко оценил первую победу парусных кораблей и назвал ее «добрым почином Российского флота», а Н. А. Сенявина «благодарил... собственноручным письмом и произвел его через чин из капитана 2 ранга

---

<sup>1</sup> Морским судам быть/Межвузовский сборник научных трудов. Воронеж. С. 67.

<sup>2</sup> Морской сборник. № 6. С. 84.

в капитан-командоры»<sup>1</sup>. Были награждены и другие отличившиеся в бою.

Эзельская победа русского флота громом прокатилась по Швеции и произвела там сильное впечатление. «Впечатление это, — писал Е. В. Тарле, — было усилено многочисленными пленениями шведских купеческих судов... Действия русского флота чрезвычайно беспокоили Швецию и усиливали растерянность в стране»<sup>2</sup>.

Встревожились и в странах Европы. Англия, обеспокоенная усилением флота России и его победами над шведами, направила в Балтийское море в 1719 г. эскадру с целью поддержать Швецию и не допустить заключения ею мира с Россией<sup>3</sup>.

Серьезные поражения на суше и на море, тяготы бесперспективной многолетней разорительной войны и связанное с ними недовольство народа вынудили шведское правительство пойти на мирные переговоры с Россией. Однако переговоры, начатые на Аландских островах в 1718 г., затянулись по вине шведской стороны на несколько лет. Под давлением Англии шведское правительство всячески тормозило переговоры и неоднократно прерывало их, не желая подписывать мирный договор на условиях России, настаивавшей на признании за ней права владеть территориями Балтийского побережья, занятыми в ходе Северной войны.

Решающим фактором, ускорившим наступление мира, явилась высадка русских десантов на побережье Швеции в 1719—1721 гг.

## Салют из орудий



Первоначально идеей салюта был акт признания судна лишенным временно силы; в старое время орудия всегда были заряжены и салют производился с выпуском снарядов; перезарядка же требовала много времени. (Например, во времена Генриха VII на производство второго выстрела из того же самого орудия в среднем требовался один час.) И только значительно позже в салют из орудий была привнесена идея отдания почести. Сравним салют из орудий с салютом саблей; как мы увидим позже, положение сабли «под высь»

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 315.

<sup>2</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 56.

<sup>3</sup> Морской сборник. № 6. С. 86.

означало искренность намерения, а положение острием вниз, в землю, — временную беспомощность.

Салют в море был введен англичанами в то время, когда водное пространство от скандинавских берегов и до мыса Финистере считалось Английским морем. Из истории известно, что до норманнских дней паруса иностранных судов в Английском море спускались при встрече с судами англичан как знак почтения к их королю. Этот акт почтения делал суда временно беззащитными, лишая их хода и управления; спущенными парусами и снастями загромождалась палуба, орудия лишались возможности действовать. Тот, кому салютовали, был гарантирован от неожиданной атаки.

Ботелер в своих «Диалогах», изданных в 1685 г., так описывает отплытие высокопоставленного лица с корабля: в знак прощания с ним делалось столько пушечных выстрелов, сколько корабль был в состоянии дать (по числу орудий); причем число выстрелов всегда было нечетным. Поясняя необходимость нечетного числа выстрелов, Ботелер приводит диалог между адмиралом и командиром:

«Адмирал: — Почему нечетное число?»

Командир: — Нечетное число в церемонии салюта всегда соблюдается в море при употреблении орудий, так как иначе это может быть принято как извещение о том, что капитан (мастер или мастер-гуннер) умер в походе».

В издании «Навал Трикс» 1600 г. находим:

«Салютование кораблями один другому в море есть древний и благородный обычай, хотя позже сильно нарушенный, несмотря на то что три, пять и семь выстрелов обычно употреблялись для адмирала. Адмирал отвечал одним или тремя выстрелами. Теперь же стараются увеличить число выстрелов, думая, что тем самым увеличивается и значимость салютования. Владельцы коммерческих судов очень обрадуются, если им предпишут делать салюты с меньшими затратами или вообще выражать почтение каким-либо иным способом».

Поясняя вышеизложенное, напомним, что в то время все коммерческие суда также несли орудия для самозащиты от частных крейсеров да и просто пиратов, которыми моря тогда были переполнены.

Некто Монсон, торговый капитан тех времен, пошел еще дальше по пути экономии и заменил пушечные выстрелы при съезде высокопоставленного лица с корабля стрельбой из мушкетов, которую, в свою очередь, использовал как практику, производя разрядку мушкетов в чучело человека.

Турецкий флот вплоть до 1910 г. салютовал орудиями, заряженными ядрами.

Обычай возвращения салюта выстрелом на выстрел тоже очень древний. Вот что мы находим в записках, веденных на борту судна «Джемс Галлей» в 1688 г.:

«Я буду особенно осторожен в исполнении королевских приказов, которые определенно предписывают мне не салютовать ни крепости, ни флагу иностранному до тех пор, пока не буду уверен, что получу ответ выстрелом на выстрел».

В настоящее время салют возможен только при фактическом дипломатическом признании одной нации другой.

Одно время, когда Англия поддерживала свою морскую мощь соответственно своему громкому имени — Владычица морей, было обычаем даже для иностранных кораблей салютовать в море английскому флоту. Это относилось к прилежащим «узким морям», так как в течение долгого времени признавалось, что Англия претендует на владение водами по обеим сторонам Ла-Манша. Зарегистрированы следующие факты отдания салюта кораблям английского флота: испанским королем Филиппом в 1554 г. при его визите к королеве Марии и королем Дании при возвращении из Лондона после официального визита от короля Джемса.

Морской устав Русского императорского флота давал совершенно определенные указания, как, когда и кому производить салют и как охранить честь Андреевского флага — символа морской мощи России. Для иллюстрации приведем пример сравнительно недавний, помещенный на страницах «Морского журнала» под заглавием «На рейде Фиуме», — пример, показывающий, как умели стоять русские люди при царе на страже достоинства Родины:

«В 1910 году государь император повелел великому князю Николаю Николаевичу принести князю Черногорскому поздравления Его Величества с исполнившимся 50-летием правления Черногорией и уведомить его о пожаловании высоким званием фельдмаршала российских армий с передачей фельдмаршальского жезла. Для сопровождения великого князя была назначена эскадра под командой контр-адмирала Маньковского в составе линейных кораблей «Цесаревич» и «Слава» и крейсеров «Рюрик» и «Богатырь». Корабль «Слава» из-за поломки цилиндра остался в Тулоне. После торжественных и задуманных празднеств в Цетинье эскадра от Антивари до Фиуме шла под флагом контр-адмирала Маньковского, так как великий князь должен был сразу же по приходе в Фиуме сухим путем возвращаться в Россию. Подходя к крепости, эскадра произвела положенный по уставу салют нации. Крепость на салют не ответила. К вечеру на рейд пришла мощная соединенная эскадра австро-венгерского флота под флагом командующего морскими силами и морского министра вице-адмирала Монтекули. «Цесаревич», стоявший под флагом контр-адмирала Маньковского, сразу же произвел салют, а контр-адмирал Маньковский отправился к князю Монтекули с визитом. На салют ответа не последовало, а контр-адмирала Маньковского на нижнем трапе встретил флаг-капитан ко-

мандующего австро-венгерским флотом и сообщил, что “командующий принять не может, так как у него гости”. При отходе русского адмирала от флагманского корабля полагающегося по международным правилам салюта произведено не было. Через пять минут после этого к правому трапу “Цесаревича” подошел катер с князем Монтекули. Он был встречен младшим флаг-офицером контр-адмирала Маньковского. Флаг-офицер почтительнейше доложил: “Начальник российской эскадры принять его светлость не может, так как пьет чай”. При отходе Монтекули был произведен салют, с последним выстрелом которого от “Цесаревича” отвалил катер с флаг-капитаном Маньковского, который направился к флаг-капитану Монтекули за объяснением происшедших оскорбительных для Андреевского флага случаев. Австрийцы пытались объяснить все это досадной оплошностью. Русский флаг-капитан передал категорическое желание адмирала Маньковского, чтобы завтра с подъемом флага и крепостью эскадра произвели положенный салют. “Крепость произведет, — ответили посланцу Маньковского, — но эскадра не может, так как в четыре часа утра должна срочно выйти в море”. На это последовал ответ, что командующий русской эскадрой не выпустит эскадру Австро-Венгрии с рейда, не получив салюта. Переговоры закончились. По возвращении флаг-капитана русские корабли переменили место. “Рюрик” стал в центре выхода из Фиумской бухты, “Цесаревич” и “Богатырь” — ближе к берегу. Была пробита боевая тревога, орудия заряжены боевыми снарядами и направлены на флагманский корабль австро-венгерского флота. Всю ночь прислуга дежурила у орудий. На русской эскадре ясно сознавали исход возможного боя: слишком неравны были силы, но все приветствовали энергичные действия адмирала Маньковского, направленные на защиту достоинства России и чести Андреевского флага. Дважды приезжал на “Цесаревич” флаг-капитан князя Монтекули, пытаясь объяснить, что его эскадра обязана выйти в море до рассвета. Адмирал Маньковский оставался непреклонным. К четырем часам утра из труб австрийских кораблей повалил густой дым — эскадра готовилась к съемке с якоря. Начни флагманский корабль движение — русские корабли открыли бы по нему огонь. В такой донельзя напряженной атмосфере текло время. В восемь часов были подняты кормовые флаги. Бастионы крепости окутались дымами салюта русскому флоту; с судов эскадры вице-адмирала Монтекули раздался салют русскому адмиралу. Произведя его, австро-венгерская эскадра снялась с якоря и направилась к выходу из бухты. На русских кораблях команды стояли во фронте, оркестр играл австро-венгерский национальный гимн. С флагманского корабля эскадры Австро-Венгрии мощно неслись молитвенные звуки “Боже, царя храни”...»



А вот еще случай, произошедший уже после революции. Один из тральщиков под командой мичмана Сперанского ушел от красных и вновь поднял Андреевский флаг. Под командованием лейтенанта О. О. Ферсмана он отправился из Ревеля кругом Европы в Крым. Прибыв на Копенгагенский рейд, тральщик наш застал там отряд английских военных судов с адмиралом на крейсере «Худ».

Не успел О. О. Ферсман ошвартоваться, как на тральщик прибыл посланец адмирала и предложил Ферсману спустить Андреевский флаг. Лейтенант Ферсман категорически отказался, заявив, что не считает себя обязанным исполнять приказы английского адмирала и флаг спущен не будет, а на случай попытки овладеть тральщиком силой приказал пробить боевую тревогу. Достойный ответ и твердость действовали. Тральщик остался под Андреевским флагом.

### **Высадка десантов на побережье Швеции в 1719—1721 гг.**

После ничем не оправданного срыва шведской делегацией мирных переговоров на Аландском конгрессе в 1718 г. Петр I решил провести широкомасштабную операцию силами армии и флота с целью разрушения расположенных на шведском побережье металлургических и военных заводов, и тем окончательно подорвать военно-экономический потенциал Швеции и заставить ее возобновить прерванные мирные переговоры и заключить мир с Россией на предложенных ею условиях<sup>1</sup>.

Выполнение этой исключительно важной для России задачи Петр I поручил генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину как наиболее опытному военному руководителю в области проведения совместных действий армии и флота.

Русскому Балтийскому флоту впервые за время Северной войны пришлось проводить крупные десантные действия с использованием многочисленных войск и основных сил гребного и парусного флотов. Опыта проведения подобного рода крупномасштабных десантных операций флот и армия не имели, поэтому Апраксин и все его помощники провели тщательную и всестороннюю подготовку. В соответствии с масштабами предстоящих десантных действий флота пришлось строить новые корабли и ремонтировать старые. Проводились совместные с армией уче-

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 181.

ния и тренировки личного состава. Гребные корабли с десантным корпусом скрытно сосредоточивались в промежуточных базах Гельсингфорса и Або, а парусные — в Ревеле.

По указанию Петра I особое внимание было уделено тщательной разведке шведского побережья, на которое намечалась высадка десантов. Сложность их высадки заключалась в наличии у побережья полосы шхер, что крайне затрудняло подходы кораблей к берегу, и, чтобы не наскочить на подводные скалы, требовалось детальное изучение шхерных фарватеров. Для этой цели были использованы в качестве лоцманов местные жители, добровольно согласившиеся помочь русским морякам в осуществлении десантной экспедиции в расчете на то, что она ускорит окончание войны, причинившей немало страданий шведскому народу. Особо изучались фарватеры в местах, где должны были высаживаться десанты.

С помощью разведки были выявлены безопасные подходы кораблей к берегу, разработаны маршруты их следования, определены состав войск и размещение их на кораблях, предназначенных в качестве десантно-высадочных средств. В наиболее важных пунктах прибрежных фарватеров были



*Галера «Святая Наталья» (1710 г.). С гравюры П. Пикарта*

установлены дозорные корабли, на которые возлагались задачи вести наблюдение и охранять фарватеры. Для поддержки дозорных кораблей, развернутых на фарватерах, выделялись небольшие отряды гребных судов. Определен был также состав парусного флота, на который возлагалась задача прикрытия десантных сил со стороны моря на случай попыток противодействия со стороны шведского корабельного флота.

Перед началом развертывания флота Петр I вручил генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину лично им разработанную инструкцию, которой он как руководитель десантной экспедиции должен был строго придерживаться. В ней были изложены цели и задачи боевых действий гребного и парусного флотов и сухопутных войск, указаны районы высадки десантов, определен характер действий при уничтожении промышленных и военных объектов, а также торговых судов. Особое внимание обращалось на отношение к местному населению: «Разорять и жечь (военные и промышленные объекты) как можно, а людей не токмо не брать, но не грабить с них и ничем не досаждать, но внушать, что мы воюем для того, что сенат их не склонен к миру»<sup>1</sup>.

Приведенная из инструкции выдержка, которой русские воины должны были руководствоваться неукоснительно, показывает, сколь гуманным было отношение Петра I к мирному населению. Этого нельзя сказать о Карле XII и его армии. Во время нашествия на Белоруссию и Украину в 1708—1709 гг. вражеские солдаты при поощрении и попустительстве со стороны самого короля и его генералов открыто разбойничали на древней славянской земле, безжалостно грабили крестьян и горожан<sup>2</sup>.

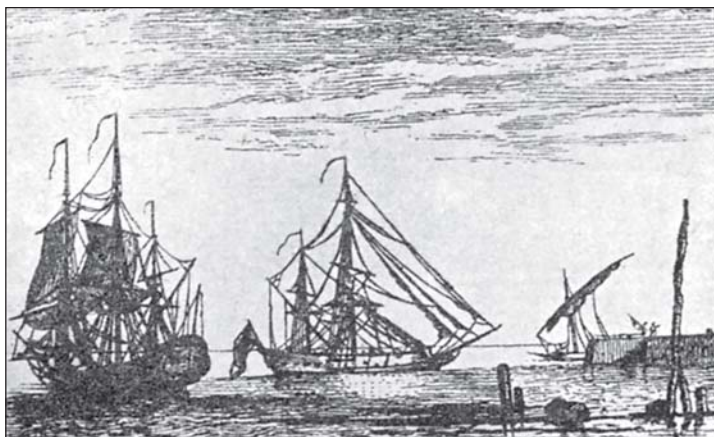
Исходя из обстановки и главной цели десантной экспедиции, первый и наиболее мощный удар по военным и металлургическим заводам на побережье Швеции было намечено нанести летом 1719 г.

К этому времени благодаря хорошо организованной и тщательно проведенной разведки Ф. М. Апраксину удалось собрать все необходимые данные о противнике: численность

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 420.

<sup>2</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 91.



*Бомбардирский корабль*

небольших гарнизонов на побережье Ботнического залива, характер обороны побережья, местонахождение военных и металлургических заводов, подлежащих разорению, безопасные фарватеры для подхода кораблей к берегу. Важно было также убедиться в том, что в районе намеченной высадки русских десантов у шведов не было сил, которые могли бы оказать противодействие русскому гребному флоту.

Для выполнения намеченной операции были выделены следующие силы гребного и парусного флотов и десантных войск: свыше 230 гребных судов различных типов и назначений (132 галеры и скампавети и 100 островских лодок), эскадра парусных кораблей в составе 21 линейного корабля, 5 фрегатов, 2 бомбардирских кораблей и 12 вспомогательных судов и 26 тыс. десантных войск<sup>1</sup>. Гребным флотом и десантными войсками командовал генерал-адмирал Апраксин, а парусным флотом — лично Петр I.

Гребные корабли с десантным корпусом были сосредоточены в Гельсингфорсе и Або, а парусный флот, находившийся в Ревеле, перед началом операции скрытно перешел к Аландским островам и сосредоточился у острова Лемланд, входящего в Аландский архипелаг. Благодаря скрытности

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 227.

развертывания русского флота противник был застигнут врасплох. Шведы, не подозревавшие о широкомасштабном нападении русских войск на их побережье, не приняли никаких мер по усилению его обороны и переброске дополнительных войск в этот район.

Планом операции, разработанным под руководством Петра I, предусматривалось произвести высадку десанта на широком фронте южнее и севернее Стокгольма и одновременно в нескольких пунктах, чтобы затруднить для противника отражение десанта и определение направления главного удара гребного флота.

В соответствии с этим планом силы гребного флота с десантным корпусом были разделены на две группировки. Первая, которую возглавлял Апраксин, предназначалась для нанесения главного удара южнее Стокгольма в районе Норчепингской бухты, на побережье которой были расположены наиболее крупные военные заводы противника.

Группировка сил, предназначенная для действий на этом направлении, состояла из 120 галер и скампавей и 70 островских лодок, которые имели на борту десант численностью свыше 20 тыс. человек.

Вторая группировка, которая должна была действовать на второстепенном направлении, севернее Стокгольма, состояла из 21 гребного корабля и 12 островских лодок с десантом численностью 3,5 тыс. человек под командованием генерал-майора Ласси<sup>1</sup>.

Развертывание десантных сил началось 10 июля 1719 г., когда главные силы гребного флота под командованием Апраксина покинули Аландские острова и направились на юг — в сторону Норчепингской бухты, а отряд во главе с генерал-майором Ласси последовал на север. Эскадра парусных кораблей под командованием Петра I развернулась к югу от Аландских островов, чтобы прикрывать действия гребного флота как в районе Норчепингской бухты (к югу от Стокгольма), так и в Ботническом заливе.

Боевые действия на обоих направлениях развернулись на широком фронте между Евле (Гёфле) на севере и Норчепинг-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 227.

ской бухтой на юге и продолжались до 19 августа. За это время на обоих направлениях было высажено 30 десантов<sup>1</sup>. Численность десантов была различна и определялась конкретными задачами. В одном случае высаживался батальон численностью от нескольких сот до тысячи человек, в другом, как, например, в районе Норчепингской бухты, было высажено 12 батальонов<sup>2</sup>.

Шведы оказывали слабое противодействие, но в ряде мест, где располагались значительные гарнизоны, происходили серьезные бои. Например, при высадке десанта на подступах к Стокгольму 13 августа десантники были атакованы шведским отрядом, состоявшим из 3 полков. В завязавшемся бою русский десант разгромил противника и благополучно вернулся на свои корабли<sup>3</sup>.

Главным объектом русских десантников на берегу были военные и металлургические заводы, а также торговые суда, находившиеся в районе боевых действий. Особенно сильноному разрушению подвергался центр шведской военной и металлургической промышленности, расположенный между Норчепингом и Стокгольмом. В этом районе были сожжены и разрушены многочисленные медные, железные и орудийные заводы, уничтожены рудники и шахты, штольни, захвачены и частично сожжены десятки торговых судов.

Боевые действия русских в этом районе продолжались более месяца и произвели большой переполох в Швеции, и особенно в столице Стокгольме, к которому десантники приблизились на расстояние 10 верст. Так что зарево пожаров, которые полыхали по всему побережью Швеции севернее и южнее Стокгольма, могли наблюдать жители столицы. Народ требовал от правительства прекращения разорительной войны и скорейшего заключения мира с Россией. Однако шведское правительство продолжало свою политику затягивания переговоров, рассчитывая на помощь со стороны Англии.

Уничтожая промышленные, военные и другие объекты на территории Швеции, русские десантники, строго придержи-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Л. 12. Карта «Б».

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 181.

<sup>3</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 227.

ваясь петровской инструкции, не чинили каких-либо притеснений в отношении мирных жителей, не творили насилия над ними и грабежей. Это получало положительный отклик у простого народа. В Норчепинге большая группа крестьян из окрестных сел и деревень даже обратилась к русскому командованию с коллективным письменным прошением о принятии их в подданство России<sup>1</sup>. Этот факт, любопытный сам по себе, является одним из многих красноречивых свидетельств отношений русских солдат к местному населению.

Десантные действия гребного флота надежно прикрывал с моря парусный флот, который маневрировал в районе Аландских островов. На подступах к ним были развернуты дозоры, а чтобы быть в курсе обстановки на Балтийском море и не быть застигнутым противником врасплох, Петр I организовал глубокую разведку на всем театре, вплоть до главной базы шведского флота Карлскруны, для чего использовались фрегаты.

В результате десантных действий русского гребного флота в течение месяца было уничтожено много металлургических и военных заводов, захвачены десятки торговых судов. Например, в Норчепинге было взято 300 орудий, которых хватило вооружить шесть 50-пушечных линейных кораблей. Шведское правительство, ощутив силу ударов русской армии и флота, обратилось к Петру I с просьбой прекратить военные действия и возобновить мирные переговоры, прерванные шведами в 1718 г.

Широкомасштабная десантная операция, осуществленная крупными силами русской армии и флота и закончившаяся блестящими результатами, свидетельствовала о высоком военном и военно-морском искусстве русской армии и флота и флотоводческом таланте Петра I и непосредственного исполнителя этой операции генерал-адмирала Ф. М. Апраксина. Успех этой операции был обеспечен:

- ♦ глубоко продуманным стратегическим замыслом, обстоятельно составленным планом и инструкцией, разработанными Петром I и умело реализованными Апраксиным;
- ♦ тщательной подготовкой армии и флота и выделением сил и боевых средств флота, соответствующих поставленным задачам и географическим условиям театра;

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 91.



- ◆ хорошо организованным взаимодействием между армией и флотом и между гребным и парусным флотами, которые обеспечивали десантную операцию на всех ее этапах;
- ◆ правильным выбором направления главного удара по одному из важнейших центров металлургической и военной промышленности шведов;
- ◆ высадкой десанта на широком фронте и одновременно в нескольких пунктах, что вынуждало шведов распылять силы своей обороны и затрудняло для них определение направления главного удара русского гребного флота;
- ◆ надежным прикрытием десантных сил парусным флотом со стороны моря;
- ◆ скрытностью подготовки и развертывания десантных сил и внезапностью высадки их на шведское побережье;
- ◆ хорошо организованной разведкой на театре на всех этапах проведения десантной операции.

Боевые действия русского флота заставили шведское правительство возобновить прерванные переговоры, но когда они начались, то шведская делегация вновь прервала их и покинула место переговоров. Причина столь непонятного поведения шведской делегации на переговорах вскоре выяснилась. 21 января 1720 г. Швеция заключила союзный договор с Англией. Под давлением английского правительства тогда же из войны вышла Пруссия, а затем и Дания. Россия, в какой уже раз, осталась без союзников. Одна против Швеции. Обстановка на Балтийском море вновь осложнилась, ибо объединенные силы шведского и английского флотов значительно превосходили по своей боевой мощи российский.

Как только Петру I стало известно о заключении союза между Швецией и Англией, он принял адекватные изменившейся военно-политической обстановке меры: временно приостановил наступательные действия на шведском побережье, сосредоточил внимание на укреплении обороны военно-морских баз, портов и обеспечении безопасности российской столицы с моря.

В этом с лучшей стороны проявились военный талант и мудрость царя как государственного деятеля. При всей его решительности и настойчивости в достижении намеченной

цели Петру были чужды дух авантюризма, некая безрассудная удаля, «чем он так отличался от Карла XII» (С. М. Соловьев). Трезво оценив обстановку и соотношение сил на театре, он принял единственно правильное решение, сочтя более целесообразным временно перейти к обороне, исключив всякую возможность быть застигнутым врасплох в случае, если противник, объединив силы, перейдет в наступление.

Последующие события убедительно подтвердили, насколько правильно поступил Петр I в отношении укрепления своих военно-морских баз. В мае 1720 г. объединенный английский флот (20 линейных кораблей и 8 других парусных судов) и шведский (11 линейных кораблей и 14 других парусных судов) вторглись в Финский залив. Русский флот был готов к противодействию. Благодаря мудрости Петра I базы флота и оборона Санкт-Петербурга с моря полностью были подготовлены к отражению нападения противника и противоборству с ним<sup>1</sup>.

Всего за несколько месяцев Петр I успел значительно укрепить оборону Ревеля и Гельсингфорса, увеличив численность гарнизонов и огневую мощь береговой артиллерии. Большие работы были проведены по усилению обороноспособности форта Кроншлот и острова Котлин, которые прикрывали подступы к столице с моря. Здесь же были сосредоточены основные силы русского парусного флота. Во взаимодействии с береговой артиллерией он должен был преградить путь англо-шведской армаде к Санкт-Петербургу. Главные силы гребного флота остались в базах и портах Финляндии. При благоприятной обстановке они вполне могли возобновить активные наступательные действия против шведского побережья со стороны Ботнического залива.

В конце мая англо-шведский флот в составе 33 вымпелов под командованием английского адмирала Д. Норриса подошел к Ревелю, однако, убедившись, что русская база находится в полной боевой готовности и способна дать отпор, английский адмирал отказался от нападения на базу русского парусного флота. Вскоре же, узнав о начавшихся наступательных действиях русского Галерного флота в Ботниче-

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 200—201.

ском заливе, он вообще оставил свою авантюрную затею и поспешил на помощь Стокгольму<sup>1</sup>.

Невзирая на присутствие в Балтийском море мощной английской эскадры (тогда еще только ожидавшейся, согласно донесениям русских послов из Гааги и Копенгагена), Петр I решил, не ослабляя обороны, нанести силами гребного флота очередной десантный удар по Швеции, чтобы неприятелю «чужой возможно убыток учинить» и «тем обнадеживание английское опровергнуть».

Парусный флот, сосредоточенный у Кроншлота с целью защиты столицы с моря, не мог принять участие в обеспечении боевых действий гребного флота. Поэтому высадку десанта на этот раз решено было произвести ограниченными силами в северной части Ботнического залива. В это время главные силы гребного флота должны были прикрывать вход в Ботнический залив. Таким образом, на этот раз задачу по обеспечению высадки десанта должен был решать не парусный флот, а гребной. Петр I поступил правильно, не рискуя парусным флотом, который в то время должен был решать другую, более важную задачу — прикрывать столицу с моря на случай нападения англо-шведского парусного флота.

В целях упреждения противника в развертывании сил, тем более что «приход Норрисов не так част, как разглашали», набег планировалось осуществить ранней весной 1720 г. Для участия в нем было выделено 35 галер (из них 9 конных) и более чем 6-тысячный десант<sup>2</sup>.

В апреле отряд русских галер под командованием бригадира Ю. А. Менгдена, скрытно пройдя шхерным фарватером, перешел из Або в финский порт Васа (Ваза). Остальные 70 галер под командованием генерала М. М. Голицына сосредоточились у острова Лемланд, чтобы прикрывать десантный отряд с юга.

В начале мая десантный отряд Ю. А. Менгдена пересек Ботнический залив и успешно высадился в районе городов Старый и Новый Умео. Десантники продвинулись в глубь до 30 км. В ходе наступления были разгромлены гарнизоны обоих городов, для которых появление русских войск в этом

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 338.

<sup>2</sup> *Боевая летопись русского флота.* С. 67.

районе явилось полной неожиданностью, и они не были готовы к организованной обороне. В ходе наступательных действий было уничтожено несколько неприятельских магазинов и захвачено большое количество торговых судов<sup>1</sup>. «Хотя сей поиск над неприятелем, — отмечал Петр I, — не может велико почтен быть, ежели бы то в иной случай было учинено; но при сем случае, когда английский флот обещал их (шведов) оборонить, пред которых очьми то учинено, за знатное дело почтен, быть может».

Выполнив поставленную задачу, отряд Мангдена возвратился в Васу. Главные силы гребного флота под командованием М. М. Голицына, обеспечивавшие набег русских кораблей на города Умео, по приказанию Петра I перешли в Гельсингфорс, чтобы усилить его оборону на случай нападения англо-шведского флота.

Набег русских кораблей на шведские города Старый и Новый Умео, хотя по своим масштабам был небольшим по сравнению с крупномасштабной десантной операцией Ф. М. Апраксина в 1719 г., имел важные последствия. Он убедительно показал шведам, что английский флот адмирала Норриса, присланный им на помощь, не в состоянии избавить их от нападения русского гребного флота. Этот набег повлиял также на отказ английского адмирала атаковать Ревель в конце мая 1720 г.

## Флотские церемонии



Церемония играет огромную роль во флотской жизни. Она — необходимое условие соблюдения устоявшегося порядка, дисциплины.

Если власть, представленная флагом как символом ее, и исполнитель власти, выделенный из общего уровня путем формы, достойны уважения, то должны сохраниться и церемонии, ибо без них полное уважение достигнуто не будет.

Создателем дисциплины в морской службе был английский адмирал лорд Джервис. Вот что говорит по этому поводу контр-адмирал А. Т. Мэхэн (1840—1910 гг.), американский военно-морской теоретик и историк:

«Джервис, отличавшийся глубокой продуманностью своих действий, был ярким сторонником соблюдения церемоний, ибо

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 228.

сознавал колоссальное значение их. В минуты особой опасности, в минуты готовящегося вспыхнуть бунта он являлся в полной парадной форме, взывая этим восхищение к внешней эмблеме военно-морской власти».

«Дисциплина кают-компаний есть дисциплина флота» — говорил адмирал Джервис и жестоко наказывал тех офицеров, которые не соблюдали обычаев и не относились с должным уважением и почтением к выполнению церемоний.

Церемония поднятия и спуска флага — символа власти и могущества Родины, на почтении и уважении к которому зиждется служба и уважение к начальнику как представителю власти страны и уважение ко всей морской иерархии, — всегда производилась в исключительно торжественной обстановке.

Джервис свято исполнял морские обычаи и церемонии и строго требовал того же не только от офицеров, но и от команд. На его эскадрах и на эскадрах преемника его, адмирала Нельсона, строго соблюдалось уважение и почтение к флагу и отдавание чести квартердеку как символу и месту власти.

«Дисциплина, — говорил Джервис, — есть сумма, выраженная одним словом — подчинение; соблюдение же обычаев и церемоний есть создание духа подчиненности».

Каждому плававшему и действительно жившему жизнью корабля, а не отбывавшему известные часы на борту судна, должно быть ясно, что обычай и церемония так же необходимы для дисциплины, как хорошие манеры — для офицера-джентльмена, ибо они устраняют трения, помогают избежать раздоров, а значит, добиться четкости и спаянности в службе.

Четко исполняя морские обычаи и церемонии, лорд Джервис выковал строгую дисциплину, а путем постоянных учений создал оружие, кое дало ему победу при Сан-Висенти. Эти же орудия — дисциплина и дух — сделали преемника его, адмирала Нельсона, героем Трафальгара. «Эти особые дух и дисциплина, передаваемые из поколения в поколение, дают английскому морскому офицеру чувство осаязания военно-морских проблем», — правильно отмечал адмирал Бубнов.

То же и в нашей морской истории. Адмирал Ушаков создал, подобно Джервису, русскую морскую силу и водил ее от победы к победе. В свое время англичане считали его Нельсоном равным. Турки с почтением и страхом отзывались об Ушакове, а французы на собственной шкуре испытывали, что могли делать русские корабли эскадры адмирала Ушакова.

**Бой у острова Гренгам 27 июля 1720 г.** Воспользовавшись отсутствием русского флота в районе Аландских островов, шведы предприняли попытку вернуть свои позиции на этих

островах и лишить русский гребной флот удобного плацдарма для проведения десантных действий на побережье Швеции. Вначале у острова Лемланд появились шведские разведывательные корабли, а затем — два отряда парусных кораблей. Одним из них командовал вице-адмирал К. Шеблат. Его отряд состоял из 14 кораблей (1 линейный корабль, 4 фрегата, 3 галеры, шнява, галиот, бригантина и 3 шхербота)<sup>1</sup>. Шведские корабли занимали у Лемланда открытый плес, удобный для маневрирования парусных кораблей.

Когда Петр I получил донесение о появлении в районе Аландских островов шведских кораблей, он был крайне недоволен, понимая насколько важно для русского флота сохранить за собой эти острова. Он приказал генерал-майору М. М. Голицыну с флотилией гребных кораблей изгнать шведов с занимаемой ими позиции.

В конце июля 1720 г. флотилия гребных кораблей в составе 61 галеры, 29 островских лодок с 10-тысячным десантом на борту под командованием Голицына направилась к Аландским островам в район стоянки отряда К. Шеבלата<sup>2</sup>.

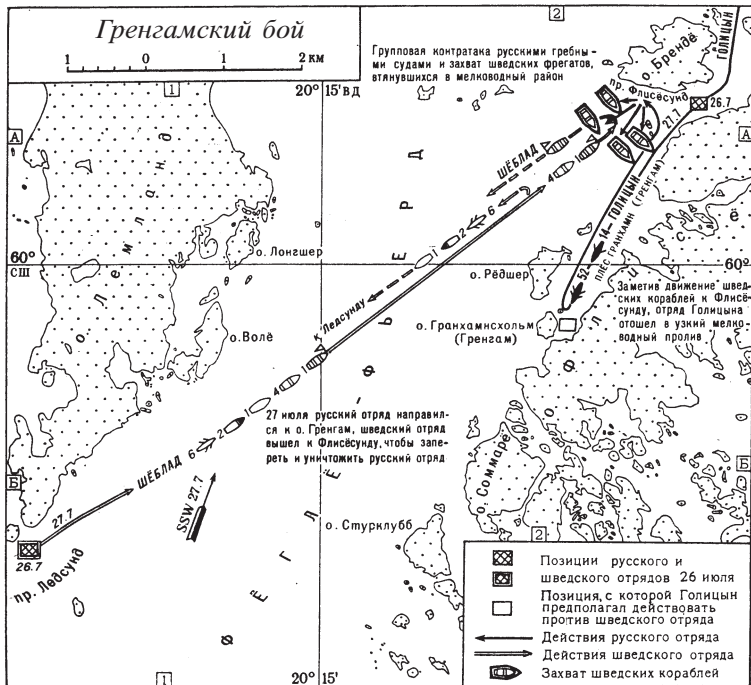
Свежий ветер благоприятствовал парусным кораблям противника, поэтому военный совет, созданный Голицыным, принял решение воздержаться от атаки шведских парусных судов, имевших по крайней мере двойное превосходство в артиллерии, на открытом плесе, где они могли свободно маневрировать, а выйти из пролива, изобиловавшего мелями и рифами, к острову Гренгам, «где было место для наших галер способнее», и уже оттуда, когда ветер стихнет, атаковать неприятеля.

В Гренгамском бою со стороны шведов участвовали линейный корабль и 4 фрегата. Каждый шведский корабль имел на вооружении от 18 до 34 пушек, а линейный корабль — не менее 50. Русские галеры, как правило, были вооружены 3—4 пушками, из которых только одна носовая могла вести бой с парусными кораблями противника. Таким образом, только на фрегатах, с которыми русские галеры вели бой, имелось 104 пушки, тогда как у русских было 61 орудие.

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 229.

<sup>2</sup> Морской сборник. № 6. С. 93.



Сложность ведения боя для русских галер заключалась еще в том, что им трудно было применять в качестве основного способа атаки abordаж против высокобортных шведских парусных кораблей. Голицын, учитывая преимущество шведов в маневрировании на свободной от опасностей воде и артиллерийском вооружении, очень удачно выбрал позицию для боя в проливе Флиссунд, где было много мелей и рифов, не позволявших кораблям с большой осадкой (до 5 м) свободно маневрировать, тогда как русские галеры, имевшие осадку 1,5 м, могли передвигаться, не опасаясь сесть на мель или выскочить на рифы.

Экипажи русских гребных кораблей превосходили шведов и в моральном отношении. Русские солдаты и матросы за время Северной войны приобрели большой опыт и отличались высокими боевыми качествами и, как показало Гангутское сражение, искусством ведения abordажного боя, в том числе и против парусных кораблей. Голицын разработал два



варианта боя — оборонительный и наступательный, которые должны были применяться в зависимости от обстановки.

Укрывшись в защищенной бухточке острова Гренгам, Голицын непрерывно наблюдал за передвижением шведских кораблей в проливе Флисесунд, и, когда они подошли в наиболее узкую его часть, стесненную рифами, он решил выйти из гавани Гренгама и атаковать неприятеля. Таким образом, русские корабли выбрали для атаки шведов наиболее выгодное время и место, когда они «далеко к заливу пробились, а отмели и камня много»<sup>1</sup>.

Рано утром 27 июля русские галеры, построенные в сомкнутый строй фронта, который перекрывал пролив Флисесунд в наиболее узкой его части, начали бой.

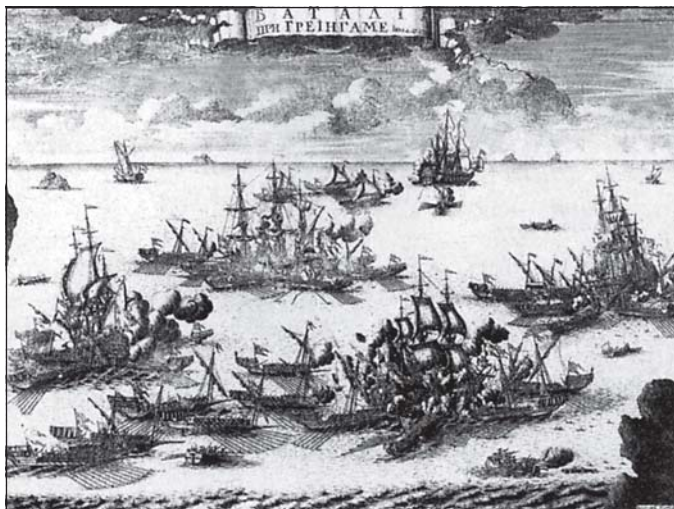
При сближении с русскими галерами два впереди идущих шведских фрегата стали разворачиваться, чтобы всем бортом нанести мощный артиллерийский удар. Однако при развороте в стесненном районе оба фрегата, не завершив свой маневр, сели на мель. Русские галеры тут же их атаковали. Завязался ожесточенный абордажный бой. Русским солдатам и матросам пришлось взбираться на высокобортные корабли шведов, которые в это время палили по ним из всех орудий. Многие из русских солдат, штурмовавших фрегаты, получили ожоги от пороховых газов. Несмотря на ожесточенное сопротивление экипажей шведских кораблей, они не смогли выдержать мощного штурма русских воинов и вынуждены были спустить флаги и капитулировать.

Два других фрегата противника пытались оказать поддержку своим севшим на мель кораблям, но из-за стесненности пролива и наличия рифов они не смогли подойти к ним и тут же были атакованы русскими галерами. Абордажный бой возобновился и проходил в ожесточенной рукопашной схватке. Русские солдаты и матросы дрались с отменной храбростью. Но и шведы отчаянно сопротивлялись, однако выдержать натиск русских в абордажном бою они не смогли и вынуждены были прекратить сопротивление и сдаться в плен.

Единственный корабль, избежавший пленения, был флагманский линейный корабль вице-адмирала Шеблата, кото-

---

<sup>1</sup> Материалы для истории русского флота. Ч. II. № 2203. С. 506—507.



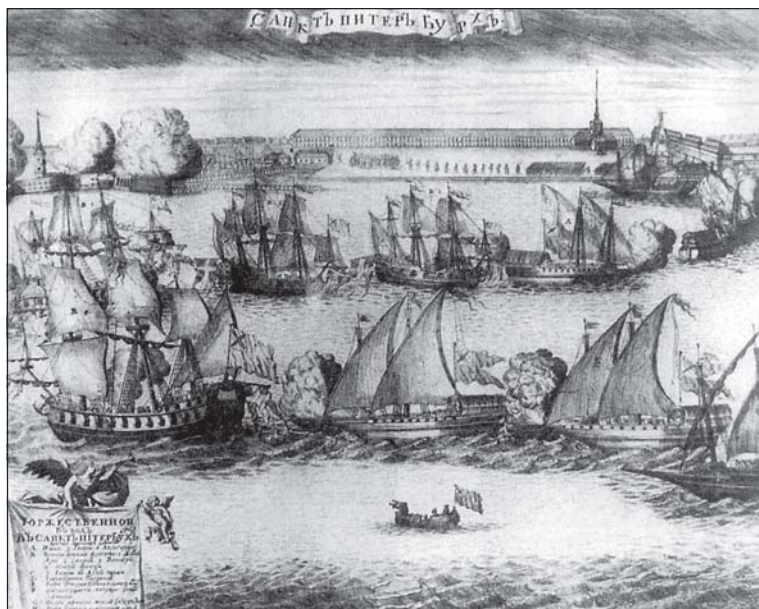
*Баталия при Гренгаме (1720 г.). Гравюра Зубова*

рый, оставив свои фрегаты без поддержки, позорно бежал с поля боя. Таким образом, Гренгамский бой, продолжавшийся несколько часов, закончился пленением 4 шведских фрегатов. Противник потерял в этом бою убитыми 103 человека и 407 было взято в плен<sup>1</sup>. Русский флот потерь в кораблях не имел, но многие галеры настолько пострадали от артиллерийского огня противника, что их не стали восстанавливать, а просто сожгли. Потери русских в личном составе составляли 82 человека убитыми и 246 ранеными, в том числе 43 человека опаленных пороховыми газами.

Гренгамский бой между шведскими парусными кораблями и русскими гребными судами закончился блестящей победой русского оружия.

В Санкт-Петербурге «немалая виктория при Гренгаме» праздновалась три дня. В память о ней была выбита медаль. Генерал М. М. Голицын «в знак военного труда» получил золотую шпагу, богато украшенную алмазами, а за «добрую команду» — трость «с алмазным же убором». Все участвовавшие в бою офицеры были награждены золотыми, а рядовые —

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 339—341.



*Торжественный ввод в Неву взятых в плен в Гренгамском сражении шведских судов. Гравюра А. Ф. Зубова*

серебряными медалями, на которых была выбита надпись: «Прилежание и храбрость превосходит силу».

Русский флот в этом бою покрыл себя неувядаемой славой блестящей победы. Победа гребного флота Петра I над парусным флотом Швеции была достигнута благодаря превосходству русского военно-морского искусства над шведским. Наиболее существенными показателями высокого уровня военно-морского искусства русского флота были:

- ♦ хорошо организованная разведка на всех этапах подготовки боя и ведения его;
- ♦ правильная оценка командующим русский флотом генерал-майором М. М. Голицыным обстановки и тактически обоснованное решение о выборе боевого построения кораблей, места для боя и времени атаки противника;
- ♦ умелое использование географических особенностей района боя, который лишил шведов главного, что решает исход всякого боя, — это сочетание маневра и огня.

Дополнением к высокому уровню военно-морского искусства Российского гребного флота, сыгравшему не менее важную роль в обеспечении победы, явились морально-боевые качества русских воинов, которые в абордажном бою проявили исключительную настойчивость и храбрость, позволившие преодолеть отчаянное сопротивление шведских моряков.

Поражение в Гренгамском бою нанесло серьезный урон не только шведскому флоту. Оно подорвало престиж и английского флота. Демонстрируя в Балтийском море свою военно-морскую мощь, он ничем не смог помочь шведам и как-то предотвратить их серьезное поражение под действительными мощными ударами Российского флота. Петр I был особенно рад тому, что сия виктория одержана была, по его словам, «при очах господ англичан, которые равно шведов обороняли, как их земли, так и флот»<sup>1</sup>.

Победа при Гренгаме имела не только тактическое, но и большое оперативное значение. Она окончательно укрепила русские позиции на стратегически важных Аландских островах, обеспечив русскому флоту дальнейшее развертывание наступательных действий против шведского побережья, которые в конце концов должны были заставить шведов вернуться за стол переговоров и подписать мир с Россией на предложенных Петром I условиях.

### Боцманская дудка



В Морском уставе в главе о фалрепных указан порядок, кому, когда и как отдается морская почесть вызовом фалрепных. Особую торжественность этой старой, чисто морской церемонии придает боцманская дудка. История ее связана с историей обычая вызова фалрепных.

Боцманская дудка — один из старейших и наиболее заслуживающих внимания предметов военно-морского снабжения. Флейта или дудка употреблялись в глубокой древности на галерах греков и римлян для регулирования гребков рабов-гребцов, посаженных на весла. Факты истории свидетельствуют, что дудка употреблялась для вызова людей наверх при свалке на абордаж еще в 1248 г. крестоносцами. О дудке упоминает и Шекспир в своей «Буре». Дудка одно время была показателем должности, а также эмблемой высшей чести.

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 340, 341.

Английский лорд-адмирал носил золотую дудку на золотой цепочке вокруг шеи. Такая же дудка, но серебряная и на серебряной цепочке носилась адмиралами при исполнении ими своих обязанностей. Лорд-адмирал, фактически командуя, носил золотую дудку, а в дополнение к ней — серебряную как определение должности. Дудка обязательно фигурировала при всяком отданном приказании и являлась составной частью многих церемоний: вызова фалрепных, выдачи чарки, подъема и спуска флага. Ее история очень интересна. В бою у Бреста 25 апреля 1513 г. лорд-адмирал Эдвард Хавард, поняв неминуемость своего поражения от Пригана де Биду, выбросил золотую дудку в море, серебряная же, знак должности, была найдена на его теле.

### **Победоносное окончание Северной войны. Ништадтский мир (1721 г.)**

Несмотря на серьезные поражения и бесперспективность дальнейшего ведения войны, шведское правительство, все еще надеясь на помощь Англии, и не без основания, продолжало проводить политику затягивания мирных переговоров с Россией. В конце апреля 1721 г. английская эскадра во главе с адмиралом Д. Норрисом снова появилась в Балтийском море в целях оказания военного давления на русское правительство, чтобы таким образом заставить его пойти на уступки Швеции на переговорах.

Однако Петр I и на этот раз отреагировал весьма решительно на агрессивные действия англичан. Правда, Петр не стал «азартсвовать», как он учил своих подчиненных, и отказался от набега на район шведской столицы Стокгольма, в котором планировалось использовать 175 гребных судов с десантными войсками, а решил произвести набег на шведское побережье более ограниченными силами.

В мае 1721 г. Петр I направил в Ботнический залив отряд гребных кораблей в составе 30 галер и 30 островских лодок, имевших на борту 5,5 тыс. десантных войск под командованием генерал-майора Ласси<sup>1</sup>. Перед отрядом Ласси была поставлена задача совершить скрытный переход в Ботнический залив и произвести высадку десанта на побережье Швеции между Евле и Умео с целью уничтожения шведских гарнизонов в этом районе, воинских складов и металлургических

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 344, 345.

заводов. В соответствии с указаниями Петра I Ласси, выйдя из Або, совершил скрытный переход по финским шхерным фарватерам, а затем, перейдя к побережью Швеции, в назначенном районе высадил десант. В течение месяца Ласси высадил на шведское побережье 17 десантных групп, которые разгромили несколько гарнизонов, разрушили большое количество заводов, различных военных объектов, в том числе складов с боеприпасами, захватили и сожгли торговые суда и после этого благополучно вернулись на свои корабли. Успешно выполнив поставленную задачу, Ласси 17 июня возвратился в свою базу<sup>1</sup>. Это был последний русский десант на побережье Швеции. Он сыграл важную роль в ускорении подписания русско-шведского мирного договора. В период 1719—1721 гг. русский гребной флот высадил на побережье Швеции на широком фронте, простиравшемся от Норчепинга на юге до Умео на севере, 47 десантов общей численностью около 55 тыс. человек<sup>2</sup>.

Крупномасштабные операции, в которых были задействованы сотни гребных кораблей различных типов — от галер и до островских лодок — и основные силы парусного флота, обеспечивавшего проведение этих операций, осуществлялись по замыслам, планам и боевым инструкциям Петра I, а непосредственным исполнителем их был командующий гребным флотом генерал-адмирал Ф. М. Апраксин.

Успешная высадка десантов на шведское побережье в сочетании с действиями русского флота на коммуникациях противника по нарушению его морской торговли достигли своей цели. Истощенная войной Швеция, потеряв всякую надежду на помощь Англии, вынуждена была возобновить переговоры с Россией и заключить с ней мир на ее условиях.

Когда генерал Ласси, завершив свой последний набег на шведское побережье, вернулся в Або, шведская делегация, которая в это время вела переговоры с русскими в Ништадте, как только стали известны результаты набега русских галер в Ботническом заливе, сразу же прореагировала на это

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч.1. Описания к картам. С. 226, 229.

<sup>2</sup> Там же. Л. 12.

определенными уступками и стала более сговорчивой. Граф Брюс, возглавлявший русскую делегацию в Ништадте, доносил Петру I, что теперь «шведские министры начали прилежнее о мире договариваться»<sup>1</sup>. По получении столь обнадеживающей брюсовской реляции царь ответил: «Из Ништадта благоприятные ветры к нам дуют».

Согласно договору, подписанному в Ништадте, «вечный, истинный и нерушимый мир на земле и на воде... славное в свете сие дело», которое, по словам Петра I, «никогда забвению предаться не может», свершилось 30 августа 1721 г.<sup>2</sup>

Так завершилась Северная война, длившаяся более 20 лет. Она закончилась не только полным сокрушением экономической и военной мощи Швеции как на суше, так и на море, но и крахом провокационной политики Англии, которую она проводила в отношении России почти на всем протяжении Северной войны<sup>3</sup>.

По Ништадтскому мирному договору Россия получила не только свободный выход на Балтийское море, но и вернула земли, некогда принадлежавшие русскому народу, — это устье Невы, Карельский перешеек с Кексгольмом, Выборгский округ, Эстляндию, Лифляндию, Ингерманландию и Моонзундские острова.

Таким образом, России были возвращены «наследие к короне Российской, издревле принадлежавшие, несение земли». Великая держава Петра I прочно утвердилась на побережье Балтийского моря. Окно в Европу было прорублено.

В решении этой исторической для России проблемы важную роль сыграл военно-морской флот, который на заключительном этапе Северной войны выступал в качестве главной ударной силы российских вооруженных сил, оказавшейся способной сокрушить могущество Швеции и установить свое господство на Балтийском море.

Петр I был бесконечно рад долгожданной победе и наступившему миру. Северная война, по его словам, «сия, троевременная, кровавая и жестокая школа... такой благой конец

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 340, 341.

<sup>2</sup> *Морской атлас.* Т. III. Военно-исторический. Ч.1. Описания к картам. С. 230.

<sup>3</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 94.



получила и, слава Богу, так хорошо окончилась, как лучше быть невозможно... Николи наша Россия такого полезного мира не получала. Правда, долго ждали, да дождались... Сия радость для меня на земле», «Понеже нечаго ктоб более моего потрудился в сей войне».

В ознаменование победы в Северной войне в Санкт-Петербурге, Москве и в городах Балтийского побережья были проведены грандиозные празднества. В столице 22 октября 1721 г. они завершились торжественной церемонией поднесения царю Сенатом титула: Петр Великий, отец Отечества и император Всероссийский. Обряд был совершен по древнему образцу того, «как обыкновенно у римского сената за знатные дела императоров их такие титулы публично им в дар приношены (бывали)». Ибо, говорилось в панегирической речи канцлера Г. И. Головкина, старейшего из сенаторов, «токмо едиными (Его Величества) неусыпными трудами и руководством Россия из тьмы неведения на театр славы всего света... и в общество политических народов приведена». Русское государство отныне стало именоваться Российской империей.

«В знак понесенных трудов в сию войну» Петру I было присвоено звание адмирала. Это означало также и признание его огромных заслуг в создании регулярного Российского военно-морского флота, который сыграл столь важную роль в Северной войне<sup>1</sup>. Как гласила надпись на гравюре, исполненной по случаю триумфального ее завершения, «конец сей войны таким миром получен ничем иным токмо флотом».

Как времен связующую нить напомним известные слова великого русского полководца генералиссимуса А. В. Суворова. Получив известие о блистательной победе в Русско-турецкой войне 1787—1791 гг. эскадры под командованием вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова в Средиземном море при овладении островом и крепостью Корфу, герой Кинбурна, Рымника, Измаила и прочая и прочая воскликнул: «Великий Петр наш жив!.. Ура! Русскому флоту! Зачем я не был при Корфу хотя мичманом?»

Торжественное празднование Ништадтского мира было ознаменовано салютом сотен пушек Адмиралтейства, Петропавловской крепости и 125 галер, введенных в Неву, а также

---

<sup>1</sup> Тарле Е. В. Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 79.

великолепным фейерверком. По словам очевидца этого достопамятного зрелища, в торжествующей столице «все казалось объято (было) пламенем, и можно было подумать, что земля и небо готовы разрушиться».

Победа в Северной войне способствовала дальнейшему экономическому и культурному становлению России, укреплению ее боевой мощи и обороноспособности. Из войны она вышла с окрепшими и закаленными в горниле славных и победоносных сражений армией и военно-морским флотом, построенными по самому последнему образцу.

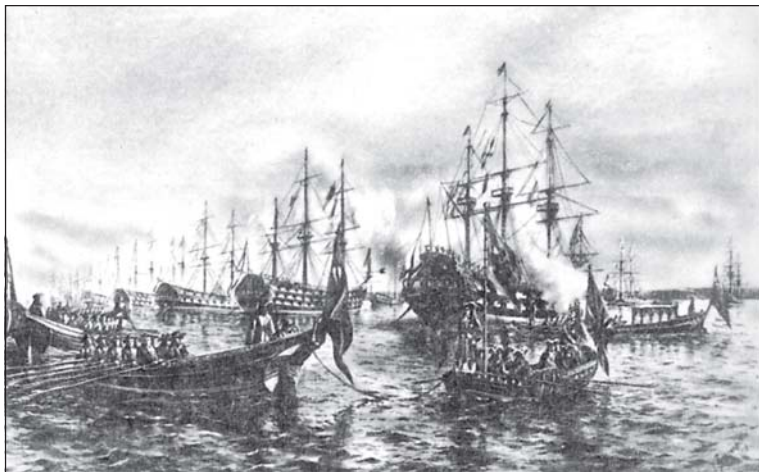
«Ногою твердой став при море», Россия по праву заняла почетное место среди сильнейших морских держав, прочно вошла в систему европейских международных отношений, обретя высокий внешнеполитический авторитет и несомненное признание. «Лишь в результате превращения Московии из чисто континентальной страны в приморское государство, — писал К. Маркс<sup>1</sup> — московская политика могла выйти из своих собственных границ... Именно с раздела Шведской империи начинается эра современной международной политики».

Россия получила все то, ради чего она вела эту длительную изнурительную войну. Вернула себе ранее отторгнутые земли, принадлежавшие новгородцам, получила свободный выход на Балтийское море, прочно укрепилась на его берегах и установила господство своего флота в этом театре. И, казалось бы, на этом можно было остановиться и не беспокоиться за сохранение всего того, что страна получила по Ништадтскому мирному договору. Однако Петр I думал иначе. Для того чтобы исключить даже любые случайности, которые могут привести к изменению стратегической обстановки на Балтийском море, он считал необходимым продолжать наращивание корабельных сил русского Балтийского флота и укрепление обороны военно-морских баз и прежде всего подступов с моря к столице Санкт-Петербургу.

На Адмиралтейской верфи продолжалась постройка крупных парусных кораблей, главным образом линейных, составлявших основную ударную силу парусного флота и обеспечивавших удержание достигнутого господства на балтийском театре. Продолжали также строиться фрегаты и более мел-

---

<sup>1</sup> Маркс. К. Тайная дипломатия XVIII века. Лондон, 1899.



*Торжественная встреча ботика Петра I  
котлинской эскадрой Балтийского флота 7 августа 1723 г.  
Художник С. Д. Всеволожский*

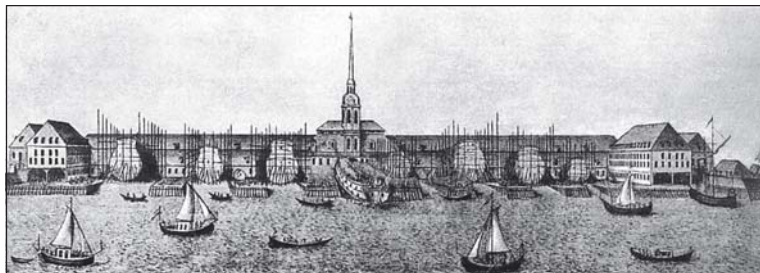
кие парусные и гребные суда. По мере поступления новых кораблей устаревшие выводились из строя и ремонтировались, если они представляли собой боевую ценность.

В 1723 г. в боевом составе Балтийского флота находилось 24 линейных корабля, 5 фрегатов и большое количество мелких парусных кораблей и гребных судов, полностью вооруженных и укомплектованных личным составом<sup>1</sup>.

Одновременно с постройкой кораблей широким фронтом велись работы по укреплению обороны военно-морских баз на театре, прежде всего Ревеля как основной операционной базы парусного флота и Санкт-Петербурга как столицы Российского государства. Усилению его обороны Петр Великий придавал исключительно важное значение. С этой целью он принял решение создать на острове Котлин такую морскую крепость, которую не смог бы взять никакой иноземный захватчик, каким бы сильным флотом он ни располагал. И он создал на подступах Санкт-Петербурга крепость, которую назвал Кронштадтом. Чертеж этой крепости и ее гавани он составил сам.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 392.



*Вид Главного Адмиралтейства. Санкт-Петербург (1725 г.)*

В октябре 1723 г. император вместе с супругой и самыми близкими единомышленниками и помощниками по флоту присутствовал на закладке кронштадтской крепости, которая с 1724 г. стала главной базой русского Балтийского флота<sup>1</sup>.

На протяжении всей истории кронштадтская крепость, как и рассчитывал Петр I, являлась надежным бастионом, защищавшим подступы к Санкт-Петербургу с моря. Иноземные захватчики: шведы, англичане, французы и немцы неоднократно пытались захватить Кронштадт, а за ним и Санкт-Петербург с суши и моря. Однако все эти попытки разбились о стойкость и мужество защитников крепости. Ни одному из врагов, обладавших мощными силами армии и флота, ни разу не удалось овладеть Кронштадтом, равно как и городом на Неве.

### **Крещение корабля**



В наши дни избранные крестные отец и мать перед убором последнего блока, удерживающего судно на стапеле, разбивают о фроштевень судна бутылку шампанского, громко произнося: «Крещу тебя».

В Японии существует обычай освобождать из неволи птиц в момент спуска судна на воду. Подобное же имело место в Соединенных Штатах Америки в 1885 г. при спуске крейсера «Чикаго». При спуске дирижабля «Акрон» крестная мать, супруга президента Гувера, выпустила на свободу стаю белых голубей.

В Русском императорском флоте был свой особый обряд спуска судна на воду. Церемония спуска нового судна

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 44—45.

была такова: служился торжественный молебен; судно и поднятые на нем флаги — Императорский штандарт, кормовой Андреевский флаг и гюйс — окроплялись святой водой, и под звуки народного гимна и салюта с судов обрубались последние державы. Торжество заканчивалось парадным завтраком.

Акта крещения не было. Название кораблю давалось раньше в честь святых: «Святой Петр», «Святой Иоанн Богослов» или в честь особо почитаемых христианских праздников: «Рождество Христово», «Преображение Господне»; а также «Три Иерарха», «Двенадцать Апостолов»; позже — из мифологии: «Чародейка», «Русалка» или в честь старых удельных князей: «Аскольд», «Дмитрий Донской», «Владимир Мономах», а с конца XVIII столетия, желая оказать особую честь, кораблям начали давать имена побед и адмиралов.

С 1905 по 1914 г. наметилась определенная тенденция наименования судов. Большие линейные суда назывались в честь побед и членов Императорского Дома: «Полтава», «Гангут», «Кинбурн», «Император Александр III», «Императрица Мария»; легкие крейсера — в честь адмиралов: «Адмирал Ушаков», «Адмирал Нахимов», «Адмирал Макаров»; эскадренные миноносцы — в честь малых морских побед: «Керчь», «Калиакрия», «Гаджи-бей» или в память об особо отличившихся в боях офицерах. Имена судов «Азов» и «Меркурий» за выдающиеся боевые заслуги приказом императора Петра I сохранены навечно. Предписано всегда иметь во флоте два судна с названиями «Память Азова» и «Память Меркурия» с присвоением этим судам Георгиевского Андреевского флага и вымпела.

### **Персидский поход русской армии и флота в 1722—1723 гг.**

После окончания Северной войны Петр I Великий вновь обратил свой взор на юг. Надо было завоевать выход на Азовское и Черное моря и надежно укрепиться на Каспийском море. Оценивая сложившуюся обстановку на юге, Петр Алексеевич начал решение этой исторической для Российского государства проблемы с утверждения на Каспийском море, что обеспечивало России установление торговых связей со среднеазиатским регионом и Индией. Таким образом, прикаспийские земли становились связующим звеном Азии с Россией, а через нее с Западной Европой. Одновременно решалась и другая важная задача — недопущение в этот регион

Турции, которая значительно усилила свою экспансию на Кавказ в начале XVIII в.

Петр Великий решил овладеть западным побережьем Каспийского моря до Баку включительно. Для этого были привлечены армия и флот, взаимодействие которых, как показал опыт Северной войны, могло привести к достижению намеченной цели и на Каспийском море.

В 1721—1722 гг. в Казани и других волжских портовых городах развернулось строительство судов, предназначенных для обеспечения Персидского похода русской армии и флота. Строительство парусных и гребных кораблей осуществлялось быстрыми темпами и в широких масштабах. К весне 1722 г. была создана флотилия, которая насчитывала более 270 различных парусных и гребных кораблей и 170 островских лодок, принимавших на борт до 40 человек. В состав Каспийской флотилии по образцу Балтийского флота входили войска численностью 22 тыс. человек. Во главе флотилии и находившихся на ней войск Петр Великий поставил опытного генерал-адмирала Ф. М. Апраксина, а сам занял более скромную должность командующего авангардом под именем Петра Михайлова<sup>1</sup>. В качестве пункта сосредоточения морских и сухопутных сил был избран астраханский порт как наиболее удобный и вместительный в устье Волги.

К лету 1722 г. в Астрахани были сосредоточены 42 тыс. войск, из них 20 тыс. конницы, состоявшей из украинских и донских казаков и калмыков, и флотилия — 274 корабля и 170 островских лодок. На корабли кроме десантного корпуса было погружено большое количество боеприпасов и продовольствия. Вскоре к месту сосредоточения войск и флота прибыли царь, который фактически возглавлял этот поход, и командующий флотилией генерал-адмирал Апраксин, впервые поднявший на своем флагманском корабле генерал-адмиральский (кайзер) флаг<sup>2</sup>.

Завершив сосредоточение сил в Астрахани и закончив все приготовления, флотилия и армия 18 июля 1722 г. начала

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 371; Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описание к картам. С. 226, 229.

<sup>2</sup> *Дмитриев С. И.* Генерал-адмирал, граф Ф. М. Апраксин. С. 32—33.

поход<sup>1</sup>. Стратегический план похода, который был разработан Петром Великим с учетом опыта совместных действий русской армии и флота в финляндской кампании 1712—1714 гг., подразумевал параллельное движение вдоль западного берега Каспийского моря флотилии, а по берегу — конницы и совместные действия сухопутных и морских сил с целью последовательного овладения всем побережьем до города Баку.

Как и намечал Петр Великий, русская армия и флот, продвигаясь на юг вдоль побережья и преодолевая сопротивление отдельных отрядов местных князей, 23 августа без боя овладели городом Дербент, основанным еще Александром Македонским. Русские войска с радостью были встречены населением города, которое видело в них защитников от грабительских набегов местных князей, вассалов Порты (правительства Османской империи). Петру Великому были вручены ключи от главных городских ворот. И в это время произошло землетрясение. Как заметил царь, «город хотел сделать ему торжественный прием, поколебав стены перед его могуществом».

Триумфальная арка, которую возвели москвичи к встрече царя в древней столице несколько позднее, была украшена панорамой Дербента и увенчана надписью на латинском языке: «Сию крепость строил сильный и храбрый, но владеет ею сильнейший и храбрейший».

В результате хорошо подготовленных и согласованных действий флотилии, десантных войск и конницы к концу 1722 г. русские войска прочно закрепились почти на всем западном побережье Каспия и подошли к Баку.

При занятии персидских владений на западном побережье Каспия русские войска среди местных жителей распространяли царский манифест, в котором объявлялось, что русские, как союзники шаха, явились для защиты его подданных от бунтовщиков. Манифест царя благожелательно воспринимался жителями Дербента и всего района побережья до Баку. Однако жители Баку и особенно руководители города недружелюбно отнеслись к приходу русских в

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 233.



персидские владения. Чтобы узнать отношение бакинцев к приходу русских войск, Петр I направил в город на шняве «Св. Екатерина» унтер-лейтенанта Лунина. Но бакинцы даже не открыли ворота, чтобы принять посланника русского царя, и заявили, что им не нужна помощь русских в борьбе с бунтовщиками.

Обстановка для русской экспедиции в конце августа резко ухудшилась. Во время неожиданно поднявшегося на море шторма погибла значительная часть транспортных судов, на которых находился запас продовольствия для армии и флота. Несмотря на принятые меры по спасению поврежденных и частично затонувших судов, спасти их груз не удалось. Произведенные подсчеты показали, что оставшегося продовольствия для обеспечения личного состава хватит не более, чем на месяц. Потеря провианта настолько обеспокоила царя, что он приказал ежедневно докладывать ему о его количестве<sup>1</sup>.

Проанализировав сложившуюся крайне неблагоприятную обстановку, Петр I созвал Военный совет, на котором был рассмотрен вопрос о целесообразности продолжения похода. Все члены совета, учитывая ограниченность запасов продовольствия и предстоящую неизбежную осаду, а возможно, и штурм Баку, высказались за то, чтобы прервать поход до следующей кампании и возвратиться в Астрахань. Император внимательно выслушал своих помощников и принял решение возвратиться с армией и флотом в Астрахань, а на следующий год возобновить поход.

Из Астрахани Петр вместе с Ф. М. Апраксиным, своей свитой и небольшой частью войск вернулся в Москву, а затем переехал в Санкт-Петербург, где его ждали неотложные дела, связанные со строительством кронштадтской крепости и укреплением боеспособности Балтийского флота.

Таким образом, первый этап утверждения России на западном побережье Каспийского моря завершился занятием персидских владений до Баку. Оценивая результаты кампании 1722 г., Петр Великий писал сенату: «И токмо можем мы, благодаря Вышнего, сею кампанию довольны быть;

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 373, 374.

ибо мы ныне крепкое основание на Каспийском море получили»<sup>1</sup>.

Завершением первого этапа Персидского похода Петр Алексеевич не считал проблему Каспийского моря полностью решенной. В его планы входило обязательное занятие Баку, представлявшего собой удобный порт для базирования русской флотилии. Далее он намечал занять побережье к югу от Баку до устья реки Кура и на ней основать торговый город, который мог бы служить центральным пунктом для торговых сношений с Грузией, Арменией, Персией и Индией. Оттуда же товары должны были переправляться через Астрахань в Россию и далее в другие европейские государства<sup>2</sup>.

Во время пребывания в Астрахани император дал ряд важных указаний своим помощникам и астраханскому губернатору А. П. Волынскому об основании в городе военного порта, усилении Каспийской флотилии и подготовке армии и флота к продолжению Персидского похода в 1723 г. Руководство этим походом он возложил на генерал-майора К. П. Матюшкина. Обращают на себя внимание очень конкретные поручения Петра с указанием ответственных лиц. Так, поставив задачу основать в Астрахани военный порт, он потребовал от губернатора, чтобы тот выбрал удобное место для строительства военной гавани, построил необходимые провиантские магазины, казармы и жилые дома, определил надежный фарватер, соединяющий гавань с морем, и соответствующим образом оборудовал его вехами и огнями, чтобы корабли могли им пользоваться не только в дневное время, но и ночью и не сечь на мель или подводные камни. Предупреждая об этом, он указывал «без необходимой нужды» не становиться на якорь, как на «месте зело опасном».

Для защиты военного порта Петр приказал возвести укрепления и обеспечить охрану военным гарнизонам. Такие же точные указания были даны по усилению Каспийской флотилии и подготовке ее к военному походу в 1723 г. По этому поводу царь писал Ф. М. Апраксину: «Зело имеем и

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 375.

<sup>2</sup> Там же.

нужду в морских судах»<sup>1</sup>. Он дал указание к началу похода построить 30 новых кораблей. Из них 15 парусных построить в Нижнем Новгороде под руководством генерал-майора князя Г. Д. Юсупова и 15 на верфях Казани под наблюдением А. И. Румянцева.

К июлю 1723 г. все приготовления к новой экспедиции, на этот раз против Баку, были закончены. Петр Великий приказал руководителю экспедиции генерал-майору К. П. Матюшкину «идти к Баке как можно наискорее и тщиться оный город с помощью Божиею достать понеже ключ всему оный». Каспийская флотилия к тому времени насчитывала 73 различных парусных и гребных судна, в том числе транспортных. В целях лучшей организации перехода морем и управления силами флотилия была разделена на три отряда. В каждом отряде находился генерал-майор от армии и офицер от флота. Первый отряд возглавлял Матюшкин, он же был руководителем экспедиции. При нем от флота был капитан-лейтенант Урусов. Вторым отрядом командовал князь Трубецкой, при нем от флота находился капитан-лейтенант Пущин. В третьем отряде князь Воротынский и капитан-лейтенант Саймонов. На корабли было посажено 4 полка пехоты, погружены артиллерия, боезапасы и запас продовольствия.

В начале июля флотилия покинула Астрахань и вдоль западного побережья Каспийского моря направилась в сторону Баку. 4 июля корабли прибыли на бакинский рейд. Бакинцы, несмотря на письменное предписание шахского посла, отказались открыть ворота для отряда Матюшкина, который должен был остаться в городе в качестве военного гарнизона, при этом было заявлено, что они не нуждались и не нуждаются в чьей-либо помощи. Тогда генерал-майор Матюшкин решил применить силу. 21 июля он высадил на берег десант с артиллерией. Бакинцы произвели вылазку и атаковали его. Однако русские десантники отразили атаку и заставили бакинцев отступить в город. Матюшкин высадил на берег дополнительные войска, развернул батарею гаубиц, подтянул корабли, вооруженные пушками и мортирами, и приступил к осаде бакинской крепости. Осажденные открыли ответный огонь из орудий, установленных на стенах кре-

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 384.

пости. Как потом оказалось, орудия не имели станков и стреляли без прицеливания. И тем не менее защитники крепости оказали упорное сопротивление, и только после четырехдневной артиллерийской бомбардировки крепости бакинцы 26 июля сдались.

Заняв Баку, небольшой отряд русских судов с солдатами под руководством капитан-лейтенанта Саймонова проследовал к устью реки Кура, где после тщательной разведки недалеко от устья реки, как этого требовал царь, выбрал удобное место для постройки порта и крепости. Строительство этих объектов Петр I приказал начать в 1724 г.<sup>1</sup> По завершению похода флотилия вернулась в Астрахань.

Таким образом, второй этап Персидского похода завершился достижением намеченной цели — занятием западного берега Каспийского моря до реки Кура.

Успех Персидского похода был обеспечен:

- ♦ глубоко продуманным стратегическим планом похода, разработанным Петром I с учетом военно-политической обстановки в Каспийском регионе, опыта Северной войны и главным образом финляндской кампании 1712—1714 гг. В основе плана была заложена идея совместных действий армии и флотилии и тесного их взаимодействия;
- ♦ тщательной подготовкой армии и флотилии к походу и своевременным сосредоточением их в Астрахани;
- ♦ хорошо организованным развертыванием сил и параллельным движением армии и флотилии вдоль западного побережья Каспийского моря с использованием 10-тысячного соединения конницы, которая продвигалась по берегу, поддерживая связь с кораблями флотилии;
- ♦ взятием Баку по уже отработанному Петром I методу совместных действий армии и флота против приморских крепостей в ходе Азовских походов и Северной войны;
- ♦ умело организованным управлением силами армии и Каспийской флотилии на переходе их морем. На втором этапе похода в 1723 г. русское командование применило новый, более совершенный способ управления силами при их развертывании: корабли с войсками были разделены

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 384, 385.

на три отряда. На флагманском корабле каждого отряда находились командующий войсками и представитель флотилии, хорошо подготовленный, опытный морской офицер, что позволяло им лучше согласовывать свои действия и облегчало организацию взаимодействия сухопутных и морских сил.

Персидский шах и правительство, видя бесперспективность военного противостояния, решил начать мирные переговоры с Россией, которые завершились подписанием в Санкт-Петербурге 12 сентября 1723 г. мирного договора.

По этому договору Персия признавала право России на владение городами Дербент и Баку с прилегающими к ним областями и рядом других провинций. Это значительно укрепило позиции Российского государства на Каспийском море<sup>1</sup>.

Османская империя негативно восприняла условия мирного договора, подписанного между Россией и Персией, и отход по этому договору к Российскому государству прикаспийских земель. Но вынуждена была признать это как законно свершившийся межгосударственный акт.

Тем не менее окончательно проблема Закавказья полностью решена не была. Делом будущего оставалось освобождение от иноземного владычества Армении и Грузии.

Петр Великий приступил к разработке стратегических планов завершающего этапа борьбы за выход к морям. Им стала война России с Турцией за выход на Азовское и Черное моря. Петру Алексеевичу уже не суждено было завершить намеченные планы в отношении южных морей. 28 января 1725 г. российский император скончался.

## О флотоводческом искусстве Петра Великого

Петр I Великий сыграл выдающуюся роль в создании регулярного военно-морского флота и возвращении россиянам выхода на моря, воды которых некогда бороздили суда их предков.

---

<sup>1</sup> *Веселаго Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 385.

Петра Великого как флотоводца нельзя сравнивать даже с самыми прославленными деятелями как отечественного, так и зарубежных флотов. В плеяде самых выдающихся флотоводцев мира первое место по праву принадлежит Петру I по его заслугам в области развития флота и военно-морского искусства. Ни одному из флотоводцев эпохи парусного флота не приходилось в масштабе государства создавать военный флот со всеми его структурами.

### **Признание Андреевского флага Владычицей морей**



Пятого августа 1716 г. у острова Борнгольм собрались эскадры четырех морских держав: русская эскадра в 22 вымпела, английская, голландская и датская. В полдень царь Петр I поднял свой штандарт, которому и был отдан салют со всех судов и эскадр. Адмиралы, командующие эскадрами великих морских держав, вручили командование соединенным флотом Петру Алексеевичу.

Для знающих военно-морскую историю вообще, английскую в особенности, совершенно ясно, что отдавание салюта — не только морская вежливость, но и факт официального признания великими морскими державами Андреевского флага как символа морской мощи России. Морская вежливость может быть усмотрена только во временном вручении командования.

Даже такие прославленные западноевропейские флотоводцы, как голландец де М. А. Рёйтер и англичанин Г. Нельсон, одержавшие немало замечательных побед в морских боях, не могут соперничать с Петром Великим. Правда, Петр I одержал только одну морскую победу — Гангутскую, которая по своим масштабам и результатам не может, конечно, сравниться, например, с Трафальгарским сражением Нельсона в 1805 г. Но заслуги флотоводцев определяются не только количеством побед, одержанных в морских боях, которые в своем большинстве носят тактический характер, а решением крупных стратегических задач в войне на море. Именно таким флотоводцем был Петр Великий, сумевший в ходе Северной войны сокрушить военно-морское могущество Швеции и установить господство Российского флота на Балтийском море.

Петр I как выдающийся государственный и военный деятель лучше, чем кто-либо из его предшественников, пони-

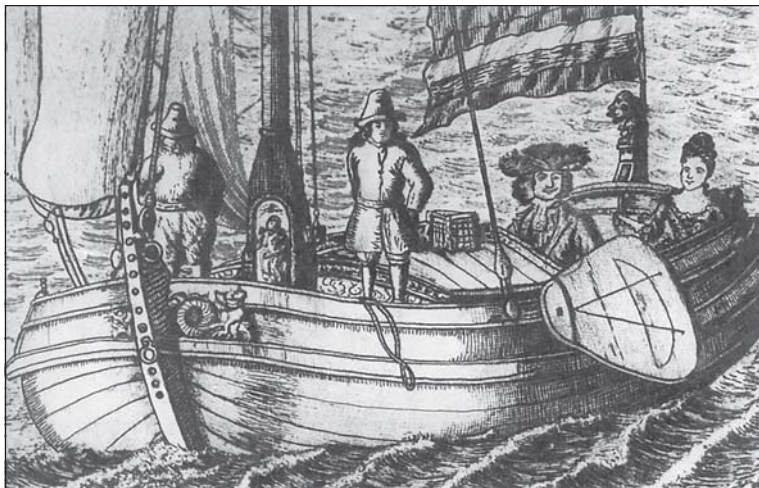
мал, какое огромное значение для России имеет военно-морской флот, и рассматривал его в качестве важнейшей составной части вооруженных сил государства. Построенный и подготовленный к участию в боевых действиях под руководством Петра I регулярный флот сыграл исключительно важную роль в борьбе России за выходы на моря.

В России неоднократно предпринимались попытки создать военный флот, но никто и никогда не подходил к решению этой проблемы с таким глубоким пониманием ее и так энергично, как Петр I. Справедливости ради надо сказать, что военный флот он создавал не на голом месте. К началу государственной и военной деятельности Петра в России уже был накоплен значительный опыт в строительстве судов и мореплавании. Без наличия такого опыта, как отмечал сам Петр в предисловии к Морскому уставу, невозможно было бы в столь короткий исторический срок создать сильный военно-морской флот.

Большой заслугой Петра Алексеевича было точное определение направленности строительства флота с учетом его задач, состава и характера противостоящих неприятельских флотов и географических особенностей морских театров. Исходя из этого, сначала было развернуто строительство гребных судов различных типов, которые наилучшим образом отвечали специфике совместных действий с сухопутными войсками в прибрежных районах, особенно в шхерных на Балтике. И уже потом началось строительство парусных кораблей, вначале небольших фрегатов и шняв, а затем линейных кораблей, составлявших основную ударную силу флота. Парусные корабли выполняли разнообразные задачи: обеспечивали действия гребного флота, обороняли занятое побережье от нападения шведского флота, нарушали коммуникации противника и вели борьбу с его флотом за господство на Балтийском море.

Обращает на себя внимание умелое планирование Петром I строительства гребных и парусных кораблей в зависимости от потребности в них. В ходе Северной войны масштабы и темпы их строительства непрерывно возрастали, улучшалось качество судов. Темп строительства флота особенно возрос после Полтавской победы, когда центр тяжести борьбы переместился на побережье Балтийского моря.





*Петр I и его супруга Екатерина во время плавания на ботике по Неве (1716 г.). Фрагмент гравюры А. Ф. Зубова*

Начав Северную войну с небольшим числом галер и малых парусных судов, построенных на Ладожских верфях, Петр I добился того, что к концу военных действий флот превратился в грозную силу и на заключительном этапе войны стал играть решающую роль в борьбе на Балтийском морском театре. В 1719—1721 гг. гребной флот практически беспрепятственно господствовал в Ботническом заливе. Его десантные действия надежно обеспечивались парусным флотом. Шведский флот уже не мог эффективно им противостоять, даже несмотря на поддержку англичан.

В строительстве флота Петр I намного опередил не только западноевропейские страны, но и эпоху парусного флота в целом, внося много нового в состав военно-морского флота, его организацию, технологию строительства кораблей и в другие области. Он впервые в истории создал военно-морской флот как объединение разнородных сил. В него входили корабли парусные и гребные, береговая оборона, включавшая в себя сухопутные войска и береговую артиллерию, морскую пехоту. Была предпринята попытка создания подводных сил, которая не увенчалась успехом. Но сама идея создания в составе Российского флота подводных сил в начале

XVIII в. заслуживает особого внимания, равно как и образование по инициативе Петра I мощного гребного флота с приданным ему десантным корпусом, состоявшим в значительной своей части из подразделений морской пехоты. Это было первое в истории крупное объединение разнородных сил, способное решать не только тактические, но и стратегические задачи.

Наличие гребного флота, приспособленного к действиям в шхерах, где не могли свободно передвигаться и маневрировать парусные корабли, являлось важным преимуществом русского флота перед шведским в Северной войне. Шведы явно недооценили гребные корабли, поэтому не имели их в нужном количестве в составе своего флота.

Созданный Петром I регулярный военно-морской флот был хорошо сбалансирован по составу корабельных сил, способных решать широкий круг задач, стоящих перед флотом как на морском направлении, так и в действиях против берега. Это было также важным преимуществом Российского флота перед западноевропейскими флотами, в том числе и шведским.

Петр I сформировал национальные кадры талантливых корабелов, которые строили суда не хуже, а порой и лучше иностранных специалистов. Будучи новатором и сторонником всего прогрессивного в развитии как флота, так и военно-морского искусства, Петр Алексеевич первый в истории применил новую технологию — секционный способ постройки гребных кораблей. Новшеством являлась и серийная постройка гребных кораблей на Адмиралтейской верфи в Санкт-Петербурге. При подготовке к финляндской кампании 1712—1714 гг., когда потребовалось значительное усиление гребного флота, Петр I приказал срочно построить одновременно 50 кораблей, и эта задача была успешно решена.

Петр I принимал непосредственное участие в проектировании и строительстве кораблей, часто выступая в роли плотника. Обладая глубокими знаниями военно-морского дела и в совершенстве владея корабельным искусством, он, начиная со строительства Азовского флота, а затем Балтийского, спроектировал свыше 10 линейных кораблей, имевших на вооружении от 52 до 100 орудий. Первым из них был

линейный корабль «Полтава», заложенный на Адмиралтейской верфи в 1709 г. и вступивший в строй в 1712-м. По отзывам крупных специалистов, в том числе известного строителя самого мощного броненосца в мире — «Петр Великий» — адмирала А. А. Попова (1821—1899 гг.), линейные корабли, спроектированные и построенные Петром I, являлись одними из лучших в русском флоте и по своим показателям не уступали иностранным, а по некоторым параметрам превосходили их.

При проектировании кораблей Петр Алексеевич стремился прежде всего усиливать их артиллерийскую мощь, а также повышать их прочность и улучшать мореходные и маневренные качества. И ему, как правило, это удавалось. Петр I был склонен и к изобретательству. Ему принадлежит идея, которая была осуществлена на практике, отделяющегося киля при посадке корабля на мель, что предотвращало образование течи в днище. Это изобретение было принято во многих флотах мира, в том числе и в английском, но в более позднее время.

Исключительно важное значение для русского регулярного флота имело создание по инициативе Петра I тыла флота, без которого он не может не только решать боевые задачи, но и вообще существовать как составная часть вооруженных сил страны. Первые военные порты были основаны в Санкт-Петербурге, Кронштадте, Архангельске, Ревеле, Нижнем Новгороде, Казани и Астрахани. Во всех этих крупных портовых городах, а главным из них был объявлен Санкт-Петербург, имелись военные гавани, оборудованные для стоянки кораблей, погрузки и разгрузки их, складские помещения для хранения оружия и воинского хозяйства, казармы, верфи и ремонтные предприятия, а также средства защиты и обороны. Число военных портов в дальнейшем увеличивалось, а первые из них расширялись и совершенствовались.

Важной особенностью тыла флота, также введенной Петром I в ходе Северной войны, являлся подвижной плавучий тыл, представлявший собой транспортные суда, на которых перевозились войска, оружие, снаряды, продовольствие и другие виды снабжения флота. Число транспортов плавучего тыла зависело от состава соединения кораблей, которое они сопровождали в боевых походах.

При создании плавучего тыла Петр I широко использовал исторический опыт в этой области, начиная с гребного флота античного мира, и прежде всего флотов Древней Греции, Древнего Рима и Карфагена, применявших транспортные суда для перевозки войск, воинских грузов, в том числе и продовольствия, во время Греко-персидских войн (500—449 гг. до н. э.) и Пунических войн между Римом и Карфагеном (264—146 гг. до н. э.). Не обошел вниманием царь и опыт восточных славян, которые при проведении военно-морских походов на Черном море против Византии и на Балтике против шведов также широко использовали транспортные суда для перевозки войск и снабжения их всем необходимым.

Плавучие тылы, применявшиеся Петром в Северной войне при совместных действиях гребного флота и сухопутных войск в шхерных районах Финского и Ботнического заливов, в последующий период истории Российского флота получили дальнейшее развитие. Тыл, состоявший из плавучей ремонтной мастерской, сухогрузных судов, рефрижераторов, водолаев, госпитальных и других вспомогательных судов, созданный по инициативе вице-адмирала З. П. Рожественского (1848—1909 гг.), обеспечил беспрецедентный переход 2-й Тихоокеанской эскадры из Кронштадта на Дальний Восток во время Русско-японской войны 1904—1905 гг.

Широкое применение плавучие тылы получили во время Гражданской войны в России в 1918—1920 гг. при ведении боевых действий военных флотилий на речных театрах. Они использовались и во Вторую мировую войну 1939—1945 гг., особенно американцами на Тихом океане. В настоящее время плавучие тылы используются в локальных войнах.

Петр Великий явился основоположником гидрографической службы в Российском флоте, которая в дальнейшем оформилась в одно из важных управлений отечественного военно-морского флота. Заслугами Петра I в этой области являлись:

- ♦ подготовка штурманов и геодезистов в первых русских военно-морских учебных заведениях (Навигацкая школа и Морская академия), многие из которых стали известными учеными и исследователями в области гидрографии;
- ♦ организация экспедиций для изучения морей. Экспедиции были осуществлены для описания и съемки берегов на

Каспийском море, в Финском заливе после освобождения его от шведов, Белом море и морях Дальнего Востока. Результатами этих экспедиций явилось составление карт исследованных районов и описание их, которые послужили прообразом лоций;

- ♦ издание географических и навигационных карт морей, которые печатались в Адмиралтейской типографии, основанной по указанию Петра I для обеспечения флота картографическими и описательными материалами;
- ♦ оборудование морских театров, в первую очередь создание маяков и других навигационных ограждений и организация их обслуживания.

Все перечисленные мероприятия проводились по личному указанию Петра Великого и под его руководством не только в целях безопасности кораблевождения на этих театрах, но и для обеспечения боевой деятельности флота. В проведении некоторых из них Петр I принимал личное участие, как, например, в выявлении и разведке наиболее удобных мест для высадки русских десантов на побережье Швеции. Особенно тщательно проводилась разведка шхерных фарватеров.

\* \* \*

Талант Петра I как выдающегося флотоводца особенно ярко проявился в руководстве боевой деятельностью флота в борьбе за выход на Азовское море, а затем Балтийское.

Петр I как флотоводец впервые заявил о себе во время Второго Азовского похода в 1696 г., в котором вместе с армией участвовал флот. Несмотря на свою молодость, царь оказался способным принимать зрелые и ответственные решения. Флотоводческое искусство Петра I проявилось:

- ♦ в правильном определении Азова как ключа, открывавшего для России выход на Азовское море;
- ♦ в умело организованном взаимодействии армии и флота при осаде и штурме азовской крепости;
- ♦ в точном определении направления действий флота и его задач в виде блокады крепости со стороны моря с целью недопущения подвоза турецкому гарнизону подкреплений и снабжения боеприпасами и продовольствием.

Из действий армии и флота против Азова Петр I сделал важный вывод о том, что приморские крепости, имеющие



*Памятник создателю Российского флота императору Петру Великому в Воронеже*

та на побережье Азовского моря Таганрога в 1698 г., широко был использован им в Северной войне против Швеции за выход на Балтийское море.

В Северной войне, которую Россия вела в 1700—1721 гг., особенно ярко проявилось стратегическое искусство Петра как полководца и флотоводца. Оно нашло свое отражение в планах войны и их изменении в ходе войны, в способах ведения боевых действий, в выборе направления главных и обеспечивающих ударов и определении группировок сил на этих направлениях, в стратегических маневрах сил, в организации взаимодействия армии и флота и между парусным и гребным флотами, в умелом сочетании наступательных и оборонительных действий флота и, наконец, в стратегическом управлении силами. Все это просматривается на общем ходе войны на Балтийском театре, начиная с 1700 г., когда русская армия потерпела поражение под Нарвой.

Воспользовавшись тем, что Карл XII после Нарвы двинулся со своими силами в Польшу, царь использовал эту передышку для создания по существу новой армии. Он развернул строительство Балтийского флота на верфях Ладожского

свободный выход в море, должны браться совместными усилиями сухопутных и морских сил в тесном их взаимодействии.

С выходом русского флота на Азовское море царь лично выбрал удобное место для постройки военноморской базы Таганрог и определил важнейшее требование к ее защите с суши и моря в виде создания круговой обороны.

Боевой опыт, приобретенный Петром I в совместных действиях армии и флота против приморской крепости Азов и создании первой базы русского флота

региона и разработал новый стратегический план ведения войны, который в корне отличался от первоначального традиционного для России плана наступления на шведскую крепость Нарва. Во-первых, он был основан на совместных действиях армии и флота; во-вторых, было изменено направление наступления. Петр I решил начать наступление со стороны Ладожского озера вдоль Невы с выходом на побережье Финского залива в его восточной части. Преимуществом этого направления являлась возможность использования флота для поддержки сухопутных войск при штурме шведских крепостей, расположенных на берегах Невы, для перевозки войск и воинских грузов и прикрытия армии с тыла. В дальнейшем этот важнейший принцип совместных действий армии и флота на приморском направлении был развит Петром I при занятии шведских крепостей на побережье Финского залива.

В ходе Северной войны Петр I, учитывая меняющуюся обстановку, постоянно корректировал свои планы войны и разрабатывал принципиально новые варианты. Так, с выходом русской армии и флота к устью Невы и закладкой Санкт-Петербурга главным стратегическим направлением совместных действий армии и флота стала организация надежной обороны города с суши и моря на случай нападения шведов. Чтобы сделать подступы к Санкт-Петербургу с моря неприступными, Петр I впервые в практике военно-морского искусства создал на подступах достраивавшегося города на Неве мощный морской укрепленный район, включавший в себя средства наблюдения, позиционные и маневренные средства борьбы, крепостные сооружения и сухопутные войска в целях недопущения прорыва шведских кораблей. На ходовых фарватерах к северу и югу от острова Котлин были установлены подводные рязжи.

Укрепив оборону Санкт-Петербурга на ближних подступах, Петр I принял меры к тому, чтобы вынести эту оборону подальше в море. С этой целью он предпринял совместные наступательные действия армии и флота против шведских крепостей Нарва и Выборг, которые шведы использовали в качестве своих баз для нападения на Санкт-Петербург с юго-западного и северо-западного направлений.

В результате решительных действий русских войск и флота шведские крепости были взяты: Нарва — в 1704 г.,



Выборг — в 1710 г. Это был крупный успех совместных действий русской армии и флота и показатель высокого флотоводческого искусства Петра I, по замыслу и планам которого действовали российские вооруженные силы.

В то время как русские укрепляли свою оборону в восточной части Финского залива и постепенно продвигались на запад, расширяя операционную зону Балтийского флота, Карл XII, завершив польскую кампанию принуждением поляков подписать сепаратный мир со Швецией, в 1707 г. двинул свои войска против России, чтобы разгромить русскую армию, занять Москву и заставить Петра I подписать мир на продиктованных им условиях. Но на русской земле прославленный шведский полководец потерпел жесточайшее поражение.

Гениальный стратегический план разгрома главных сил шведской отборной армии, в составе которой была личная гвардия Карла XII, свидетельствует о высоком полководческом искусстве Петра I, который смог разгадать замыслы противника и навязать ему свою инициативу и более совершенную стратегию и способы ведения войны.

Завершающим этапом петровской стратегии явилось Полтавское сражение 27 июня 1709 г., закончившееся выдающейся победой русской армии и флота. В этом сражении победила прежде всего мудрая стратегия Петра I и навязанный им противнику способ ведения войны.

Разгром главной стратегической группировки Карла XII под Полтавой стал коренным переломом в ходе Северной войны и ознаменовал следующий ее этап, что потребовало от Петра I разработки новых стратегических планов дальнейшего ведения боевых действий. Разгром под Полтавой основной части шведской армии позволил Петру I перебросить свои главные силы с юга на балтийское направление, что дало возможность перейти от оборонительных действий к наступательным и добиться существенных результатов.

В 1717 г. наступил заключительный этап Северной войны, когда в качестве главной ударной силы выступил Российский военно-морской флот. Стратегический замысел Петра I на этом этапе войны заключался в том, чтобы сосредоточить усилия русского флота на подрыве военно-экономического потенциала Швеции. Особенно большой вклад

в победу над Швецией внес русский гребной флот с приданным ему десантным корпусом, который, взаимодействуя с сухопутными войсками, провел ряд выдающихся операций и кампаний. Вершиной военно-морского искусства, проявленного гребным флотом в Северной войне, несомненно, являются его широкомасштабные десантные действия, укоровившие заключение Ништадтского мирного договора в августе 1721 г.

\* \* \*

Петр Великий стал родоначальником операций как новой формы ведения боевых действий на море. Эти операции в ходе Северной войны проводились по замыслам Петра I и под его личным руководством. В них были задействованы крупные силы армии и флота, и проводились они по единому плану, длительное время, от одного до нескольких месяцев, в целях достижения стратегических целей, влиявших на общий ход войны на театре. К таким операциям относятся Выборгская, Гангутская и высадка десантов на побережье Швеции со стороны Ботнического залива.

Морские операции, примененные в Северной войне, продолжали развиваться и совершенствоваться и окончательно сложились, как мы их понимаем в наше время, в Первую мировую войну 1914—1918 гг.

Петра I как флотоводца отличали прежде всего творческий подход к решению стратегических и тактических задач, возникавших перед флотом в ходе войны, и стремление выполнять их новыми, нешаблонными способами, которые, как правило, являлись неожиданными для противника. Именно такой образ действий отечественного флота позволил ему завоевать в 1710—1714 гг. господство в Финском заливе.

Петр I отказался от традиционных методов завоевания господства на море западноевропейскими флотами — от генерального сражения и блокады неприятельского флота в его базах: во-первых, у России не было достаточного количества парусных кораблей, а во-вторых, далеко не всегда генеральное сражение и блокада обеспечивали достижение намеченной цели. Поэтому Петр I избрал другую форму достижения господства флота в Финском заливе — систематические боевые действия против баз противника. Последовательно заняв Выборг, Гельсингфорс, Ревель, Або и

все побережье Финского залива, вооруженные силы России лишили шведский флот системы базирования и заставили его уйти в метрополию. Завоевав господство в Финском заливе, русский флот обеспечил безопасность Санкт-Петербурга с моря и получил возможность развернуть активные боевые действия по нарушению коммуникаций противника в Балтийском море и перенести военные действия на территорию Швеции.

Наиболее сильной стороной Петра I как флотоводца явилось умение его организовать непрерывное и эффективное стратегическое взаимодействие армии и флота. Он был одним из немногих флотоводцев прошлого, кому удавалось так успешно решать эту сложную проблему военного и военноморского искусства. Наиболее ярко такое стратегическое взаимодействие проявилось в ходе кампании 1712—1714 гг. и на заключительном этапе Северной войны, когда гребной флот с десантом при поддержке парусного флота в 1719—1721 гг. совершил ряд смелых набегов на побережье Швеции, что вынудило ее в итоге подписать мирный договор с Россией на условиях, продиктованных Петром I.

Петра I также отличало умение глубоко и всесторонне анализировать обстановку на театре с учетом всех ее элементов и принимать обоснованные решения в выборе направления главного удара как в войне в целом и отдельно взятой кампании, так и в бою. Принимая ответственные решения, он всегда учитывал соотношение сил на театре, сильные стороны своих армии и флота и уязвимые места противника. Например, уступая в линейных кораблях, Петр I уклонялся от генеральных сражений с шведским парусным флотом в открытом море и стратегические задачи в вооруженной борьбе на Балтийском театре стремился решать путем широкого использования гребного флота, в численности которого Россия значительно превосходила Швецию.

Особенно большой вклад в Петр I внес в такие виды боевой деятельности, как взятие приморских крепостей и десантные действия. Взятие приморских крепостей Азова (1696 г.) и Выборга (1710 г.) войсками обеспечивалось активными действиями гребных судов, которые поддерживали войска артиллерийским огнем, блокировали крепости с моря и осуществляли воинские перевозки.

Во время финляндской кампании 1712—1714 гг. и в набеговых действиях на побережье Швеции в 1719—1721 гг. Петр продемонстрировал высокие образцы умения организовать комбинированные действия армии, гребного и корабельного флотов и руководить ими. Он смело применял обходные маневры и наносил решительные удары по наиболее важным береговым опорным пунктам противника, захват которых обеспечивал дальнейшее продвижение армии и флота на приморских направлениях. Высадку морских десантов на побережье Швеции гребной флот производил с большим искусством. Десанты высаживались скрытно и внезапно, на широком фронте, одновременно в нескольких пунктах, что затрудняло для противника определение направления главного удара десантных войск и вынуждало его расплющить силы противодесантной обороны. Началу десантных действий предшествовала обычно тщательная разведка шхерных фарватеров и побережья в местах намеченной высадки. С моря десанты прикрывались, как правило, парусным флотом.

В боевых действиях на море (особенно на заключительном их этапе) Петр I важное место отводил действиям парусного флота по нарушению морских коммуникаций противника, используя для этого быстроходные суда — фрегаты, бригантины и шнявы, а для их поддержки привлекались линейные корабли. Они действовали как одиночно, так и небольшими отрядами.

Одна из важных особенностей флотоводческого искусства Петра I — разумное сочетание им наступательных и оборонительных действий флота. Она хорошо прослеживается на протяжении всей Северной войны, но наиболее ярко проявилась в последние годы военных действий, когда обстановка на Балтийском море обострилась в связи с проявлением враждебных действий английского флота. И тем не менее выступление его на стороне Швеции не остановило Петра I от проведения намеченных наступательных действий в 1719—1721 гг., лишь заставило усилить оборону в Финском заливе, особенно Санкт-Петербурга. Умелое сочетание наступательных и оборонительных действий позволило вооруженным силам России успешно выполнить намеченный план кампании.

Немалый вклад Петр I внес в развитие тактики морского боя, который он рассматривал в качестве основной формы

решения стоявших перед флотом задач в вооруженной борьбе на море. В Гангутском сражении гребным судам бой вести пришлось в основном с галерами противника. В Эзельском бою с обеих сторон участвовали лишь парусные корабли, а в Гренгамском с русской стороны действовали гребные суда, а со стороны шведов — парусные.

Несмотря на то что в этих боевых действиях участвовали разные силы (гребные суда и парусные корабли), а бои велись в различных условиях (в районе шхер и в открытом море), в основе их лежало петровское требование не держаться линейной тактики, «яко слепой стены», а подходить к ней творчески и действовать в зависимости от конкретной обстановки. Это важнейшее условие достижения успеха было полностью соблюдено не только в Гангутском сражении, в котором флотом командовал лично Петр I, но и в других боях, когда русскими кораблями командовали его сподвижники. Тактическое искусство, проявленное русскими моряками в Гангутском сражении, в боях у Эзеля и Гренгама, характеризовалось хорошо организованной разведкой перед боем, умелым использованием географических и метеорологических условий, широким применением маневра для занятия выгодной для атаки позиции и таких решительных тактических приемов ведения боя, как прорезание строя неприятельских кораблей, взятие противника в два огня, охват флангов, окружение и абордаж.

Неотъемлемым качеством Петра I как флотоводца было умение правильно оценивать обстановку перед боем и в ходе боя и принимать обоснованные тактические решения, направленные на разгром или пленение противника и достижение победы. Он всегда требовал от своих командиров тщательной подготовки кораблей и оружия к бою, применения новых, неожиданных для противника тактических приемов, нанесения сосредоточенных ударов превосходящими силами на решающих направлениях, проявления разумной инициативы, упорства и настойчивости в достижении цели.

Опыт Северной войны показал, что тактика отечественного флота, разработанная Петром I, его соратниками и учениками, в своем развитии ушла значительно вперед по сравнению с шаблонной линейной тактикой, которой придерживались западноевропейские флоты в XVIII в.

Большое внимание Петр I уделял разведке, которую рассматривал в качестве важнейшего вида боевого обеспечения деятельности флота. В отличие от шведов, явно ее недооценивавших, Петр I умело организовывал разведку на театре и поэтому всегда знал местонахождение и состав флота противника, а также чем он занимается. Так, для наблюдения за шведскими кораблями русское командование на заключительном этапе Северной войны постоянно держало фрегат в Южной Балтике — на подходах к главной базе флота противника Карлскруне. Хорошо организованная разведка на театре являлась одним из важных факторов, обеспечивавших успешное решение флотом поставленных перед ним задач.

Для достижения победы в бою Петр I важное значение придавал духовному фактору, поэтому всегда требовал от офицерского состава быть примером для своих подчиненных. Это требование было записано в Морском уставе. А когда нужно было, Петр сам, рискуя жизнью, показывал пример храбрости и отваги, неоднократно с оружием в руках участвовал в боях.

Основная война Петра Великого — Северная — за господство России на Балтике закончилась победой России. Она потребовала от народа и вооруженных сил невероятного напряжения, но жертвы оказались не напрасны: Россия возвратила земли своих предков и добилась, наконец, свободного выхода к Балтийскому морю. В этом большая заслуга и регулярного военно-морского флота, созданного по инициативе и под руководством Петра I.

Характеризуя флот России и его победы в Северной войне, историк Е. В. Тарле писал: «Русские флотоводцы — Петр, Апраксин, кн. Голицын, Наум Сенявин и т. д. — одержали первые в русской истории блестящие морские победы, русские моряки владычествовали к концу Северной войны в Ботническом и Финском заливах, нещадно били врага у его берегов, подводя близко к Стокгольму созданный гениальной новаторской мыслью Петра I шхерный флот, которого тогда не знали вовсе ни шведы, ни голландцы, ни англичане, ни датчане, ни французы. От южного русского флота трижды уходил, не отваживаясь сразиться с ним, британский адмирал Норрис, русские верфи выпускали суда, по единодушным отзывам знатоков-очевидцев, не уступавшие ни в чем

лучшим кораблям старых морских держав, вроде Англии. Великая держава, одна из самых могущественных на море и, безусловно, самая могущественная на суше, — вот чем было русское государство в системе других стран к моменту смерти Петра»<sup>1</sup>.

В превращении России в сильную морскую державу, с которой вынуждены считаться такие морские державы, как Англия, Франция, Голландия и другие, роль Петра I исключительно велика, равно как и тяжкие труды и огромные жертвы, которые принес русский народ в создание Российского флота.

Петр I — великий реформатор и преобразователь Российского государства — принес своему Отечеству гораздо больше пользы, чем кто-либо другой из династии Романовых, правившей Россией более 300 лет. Его огромный вклад в подъем экономики, военного дела, культуры, науки и ряда других областей трудно переоценить. Все, что было сделано им на посту главы государства, намного повысило международный авторитет России.

Царь Петр из сухопутной страны превратил Россию в мощную морскую державу. Это нашло свое выражение в том, что он вернул России Балтийское море и расширил владения на побережье Каспийского моря.

Таким образом, Россия значительно увеличила свои морские владения с их огромными природными богатствами, а это привело к еще большей протяженности русских морских границ, равных которым не имеет ни одна страна в мире. Россия приобрела на новых морских театрах ряд крупных портов, что позволило ей значительно расширить торговые связи с западноевропейскими странами через Балтийское море и странами Ближнего Востока и Индией по Каспию.

Свою оценку значения для России создания регулярного военно-морского флота Петр Великий лаконично выразил, сказав: «Всякий патентат, который единое войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет — обе руки имеет».

Прекрасно понимая, что Россия как сильная морская держава должна иметь не только мощный военно-морской

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I. С. 121, 122.



флот, способный надежно защищать ее морские границы и достойно представлять страну среди других европейских морских держав, но также иметь и собственный торговый флот, способный обеспечивать морские перевозки отечественных товаров за границу, Петр начал создавать коммерческий флот. Первые торговые суда строились в Архангельске для перевозки русских товаров в Европу через Белое море, а затем русское торговое судоходство получило развитие на Балтийском и Каспийском морях. Так в России по инициативе и под руководством Петра Великого зародился русский торговый флот. К сожалению, Петр I не успел завершить свой план по созданию торгового флота в масштабах, нужных для Отечества как морской державы, и сформировать для него социальную базу среди русского купечества, заинтересованного в развитии своего морского торгового флота. По замыслу Петра, торговые суда строились с таким расчетом, чтобы в случае необходимости могли использоваться и для военных целей. Первые торговые суда, которые строились в Архангельске, вооружались так же, как и военные, артиллерией и служили резервом для пополнения военно-морского флота.

Превращение России в морскую державу действительно требовало, чтобы россияне повернулись лицом к морю и считали его для себя таким же родным и нужным, как необъятные степные просторы и обширные луга, дремучие леса и многочисленные реки и озера.

Такое коренное изменение в направлении развития Российской империи потребовало воспитания нации во всех ее сословиях в духе любви к морю и глубокого понимания, сохранения и преумножения военно-морской мощи государства. Это могло быть решено только при условии превращения вставших перед страной новых задач в одно из приоритетных направлений государственной политики Российской империи. Петр Великий старался осуществлять ее через высшие государственные органы власти, своих соратников и помощников по флоту, а на местах через губернаторские структуры власти. Подобная политика, основанная на глубоким понимании значения для государства сильной армии и флота, в сочетании с высоким патриотизмом россиян обеспечивали готовность их защищать свою Родину и ее

государственные интересы не только на континентальной части страны, но и на морских просторах.

Важную роль в формировании боевых качеств и воинского мастерства у русских моряков играл Морской устав 1720 г. На этом уникальном документе военно-морского законодательства, равного которому не было ни в одном флоте Западной Европы, воспитывались русские военные моряки многих поколений, начиная с Петровской эпохи. В основе этого документа лежали верность царю, Отечеству и присяге, любовь к морю и преданность Российскому военно-морскому флоту. В области военно-морского искусства были заложены петровские постулаты, из которых важнейшими были взаимодействие армии и флота и творческий подход к применению тактики ведения морского боя.

К концу царствования Петра I Российский флот насчитывал сотни боевых парусных и гребных кораблей с широко развитой структурой базирования, военно-морских учебных заведений, органов управления и тыла флота. К этому надо добавить и созданную Петром Великим школу подготовки морских офицеров и выращивание из числа наиболее талантливых моряков флотоводцев, способных управлять флотами и эскадрами и добиваться победы над сильным противником. Оставляя потомкам мощный военно-морской флот и хорошо подготовленные кадры офицерского и рядового состава, Петр Великий завещал своим преемникам и продолжателям его деяний, направленных на приумножение морской славы Отечества, беречь флот как зеницу ока и повышать его боеспособность. После смерти Петра Алексеевича на русский престол пришли посредственности — вначале Анна Иоанновна (в 1730 г.), а затем (в 1740 г.) Анна Леопольдовна. Окружив свой трон иностранными вельможами, они предали забвению заветы Петра Великого и с помощью иностранцев-авантюристов, не чистых на руку, стали проводить антинациональную политику. Политику, получившую в истории название бироновщины, проводили прибалтийские вельможи, занимавшие ключевые государственные посты: граф Э. И. Бирон был главой правительства, А. И. Остерман руководил внутренней и внешней политикой России, граф Б. К. Миних возглавлял вооруженные силы страны. Именно эти высокопоставленные сановники, пользуясь покровитель-

ством цариц, тоже немецкого происхождения, и полной бесконтрольностью с их стороны, грабили богатства России. За сравнительно короткий срок они настолько подорвали экономику Российского государства, что оно стало несостоятельным и не могло нормально финансировать даже такие важнейшие структуры, на которых держится любое государство, как армия и флот.

Петровский — еще недавно могущественный, украшавший белоснежными парусами свои базы — флот был превращен в кладбище кораблей, стоявших на якорях в гаванях и постепенно гнивших. Новые корабли из-за отсутствия средств не строились, а те, которые еще могли плавать, по тем же причинам стояли в базах, не ремонтировались и в море не выходили. Личный состав флота, в том числе офицеры, месяцами не получали денежного довольствия. Резко ухудшилось снабжение личного состава продовольствием и обмундированием. В связи с этим наблюдался массовый уход офицеров с военно-морской службы, а желающих поступить в Морскую академию, основанную Петром, из-за бесперспективности службы в военно-морском флоте с каждым годом становилось все меньше и меньше. Славные петровские морские и боевые традиции, на которых до недавнего времени воспитывались русские моряки, были преданы забвению.

И так продолжалось до 1741 г., когда лучшая часть русской армии — гвардия — привела на престол дочь Петра Великого — Елизавету (1709—1762 гг.). Опираясь на наиболее здоровые силы армии и флота, Елизавета Петровна самым решительным образом расправилась с вельможами-казнокрадами, которые были изгнаны из правительства и сосланы на каторгу в Сибирь. Сформировав новое правительство из россиян, царица с такой же решительностью принялась за восстановление всего лучшего, что завещал своим потомкам Петр Великий.

Военно-морскому флоту были выделены необходимые средства, которые позволили возобновить постройку новых кораблей и приступить к восстановлению тех, которые еще можно было отремонтировать. Личному составу флота стали нормально выплачивать денежное довольствие, улучшилось снабжение продовольствием и обмундированием. Петровские офицерские кадры, покинувшие

флот во время реакционной антирусской политики Бирона, начали возвращаться на корабли возрождавшегося флота. На кораблях стали заниматься боевой подготовкой. Так постепенно, шаг за шагом, повышалась боеспособность флота, возвращались и петровские традиции.

Особое внимание было обращено на подготовку офицерских кадров для флота, которая за время правления графа Бирона пришла в упадок. Для улучшения военно-морского образования в 1752 г. Морская академия была реорганизована в Морской кадетский корпус, в который принимались представители дворянства и, как исключение, других имущих сословий. Во главе корпуса был поставлен известный русский ученый, гидрограф и картограф, капитан 1 ранга А. И. Нагаев. На преподавательскую и воспитательную работу в корпус пришли опытные педагоги и офицеры с большим служебным опытом, прошедшие петровскую школу выучки. Среди них были прекрасный педагог профессор Н. Г. Курганов, который преподавал многие морские дисциплины, в том числе и тактику флота. Воспитанием кадетов и гардемарин руководили заместитель директора корпуса будущий герой Чесменской победы Российского флота и выдающийся флотоводец капитан 1 ранга Г. А. Спиридов и ряд других боевых офицеров петровской школы.

Морской кадетский корпус, так же как и Морская академия в свое время, стал основным военно-морским учебным заведением, в котором готовились офицерские кадры для военно-морского флота. В стенах этого учебного заведения учились и воспитывались в духе петровских традиций все знаменитые флотоводцы Российского флота. Им прививались любовь к морю и флоту, верность присяге и преданность Отечеству, давались основы петровского военно-морского искусства. Из выдающихся флотоводцев, учившихся в Морском кадетском корпусе и оставивших наиболее глубокий след в развитии национального и мирового военно-морского искусства, можно назвать Ф. Ф. Ушакова, Д. Н. Сенявина, М. П. Лазарева, П. С. Нахимова, В. А. Корнилова, Г. И. Бутакова, С. О. Макарова, Н. О. Эссена, А. В. Колчака. Флотоводческая деятельность каждого из них была связана с определенным этапом развития отечественного флота, начиная со второй половины XVIII в. и заканчивая

1917 г., когда в России произошла революция и начался советский период развития и боевой деятельности военно-морского флота.

Непосредственным преемником Петра I во второй половине XVIII в. стал адмирал Г. А. Спиридов, который воспринял все лучшее, что оставил после себя в наследство русским морякам в области военно-морского искусства царь-реформатор.

В конце XVIII — начале XIX в. наступил расцвет в развитии Российского парусного флота, который вышел за пределы своих внутренних морских театров и стал широко использоваться для решения важных стратегических задач внешнеполитической деятельности русского государства. В этот период из среды Российского флота выдвинулись как наиболее выдающиеся флотоводцы адмиралы Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин, под командованием которых русский парусный флот одержал ряд блистательных побед на Черном и Средиземном морях над превосходящими силами турецкого и французского флотов.

Парусные корабли, и прежде всего линейные, составлявшие главную ударную силу парусного флота, в первой половине XIX в. достигли наибольшего своего развития. Водоизмещение этих кораблей увеличилось до 4000 т, а вооружение — до 130 орудий. Выдающимся флотоводцем Российского флота этого периода был адмирал М. П. Лазарев — главный герой Наваринского сражения, в котором он сыграл решающую роль в разгроме союзным флотом турецкой эскадры, превосходившей союзников в численности кораблей и артиллерийском вооружении. Однако в большей степени М. П. Лазарев прославился как создатель знаменитой черноморской школы воспитания офицеров русского флота, из которой вышли такие выдающиеся флотоводцы Российского флота, как П. С. Нахимов, В. А. Корнилов, Г. И. Бутаков и др. М. П. Лазарев известен и как мореплыватель, открывший Антарктиду и совершивший три кругосветных плавания.

На завершающем этапе развития парусного флота отличился один из любимых учеников М. П. Лазарева — адмирал П. С. Нахимов, под командованием которого русская Черноморская эскадра в начале Крымской войны в трехчасовом

напряженном бою уничтожила в Синопе турецкий флот. Синопское сражение явилось последним крупным боем парусного флота. Нахимов был одним из главных руководителей героической обороны Севастополя во время Крымской войны, в которой с особой силой проявились его талант и выдающиеся организаторские способности. Он был непревзойденным воспитателем военных моряков, особенно матросов, которых он считал главной движущей силой на корабле, определяющей ход любого сражения.

Во второй четверти XIX в. появляются первые паровые суда (пароходофрегаты), которые в течение нескольких десятилетий существовали в составе военных флотов наряду с парусными кораблями. Но, начиная с середины XIX в., они как более совершенные стали постепенно вытеснять парусные суда, став господствующими силами в составе военных флотов.

На рубеже между парусным и паровым флотами знаменитым флотоводцем стал второй любимый ученик адмирала М. П. Лазарева В. А. Корнилов, который так же, как и Нахимов, прославился во время героической обороны Севастополя. Под его руководством как начальника штаба Черноморского флота была создана надежная оборона Севастополя с моря и суши, которую огромная армия и флот союзников в течение 11-месячной осады не могли преодолеть, понеся при этом огромные потери в личном составе. Большой заслугой В. А. Корнилова являлось то, что он одним из первых в России выступил за строительство паровых судов и сыграл важную роль в начальной стадии их развития. И хотя В. А. Корнилов так же, как и его учитель М. П. Лазарев и соратник П. С. Нахимов, был воспитан на традициях парусного флота, он прекрасно понимал, что будущее принадлежит паровым кораблям, и как начальник штаба Черноморского флота много сделал для развития их в русском флоте.

В 1860-х гг. начался новый этап в развитии Российского флота, связанный со строительством паровых броненосных кораблей, пришедших на смену деревянным парусным судам. В этот период наиболее выдающимся флотоводцем русского парового броненосного флота стал адмирал Г. И. Бутаков, который прославился как крупный специалист парового флота еще в Крымскую войну. Как командир русского пароходофрегата «Владимир» он первым провел бой с ту-

рецким вооруженным пароходом в начале Крымской войны и одержал блестящую победу. В период героической обороны Севастополя он, командуя отрядом русских паровых кораблей, оказывал эффективную артиллерийскую поддержку своим сухопутным войскам и зарекомендовал себя как прекрасный знаток тактики паровых судов.

Всемирную славу Бутакову принесли его капитальный труд по тактике парового флота «Новые основания паровой тактики» (1863 г.) и разработанный им новый метод воспитания и обучения личного состава парового флота, который был внедрен в практику боевой подготовки Российского парового броненосного флота в 1860—1870-х гг. Через практическую эскадру броненосных кораблей Балтийского флота, которой длительное время командовал Г. И. Бутаков и которая по праву считалась «научной лабораторией», прошли подготовку почти все офицеры российского броненосного флота, в том числе и выдающийся флотоводец С. О. Макаров, гордившийся тем, что он прошел бутаковскую школу обучения и воспитания русских моряков.

Адмирал С. О. Макаров на рубеже XIX и XX вв. по праву был самым выдающимся флотоводцем Российского флота. В нем органически сочетались талант ученого и флотоводца, что позволило ему внести большой вклад в развитие многих областей отечественной науки и военно-морского искусства. Его знаменитый труд «Рассуждение по вопросам морской тактики», вышедший в свет в 1897 г. и переведенный на многие языки мира, представлял собой крупное исследование в области развития сил и боевых средств броненосного флота в конце XIX в. и способов применения их в боевых действиях на море. В этой работе Макаров наряду со многими другими вопросами впервые глубоко, по-научному разработал способы ведения эскадренного боя броненосных кораблей и дал ряд ценных указаний по применению различных видов оружия в бою и способам его ведения, выдвинув на первый план артиллерию как главное оружие броненосного флота.

Научные труды С. О. Макарова по непотопляемости и борьбе за живучесть корабля позволили ему занять почетное место среди основоположников этой важной области судостроения. Знаменитый ледокол «Ермак», построенный по инициативе Макарова и под его руководством, положил



начало создания в России мощного ледокольного флота и дал ему имя выдающегося исследователя ледового режима арктических морей. Изобретенный же Макаровым в 1893 г. наконечник для бронебойных снарядов, значительно повысивший их пробивную способность, прославил его как «победителя брони». Существенный вклад внес Макаров в совершенствование системы боевой подготовки личного состава броненосного флота в конце XIX — начале XX в., в воспитание и обучение военных моряков.

Достойным преемником С. О. Макарова стал его ученик адмирал Н. О. Эссен, который возглавлял русский Балтийский флот в период подготовки его к Первой мировой войне и во время войны в 1914—1915 гг.

Талантливым последователем адмирала С. О. Макарова в активном применении минного оружия в войне на море был адмирал А. В. Колчак. Его талант в этой области проявился уже в Русско-японской войне 1904—1905 гг. Будучи командиром эскадренного миноносца, он ночью скрытно выставил на путях крейсерства японской эскадры в районе Порт-Артура минное заграждение, на котором подорвался и погиб японский крейсер.

Еще большего успеха он добился в Первую мировую войну. Командуя минной дивизией, Колчак произвел ряд активных минных постановок в районе Виндавы и Данцигской бухты. На выставленных им минах подорвались и погибли несколько немецких судов.

Адмиралы Н. О. Эссен и А. В. Колчак стали последними в ряду выдающихся флотоводцев Российского флота, которые на протяжении более двух столетий прославляли русское оружие в многочисленных морских боях и сражениях и внесли большой вклад в развитие отечественного флота и военно-морского искусства. Всех их как флотоводцев отличало умение правильно оценивать силы и боевые средства на каждом этапе развития флота и на основе знания законов военно-морского искусства умело использовать их, сообразуясь с конкретной обстановкой.

Каждому из них была присуща своя индивидуальность, которая отличала их друг от друга, но в то же время в чертах характера и личных качествах этих моряков было много общего, что помогало им стать выдающимися флотоводцами.

Все они с детства полюбили море и флот, хотя большинство из них родились вдали от морского побережья, впервые увидели море и встали на палубу военного корабля, когда поступили в Морской корпус и стали кадетами, а затем гардемаринами. Все они прошли петровскую школу военно-морского воспитания. Они отличались высокими способностями, а некоторые из них были талантливыми людьми, что стало проявляться уже на школьной скамье и выгодно отличало их от своих сверстников по корпусу. Все они проявляли повышенный интерес к изучению военно-морских наук и постоянно стремились к расширению и углублению знаний и повышению своего военно-морского образования.

Характерным для всех их было стремление служить на кораблях и участвовать в дальних и кругосветных плаваниях, которые наилучшим образом способствовали формированию качеств, необходимых для военных моряков, таких, как смелость, выносливость, находчивость, решительность, способность умело и грамотно действовать на корабле в экстремальных условиях. Длительные плавания под руководством опытных командиров-наставников помогали более фундаментально освоению морского дела и приобретению опыта управления кораблями в различных условиях обстановки.

После успешного окончания Морского корпуса все они пошли служить на корабли, выполняя последовательно должности вахтенного офицера, офицера артиллерийской службы, старшего помощника и, наконец, командира корабля. Начинали они с командования небольшим кораблем, в парусном флоте это обычно был тендер, а в паровом броненосном флоте — малый миноносец, и заканчивали свою командирскую службу на линейных кораблях и броненосцах.

Нормальное прохождение службы без пропуска промежуточных ступеней способствовало более глубокому изучению материальной части кораблей различных классов, организации службы на них и получению всестороннего опыта, необходимого для командира.

Все выдающиеся русские флотоводцы прошли прекрасную школу морской выучки, участвуя в длительных дальних плаваниях, и стали отличными командирами кораблей. Многие из этих кораблей по праву считались лучшими в Российском флоте и прославились своими подвигами во время войны.

К таким кораблям, в частности, относились: «Святой Павел» (Ушаков), «Азов» (Лазарев), «Двенадцать Апостолов» (Корнилов), «Силистрия» (Нахимов), «Владимир» (Бутаков), «Великий кн. Константин» (Макаров), «Севастополь» (Эссен).

Как командиров их отличали глубокие знания морского дела и умение отлично управлять кораблем и использовать его оружие; безукоризненное отношение к службе и выполнению своих командирских обязанностей; высокая требовательность к себе и подчиненным, сочетавшаяся с постоянной заботой о них; умение обучать и воспитывать своих офицеров и матросов и поддерживать среди них высокую воинскую дисциплину. Предметом особой их заботы являлось укрепление боеспособности и повышение боеготовности корабля. До того как стать адмиралами и командирами соединений кораблей, все они принимали активное участие в различных войнах и имели большой опыт командования кораблями в боевых условиях и применения оружия. Все это, вместе взятое, послужило хорошей основой для того, чтобы с большим знанием дела в дальнейшем возглавить русские эскадры и целые флоты и заслуженно стать выдающимися флотоводцами Российского флота.

Несмотря на то что флотоводческая деятельность прославленных адмиралов русского флота протекала в разные исторические периоды и в различных условиях обстановки, у них было много общего в понимании таких основополагающих вопросов развития флота и военно-морского искусства, как роль флота в системе вооруженных сил страны, воспитание и обучение военных моряков, выбор способов стратегического использования морских сил в войне и тактики ведения морского боя. И это было вполне закономерно, так как все они воспитывались на основе передовой школы национального военно-морского искусства, создателем которой был Петр Великий.

Основой того, что объединяло выдающихся русских флотоводцев, являлся высокий патриотизм, выступавший в качестве главной движущей силы в их флотоводческой деятельности, направленной на прославление русского оружия и укрепление боеспособности Российского флота.

Петр Великий широко использовал патриотизм русских людей как сильнейшее оружие для повышения боеспособности своей армии и флота. Блестящим подтверждением

этого может служить обращение Петра к полкам русской армии перед началом знаменитого Полтавского сражения, от исхода которого зависело, быть или не быть России свободным и независимым государством. Глубоко патриотическое обращение Петра I к русским воинам воодушевило их, и они в ожесточенном бою с сильным и хорошо подготовленным противником разгромили его и спасли Россию от порабощения шведскими захватчиками.

Высокий патриотизм являлся характерной особенностью всех последующих за Петром Великим выдающихся флотоводцев Российского флота, которые переняли от своего учителя все лучшее, что он оставил после себя в наследство русским морякам в области военно-морского искусства. И надо сказать, что они умело использовали это при воспитании и обучении своих подчиненных, прививая им любовь к военно-морскому флоту и своей Родине.

Петр Великий рассматривал флот в тесном единстве с армией как составную и неотъемлемую часть вооруженных сил страны. В ходе Северной войны Петр I на практике показал, что может дать хорошо организованное взаимодействие армии и флота при решении стратегических и тактических задач. Завоевание Финляндии и успешная высадка русских десантов на шведское побережье в Ботническом заливе на заключительном этапе Северной войны явились результатом главным образом хорошо организованного Петром I взаимодействия сухопутных войск, гребного и парусного флотов на Балтийском море.

Глубокое понимание Петром I роли и места военно-морского флота в системе вооруженных сил государства было правильно воспринято всеми последующими выдающимися русскими флотоводцами, которые в своей практической деятельности строго придерживались петровских взглядов в этой важнейшей области военно-морского искусства. Так, например, адмиралы Ф. Ф. Ушаков и Д. Н. Сенявин дали ряд замечательных примеров хорошо организованного взаимодействия флота с сухопутными войсками в Русско-турецкую войну 1787—1791 гг. на Черном море и во время войны с наполеоновской Францией и Турцией на Средиземном море в 1798—1807 гг.

Адмирал М. П. Лазарев прекрасно организовал совместные действия Черноморского флота с русскими войсками на

Кавказском побережье, которые в 1830—1840-х гг. вели борьбу с подстрекаемыми Англией и Турцией горцами на Кавказе.

Примером исключительно хорошо организованного взаимодействия армии и флота может служить героическая оборона Севастополя в Крымскую войну 1853—1856 гг. Хорошо было организовано взаимодействие морских и сухопутных сил России в Русско-турецкую войну 1877—1878 гг. при форсировании русской армией Дуная и совместной обороне портов и побережья на Черном море.

Адмирал С. О. Макаров, будучи командующим русским Тихоокеанским флотом, в начале Русско-японской войны 1904—1905 гг. в течение месяца смог хорошо организовать взаимодействие флота с гарнизоном порт-артурской крепости для совместного отражения атак японского флота с моря. А его наиболее талантливый ученик адмирал Н. О. Эссен великолепно организовал взаимодействие Балтийского флота с русской армией при совместной обороне Финского залива и столицы Петрограда в Первую мировую войну.

Адмирал А. В. Колчак, став командующим Черноморским флотом, в 1916 г. умело организовал взаимодействие между русскими войсками и флотом и отрядом кораблей на Дунае при отражении наступления немецкой армии в Румынии на приморском и приречном участках фронта. Это помогло союзной Румынии совместно с русскими войсками, поддержанным Черноморским флотом и отрядом кораблей на Дунае, приостановить наступление немецких войск.

Приведенные примеры стратегического и тактического взаимодействия морских и сухопутных сил на приморских направлениях, охватывающие весь период существования Российского флота от его создания при Петре I и до 1917 г., убедительно свидетельствует о том, что выдающиеся русские флотоводцы, правильно понимая, что в условиях русского государства армия является главной определяющей силой в войне, умело организовывали операции флота на море, направляя его на оказание максимальной помощи своим сухопутным войскам на приморских направлениях. Операции флота планировались и проводились в тесном взаимодействии с сухопутными войсками, что являлось главным фактором, обеспечившим успех в совместных действиях армии и флота, особенно в таких видах боевой деятельности, как

высадка десантов, атака приморских крепостей и артиллерийская поддержка приморского фланга сухопутных войск.

Плеяда выдающихся русских флотоводцев твердо следовала другому важнейшему принципу Петра Великого в области военно-морского искусства: «Не держаться правил, яко слепой стены, ибо там порядки писаны (имеется в виду устав), а времени и случаев нет». Правильно восприняв и этот принцип основоположника русского военно-морского искусства, крупные флотоводцы Российского флота в своей практической деятельности, командуя кораблями, соединениями и флотами, дали немало примеров творческого подхода к решению стратегических и тактических задач в войне на море и с большим искусством применяли новые необычные способы ведения боя и военных действий, которые, как правило, были неожиданными для противника и часто ставили его в тупик. И опять-таки блестящий пример такого рода действий показал сам Петр I в Северную войну. В отличие от западноевропейских флотоводцев, которые стремились к установлению господства на море методом генерального сражения и блокады неприятельского флота в базе, он нашел иной способ решения этой стратегической задачи — путем занятия военно-морских баз противника, что достигалось совместными усилиями армии и флота. С этой целью Петр I впервые в истории создал крупное объединение разнородных сил флота, состоявшее из гребных кораблей различных типов и десантного корпуса, приспособленное к действиям в шхерах, где не могли вести боевые действия парусные корабли.

Такого необычного для того времени объединения корабельных сил и морской пехоты не было у шведов, и они не смогли противопоставить ему свой сильный парусный флот. Наличие мощного гребного флота позволило Петру I овладеть шведскими военно-морскими базами на побережье Финского залива, вынудив шведов покинуть залив. Завоевав господство в Финском заливе, русский флот перенес боевые действия на территорию Швеции и одновременно развернул активные операции по нарушению шведских коммуникаций в Балтийском море, что ускорило достижение победы России в Северной войне.

В эпоху парусного флота морские бои велись только в дневное время. С наступлением темноты они прекращались и

возобновлялись с рассветом следующего дня. Совсем иначе, необычно для того времени, поступил командующий русской эскадрой на Средиземном море адмирал Г. А. Спиридов, который в Чесменском сражении 26 июня 1770 г., не дожидаясь наступления рассвета, неожиданно для турок ночью атаковал и уничтожил их эскадру в собственной базе — Чесме. В этом сражении Спиридов с большим искусством и также неожиданно для противника применил брандеры и зажигательные снаряды (брандскугели), позволившие ему в сравнительно короткий срок уничтожить почти весь турецкий флот, состоявший из 15 линейных кораблей, 6 фрегатов и 50 вспомогательных судов. Турки, находясь в своей базе под защитой береговых батарей, считали себя в полной безопасности, и поэтому неожиданная атака русской эскадры, да еще ночью с применением брандеров и зажигательных снарядов, застигла их врасплох, и они потерпели жестокое поражение.

Яркие примеры применения новых необычных тактических приемов дал адмирал Ф. Ф. Ушаков — создатель передовой маневренной тактики русского парусного флота. В четырех сражениях с турецким флотом на Черном море в войну 1787—1791 гг. русская эскадра под командованием Ушакова добилась решительной победы над превосходящими силами турецкого флота. Главным фактором, обеспечившим победу русского флота, являлось применение Ушаковым новых необычных тактических приемов ведения морского боя, которые явились неожиданными для противника, и он, несмотря на численное превосходство в кораблях и артиллерии, ничего не смог противопоставить русским морякам и во всех четырех сражениях потерпел поражение.

Необычно действовал адмирал Ф. Ф. Ушаков и против сильнейшей французской крепости на Средиземном море — Корфу. До Ушакова морские крепости брались с суши силами армии. А Ушаков впервые в истории нанес главный удар по Корфу силами флота с моря и овладел крепостью. Неожиданность атаки крепости корабельной артиллерией с моря застала французов врасплох, и они вынуждены были капитулировать.

Блестящий пример умелого применения новых, неожиданных для противника тактических приемов дал адмирал Д. Н. Сенявин в Афонском сражении, в котором русская эскадра



19 июня 1807 г. разгромила турецкую эскадру, превосходящую русских в численности кораблей и артиллерии. Решающую роль в победе русской эскадры сыграли новые необычные тактические приемы, которые были применены Сенявиным в этом бою. К ним, в частности, относились: тактическое развертывание эскадры в составе пяти взаимодействующих между собой кораблей, атака двумя кораблями одного корабля противника с одного борта из предельно сомкнутого строя кильватера и охват головы неприятельской эскадры с одновременной атакой флагманских кораблей противника в центре. До Д. Н. Сенявина эти тактические приемы никем не применялись, и поэтому они явились для турок неожиданными.

Последним крупным сражением парусного флота явилось Синопское сражение 18 ноября 1853 г., в котором русская эскадра под командованием П. С. Нахимова одержала решительную победу, уничтожив турецкий флот в его собственной базе — Синопе. Решающую роль в победе русской эскадры сыграло широкое применение ею в бою новой более мощной бомбической артиллерии, против которой деревянные парусные корабли не имели никаких эффективных средств защиты.

Оригинальный способ использования минных катеров в Русско-турецкую войну 1877—1878 гг. применил на Черном море и добился больших успехов С. О. Макаров. Оборудованный по проекту Макарова пароход «Великий кн. Константин» нес на себе 4 минных катера, вооруженных вначале шестовыми и буксируемыми минами, а затем торпедами, произвел против турецких броненосных кораблей на Черном море ряд успешных ночных минных атак. Дерзкие атаки русских катеров настолько парализовали довольно сильный турецкий броненосный флот, что он к концу войны прекратил свои выходы в Черное море. В данном случае необычный способ ведения боевых действий на море, примененный С. О. Макаровым, позволил русским морякам, располагавшим на Черном море ограниченными силами, успешно решить поставленную перед ними задачу по борьбе с сильным турецким броненосным флотом.

Важных оперативных результатов добился русский Балтийский флот под командованием адмирала Н. О. Эссена в Первую мировую войну. В 1914—1915 гг. он неожиданно для

противника выставил у берегов Германии свыше 1500 мин, на которых подорвались и погибли либо получили серьезные повреждения до 30 немецких кораблей и транспортов. Под влиянием минной угрозы, созданной русскими, противник вынужден был отказаться от базирования своих кораблей в Данцигской бухте, сократить воинские и стратегические перевозки, ограничить активность своего флота, переключив его усилия на обеспечение траления мин, а затем полностью отказаться от активных наступательных действий на Балтийском море и целиком перейти к обороне.

Успешные операции русского флота на Балтийском море в Первую мировую войну, проведенные под командованием адмирала Н. О. Эссена, явились результатом применения русскими моряками необычных и неожиданных для противника способов выполнения минных заграждений, обеспечивших абсолютную скрытность минных постановок и высокую их результативность.

В 1916 г. на Черноморском театре наступил перелом в ходе боевых действий в пользу русского Черноморского флота. Этот перелом в значительной мере был достигнут благодаря умелому командованию адмирала А. В. Колчака, возглавившего Черноморский флот. По разработанному им оперативному плану Черноморский флот летом 1916 г. впервые в истории применил глубокоэшелонированную комбинированную минно-подводную, надводную и воздушную блокаду Босфорского пролива. Установлением тесной блокады проливной зоны адмирал А. В. Колчак добился важных оперативно-стратегических результатов. Во-первых, были прекращены выходы германских крейсеров «Гебен» и «Бреслау» в Черное море и артиллерийские обстрелы ими Кавказского побережья России. Во-вторых, турки вынуждены были прекратить вывоз угля из района Эрегли — Зонгулдак в Константинополь, что серьезно подорвало обеспечение топливом турецкого флота и промышленных предприятий в турецкой столице.

Таким образом, более чем двухвековая история Российского флота свидетельствует, что выдающиеся русские флотоводцы, воспитанные на петровских боевых традициях, благодаря творческому подходу к военно-морскому искусству, находили новые нестандартные способы ведения боевых действий на море, которые обеспечивали им успешное решение

поставленных задач в борьбе с превосходящими силами противника. Успеху во многом способствовала также высокая тактическая подготовка экипажей русских кораблей, которая обеспечивалась хорошо организованной и направленной на решение поставленных задач боевой подготовкой флота, чему русские флотоводцы во все времена, начиная с Петра, уделяли большое внимание, рассматривая ее в качестве главного направления своей флотоводческой деятельности.

После Русско-японской войны, когда капиталистические страны, готовясь к Первой мировой войне, развернули широкомасштабную гонку вооружений, военно-морской флот претерпел серьезные изменения. Из объединения однородных сил, состоявших из надводных кораблей, он постепенно стал превращаться в объединение разнородных сил, которое включало помимо надводных кораблей подводные лодки и авиацию. Этот процесс, начавшийся перед Первой мировой войной, завершился уже в ходе войны.

Превращение военно-морского флота в объединение разнородных сил потребовало изменения способов ведения войны и боевых действий на море и новых методов боевой подготовки флота. Руководствуясь знаменитыми девизами своего учителя С. О. Макарова «Помни войну» и «В море — значит дома», адмирал Н. О. Эссен в разработанной им системе боевой подготовки Балтийского флота исходил из двух основных требований: с одной стороны, он учитывал изменившиеся силы и боевые средства флота после Русско-японской войны, с другой — задачи, поставленные перед русским флотом на Балтийском море. Результаты эссеновской системы боевой подготовки превзошли все ожидания. Адмиралу Эссену удалось за сравнительно короткий срок буквально преобразовать русский Балтийский флот, ослабленный после Русско-японской войны. Из плохо организованного и слабо подготовленного флота он смог всего за 5—6 лет превратить его в высокоорганизованную и хорошо подготовленную силу, способную вести успешную борьбу с сильным германским флотом. Благодаря высокой боеспособности русский Балтийский флот под командованием адмирала Н. О. Эссена в 1914—1915 гг. смог успешно решить не только те задачи, которые предусматривались предвоенными планами, но и ряд других, возникших в ходе войны.

Таким образом, исторический опыт развития и боевой деятельности Российского флота показывает, что его успехи в решении поставленных задач находились в прямой зависимости от уровня боевой подготовки, которой выдающиеся русские флотоводцы всегда уделяли большое внимание. Методы боевой подготовки русского флота непрерывно развивались и совершенствовались и в основном зависели от состояния сил и боевых средств флота и задач, вытекавших из планов войны. Общим и наиболее характерным в методах боевой подготовки флота, обучения и воспитания русских моряков, применявшихся выдающимися флотоводцами Российского флота, являлось то, что они были направлены на повышение боеспособности и боеготовности флота, проводились в условиях, максимально приближенных к боевым, исключавших элементы условности и упрощенчества; подготовка велась преимущественно в море, корабли много плавали, совершая дальние и кругосветные походы, которые способствовали выработке у личного состава смелости, выносливости и умения профессионально действовать в условиях сложной обстановки. Главное внимание в боевой подготовке обращалось на тренировки личного состава в применении оружия, маневрировании кораблей в составе соединения, на быструю постановку и уборку парусов, борьбу за живучесть и непотопляемость корабля: боевая подготовка проводилась с соблюдением принципа постепенного перехода от простых к более сложным задачам и отработки вначале одиночного корабля, а затем соединения в целом.

Высокие результаты, которых добивались русские флотоводцы в боевой подготовке флота, определялись не только совершенством методов, которые они применяли, но и глубоким пониманием ими решающей роли личного состава в бою и в войне в целом, его морально-боевых качеств, степени знания и умения грамотно использовать силы и оружие в бою.

Исходя из главной роли личного состава в решении поставленных перед флотом задач, они постоянно стремились совершенствовать обучение и воспитание своих офицеров и матросов, добиваясь от них быстрых и четких действий на своих боевых постах. Предъявляя к своим подчиненным высокие требования, русские флотоводцы проявляли о них постоянную заботу, всячески поощряя инициативу и добросо-

вестное отношение к выполнению своих служебных обязанностей. Они отличались гуманным отношением к матросам даже в условиях реакционного режима крепостнической России, а некоторые из них, как, например, адмирал П. С. Нахимов, любили своих матросов, видя в них верных защитников Отечества, и рассматривали их в качестве главной движущей силы на военном корабле, от которой в итоге зависит ход сражения.

Выдающиеся русские флотоводцы являлись выходцами в основном из мелкопоместных дворян. Исключение составлял С. О. Макаров, который происходил из семьи боцмана, получившего чин офицера, а вместе с ним и дворянское звание, за многолетнюю и безупречную службу в Российском флоте.

Будучи выдающимися военными деятелями, глубоко понимающими закономерности развития военного дела, они внесли большой вклад в развитие отечественного флота и военно-морского искусства. Однако их заслуги перед флотом и государством далеко не всегда по достоинству оценивались в высших эшелонах царской власти. Ни один из них не был допущен на высшие руководящие должности в Морском министерстве и Главном морском штабе, где сидели, как правило, высокопоставленные вельможи в адмиральских мундирах.

Высшей должностью, на которой заканчивалась их военно-морская служба, в лучшем случае являлась должность командующего флотом. И то не все из них удостоивались этой чести. Например, адмиралы П. С. Нахимов и Г. И. Бутаков выше командира эскадры не поднялись, а В. А. Корнилов закончил свой жизненный путь в должности начальника штаба Черноморского флота, так и не став его командующим, как он этого заслуживал. Многие флотоводцы, еще способные принести большую пользу своему флоту, досрочно по императорскому указу увольнялись со службы (Ф. Ф. Ушаков, Г. И. Бутаков), а адмирал Д. Н. Сенявин по распоряжению Александра I, не любившего прославленного русского флотоводца и завидовавшего ему, был уволен в отставку с половинной пенсией.

Негативное отношение высшего эшелона царской власти к своим прославленным флотоводцам во многом мешало их творческой деятельности и тормозило развитие Российского

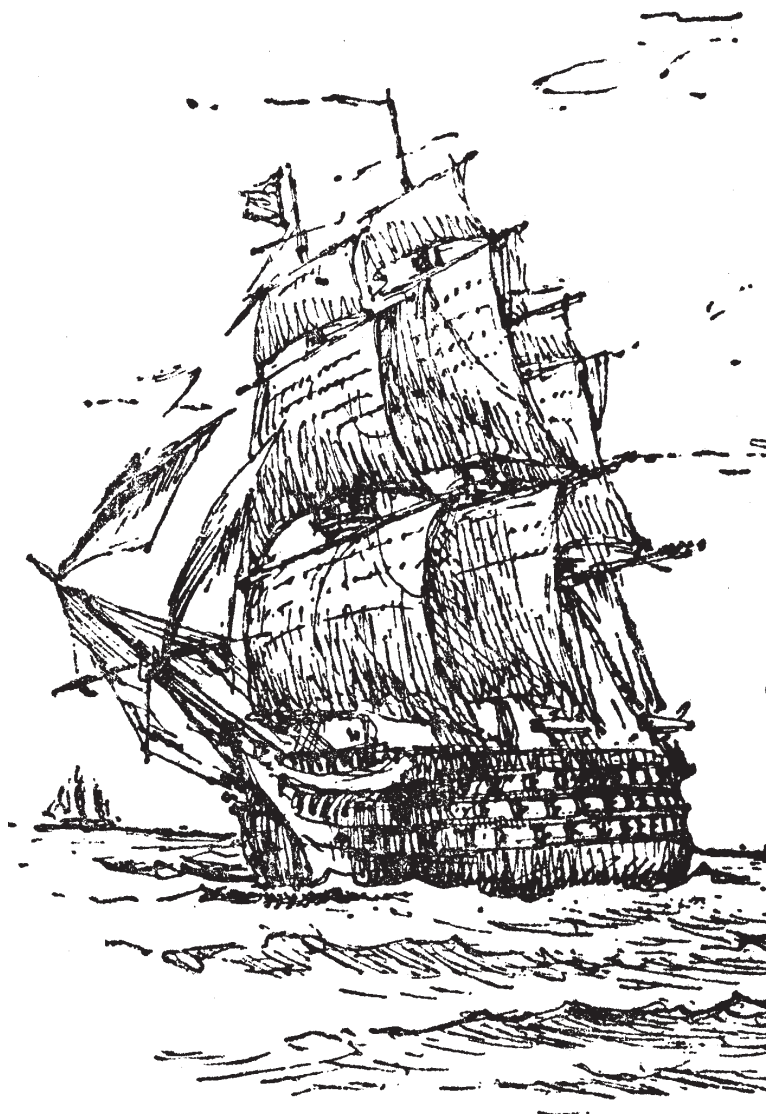
флота и военно-морского искусства. И можно не сомневаться в том, что адмиралы Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин, М. П. Лазарев, Г. И. Бутаков, С. О. Макаров и другие могли бы сделать для отечественного флота гораздо больше полезного, если бы им не мешали высокопоставленные бюрократы, сидевшие в Морском министерстве и Главном морском штабе. Стоит только вспомнить, каких огромных трудов стоило адмиралу С. О. Макарову добиться разрешения на постройку первого в мире мощного арктического ледокола «Ермак» или издания его знаменитого труда «Рассуждение по вопросам морской тактики». И так было со всеми другими выдающимися русскими флотоводцами, которые затрачивали огромные усилия на борьбу с бездарными руководителями Морского министерства, для того чтобы осуществить свои прогрессивные начинания и проекты, направленные на повышение боевой мощи и боевой готовности Российского военно-морского флота. И не их вина, равно как и созданной Петром Великим передовой школы русского военно-морского искусства, в том, что Российский флот в Русско-японской войне 1904—1905 гг. потерпел поражение.

Славные боевые традиции русских моряков, начало которым положил Петр Великий, в дальнейшем продолжали развиваться и приумножаться его последователями. На протяжении всей истории существования Российского флота они являлись основой, на которой воспитывались выдающиеся русские флотоводцы, составляющие гордость отечественного военно-морского флота. В основе всех успехов выдающихся российских флотоводцев лежала петровская школа воспитания морских офицеров, основанная на высоком патриотизме, любви к морю, флоту и военно-морской службе и преданности принципам военно-морского искусства, которых придерживался сам Петр Великий и в этом же духе воспитывал своих учеников и последователей.

Важнейшими из этих принципов являлись стратегическое и тактическое взаимодействие армии и флота при решении задач в войне на море и творческий подход к способам и методам решения этих задач.

Неуклонное следование этим принципам неизменно приносило успех прославленным флотоводцам Российского флота во всех войнах второй половины XVIII — начале XX в.

# Русский флот в 1725—1762 гг.





## Флот в Русско-турецкой войне 1735—1739 гг.

Освоение плодородных земель юга Европейской России во второй четверти XVIII в. потребовало усиления обороны ее южных границ от постоянных набегов крымских татар. Для предотвращения угрозы турецко-татарской агрессии со стороны Крыма и Азовского моря России необходимо было вернуть крепость Азов, которая отошла к Турции по Прутскому договору 1711 г.

С возвращением Азова связывалось бы и давнее стремление России продвинуться на юг, приобрести выход в Черное море и укрепить торговые связи со странами Ближнего Востока и Юго-Восточной Европы.

Решение этих задач приобрело особенно важное значение в связи с ростом экономики России в первой половине XVIII в. и ее местом в европейской политике. В свою очередь Порта рассматривала Крым и Азов как базу для расширения своих владений за счет Украины, Поволжья и Кавказа. В начале 1730-х гг. Турция открыто готовилась к войне, намереваясь в первую очередь захватить прикаспийские владения России, приобретенные в результате Персидского похода 1722—1723 гг.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> РГА ВМФ. ФФ. 176, 212, 223, 233, 234.

Крупнейший в мире кладезь культурно-археографического наследия военно-морской истории — Российский государственный архив Военно-морского флота содержит богатые материалы по послепетровскому времени.

В его фондах хранятся документы о Персидском походе Петра I и участии судов Каспийской флотилии в его обеспечении. Среди них находятся указы, распоряжения, предписания, рапорты, донесения и переписка о подготовке сухопутных войск и кавалерии, снаряжении и отправке в июле 1722 г. из Астрахани флотилии с десантным корпусом под командованием Ф. М. Апраксина, высадке его в Аграханском заливе (севернее Махачкалы) и прибытии в конце июля кавалерии из Астрахани «сухим путем»; о постройке в устье р. Аграхань укрепления, движении экспедиционного корпуса вдоль побережья Каспийского моря к Дербенту, доставке туда артиллерии и припасов на судах флотилии; вступлении русских войск в августе 1722 г. в Дербент (март — август 1722 г.); сведения о подготовке и снаряжении отряда судов с десантом к юго-западному побережью Каспийского моря, высадке его под командой П. Шилова в Энзелийском заливе и занятии Решта (ноябрь 1722 г.), нападении персидских войск на отряд, о его сражении с персами и возвращении из Решта (октябрь 1722 — апрель

Россия, предвидя войну с Турцией, в 1720 г. заключила военный союз с Австрией, которая рассчитывала расширить свои владения на Балканах за счет Турции. Кроме того, австрийское правительство нуждалось в помощи России в связи с возраставшей опасностью войны с коалицией европейских держав — Англии, Франции, Голландии и Пруссии, образовавшейся в 1725 г. Чтобы привлечь на свою сторону Персию, которая вела в это время войну с Турцией, русское правительство вернуло Надир-шаху по договорам 1732 г. и 1735 г. прикаспийские провинции. Взамен Персия обязалась продолжать войну с Турцией и не заключать с ней мира без согласия России. Французское правительство старалось ускорить начало Русско-турецкой войны.

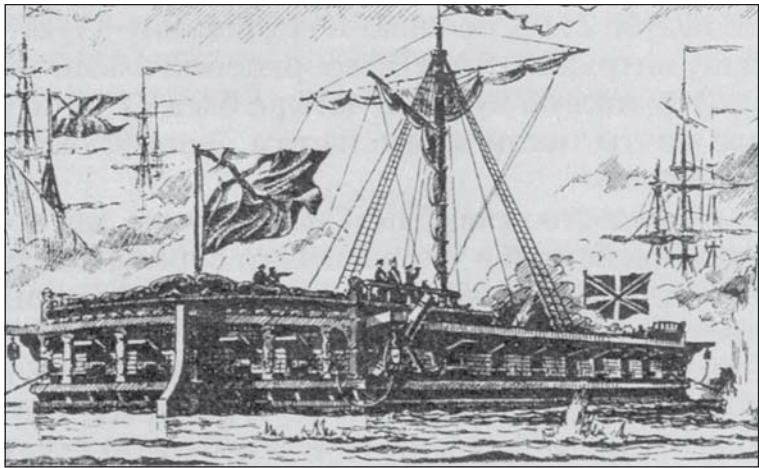
Франция стремилась сохранить свои торговые привилегии на Ближнем Востоке и не допустить усиления там русского и австрийского влияния. Одновременно она рассчитывала войной отвлечь внимание России и Австрии от Польши, что позволило бы Франции восстановить там свои позиции, утраченные в войне за Польское наследство 1733—1735 гг.<sup>1</sup> Французское правительство всячески провоцировало против России и Швецию, которая после поражения в Северной войне не теряла надежды взять реванш.

Шведская дипломатия, в свою очередь, старалась вовлечь турецкого султана в войну против русских. Для обороны южных границ Россия приступила в 1731 г. к строительству Украинской укрепленной линии между Днепром и Северским Донцом. Эта линия представляла собой непрерывный вал с 16 крепостями и редутами. За укреплениями создавались поселения иррегулярных войск (так называемой ландмилиции). Русский план войны против Турции предусматривал наступление на двух стратегических направлениях — донском и днепровском. Это обеспечивало выход армий к побережью

---

1723 г.); донесения, рапорты и письма об отправке в июне 1723 г. из Астрахани к Баку отряда судов Каспийской флотилии с десантом под командованием М. А. Матюшкина, бомбардировке судами бакинской крепости и взятии ее при помощи десанта в конце июля 1723 г.; об участии войск в строительстве пристани, водохранилища, магазинов и продовольственных складов в Баку; приеме в русское подданство горожан.

<sup>1</sup> Война Франции с Австрией и Россией за возведение на престол Речи Посполитой своего ставленника.



*Прам*

Азовского и Черного морей, а в дальнейшем — нанесение фланговых ударов по Крыму с моря, в обход сильных укреплений, созданных на Перекопском перешейке. В качестве ближайшей цели ставился захват мощных турецких крепостей Азов, Очаков и Кинбурн, преграждавших выход из Дона и Днепра к морю. Флот должен был обеспечивать продвижение армии вдоль Дона и Днепра, содействовать войскам во взятии приморских крепостей и производить набеги на побережье Крыма. Но флота на юге как такового практически не существовало. Поэтому решено было создать две военные флотилии — на Дону и Днепре. Суда для Донской флотилии строились на верфях Дона и его притоках, а для Днепровской (Брянской) флотилии — на верфях Брянска<sup>1</sup>.

В 1734 г. были спущены на воду заложенные в 1723 г. 15 прамов<sup>2</sup>, 15 галер, 59 ботов и шлюпок и начато строительство 20 галер.

Предвидя неизбежность войны с Турцией, Россия еще в 1726 г. заключила военный союз с Австрией, рассчитывав-

---

<sup>1</sup> Головизнин К. Русский флот на Черном море//Морской сборник. 1885. № 10. С. 91.

<sup>2</sup> Прам — плоскодонное, парусно-гребное судно, вооруженное 18—44 орудиями крупного калибра.

шей расширить свои владения на Балканах. Ее войска должны были действовать в Валахии и Боснии.

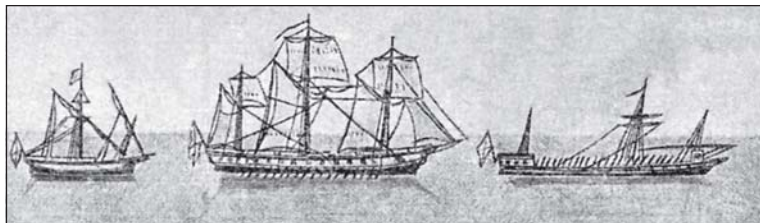
Командование всеми русскими силами на юге со второй половины 1735 г. принял генерал-фельдмаршал Б. К. Миних, командующим донской флотилией был назначен контр-адмирал П. П. Бредаль.

Войска к началу Русско-турецкой войны 1735—1739 гг. были сосредоточены на Нижнем Дону, Северском Донце и Украине. Были отозваны русские войска из Польши и Австрии. Поводом к началу войны послужили продолжавшиеся в 1735 г. набеги крымских татар на Украину и поход хана Каплан-Гирея через русские земли на Кавказ для захвата прикаспийских владений Персии.

Без объявления войны в октябре 1735 г. Россия направила в Крым корпус генерал-поручика Леонтьева. Из-за рано наступившей зимы, больших потерь в армии, массовых заболеваний и отсутствия подножного корма для лошадей русские войска, не дойдя до Перекопа, возвратились к границам России. Русский план кампании 1736 г. предусматривал занятие Азова и наступление в Крым. Для этого были сформированы две армии. Донская армия (по штату 45 тыс. человек, в том числе 8 тыс. иррегулярных войск; командующий с апреля 1736 г. — генерал-фельдмаршал П. П. Ласси) предназначалась для овладения Азовом, а Днепровская армия (по штату 85 тыс. человек, в том числе 30 тыс. иррегулярных войск; командующий — Б. К. Миних) — для боевых действий в Крыму.

Военные действия возобновились весной 1736 г. Они развернулись вначале на донском направлении, а затем — на днепровском. На первом направлении наступала армия под командованием генерал-фельдмаршала П. П. Ласси и Донская флотилия во главе с контр-адмиралом П. П. Бредалем. На втором — армия под руководством генерал-фельдмаршала Б. К. Миниха, а с созданием в 1737 г. — и Днепровская флотилия под командованием вице-адмирала Н. А. Сенявина.

В первый год войны действия на обоих направлениях развивались довольно успешно. В июне 1736 г. русские войска при содействии Донской флотилии (девять 44-пушечных прамов и шесть 8-пушечных полупрамов, 35 галер и 29 малых судов), преодолев упорное сопротивление турок, захватили крепость



*Русские малые суда: шебеки и галера*

Азов<sup>1</sup>. Армия Б. К. Миниха 20 мая штурмом овладела Перекопской укрепленной линией и вторглась в Крым. 7 июня была занята крепость Кинбурн, 17 июня — Бахчисарай, столица Крымского ханства. Но закрепиться в Крыму армия не смогла. Из-за больших потерь от эпидемии, недостатка продовольствия, фуража, воды она отошла на Украину.

В 1737 г. армия генерал-фельдмаршала П. П. Ласси развернула наступление на северном побережье Азовского моря в направлении Генического, а Донская флотилия прикрывала ее приморский фланг, поддерживала войска артиллерией и высадкой десантов, подвозила из Азова боеприпасы и продовольствие.

Турецкий флот, находившийся в Азовском море, активно противодействовал наступлению русских. В его состав входили галеры, парусные суда, в том числе и линейные корабли. Русские гребные суда не раз вступали в бой с противником, имевшим большое превосходство в силе, но изменить обстановку на Азовском море в свою пользу были не в состоянии.

В июне 1737 г. донская армия с помощью судов флотилии повторно вторглась в Крым со стороны Азовского моря и нанесла несколько поражений атаковавшим ее отрядам крымских татар. Но и она не смогла закрепиться в Крыму. Причина та же — недостаток воды и продовольствия, доставка которого по морю осложнилась после того, как 29 июня во время шторма разбилось 170 лодок, а остальные были повреждены. 22—24 июля русская армия оставила Крым.

Флотилия П. П. Бредаля сыграла большую роль в обеспечении действий армии П. П. Ласси. Однако низкие мореходные и боевые качества судов ограничивали возможность

<sup>1</sup> Аммон Г. А. Морские памятные даты. С. 66—69.

более широкого их использования в условиях превосходства противника в морских силах, что, естественно, отразилось на действиях войск<sup>1</sup>.

Днепровская армия, переправившись через Днепр, 29 июня 1737 г. осадила сильную турецкую крепость Очаков. Но Днепровская флотилия (355 судов) с осадной артиллерией, боеприпасами и продовольствием не успела своевременно прибыть в Днепровский лиман из-за трудностей плавания по порожиистой реке.

Первые суда пришли к Очакову лишь 17 июля, когда он был уже захвачен (2 июля). В сентябре флотилию возглавил вице-адмирал Н. А. Сенявин, герой Эзельского морского боя 1719 г. К октябрю под его командованием находилось 76 судов; остальные суда не смогли преодолеть пороги. Но и эти небольшие силы уже стали играть роль стабилизирующего фактора в обстановке на подступах к Очакову: в начале октября турецкие галеры подошли к Очакову, но, увидев русскую флотилию, ушли из лимана<sup>2</sup>.

Корабли Днепровской флотилии после захвата крепостей Очаков, а затем и Кинбурн в основном действовали в пределах Днепровского лимана. Выход их в Черное море блокировала сильная турецкая эскадра.

Боевые действия на юге продолжались до сентября 1739 г., когда в Белграде был подписан мирный договор. Россия возвратила Турции Очаков и Кинбурн, но получила Азов без права укреплять его и земли между Бугом и Днестром без выхода в море. России также запрещалось иметь флот на Азовском и Черном морях<sup>3</sup>.

Таким образом, война с Турцией, длившаяся более четырех лет, вновь не привела к решению проблемы выхода к Черному морю. Опять сказалось отсутствие на юге сильного флота, способного противоборствовать с господствовавшим на Черном море турецким флотом.

Часть войск Донской армии (войска из крепости св. Анны и донские казаки — всего около 5,5 тыс. человек) 19 марта<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Ч. 1. Описания к картам. С. 260, 261.

<sup>2</sup> Там же. С. 259, 260.

<sup>3</sup> Там же. С. 264.

<sup>4</sup> Здесь даты указаны по старому стилю, в отдельных случаях в скобках даны даты по новому стилю.

приступила к блокаде Азова (гарнизон 5,9 тыс. человек), а в конце апреля к Азову стали прибывать главные силы армии и суда Донской флотилии с осадной артиллерией. В первых числах мая начались осадные работы. Батареи и прамы стали обстреливать крепость. Многократные вылазки турок были отбиты.

В июне под Азовом было сосредоточено около 28 тыс. русских войск и 146 орудий (из них 135 осадных). Флотилия насчитывала 9 больших 44-пушечных прамов, 6 малых (8-пушечных), 35 галер и 29 небольших судов (экипаж флотилии — 2,2 тыс. человек).

В помощь гарнизону Азова Турция направила отряд кораблей, включавший линейные корабли, фрегаты и галеры. Из-за мелководья турецкие корабли не смогли войти в устье Дона. Русская Донская флотилия, занимавшая здесь выгодные позиции, не допустила перевозки турецких подкреплений в крепость на гребных судах. Под ударами русских войск гарнизон Азова капитулировал.

Русские войска потеряли под Азовом 172 человек убитыми и 1367 ранеными. На флотилии было 22 убитых и 77 раненых. Русские взяли в крепости свыше 200 орудий. Потери турок составили 1528 человек убитыми.

Создавая по пути опорные пункты снабжения и связи с тылом, Днепровская армия в апреле направилась к Крыму. 15 мая она насчитывала 62 тыс. человек, в том числе 22 тыс. казаков. 17 мая русские подошли к Перекопской укрепленной линии и 20 мая штурмом овладели ее укреплениями (гарнизон 4 тыс. человек). Выделив отряд генерала Леонтьева для занятия Кинбурна, Миних с главными силами (35 тыс. человек) направился к Гёзлеву. Контратаки татар, пытавшихся задержать движение русских войск, были отбиты. 5 июня Гёзлев был занят, 17-го числа русские заняли столицу Крымского ханства — Бахчисарай. Из-за недостатка продовольствия, воды и фуража и больших потерь от эпидемий русская армия не смогла закрепиться в Крыму и 24 июня начала отход к Перекопу.

Не дождавшись подкреплений, которые должны были прибыть от Донской армии из Азова, русские взорвали укрепления Перекопа и Кинбурна и отошли на Украину.

В конце 1736 г. Персия, нарушив свои обязательства, заключила с Турцией сепаратный договор. Австрия, не желая



выхода России к Черному морю и к устью Дуная, медлила со вступлением в войну.

Только 29 декабря 1736 г. (9.01.1737 г.) по настоянию России была подписана конвенция о совместных действиях против Турции. В июне 1737 г. Австрия официально объявила Турции войну. Несмотря на усиление обороны южных границ России, татары продолжали совершать набеги на Украину. В октябре 1736 г. они прорвали украинскую линию между крепостями Слободской и св. Михаила. В феврале 1737 г. около 40 тыс. татар, перейдя по льду Днепр, опустошили район междуречья Ворсклы и Псёла. Русское командование поставило главной целью кампании 1737 г. занятие Крыма силами Донской армии. Днепровская армия предназначалась для взятия крепости Очаков — важнейшего опорного пункта Турции в Северном Причерноморье — и для действий против буджакских татар в районе Бендер. Австрия обязалась начать военные действия против Турции в Валахии и Боснии.

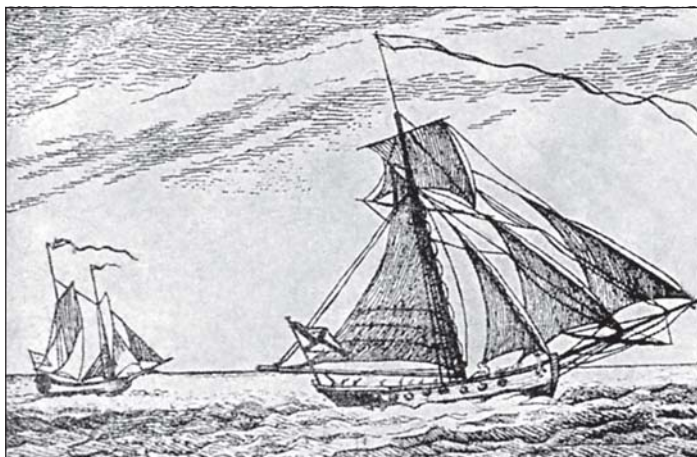
Русским войскам должны были содействовать Донская и Днепровская флотилии. Для действий на Азовском море к началу кампании в Таврове и Нижнем Икорце было построено 500 мелкосидящих лодок и 6 ботов. Каждая лодка вмещала от 40 до 50 человек и вооружалась двумя 3-фунтовыми пушками.

С 1736 г. в Брянске, на р. Десне, началось строительство судов для Днепровской флотилии, приостановленное с 1727 г. Здесь строились мостовые плашкоуты для переправы войск через Днепр и 400 дубель-шлюпок, способных пройти Днепровские пороги и действовать в лимане. Каждая дубель-шлюпка вмещала 100 человек и вооружалась 6-фунтовыми фальконетами. Строились также малые прамы, плоскодонные галеры и кончебасы<sup>1</sup>. С 22 апреля по 1 июня 1737 г. из Брянска к Переволочне было отправлено 355 судов.

Днепровская армия (60—70 тыс. человек), переправившись через Днепр близ Переволочны, выступила в поход 21 мая и 29 июня подошла к Очакову (по донесению Миниха, гарнизон — около 22 тыс. человек, орудий — более 200). Днепровская флотилия с осадной артиллерией, боеприпасами

---

<sup>1</sup> Кончебас — небольшое гребное одномачтовое судно, на котором могло поместиться 80 человек.



*Бот*

и продовольствием не успела своевременно прибыть в Днепровский лиман. Отбив 30 июня и 1 июля вылазки войск турецкого гарнизона, русские войска 2 июля после штурма заняли Очаков.

Потери русской армии составили около 1 тыс. человек убитыми и около 2,8 тыс. ранеными. По донесению Миниха, турки потеряли около 16 тыс. человек убитыми.

7 июля к Очакову подошел отряд турецких кораблей с 5-тысячным десантом. Убедившись в том, что крепость занята русскими, турки отошли. Со взятием Очакова Россия получила выход в Черное море по Днепру.

Однако большая смертность в армии из-за болезней и недостаток продовольствия вынудили Миниха отказаться от намеченного похода к Бендерам. Оставив в Очакове гарнизон (8 тыс. человек), русские войска стали отходить на Украину.

Первые суда Днепровской флотилии из-за трудности плавания по Днепру пришли к Очакову лишь 19 июля. Флотилия доставила продовольствие и боеприпасы гарнизону крепости и армии, продвигавшейся вдоль р. Буг. Часть войск очаковского гарнизона заняла оставленную противником крепость Кинбурн.

Тем временем в высшем командном составе русского флота произошли перемены. С 3 сентября Днепровскую флоти-

лию возглавил вице-адмирал Н. А. Синявин. К 1 октября флотилия у Очакова состояла из 76 кончербасов и дубельшлюпок. Большая часть отправленных из Брянска судов не смогла пройти через пороги.

В начале октября к Очакову подошли турецкие галеры, но, обнаружив в лимане русскую флотилию, ушли. Во второй половине октября, когда стало известно об уходе русской армии из Очакова, турецкие войска (40 тыс. человек) осадили крепость. После неудачной попытки 28 октября взять ее штурмом они отступили к Бендерам.

Донская армия численностью 40 тыс. человек, сосредоточенная на р. Миус, при поддержке Донской флотилии в мае направилась к Крыму. Флотилия (449 лодок) с войском (10,6 тыс. человек), боеприпасами и продовольствием 19 мая вышла из Таганрога. Переправив армию через р. Кальмиус, она 30 мая двинулась вдоль побережья Азовского моря к Геничи параллельно пути движения русской армии.

Разгружавшиеся суда отправлялись в Азов, вместо них прибывали другие. Флотилия (493 лодки, 5 больших ботов) заняла позицию в проливе, соединяющем Азовское море с Сивашом. К 17 июня через пролив был наведен мост на 45 лодках, по которому Донская армия переправилась на Арабатскую стрелку. 27 июня войска направились в Крым. Флотилия последовала за ними вдоль побережья, обеспечивая армию питьевой водой. Для охраны моста было оставлено 136 лодок.

Крымский хан Фетхи-Гирей ожидал наступления русской армии в Крым через Перекоп и сосредоточил там 60-тысячное войско. Узнав о переправе войск Ласси на Арабатскую стрелку, хан перебросил главные силы к Арабату, где занял укрепленную позицию.

Пройдя около 20 миль, флотилия Бредаля из-за неблагоприятной погоды вынуждена была 27 июня стать на якорь у берега поблизости от расположившихся лагерем русских войск. В тот же день турецкие корабли обстреляли русский лагерь.

На другой день отряд турецких кораблей, состоявший из 2 линейных кораблей, фрегата, 15 галер и около 70 малых гребных судов, направился к стоянке русской флотилии.

29 июня поднялся сильный шторм. 170 русских лодок были разбиты, остальные повреждены. Их команды заняли позицию на берегу, вырыли окопы и установили орудия, снятые с разбитых лодок. 30 июня турецкие корабли открыли огонь по русским лодкам и батареям. Турецкие гребные суда пытались подойти к берегу. Огонь русских батарей вынудил весь турецкий отряд уйти в море.

Бредаль с 31 лодкой пошел к Геничи. Чтобы избежать встречи с главными силами татар у Арабата, Ласси переправил свою армию в Крым по мосту, наведенному близ устья р. Салгир флотилией. Узнав о переправе русских войск и их движении к Карасубазару, хан выступил им навстречу. 12 июля его войска атаковали авангард армии Ласси.

После упорного боя татары отступили. Авангард русской армии, разбив 15-тысячный татарский отряд, овладел Карасубазаром. 15 июля войска хана (70 тыс. человек) атаковали русских при р. Карасу, но потерпели поражение.

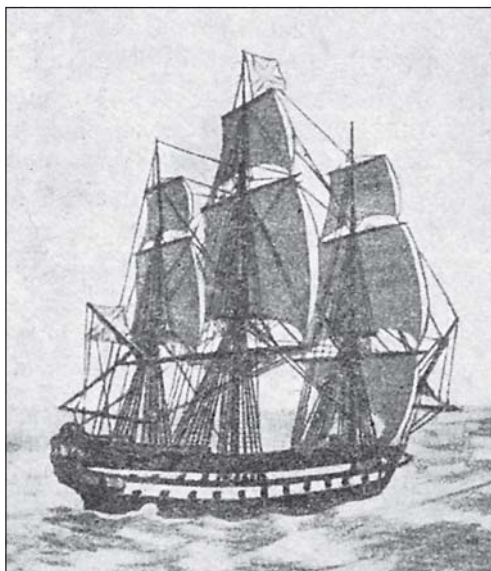
Потери русских в этих боях были незначительны. Недостаток воды, продовольствия и фуража вынудил русскую армию оставить Крым. Флотилия Бредаля (5 вооруженных ботов, 284 лодки) в конце июля вышла из Геничи к Азову, но по пути была атакована у Федотовой косы отрядом турецких кораблей (2 линейных корабля, 13 галер, 47 гребных судов). Турецкие корабли, поврежденные огнем русских орудий, ушли.

Большую помощь армии Ласси оказала Донская флотилия. Однако низкие мореходные качества речных судов и невозможность противостоять морскому флоту противника существенно ограничивали ее действия.

Австрия начала военные действия против Турции в июле. Три австрийские армии общей численностью около 120 тыс. человек вторглись в пределы Османской империи. Главные силы австрийцев под командованием маршала Зеккендорфа должны были овладеть крепостью Видин — опорным пунктом турецких сил в Валахии. Заняв Ниш, австрийские войска подошли к Видину. После безрезультатной осады крепости они отступили к Оршове, а затем отошли на зимние квартиры.

Также неудачно действовали армии генерал Валлиса в Валахии и Хильдбургхаузена в Боснии. Турки вынудили их

*Русский  
66-пушечный  
корабль  
1733—1777 гг.  
За это время было  
построено  
57 кораблей  
подобного типа*



отступить к границам Австрии. 16 августа в Немирове по инициативе Турции был открыт мирный конгресс. Требования России (присоединение Кубани и Крыма к Российской империи, установление ее западной границы по Днестру, предоставление независимости Молдавии и Валахии) встретили противодействие не только Турции, но и Австрии, претендовавшей на Боснию, часть Молдавии и Валахии. Турция, подстрекаемая Францией, намеренно затягивала переговоры, рассчитывая на разрыв русско-австрийского союза.

Позиция Австрии при переговорах, военные неудачи австрийских войск и отход русской армии из Крыма дали Турции возможность отклонить требования России и Австрии. В октябре переговоры были прерваны. Еще до закрытия мирного конгресса турки возобновили военные действия против австрийцев. В октябре они изгнали австрийские войска из Ниша и, перейдя австрийскую границу, в декабре заняли Крайову.

После завершения кампании 1737 г. Россия усилила строительство судов для Донской и Днепровской флотилий. В Брянске строились главным образом транспортные суда для перевозки войск и грузов. В связи с тем что многие суда не

могли пройти Днепровские пороги, Синявин в октябре 1737 г. приступил к строительству верфи на о. Хортица (ниже порогов). Верфь была построена в 1738-м. К весне 1738 г. флотилия была пополнена 118 гребными судами.

Правительство России приняло также меры для укрепления обороны южных границ страны. Татары, пытавшиеся в феврале 1738 г. вновь прорвать Украинскую укрепленную линию, были отброшены. План военных действий на 1738 г. предусматривал выход Днепровской армии за Днестр, овладение крепостью Бендеры и разгром турецких сил в Молдавии.

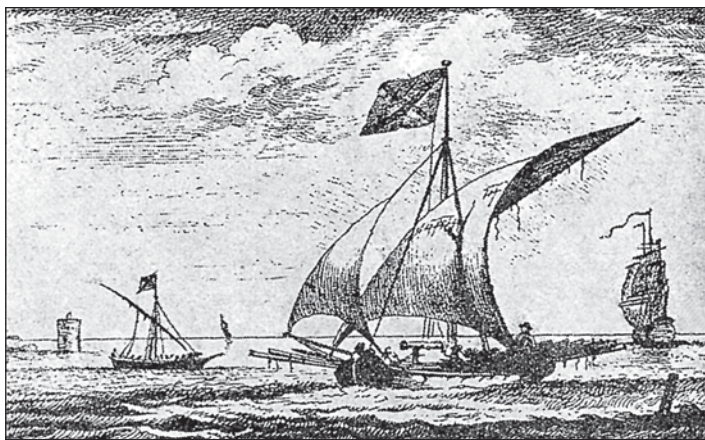
Донская армия при поддержке флотилии должна была действовать в Крыму, отвлекая на себя войска крымских татар, сосредоточенные у Перекопа. Австрия обязалась выставить против Турции около 127 тыс. человек. Главные силы австрийской армии должны были действовать против Видина. Именно туда намеревалась двинуть свои главные силы Турция.

Днепровская армия 22 мая выступила к Днестру. Огромные обозы, бездорожье и плохая организация маршей замедляли ее движение. Отразив в пути атаки турецко-татарских передовых отрядов, русская армия (108 тыс. человек, в том числе около 95 тыс. регулярных войск; 733 орудия) 27 июля подошла к Днестру.

Здесь ей преградили путь турецко-татарские войска численностью до 138 тыс. человек. Их главные силы (около 60 тыс. человек, 75 орудий) располагались в укрепленном лагере на правом берегу Днестра на виду у русской армии. С левого фланга русским угрожали татарские войска, расположившиеся в 8 км от русского лагеря. В данной обстановке Миних не решился форсировать реку, имевшую в этом месте крутые каменистые берега. Русская армия, преследуемая турецко-татарскими войсками, начала отход к Киеву, во время которого потеряла от болезней около трети своего состава. Убитых и раненых в боях было около тысячи человек.

Донская армия (65 тыс. человек, в том числе 40 тыс. регулярных войск; 112 пушек, мортир, гаубиц и 60 мортирцев) одновременно с выступлением армии Миниха к Днестру направилась в Крым. Обойдя укрепления Перекопа, за которыми сосредоточились войска крымского хана (около 40 тыс.





*Бот, вооруженный пушкой*

человек), армия Ласси 26 июня перешла вброд Сиваш, рассчитывая атаковать противника с тыла.

Узнав о переправе русских, хан отвел войска от Перекопской линии. Русская армия осадила Перекоп и артиллерийским огнем заставила гарнизон крепости капитулировать.

В апреле Донская флотилия вышла из Азова к Геничи для содействия армии Ласси. В начале июня отряд турецких кораблей пытался окружить русскую флотилию (146 лодок, включая казачьи лодки) у восточного берега Федотовой косы. Под прикрытием поставленных на берегу батарей и казачьего отряда, присланного Ласси, матросы прорыли через косу ров, по которому переволокли лодки на западную ее сторону, и флотилия продолжила свой путь к Геничи.

15 июня отряд турецких кораблей (7 линейных кораблей и фрегат, 15 галер и свыше ста малых гребных судов) вновь настиг суда русской флотилии. Не рискуя вступить в бой с превосходящими силами противника, Бредаль приказал вытащить лодки на отмель и занять оборону на возвышенном берегу. Огнем русских орудий атаки турок были отбиты. Турецкие корабли отказались от продолжения боя и заблокировали русскую флотилию между Федотовой косой и Геничи. 15 июля русские уничтожили свои лодки и, забрав орудия, вернулись сухим путем в Азов.



Отсутствие флотилии лишило армию Ласси связи с базой. Вследствие плохого снабжения войск армия отказалась от дальнейших боевых действий в Крыму. В августе войска взорвали укрепленную линию Перекопа и возвратились на Украину. Тогда же русским пришлось оставить Очаков и Кинбурн. Гарнизоны этих крепостей, ослабленные эпидемией чумы, не могли противостоять турецко-татарским войскам. 31 августа они взорвали крепостные укрепления и на судах Днепровской флотилии (347 судов под командованием контр-адмирала В. А. Дмитриева-Мамонова<sup>1</sup>, назначенного вместо умершего в мае в Очакове вице-адмирала Н. А. Синявина) направились вверх по Днепру. Выход в Черное море по Днепру был вновь потерян Россией.

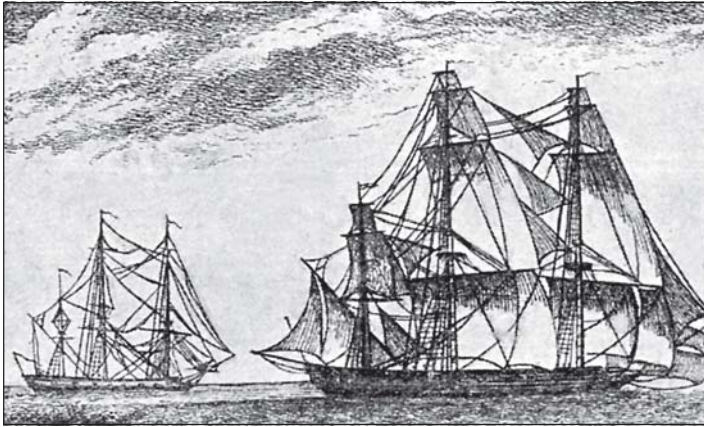
Турецкая армия в мае начала наступление против австрийских войск в Валахии. Австрийцы оборонялись в крепостях и не предпринимали активных действий. 4 августа турки взяли крепость Оршову.

Днепровская армия по плану кампании 1739 г. должна была овладеть Хотинем. В дальнейшем предусматривалось развитие наступления в Молдавии, где русские рассчитывали на поддержку местного населения. Предполагалось соединение русских и австрийских войск для совместных действий. Против Крыма и Кубани должна была действовать Донская армия, которая выступила к Крыму в мае 1739 г. К 1 июля, после присоединения донских и запорожских казаков и калмыков, она насчитывала около 19 тыс. человек. Русские войска не смогли переправиться в Крым у Геничи, как рассчитывал Ласси, так как обнаружили там сильный отряд турецких кораблей (5 фрегатов, 32 галеры и полугалеры и 29 кончебасов), и прошли через Перекоп.

В Крыму были сосредоточены значительные силы противника. Из-за недостатка воды, продовольствия и корма для лошадей русская армия отказалась от дальнейших действий и в августе возвратилась к границам Российской империи. Днепровская армия (58 тыс. человек), сосредоточенная на правом берегу Днепра, 28 мая выступила отдельными колоннами к Хотину и в июне переправилась через Буг. К среднему течению Днестра был направлен отряд конницы для

---

<sup>1</sup> Скончался от чумы в 1739 г.



*Фрегат 40-пушечный*

демонстративных действия против татарского войска (45 тыс. человек). Вторжение русской конницы в Молдавию сковало действия татар.

В июле Днепровская армия, переправившись через Збруч, двинулась к Днестру. У Днестра Миних разделил армию на две части. Часть войск (около 28 тыс. человек) под командованием Миниха форсировала реку в 53 км выше Хотина у Синковец, чтобы выйти к Хотину с юга. Другая — с осадной артиллерией и обозами под командованием генерала А. И. Румянцева задержалась на правом берегу Днестра до завершения переправы войск Миниха. Этим Миних рассчитывал ввести противника в заблуждение о направлении движения русской армии. В начале августа вся русская армия сосредоточилась на правом берегу Днестра.

Татары ожидали наступления русских на Хотин с севера и стянули свои главные силы к Каменцу. Узнав о переправе авангарда русской армии через Днестр, они перешли к Хотину и соединились с турецкими войсками Вели-паши, прибывшими из Бендер. Днепровская армия выступила к Хотину через южную часть Хотинских гор. Турецко-татарские войска Вели-паши заняли укрепленную позицию на высотах у дер. Ставучаны (в 11 км к юго-западу от Хотина), преградив русским путь. На марше русские войска были несколько раз атакованы татарской конницей. 16 августа армия Миниха

(48 тыс. человек, 250 орудий) подошла к лагерю Вели-паши, где к сосредоточилось турецко-татарское войско (70—90 тыс. человек, 70 орудий).

Вели-паша рассчитывал окружить русскую армию у Хотина и при поддержке крепостной артиллерии принудить русских к капитуляции. Оставив в укрепленном лагере около 20 тыс. человек, он расположил турецкую кавалерию на флангах. Татары были направлены в тыл русским войскам.

Стремясь окружить русскую армию, турки растянули свой фронт на 19 км. Миних решил демонстративными действиями на правом фланге противника отвлечь туда турецкие войска, а затем нанести главный удар по их левому флангу.

Сражение началось утром 17 августа. Вели-паша был введен в заблуждение демонстративными действиями русских и подтянул свои войска на правый фланг, но обнаружив, что главные силы русской армии направляются к левому флангу турецкой армии, стал усиливать этот фланг. Отражая атаки конницы противника, армия Миниха упорно продвигалась к турецкому лагерю. В 17-м часу она была атакована с фронта янычарами, а с фланга — турецкой конницей. Огонь русской артиллерии остановил турок.

После этого войска Вели-паши оставили свои позиции на высотах. В 19 часов русская армия заняла укрепленный лагерь противника. Потери русских были незначительны. Турки потеряли около тысячи человек убитыми.

19 августа русские заняли Хотин, а 24-го Днепровская армия направилась в Молдавию. Передовой кавалерийский отряд 1 сентября занял Яссы. В том же месяце был подписан договор с Молдавией, по которому она перешла в подданство России при сохранении внутренней самостоятельности. Днепровская и Донская флотилии в кампанию 1739 г. не смогли оказать содействия армии. Отряд Днепровской флотилии подошел к Очакову, но из-за шторма вынужден был возвратиться к о. Хортица. Донская флотилия была задержана в Азове эпидемией чумы.

Неудачными были действия австрийской армий в кампании 1739 г. Армия Валлиса была разбита турками в сражении у Гроцки. Турецкая армия осадила Белград и готовилась к его штурму. Победа русских войск при Ставучанах, заня-

тие Хотина и Ясс могли привести к решительному перелому в ходе войны.

Однако австрийское правительство 3 августа приступило к сепаратным переговорам с Турцией. 7(18) сентября 1739 г.<sup>1</sup> в Белграде был заключен сепаратный мирный договор, по которому Австрия уступала Турции Малую Валахию и Сербию с Белградом. Выход же Австрии из войны и усилившаяся угроза нападения Швеции на Россию вынудили русское правительство заключить 18(29) сентября 1739 г. в Белграде мирный договор с Турцией.

По условиям этого договора и по русско-турецким конвенциям 1740 г. укрепления Азова уничтожались, а территория, примыкающая к крепости, побережье Азовского моря между устьями рек Берды и Миуса, Малая и Большая Кабарда объявлялись барьерными землями между русскими и турецкими владениями. За Россией было закреплено присоединенное ранее Запорожье. Она получила право построить крепость на Дону, на о. Черкас, Турция — в устье Кубани. России запрещалось иметь флот на Азовском и Черном морях и пользоваться для торговли собственными судами.

### Погребение в море



Погребение в море имело место с первых же дней мореплавания и сопровождалось в старину церемониями умиротворения богов. Например, у римлян в рот опускаемого в море клались монеты для уплаты Харону при перевозе им погребенного через реку Стикс. Согласно старому обычаю, при зашивании тела умершего парусник последний стежок делал, пропуская иглу через нос покойника. Изучение истории этого обычая не дало веских оснований утверждать что-либо определенное. Думаем, этот обычай явился следствием давнего суеверия.

У англичан существует обычай оплачивать работу парусника по зашиванию трупа одной гинеей из средств казны за каждое тело. Командор Беккет в своем труде «Custon and Superstitions» говорит, что в силу этого обычая 23 гиней были уплачены паруснику за зашивание 23 убитых в Ютландском бою, после погребенных в море.

По столь же давнему обычаю доктор или фельдшер немедленно докладывает вахтенному начальнику о чьей-либо смер-

<sup>1</sup> Прелиминарный (предварительный) договор был заключен 21.08 (1.09). 1739 г.

ти на корабле, когда бы та ни случилась — ночью или днем. Последний заносит факт смерти в вахтенный журнал и докладывает командиру. По обычаю же тело зашивается в парусину, к ногам прикрепляется тяжелый груз, все помещается на специальной чисто оструганной доске, выносится на шанцы, ставится на небольшое возвышение и покрывается Андреевским флагом. Иногда из подручных судовых средств делается гроб, но это уже уступка духу времени. Священник совершает обряд отпевания; в его отсутствие эти обязанности берет на себя командир корабля. С началом отпевания флаг приспускается до половины. По окончании церковного обряда под пение «Со святыми упокой» тело вместе с доской подносится к борту ногами вперед и кладется концом на планшир. Два специально назначенных матроса встают в изголовье и берут края флага в руки. По сигналу горниста (специальный напутственный сигнал умершему) доска приподнимается, и тело выскальзывает за борт из-под флага; в это же время производится трехкратный залп судовым караулом. Флаг поднимается до места. На церемонии обязаны присутствовать все офицеры и матросы, не занятые службой.

Такая почесть отдается всем служившим на военном корабле, погребаемым в море, без различия служебного положения.

Для полноты рассказа приведем описание церемонии погребения в море одного мидчипмена у берегов Соединенных Штатов во время войны 1812 г., сделанное капитаном Халлом в 1831 г.:

«Особые обстоятельства похорон и исключительное суеверие, проявленное матросами при погребении в море моего друга и фаворита всей команды, свежо удержали все в моей памяти. Что-то случилось в течение дня, что задержало похороны, и церемония началась много позже захода солнца. Вечер был очень темный, и дул ветер силы зарифленных марселей. Только что мы успели спустить на ночь брам-стенги, готовясь к свежей зимней погоде, как наступила темнота и необходимо было вынести на палубу фонари. Весь экипаж собрался на шанцах, вантах. Прямо у нас над головой был сильно вздутый свежим ветром грот, ярко освещенный вплоть до рея огнями с палубы. Снасти и блоки поскрипывали под напором все усиливающегося ветра, и мы каждую минуту ждали перерыва в церемонии для уменьшения парусности. Борты нижней батарейной палубы были под водой, и несколько раз дула орудий верхней батареи погружались в воду, так что доска, на которой лежало тело бедного Долей, два раза почти коснулась гребня волны. Дождь и потоки воды со вздутого грота обильно падали на наши непокрытые головы и одежду и заливали страницы читаемого командиром требника. Корабль часто зарывался носом и вздрагивал всем корпусом. Рев ветра, шум моря и снастей совершенно заглушали голос командира. По движе-

ниям его руки люди поняли, что наступило время сбрасывать тело в море. В этот момент налетел шквал такой силы, что не было слышно звука падения тела в море, и матросы были убеждены, что тело их общего друга не коснулось воды, а, подхваченное ветром, было унесено к месту вечного покоя».

Отметим неприметные вроде бы, но полноценные символические и внимания к старым традициям мелочи церемонии при похоронах военнослужащего в море. Несоблюдение ранга — признание, что перед смертью все равны. Занятие старейшими по чину мест впереди похоронной процессии. Соблюдение правила: «Первые да будут последними, а последние — первыми». Покрытие тела флагом указывает на то, что покойник служил государству и что государство ответственно за то, что он, как военнослужащий, при жизни сделал. Три холостых залпа в воздух, по преданию, делают для того, чтобы отогнать дьявола, который может войти в сердце присутствующих на погребении, ибо, по старому поверью, сердце человека в этот момент открыто настежь, и дьявол может легко войти в него. Звук горна — последнее прости-прощай и предвестие величайшего трубного звука архангела Гавриила в момент воскресения из мертвых.

## **В Русско-шведской войне 1741—1743 гг.**

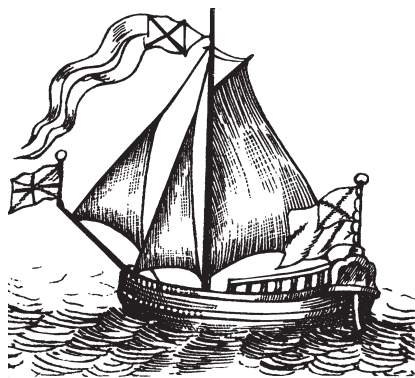
Военно-политическая обстановка в Европе в 1740-х гг. сложилась неблагоприятно для России. Швеция, не примирившаяся с условиями Ништадтского мира 1721 г., вынашивала реваншистские планы. В 1738 г. она заключила оборонительный союз с Францией, обязавшейся субсидировать военные приготовления Швеции.

В 1740 г. нападением Пруссии на Австрию началась война между европейскими государствами за Австрийское наследство. Россия находилась в союзе и с Австрией, и с Пруссией. Чтобы не допустить выступления России на стороне Австрии, Пруссия и ее союзница Франция торопили Швецию с развязыванием войны против России.

В январе 1741 г. был заключен договор между Пруссией и Францией, по которому Пруссия соглашалась не препятствовать Швеции в захвате прибалтийских земель. 24 июля 1741 г.<sup>1</sup> Швеция объявила России войну, хотя и Швеция не была готова

---

<sup>1</sup> Манифест об объявлении войны России был подписан 24.07.1741 г., обнародован 28 июля.



*Бригантина русского типа*

к войне: отсутствовал план войны, армия в Финляндии была немногочисленной. Однако правительство не хотело упустить выгодного момента. Это привело к тому, что отправка войск из Швеции и мобилизация финских войск шли медленно, крепости Вильманstrand, Фридрихсгам, Нейшлот и Тавастехус были плохо подготовлены к обороне.

Шведская эскадра под командованием вице-адмирала Райялина (10 линейных кораблей, 4 фрегата, бомбардирский корабль, 3 вспомогательных судна) еще 11 июля 1741 г. была направлена из Карлскруны в Финский залив. Шведская гребная флотилия под командованием контр-адмирала Фалькенгрена (30 гребных судов) прибыла из Стокгольма и стала на якорь у Фридрихсгама.

К началу военных действий шведский корпус под командованием генерал-лейтенанта Будденброкка (5 тыс. человек) стоял восточнее Фридрихсгама, а отряд генерал-майора Врангеля (3 тыс. человек) — западнее Вильманstrandа.

Русское правительство, узнав о намерении шведов начать войну с Россией, с начала июля 1741 г. стало сосредоточивать войска на границе с Финляндией и в Прибалтике. К середине августа корпус генерала Кейта (около 20 тыс. человек) сосредоточился у Выборга. Главнокомандующим армией в Финляндии был назначен генерал-фельдмаршал Ласси.

У Красной Горки расположился корпус, которому ставилась задача отразить возможную высадку шведского десанта вблизи Санкт-Петербурга. Небольшие отряды были направлены в Лифляндию и Эстляндию для обороны побережья. Русский флот (14 линейных кораблей, 3 фрегата, 2 бомбардирских корабля, 4 вспомогательных судна) стоял в Кронштадте. 13 августа 1741 г. Россия объявила войну Швеции. Русские войска (9,9 тыс. человек) под командованием Ласси 21 августа выступили из Выборга к Вильманstrandу, рас-



считывая разбить отряд Врангеля до его соединения с корпусом Будденброкка. 22 августа Врангель вышел из крепости, и на следующий день при Вильманстранде произошел бой, в котором шведы потерпели поражение. Русские войска овладели крепостью. Обе стороны понесли большие потери. Будденброкк, выступивший на соединение с Врангелем, узнал о поражении шведских войск при Вильманстранде и вернулся к Фридрихсгаму. 25 августа русские войска оставили Вильманстранд и возвратились к Выборгу.

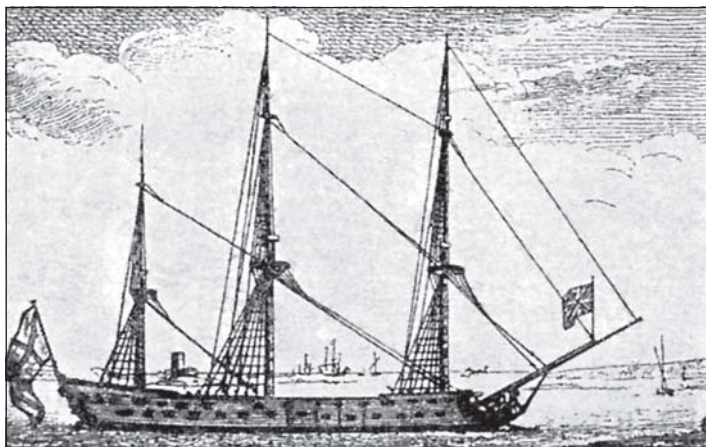
3 сентября к войскам прибыл главнокомандующий шведскими сухопутными и морскими силами фельдмаршал К. Э. Левенгаупт. Шведская армия получила подкрепления из Швеции и Финляндии. В октябре она насчитывала около 17 тыс. человек. Однако армия и флот бездействовали, так как значительные потери от эпидемических заболеваний сделали их небоеспособными.

В октябре 1741 г. шведский парусный флот ушел в Карлскруну, гребная флотилия — в Стокгольм. Русский флот не принимал участия в военных действиях 1741 г., так как не был готов к выходу в море.

Императрица Елизавета заключила перемирие со Швецией до марта 1742 г. и начала переговоры о мире. Однако переговоры были прерваны, так как Россия не согласилась с требованием Швеции уступить ей территории, отошедшие к России по Ништадтскому миру.

Перемирие продолжалось до 28 февраля 1742 г. Русский план 1742 г. предусматривал наступательные действия в Финляндии. Главнокомандующий генерал-фельдмаршал Ласси рассчитывал еще зимой овладеть Фридрихсгамом. Для этого войска, сосредоточенные в Нарве, должны были перейти Финский залив по льду и атаковать крепость с моря. Остальные войска должны были наступать от Выборга по прибрежной дороге. Внезапная оттепель расстроила план русских. Ласси, однако, стремился начать кампанию возможно раньше и приказал войскам собраться к Выборгу в конце апреля. Теперь он предполагал взять Фридрихсгам при участии флота.

К концу мая 1742 г. русская армия сосредоточилась у Выборга. Она насчитывала 35—36 тыс. человек, из них 10 тыс. были перевезены в Выборг на гребных судах. Четыре полка



*Русский 80-пушечный корабль*

были развернуты у Красной Горки для отражения возможной высадки шведского десанта, несколько полков было выделено для обороны южного побережья Финского залива и о. Эзель.

Русский парусный флот под командованием вице-адмирала Мишукова (14 линейных кораблей, 3 фрегата, 3 бомбардирских корабля, 7 вспомогательных судов) и гребная флотилия (106 гребных судов) базировались на Кронштадт. Гребная флотилия должна была содействовать армии путем подвоза войск и продовольствия, а парусный флот — прикрывать гребную флотилию и осуществлять крейсерство в восточной части Финского залива с целью не допустить высадки шведского десанта на русском побережье.

Архангельская эскадра под командованием вице-адмиралом Бредаля (7 линейных кораблей, 5 фрегатов, гукор, яхта), состоявшая из кораблей новой постройки, должна была перейти в Ревель и соединиться с Мишуковым.

Шведская армия под командованием Левенгаупта насчитывала к концу мая около 20 тыс. человек. Главные силы (10 тыс. человек) сосредоточились западнее Фридрихсгама, 4 тыс. человек охраняли укрепленное Мендолакское ущелье к востоку от Фридрихсгама; 5 тыс. человек находились в крепости.

Шведский парусный флот (22 линейных корабля, 7 фрегатов) базировался на Карлскруну. Из-за некомплекта лич-

ного состава и недостатка продовольствия вышли в море лишь 15 линейных кораблей, 5 фрегатов, 2 бомбардирских корабля, 6 вспомогательных судов под командованием вице-адмирала Шёшерна. 5 июня шведский флот стал на якорь у островов Аспё. Гребной флот базировался на Стокгольм. Шведская гребная флотилия (26 галер и 5 фрегатов) пришла к Фридрихсгаму.

Войска Ласси в начале июня 1742 г. выступили по прибрежной дороге из Выборга во Фридрихсгам. Гребная флотилия генерал-аншефа Левашова под прикрытием отряда парусных кораблей шла шхерами вдоль побережья с боеприпасами и продовольствием для армии<sup>1</sup>.

24 июня шведские войска оставили Мендолакский пост, а 28-го русские войска без боя взяли Фридрихсгам. В тот же день армия Левенгаупта отступила в направлении на Гельсингфорс. Туда же ушла и шведская гребная флотилия, парусный флот перешел от островов Аспё к полуострову Гангут. Шведская армия лишилась поддержки с моря. Левенгаупт, опасаясь выхода русских войск в тыл шведской армии, оставлял одну выгодную позицию за другой. 11 августа шведская армия прибыла в Гельсингфорс. Русская армия и гребная флотилия преследовали противника.

22 июля русский отряд (1,1 тыс. человек) вышел из Кексгольма к Нейшлоту и 7 августа без боя занял крепость. Командант крепости Тавастехус 21 августа направил к Ласси двух офицеров с извещением о своей готовности сдать крепость. 26-го числа Тавастехус была взята русскими войсками. У Гельсингфорса шведы заняли сильно укрепленную позицию. Но русские войска обошли Гельсингфорс и перерезали дорогу на Або. 17-тысячная шведская армия в Гельсингфорсе оказалась в окружении и капитулировала. 26 августа русские войска вступили в Гельсингфорс. Левенгаупт был отстранен от командования, отозван в Швецию и 4 августа 1743 г. казнен.

26 августа 1742 г. шведские войска на гребных судах отбыли в Швецию. Один конный отряд (1,2 тыс. человек) направился в Швецию через Тавастехус и Васу, а другой — через Або и Торпео.

---

<sup>1</sup> В 1742 г. из Санкт-Петербурга и Кронштадта было отправлено в Финляндию 106 гребных судов.

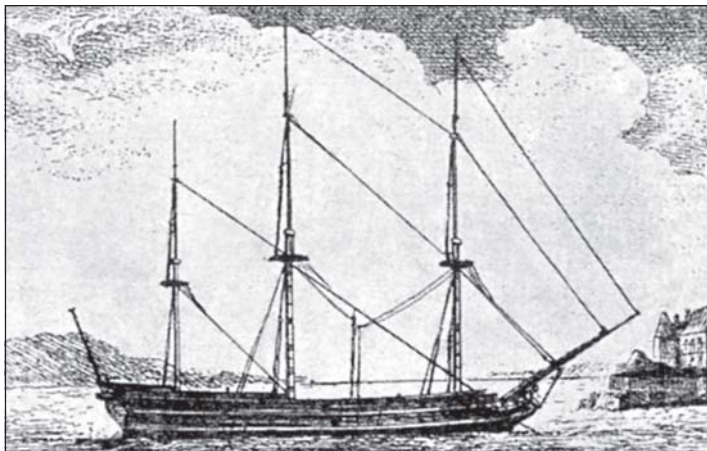
Финские войска, сдав оружие, знамена и обозы, разошлись по домам. Всю артиллерию и магазины шведы, по условиям капитуляции, передали русским. Отряд генерал Кейта 9 августа вступил в Або. Финляндия была занята русскими. Русские войска перешли на зимние квартиры.

Когда пришло известие о капитуляции армии, шведский флот находился у полуострова Гангут. Оставив 4 линейных корабля для крейсерства в восточной части Балтийского моря, флот ушел в Карлскруну.

Действия русского флота в 1742 г. были нерешительными. С 20 мая по 29 июня отряды русских кораблей выходили из Кронштадта для крейсерства в район Березовых островов (о. Сескар — о. Гогланд — о-ва Аспё). В начале июля флот под командованием Мишукова (13 линейных кораблей, 3 фрегата, 5 бомбардирских кораблей, 4 вспомогательных судна) стоял на якоре у о. Сескар. Мишуков, несмотря на приказ Ласси атаковать шведов, избегал встречи с противником. 12 июля русский флот снялся с якоря и попытался догнать шведский флот, уходивший от острова Аспё к полуострову Гангут.

В поисках противника русский флот подошел к Гельсингфорсу, а затем отошел к о. Гогланд, где из-за встречного ветра, ремонта кораблей, отправки больных и призов (2 купеческих судна) простоял с 19 июля до 3 августа. 7 августа Мишуков подошел к о. Нарген, 10-го — к полуострову Гангут, но атаковать шведский флот не решился. 13 августа русский флот вернулся к о. Нарген, где простоял на якоре до конца кампании. Для обороны побережья Финляндии в Гельсингфорсе были оставлены на зиму 12 галер, фрегат и 2 прама, в Фридрихсгаме — 5 галер, в Борго — 4 галеры, в Ревеле — линейный корабль, фрегат, бомбардирский корабль. Остальные корабли 10 октября прибыли в Кронштадт. Архангельская эскадра, вышедшая в море 19 июля на соединение с Мишуковым, попала в шторм. Корабли получили повреждения. Эскадра вернулась в Архангельск.

После капитуляции армии Швеция не могла рассчитывать на успешный исход войны и предложила заключить мир. В марте 1743 г. в Або начались переговоры о мире. Стремясь ускорить заключение мира на выгодных для России условиях, русское командование подготавливало войска и гребной



*74-пушечный корабль*

флот для высадки десанта на территорию Швеции. Парусному флоту ставилась задача прикрывать гребной флот во время перевозки и высадки десанта.

Несмотря на начавшиеся переговоры о мире, Швеция готовилась продолжать военные действия. У Торпео был сосредоточен шведский корпус, который должен был направиться в Финляндию; из Стокгольма к о. Корпо вышла гребная флотилия адмирала Фалькенгрена (18 гребных судов, 1 прама и несколько других судов) с десантными войсками для высадки на побережье Финляндии. Шведский парусный флот под командованием адмирала фон Утфалля (16 линейных кораблей, 5 фрегатов, 2 бомбардирских корабля, 4 вспомогательных судна) 30 апреля вышел из Карлскруны и 18 мая стал на якорь у полуострова Гангут. 5 линейных кораблей были направлены в крейсерство между Гангутом и о. Даго.

Русским гребным судам, зимовавшим в Гельсингфорсе, Борго и Фридрихсгаме, было приказано соединиться и не допустить высадки шведских войск на побережье Финляндии.

Ревельская эскадра (7 линейных кораблей, 2 фрегата, бомбардирский корабль, 2 прама) 30 апреля 1743 г. вышла от о. Нарген к полуострову Гангут для обеспечения перехода гребных судов. С 10 по 15 мая она крейсировала в районе полуостровов Гангут — Дагерорт — залив Рогервик. Русские

гребные суда 14 мая соединились у Гангута, командование соединенным отрядом (21 галера, 2 прама) принял генерал Кейт. 20 мая отряд был атакован у о. Корпо гребной флотилией Фалькенгрена. После двухчасового боя шведы ушли. 24-го Кейт предпринял попытку атаковать шведов, но противник уклонился от боя, предполагая, что к русским прибыло подкрепление.

Кейт преследовал шведов до о. Соттунга, где занял выгодную позицию в ожидании подхода главных сил гребного флота. Шведская флотилия находилась у Дегербю. Русский гребной флот под командованием Ласси (36 галер и 70 кончебасов) с войсками (9 пехотных полков, 8 гренадерских рот, 200 казаков) 3 мая вышел из Санкт-Петербурга, чтобы высадить десант на шведское побережье. На пути к Гангуту флот заходил во Фридрихсгам и Гельсингфорс. Получив известие от Кейта о победе над шведами в бою у Корпо 20 мая, Ласси вышел к о. Соттунга на соединение с ним. Присутствие у Гангута шведов (13 линейных кораблей, фрегат, 2 бомбардирских корабля) вынудило русский гребной флот задержаться у Тверминне (в 4 милях от м. Хангёудд) в ожидании подхода парусного флота. 9 мая Кронштадтская эскадра под командованием адмирала Головина (7 линейных кораблей, 2 брандера, бомбардирский корабль) вышла в море. 15 мая она соединилась с ревельской эскадрой. 21 мая флот (14 линейных кораблей, 2 фрегата, 2 бомбардирских корабля, 2 брандера) вышел из Ревеля к полуострову Гангут. Головин, несмотря на приказание Ласси, не решился вступить в бой со шведским флотом.

7 июня фон Утфалль направил 2 линейных корабля и 4 фрегата к Дегербю на помощь Фалькенгрена. На следующий день после непродолжительной перестрелки и маневрирования флоты разошлись. Русский флот 10 июня возвратился в Ревель.

Шведский флот до окончания войны крейсировал между островами Готланд и Даго, а затем ушел в Карлскруну. 8 июня, когда шведский флот отошел от Гангута, русский гребной флот, усиленный вновь построенными судами и насчитывавший 48 галер, 86 кончебасов и 46 других гребных судов, прошел мимо полуострова Гангут и 12 июня соединился у о. Соттунга с гребными судами Кейта. Шведская гребная флотилия 13 июня ушла в Стокгольм.

Для высадки десанта русский гребной флот направился в Швецию, но было получено известие о том, что в Або подписаны предварительные статьи мирного договора. До августа гребной флот стоял у Дегербю, а затем ушел в Санкт-Петербург.

Вторжению в Финляндию шведского корпуса, сосредоточенного у Торнео, помешало прибытие в Северную Финляндию русского отряда драгун и казаков. Архангельская эскадра не принимала участия в кампании 1743 г., так как первые корабли из назначенных к переходу пришли в Балтийское море после подписания мира.

7 августа 1743 г. в Або был подписан мирный договор между Россией и Швецией. Граница со Швецией устанавливалась по р. Кюммене и оз. Сайма. Россия получила Кюмменегородскую провинцию с крепостями Фридрихсгам и Вильманstrand и часть Саволакской провинции с крепостью Нейшлот. Абоский договор подтвердил статьи Ништадтского мира 1721 г. Швеция признавала утверждение России на Балтике. Таким образом, Россия упрочила безопасность своих северо-западных границ.

## **Боевые действия в Семилетней войне 1756—1763 гг.**

Следствием обострившихся противоречий между крупнейшими европейскими державами явилась эта война: борьба Англии и Франции за колониальное господство и столкновение агрессивной политики Пруссии с интересами Австрии, России и Франции в Европе. Англия вступила в активную борьбу за колониальную и торговую гегемонию во второй половине XVII в. после победы Английской буржуазной революции, вызвавшей бурный экономический рост страны.

В XVII в. ее соперницей была Голландия, владевшая богатыми колониями в Ост-Индии, располагавшая большим флотом и сосредоточившая в своих руках большую часть европейского и колониального оборонительного потенциала. Оборона Восточной Пруссии возлагалась на 30-тысячный корпус генерал-фельдмаршал Х. Левальда.



Главные силы русской армии под командованием генерал-фельдмаршала Апраксина 16 мая вышли из Митава и 4 июня прибыли в Ковно<sup>1</sup>. Здесь постепенно сосредоточились и остальные войска. 17—21 июня армия переправилась через р. Неман и двинулась в направлении Бальбиеришкис — Вирбалис — Инстербург.

Предназначенные для действий против Мемеля, войска к 9 июня сосредоточились в Либаве: часть войск была перевезена отрядом гребных судов под командованием контр-адмирал Кашкина, часть — совершила переход сушей. 18 июня войска под командованием генерал-аншефа В. В. Фермора подошли к Мемелю.

Боевые действия в Европе начались в августе 1756 г., когда армия прусского короля Фридриха II без объявления войны внезапно напала на Саксонию и заставила ее капитулировать, а затем, воспользовавшись несогласованностью действий союзных армий, нанесла ряд тяжелых поражений австрийским и французским войскам. И только успешные действия русской армии, вовремя пришедшей на помощь союзникам, спасли Австрию и Францию от неминуемой капитуляции. В сражениях при Грос-Егерсдорфе и Кунерсдорфе она нанесла решающее поражение Пруссии и в 1760 г. заняла Берлин.

Активное участие в войне принимал и Балтийский флот, который благодаря реформам, проведенным во время правления Елизаветы Петровны, значительно окреп. В его составе имелось 34 парусных корабля (в том числе 21 линейный), объединенных в 2 эскадры — Кронштадтскую и Ревельскую, и около 150 различных гребных судов<sup>2</sup>. Русские парусные корабли превосходили иностранные в артиллерийском вооружении. На них были установлены универсальные пушки — единороги, которые имели большую дальность стрельбы, чем обычные орудия, и могли стрелять бомбами и брандскугелями — зажигательными снарядами, обладавшими большей разрушительной силой, чем ядра<sup>3</sup>. На укрепле-

---

<sup>1</sup> Дата выступления главных сил русской армии из Митава отмечена на карте как дата вступления России в войну. Официальное объявление Россией войны Пруссии состоялось 16.08.1757 г.

<sup>2</sup> Материалы для истории русского флота. СПб., 1883. Т. 10. С. 417, 418.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 79.

ние боеспособности флота в этот период положительное влияние оказала деятельность прогрессивно настроенных молодых офицеров, энергично боровшихся за возрождение петровских военно-морских традиций.

В Семилетнюю войну обстановка на Балтийском море для русского флота в целом сложилась благоприятная. Пруссия не имела своего флота. Но не исключалась возможность прорыва английских кораблей в Балтийское море через проливы. Поэтому русское командование, разрабатывая план вооруженной борьбы на море, поставило перед Балтийским флотом в качестве первоочередной задачи не допустить проход кораблей Великобритании в Балтийское море. Одновременно он должен был блокировать побережье Пруссии, содействовать наступлению русских войск на приморском направлении и обеспечивать подвоз морем для них подкреплений и всех видов снабжения<sup>1</sup>.

Развертывание сил флота из Ревеля и Кронштадта началось весной 1757 г., сразу же после очищения Финского залива ото льда. Русская армия в это время уже вела наступление в Восточной Пруссии, в том числе и на приморском направлении. С подходом к району боевых действий корабли включились в совместные с сухопутными войсками действия по взятию приморской крепости Мемель<sup>2</sup>. В них участвовал отряд парусных кораблей: 66-пушечный линейный корабль «Гавриил», 36-пушечные фрегаты «Вахтмейстер» и «Салафил», 36-пушечные прамы «Элефант» и «Дикий Бык», 10-пушечные бомбардирские суда «Юпитер» и «Дондер»<sup>3</sup>. Они составляли примерно половину кораблей, специально предназначавшихся для борьбы с приморскими крепостями.

После тщательной разведки 20 июня корабли заняли назначенные якорные позиции и открыли по крепости огонь. Четырехдневный интенсивный обстрел причинил ее укреплениям большие разрушения. В это время 16-тысячный корпус русской армии атаковал крепость с суши. Гарнизон Мемеля не выдержал комбинированного удара армии и флота и 24 июня 1757 г. капитулировал.

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 79.

<sup>2</sup> Боевой путь русского флота. М., 1948. С. 86.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 81.

Взятие этого портового города обеспечило снабжение русской армии морским путем, что имело большое значение для развития наступления.

Войска В. В. Фермора, оставив в Мемеле небольшой гарнизон, 7 августа присоединились к главным силам, прибывшим 31 июля в Инстербург. Русская разведка установила, что позиции прусских войск на правом берегу р. Прегель сильно укреплены. Несмотря на это, С. Ф. Апраксин принял решение перейти Прегель и вести наступление на Кенигсберг — столицу Восточной Пруссии — по левому берегу реки. Левальд, опасаясь за судьбу Кенигсберга, оставил свои укрепленные позиции, переправился на левый берег реки и 19(30) августа внезапно атаковал русских при Грос-Егерсдорфе (русских войск — 55 тыс. человек, прусских — 24 тыс.).

Однако расчет на внезапность не оправдался. Прусские войска потерпели поражение и отступили к Тапиау. Апраксин не организовал преследования отступавшего противника и вскоре отвел армию на зимние квартиры в район Мемеля, за что был отстранен от командования и отдан под суд. Войска Левальда, воспользовавшись уходом русских, направились к Штеттину для действий против шведских войск, начавших в сентябре 1757 г. наступление в Померании.

Русский Балтийский флот тем временем продолжал активные действия. Его задача в 1757 г. заключалась в поддержке фланга наступавшей в Восточной Пруссии армии. Ревельская (6 линейных кораблей, 3 фрегата) и Кронштадтская (11 линейных кораблей, 2 фрегата, бомбардирский корабль) эскадры вели крейсерство у прусского побережья. Командование обеими эскадрами осуществлял адмирал Мишуков. Гребной флот перевозил войска, артиллерию и провиант для наступавшей армии.

Адмирал Мишуков с эскадрой (9 линейных кораблей, 3 фрегата), выделенной из состава крейсировавшего флота, 8 августа направился в Карлсхам для ведения переговоров со шведским командованием о совместных военных действиях флотов. 27 августа эскадра ушла в свои базы. Остальные корабли покинули район крейсерства в сентябре.

В результате крейсерства русского флота прекратилась перевозка морем войск, снаряжения и продовольствия гарнизонам приморских крепостей противника. Неожиданный

отход русской армии из Восточной Пруссии позволил прусскому командованию сосредоточить силы для действий на других театрах. Прусский король Фридрих II вновь перешел в наступление. С армией в 22—24 тыс. человек он разбил 25 октября (5.11) у Росбаха союзную франко-имперскую армию (64 тыс. человек), которая с большими потерями отступила к Рейну и верховьям Майна.

После победы при Росбахе прусская армия направилась в Силезию для действий против австрийских войск, занявших к этому времени Швейдниц и Бреславль. 24 ноября (5.12) в сражении у Лейтена (прусская армия — 40 тыс. человек, австрийцы — 60 тыс. человек) прусская армия одержала победу. Австрийцы, потеряв 27 тыс. человек, отступили в Чехию. К концу года в руках австрийцев остался в Силезии только Швейдниц.

Началась кампания 1758 г., характерная рядом особенностей. В конце 1757 г. главнокомандующим русской армии был назначен генерал-аншеф В. В. Фермор. Он получил предписание от Конференции (орган при Елизавете Петровне) по первому зимнему пути начать наступление против Восточной Пруссии, занять Кенигсберг, Пиллау и вступить в Бранденбург.

Русскому командованию было известно, что оборона Восточной Пруссии возлагалась на гарнизоны нескольких крупных городов-крепостей. 26 декабря 1757 г. главные силы русских выступили из Мемеля в направлении на Лабиау. Колонна генерал-майора Румянцева, вышедшая из Таурогена, 2 января 1758 г. без сопротивления заняла Тильзит и 10 января соединилась с главными силами в Лабиау. 11 января русская армия заняла Кенигсберг, а 12-го — Пиллау. Гарнизоны этих крепостей отошли еще до прихода русской армии. В марте 1758 г. было завершено завоевание всей Восточной Пруссии. Русская армия тем самым приобрела базу для дальнейшего наступления и обеспечила безопасность и планомерность перевозок морем военных грузов и продовольствия.

Успехи русской армии вызвали тревогу Австрии и Франции. Пытаясь приостановить ее продвижение, Австрия потребовала от России выделения крупных сил для действий в Моравии, где австрийцы терпели поражение от прусской армии. 7(18) апреля они потеряли Швейдниц. Возникла опасность падения крепости Ольмюц.

Конференция отказалась выполнить требование Австрии и решила продолжить наступление в Померании и Бранденбурге. На флот возлагалась перевозка вооружения и провианта для войск, которая осуществлялась через порты Восточной Пруссии гребными и мелкими парусными судами, строившимися в Либаве и Мемеле. Регулярное снабжение армии позволило русским закрепить за собой территорию Восточной Пруссии и продолжить наступление в Померании и Бранденбурге.

Русская армия главными силами должна была наступать в направлении Кюстрин — Берлин. Особый отряд выделялся для овладения приморской крепостью Кольберг — важнейшим пунктом обороны в Померании.

Взятие Кольберга дало бы русской армии возможность обеспечить надежную связь с тылом и решить проблему снабжения войск морским путем. В конце мая русская армия (свыше 70 тыс. человек) переправилась через Вислу и в середине июня сосредоточилась в Познани. 1 июля главные силы начали наступление на Ландсберг — Кюстрин. 2 июля конница П. А. Румянцева заняла Дризен — важный пункт на р. Варте; это позволило русским войскам вести наступление по обоим берегам реки. 4 августа русские начали осаду Кюстрина.

Для действий против русской армии Фридрих II отозвал из Померании часть войск (18 тыс. человек), которыми командовал генерал-лейтенант Дона.

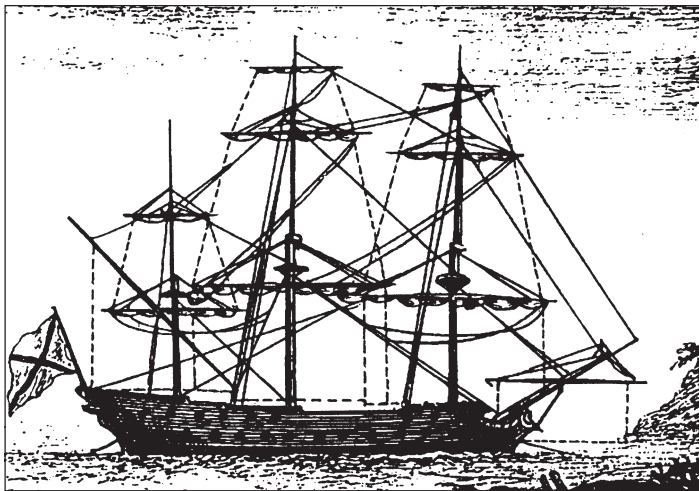
Убедившись в силе австрийской позиции у Ольмюца, Фридрих II снял осаду крепости и 31 июля с 15-тысячным отрядом выступил из Ландсхута к Франкфурту-на-Одере, где соединился с войсками Дона. Ночью 12 августа прусская армия переправилась через Одер между Шведтом и Кюстрином. Фридрих II рассчитывал разбить русскую армию, а затем возобновить действия против шведов и австрийцев. Русская армия сняла осаду Кюстрина и заняла позицию севернее Цорндорфа. В сражении при Цорндорфе 14(25) августа (русских войск — 42—44 тыс. человек, прусских — около 33 тыс.) обе стороны понесли большие потери. Фридрих II не смог решить поставленной задачи и отступил к Кюстрину. Русская армия отошла к Ландсбергу. В сентябре, в соответствии с принятым планом, для овладения Кольбергом был направлен 6-тысячный русский отряд.

Главные силы русской армии сосредоточились в Штаргарде. Войска, осаждавшие Кольберг, и главные силы армии действовали пассивно. Испытывая недостаток в продовольствии, русские сняли осаду Кольберга; в ноябре армия ушла на зимние квартиры за Вислу. Успехи русской армии зимой 1758 г. поставили Пруссию в тяжелое положение. В связи с этим возникло опасение, что Англия по настоянию Пруссии направит свой флот в Балтийское море. Поэтому активная оборона проливов Эресунн, Большой Бельт и Малый Бельт явилась важной задачей русского флота в 1758 г. Для большей эффективности решения этой задачи 15(26) апреля между Россией и Швецией было заключено соглашение о совместных действиях на море. 12 июня в море вышла Ревельская эскадра вице-адмирала Полянского (5 линейных кораблей, 2 фрегата). Около месяца она находилась в крейсерстве у берегов о. Готланд, ожидая прибытия Кронштадтской эскадры (11 линейных кораблей, 2 фрегата, 3 бомбардирских корабля, 2 вспомогательных судна). В начале июля обе эскадры под командованием адмирала Мишукова направились к берегам Дании. Севернее о. Борнхольм к русскому флоту присоединилась шведская эскадра (6 линейных кораблей, 3 фрегата). 9 июля объединенный союзный флот стал на якорь в проливе Эресунн.

Русско-английские отношения тем временем стали менее напряженными. Англия, ведя активную торговлю с прибалтийскими странами, избегала вооруженного конфликта с Россией. Опасность появления английского флота в Балтийском море миновала. 28 августа союзный флот ушел к о. Рюген, а оттуда флоты возвратились на свои базы.

Для австро-франко-русской коалиции действия на западе Германии развивались неблагоприятно. В начале 1758 г. в Ганновере была сформирована новая армия союзников Пруссии (30 тыс. человек) под командованием герцога Фердинанда Брауншвейгского. К началу военных действий она располагалась в районе Штаде. Французская армия (80 тыс. человек) стояла на зимних квартирах в районе Миндена.

Герцог Брауншвейгский в начале февраля 1758 г. выступил с главными силами в направлении Люнебург—Верден—Минден. В конце марта Фердинанд Брауншвейгский занял Минден. Главные силы французской армии, опасаясь быть отрезанными от Рейна, отступили к Нижнему Рейну



*64-пушечный линейный корабль (вторая половина XVIII в.)*

и перешли его у Везеля. Французские войска, занимавшие вольный город Бремен, отступили на соединение с главными силами. Войска герцога Брауншвейгского заняли Мюнстер и расположились в его окрестностях.

В конце мая военные действия возобновились. Переправившись через Рейн, Фердинанд Брауншвейгский атаковал французскую армию 12(23) июня у Крефельда и нанес ей тяжелое поражение. Французы отступили к Кёльну, но не отказались от наступательных действий.

Главнокомандующим французской армии был назначен маршал Контад. Его армия была усилена, однако он не предпринимал никаких действий, придерживаясь оборонительной тактики. Другая французская армия под командованием маршала Субиза (25 тыс. человек), предназначавшаяся ранее для действий в Чехии, после поражения французов у Крефельда была оставлена на Рейне. Начав в июне наступление, Субиз разбил 5-тысячный союзный корпус, овладел Касселем и стал угрожать Ганноверу. Герцог Брауншвейгский направил против Субиза отряд, который был разбит французами у Луттерберга.

С наступлением зимы армии расположились на зимних квартирах: армия Брауншвейгского — у Мюнстера; Контада — на левом берегу Рейна у Везеля, Субиза — вдоль Майна.



Кампания 1758 г. закончилась для французской армии неудачно. Армия союзников Пруссии, имея против себя втрое превосходящие силы, удержала Вестфалию и Ганновер и отвлекла армию Субиза от действий в Чехии. В 1759 г. Конференция считала целесообразным развивать наступление в Померании, путем совместных действий армии и флота овладеть Кольбергом и Штеттином и затем двинуться на Берлин.

Однако по настоянию Австрии и Франции России пришлось принять новый план, выгодный ее союзникам. Согласно плану, австрийские и русские армии должны были соединиться у Каролата или Кроссена, занять города на Одере, развить наступление на Берлин, а затем, если позволит обстановка, развернуть совместные действия в Силезии.

Главкомандующим русской армии вместо В. В. Фермора был назначен генерал-аншеф П. С. Салтыков. В середине июня Салтыков прибыл в Познань, где была сосредоточена русская армия. Через несколько дней она выступила из Познани в направлении Кроссена. Фридрих II стремился не допустить соединения армий союзников. Из Померании против русской армии был направлен корпус Дона, который 5 июля переправился у Сборники на левый берег р. Варты и подошел к Пальцигу, куда в это время подходила и русская армия.

Генерал-лейтенант Ведель, сменивший Дона, решил медленно атаковать русскую армию. В сражении у Пальцига 12(23) июля 1759 г. (русских войск — 40 тыс. человек, прусских — 27,4 тыс.) прусские войска потерпели поражение и отступили на левый берег Одера. Не обнаружив австрийцев в Кроссене, Салтыков принял решение двигаться к Берлину. 20(31) июля 1759 г. передовым отрядом русских войск был занят Франкфурт-на-Одере. Днем позже к городу подошел австрийский корпус (18 тыс. человек) под командованием фельдмаршал-лейтенанта Г. Э. Лаудона. Через несколько дней туда же прибыли главные силы русской армии.

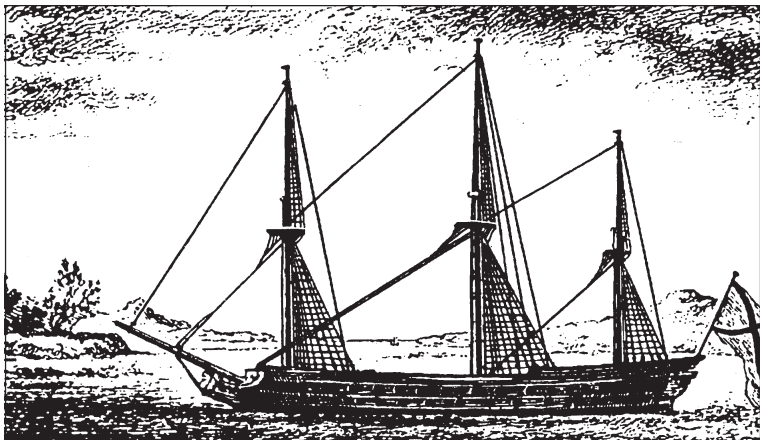
Беспокоясь за свою столицу, Фридрих II, направился из Ландсхута к Франкфурту-на-Одере. В Загане к главным силам прусской армии присоединились войска принца Генриха. 31 июля прусская армия (48 тыс. человек) переправилась через Одер с целью атаковать русские войска. 1(12) августа

при Кунерсдорфе произошло сражение, закончившееся блестящей победой русской армии.

Дорога на Берлин была открыта. Однако русская армия после двух больших сражений была сильно ослаблена. Чтобы развить дальнейшее наступление, П. С. Салтыков обратился за помощью к союзникам. Но австрийский главнокомандующий Л. Даун в помощи отказал и потребовал перебросить русскую армию в Силезию для совместных действий с австрийцами, обещая обеспечить снабжение армии продовольствием.

29 октября русская армия подошла к Глогау, но австрийцы ничего не сделали для ее обеспечения, армия оказалась под угрозой голода. Салтыков был вынужден отвести свои войска на зимние квартиры в район Мариенвердер—Грудзёндз—Торунь. В эти напряженные месяцы в кампании 1759 г. значительная часть сил русского флота не была использована. В море находилась одна Ревельская эскадра. Кронштадтская эскадра присоединилась к ней в начале августа, но в конце месяца была отозвана в Кронштадт. Флот осуществлял крейсерство вдоль берегов Померании и в районе Кольберг—Карлскруна с целью защиты морских сообщений от нападений прусских каперов, а также на случай прорыва в Балтийское море английских кораблей. В связи с активизацией действий прусских каперов в Балтийском море в 1759 г. Россия объявила блокаду прусского побережья. Вход в прусскую гавань был запрещен для всех судов. Прусские суда рассматривались как призы, нейтральные суда при обнаружении на них военных грузов конфисковывались. Одновременно флот осуществлял перевозку войск и снабжение армий боеприпасами и продовольствием, а также изучал прусское побережье в навигационном отношении.

Со времени второй осады Кольберга (1760 г.) пруссаки значительно усилили оборону крепости. На правом берегу р. Перзанте был создан хорошо укрепленный лагерь. Главная линия укреплений лагеря от Грюнешанца до Булленвинкеля состояла из 11 земляных окопов, усиленных рвами и ямами с приспособлениями для их затопления. К Булленвинкельским укреплениям со стороны моря примыкала еще одна линия окопов. Вокруг Кольберга по правому и левому берегам Перзанте простирались болота, затруднявшие под-



*90-пушечный линейный корабль (вторая половина XVIII в.)*

ход к лагерю и крепости. Доступ в лагерь был возможен с трех направлений: от Грюншанца, Булленвинкеля и Боденхагена. На левом берегу Перзанте сообщение крепости с тылом осуществлялось только по приморской дороге через Кольбергер-Деп.

Это направление имело для пруссаков особенно важное значение как единственный путь, по которому шло снабжение крепости боеприпасами и продовольствием, и как единственный путь для отступления ее гарнизона. В укрепленном лагере располагались 12 тыс. человек под командованием принца Вюртембергского. Гарнизон крепости состоял из 4 тыс. человек. Выделенные для взятия крепости силы русской армии и флота 13 августа заняли исходные позиции: осадный корпус Румянцева (24 тыс. человек) расположился у Стойкова; флот под командованием вице-адмирала Полянского стал на якорь на Кольбергском рейде, где к нему присоединилась шведская эскадра под командованием контр-адмирала Псиландер-Шольта.

План П. А. Румянцева состоял в том, чтобы совместными усилиями армии и флота овладеть укрепленным лагерем, а затем приступить к осаде крепости. 24 августа главные силы осадного корпуса, возглавляемые Румянцевым, заняли позиции перед лагерем на линии Трамм—Цернин—Буггентин, имея задачу овладеть передовыми укреплениями: Булленвинкель и Грюншанц.

К Боденхагену двинулся отряд бригадира Неведомского, выделив два вновь сформированных стрелковых батальона «охотников» для очистки от противника Кольбергского леса. Батальоны «охотников» впервые в истории военного искусства действовали в рассыпном строю.

Построив мост у Росентина, отряд полковника Бибикова, в состав которого входила вся конница, переправился через р. Перзанте для действий на сообщениях противника (Кольберг—Штеттин). В ходе этих действий впервые была применена атака противника пехотой, построенной в батальонную колонну.

Флот одновременно с армией начал боевые действия. Главная роль в занятии крепости была отведена Балтийскому флоту под руководством 70-летнего адмирала З. Д. Мишукова, не отличавшегося решительностью. 15 августа 1760 г. 27 линейных кораблей и фрегатов, 17 более мелких транспортных судов подошли к Кольбергу. На следующий день к русской эскадре присоединилось 9 шведских линейных кораблей<sup>1</sup>. Таким образом, в распоряжении Мишукова, державшего свой флаг на 100-пушечном линейном корабле «Святой Дмитрий Ростовский», которым командовал Г. А. Спиридов, находились довольно внушительные силы. Но командующий не смог распорядиться ими как следует. Не став ждать подхода сухопутных войск, Мишуков 17 августа приступил к бомбардировке крепости с моря и одновременно высадил 3-тысячный десант для штурма Кольберга с суши. Вначале боевые действия развивались успешно. Корабли, стоя на якоре, в течение многих дней вели по Кольбергу артиллерийский огонь, вызвав в городе многочисленные пожары и разрушения. Однако бомбардировка крепости с моря, не поддержанная энергичными действиями малочисленного десанта, не привела к успеху. В первых числах сентября Фридрих II перебросил к Кольбергу крупные армейские силы. З. Д. Мишукову пришлось снять осаду крепости, вернуть десант на корабли и 10 сентября уйти в базы<sup>2</sup>.

Попытка овладеть Кольбергом силами только флота закончилась безрезультатно, что вызвало крайнее недоволь-

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 35

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 88.

ство высшего командования, обвинившего адмирала в недостаточной решительности. З. Д. Мишуков был снят с поста командующего Балтийским флотом. Вместо него назначили молодого и энергичного вице-адмирала А. И. Полянского.

В 1761 г. перед флотом была поставлена та же задача — овладеть Кольбергом. Учтя урок кампании 1760 г., для совместных действий с флотом был выделен 20-тысячный корпус генерала П. А. Румянцева.

Перед началом кампании президент Адмиралтейств-коллегии вручил новому командующему Балтийским флотом рескрипт, подписанный Елизаветой, в котором указывалось: «Кампания начинается осадой Кольберга... в таком намерении, чтоб неприятеля сего диверсией разделить... После же главные операции нашей армии будут не в Померании, но в Силезии, то неприятель или принужден будет Померанию оставить ее жребию, или же, защищая оную с неравными и войскам его страшными силами, дать баталию и, проиграв оную, как мы твердо надеемся, не только потеряет Кольберг и всю провинцию, но и на всю кампанию дела его в непоправимом состоянии останутся». В заключительной части рескрипта указывалось: «Если десант учинится под самим Кольбергом... то натурально надлежит вам... осаду всеми силами подкреплять, а по взятии крепости то на корабли забрать, что для отвоза сюда или в Ревель отдано будет; и когда согласитесь вы с графом Румянцевым, что флоту тамо стоять уже не для чего, то вы, что скорее, то лучше, избегая осени, обратно к своим портам отправиться имаете»<sup>1</sup>. Подчеркнем, что в рескрипте, разработанном Адмиралтейств-коллегией, были четко сформулированы задачи армии и флота в действиях против Кольберга и определены способы их решения путем совместных действий сухопутных и морских сил. В отличие от кампании 1760 г., когда в качестве главной силы выступал флот, в 1761 г. эта роль отводилась корпусу генерала П. А. Румянцева, а флот должен был содействовать ему.

18 июня основные силы Балтийского флота в составе 24 линейных кораблей, 12 фрегатов и бомбардирских кораблей, большого количества транспортных судов, имевших на борту

---

<sup>1</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. М., 1957. С. 30.

до 7 тыс. человек, под командованием вице-адмирала А. И. Полянского вышли из Ревеля и направились к берегам Померании. В качестве флагманского корабля А. И. Полянский избрал 80-пушечный линейный корабль «Андрей Первозванный», которым командовал капитан 1 ранга Г. А. Спиридов.

В начале июля эскадра подошла к Рюгенвальду, высадила на берег около 6500 человек пехоты при 42 орудиях для усиления корпуса Румянцева, а затем перешла в район Кольберга. В 5 милях от него корабли стали на якорь и начали готовиться к совместным действиям с сухопутными войсками. Противник к этому времени успел значительно увеличить численность гарнизона крепости (до 4 тыс. человек и до 140 единиц орудий)<sup>1</sup>.

13 августа А. И. Полянский приступил к тщательной разведке подступов к крепости и расположения береговых батарей, которые флот должен был уничтожить или подавить в интересах армии. При подготовке к осаде Кольберга были также промерены глубины на подходных фарватерах, намечены огневые позиции для бомбардирских кораблей и фрегатов, установлена связь с войсками и согласованы планы совместных действий с корпусом Румянцева, на которого возлагалось общее руководство осадой крепости. На следующий день бомбардирские корабли и фрегаты заняли огневые позиции и, став на шпринг, приступили к интенсивному обстрелу крепости, сосредоточив огонь на батареях. Корпус Румянцева осадил Кольберг с суши. Часть кораблей осуществляла весьма эффективную блокаду крепости с моря. За время осады ни одно вражеское судно не прорвалось в осажденную крепость. Восемь судов противника были захвачены вместе с грузами и командами<sup>2</sup>.

Мощь огня корабельной артиллерии резко увеличилась после привлечения к обстрелу укреплений неприятеля линейных кораблей «Наталия», «Тафаил», «Астрахань», «Петр» и других. По мере подавления противодействия береговых батарей для повышения эффективности стрельбы корабли перемещались ближе к берегу, а бомбардирские корабли «Самсон», «Юпитер» и «Дондер» подходили вплот-

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 89, 90.

<sup>2</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 33

ную к Кольбергу и вели почти непрерывный огонь из мортир и единорогов по батареям<sup>1</sup>.

Противник, сознавая важность роли Кольберга в исходе борьбы в Померании, оказывал упорное сопротивление и стремился во что бы то ни стало удержать его. Для русских войск наибольшую угрозу представляла установленная на вершине берегового склона батарея, которая простреливала все подступы к крепости и преграждала путь штурмующим войскам. Вице-адмирал А. И. Полянский, оценив обстановку, по договоренности с П. А. Румянцевым решил овладеть этой ключевой батареей противника с помощью десанта, сформированного из личного состава кораблей. Выполнение столь трудной и ответственной задачи было возложено на капитана 1 ранга Г. А. Спиридова.

29 августа десант в составе 2012 человек с 51 мортирой и 19 пушками под прикрытием огня корабельной артиллерии высадился на берег с помощью различных небольших плавсредств, соединился с сухопутными частями и включился в наступление на вражескую батарею. Моряки под командованием Спиридова наступали на наиболее опасном участке. Бой длился неделю. Морякам удалось сломить ожесточенное сопротивление неприятеля: в ночь на 7 сентября они штурмом овладели батареей и тем самым облегчили войскам Румянцева взятие Кольберга.

Заслуги Г. А. Спиридова как командира морского десанта были высоко оценены. В аттестате, выданном ему 25 сентября 1761 г. Румянцевым, говорилось: «Я, ниже сего подписавшийся, по справедливости сам засвидетельствую, что от флота г-н капитан и полковник Спиридов, будучи командиром морских солдат и матрос на берегу, на правом нашем фланге, при атаке и взятии неприятельской батареи и прочих сражениях... поступил как подлежит честному и храброму офицеру и все под командою его сущие, о которой порознь он, г-н капитан, свидетельствовать может»<sup>2</sup>.

В конце сентября основные силы Балтийского флота ушли в базы. У Кольберга осталось лишь небольшое число кораблей, продолжавших блокировать крепость с моря. Осада ее

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 91.

<sup>2</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 35.



затянулась до декабря. Понеся крупные потери в людях и истощив запасы, гарнизон крепости 6 декабря 1761 г. капитулировал. Четырехмесячная осада одной из наиболее сильных немецких крепостей на побережье Балтийского моря увенчалась успехом, достигнутым благодаря согласованным совместным действиям армии и флота.

Падение Кольберга решило исход борьбы за Померанию: вскоре русские войска овладели ею, что создало благоприятные условия для нанесения решающего поражения Пруссии. Однако смерть Елизаветы Петровны в январе 1762 г. и вступление на престол Петра III, являвшегося поклонником Фридриха II, спасло Пруссию от полного поражения. В апреле Петр III заключил мир с Пруссией. По договору, подписанному в Санкт-Петербурге, он вернул прусскому королю все земли, завоеванные Россией в ходе войны.

## Сабля



«Этикет сабли» вначале считался пришедшим с Востока, где младший, салютуя саблей, прикрывает глаза, ослепленный великолепием старшего. Последние исследования показывают, что «этикет сабли» пришел от крестоносцев.

Изображение распятия и креста на рукоятке меча и на эфесе сабли было обычным явлением во времена рыцарства. Изображение креста мы находим на мичманском кортике у английских моряков и на оружии пехотного полка хайлендеров. Было также в обычае в те времена целовать крест или распятие на рукоятке оружия перед началом боя.

В современном отдании чести саблей запечатлелась далекая история. В поднятии сабли «под высь», то есть эфесом к подбородку, содержится исполнение старого обряда целования креста на рукоятке. Опускание лезвия острием вниз — акт исполнения древнего обычая подчинения.

В Англии сохранился до наших дней интересный обычай, связанный с саблей. Обвиняемый морской офицер, придя в помещение суда, отстегивает саблю и кладет ее на стол перед судьями. Перед вынесением приговора он удаляется и когда вновь возвращается, то уже по положению сабли знает результат: острием к нему — обвинен, эфесом к нему — оправдан. Этот обычай применялся в 1935 г. при разбирательстве дела о столкновении крейсеров «Худ» и «Реновн».

В Русском императорском флоте офицерам присваивался кортик. Портупья была шелковая с львиными головами, а вместо бляхи — змея, изогнутая наподобие буквы S.

Позже наш кортик был подарен государем императором Николаем II кайзеру Вильгельму II и германскому флоту от имени русского флота. Взамен этого кайзер Вильгельм подарил русскому флоту серебряный шарф и накидку.

Русский кортик был заимствован германским флотом, а в 1880-х гг. — японским. Но там несколько изменили его внешний вид, сделав похожим на самурайскую саблю.

Мы заимствовали из американского флота сюртук, который значился в правилах о форме одежды как «сюртук гражданского образца». По преданию, введен он был по примеру американского флота в начале царствования императора Александра II. В конце концов, российский синий пятипуговичный китель тоже американского образца; американцы от него отказались после Первой мировой войны, введя английскую тужурку. Китель был заимствован сначала японцами, а после войны 1904—1905 гг. и нами. Хотя введен он был и по желанию плавающего состава флота, но русское офицерство выглядело в нем не так, как хотелось бы: упрощение офицерской формы привело просто к затрапезности. В наружном виде начальника, от которого в критическую минуту зависит жизнь людей, должно быть такое, что выделяло бы его из числа простых смертных. Эта военная истина выработана тысячи лет тому назад, и пренебрегать ею нельзя, в том числе и в форме одежды.

## Ношение орденов на левой стороне груди



Военные всех наций носят ордена на левой стороне груди. Делается это в силу обычая, пришедшего со времен крестоносцев, которые носили почетный знак своего ордена на левой стороне: он был как бы ближе к сердцу. А так как щит носился на левой руке, то знак ордена (и сердце) был лучше защищен.

## Погоны и эполеты



Происхождение наплечного знака — погона — также относится ко временам крестоносцев. Погоны — составная часть лат, предохранявших плечо бойца от сабельного удара. Английские гусары имеют на плечах род погона (эполета), сделанного из металлической сетки, кольчуги. Эполеты наших уланских полков — чешуйчатые и также напоминают латы. Во многих кавалерийских частях было в обычае иметь погон в виде стальной пластинки, обшитой галуном. Эполеты своим возникновением обязаны Франции и сначала были представлены пучком лент. С течением вре-

мени погоны потеряли свое первоначальное назначение и стали символом власти. Вот почему так дорог был погон истинному офицеру и почему разрушители империи убрали его.

## Кают-компания



Согласно Морскому уставу, кают-компания традиционно служила столовой для офицеров. Морской устав указывал и время сервировки стола. Принимая во внимание условия совместной жизни, устав строго определял время, когда в помещении кают-компании должен быть прекращен всякий шум, и запрещал все то, что так или иначе могло повести к ссорам и излишним трениям (например, игра в карты, разговоры о политике и религии).

Однако, лишь следуя букве, а не духу, можно видеть в кают-компании бездушное помещение для столовой и только, а не собрание единомышленников, спаянных общими духовными интересами, высокими целями служения Отечеству.

Великий адмирал, создатель порядка и дисциплины в английском флоте лорд Джервис видел в кают-компании именно братство офицеров-моряков. Он учил подчиненных, говоря: «Дисциплина кают-компании — дисциплина флота».

Такой же взгляд на кают-компанию, как на общество офицеров-моряков, а не место для столовой, был и у русского Джервиса — адмирала Ушакова, и у достойных последователей его — адмиралов Лазарева и Нахимова, Макарова и Эссена.

**Русский флот  
в царствование  
Екатерины II**



Боеспособность Балтийского флота после Семилетней войны значительно снизилась. Многие корабли в результате интенсивной эксплуатации оказались сильно изношенными, и их пришлось поставить в капитальный ремонт на длительное время, а некоторые суда были вообще исключены из списков флота из-за непригодности. Флот начал приходить в упадок.

Екатерина II, пришедшая к власти после свержения с престола Петра III, в 1765 г. устроила Балтийскому флоту смотр и дала ему следующую оценку: «У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков... все выставленное на смотр было из рук вон плохо. Надобно сознаться, что корабли походили на флот, выходящий каждый год из Голландии для ловли сельдей, а не на военный»<sup>1</sup>.

Смотр показал, что без обновления материально-технической базы и коренного улучшения подготовки личного состава флот не может обеспечивать внешнеполитические интересы государства, и прежде всего успешную работу за возвращение выхода России к Черному морю, которая стала основным содержанием ее внешней политики во второй половине XVIII в.

Екатерина II энергично взялась за возрождение былой мощи флота. Для управления флотом при Адмиралтейств-коллегии была создана специальная Морская российских флотов и адмиралтейского правления комиссия, представлявшая собой оперативный рабочий орган коллегии. Комиссия наделялась широкими полномочиями и пользовалась полной поддержкой императрицы. В ее состав вошли наиболее опытные и авторитетные специалисты, известные на флоте своей прогрессивной деятельностью, подлинные патриоты флота, опытные моряки и дипломаты. Среди них был вице-адмирал С. И. Мордвинов, прославившийся своими научными трудами по астрономии, навигации, морским эволюциям, широко известными в России и за рубежом. Этот крупный ученый и опытный моряк служил на кораблях, командовал Астраханским портом, в Семилетнюю войну — отрядом кораблей, участвовал в осаде Кольберга. Под стать ему оказался и граф И. Ф. Чернышев, отличавшийся

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 5.

ся широким государственным мышлением и дипломатическим талантом. Он не был моряком, но как государственный деятель прекрасно понимал важное значение военно-морского флота в проведении активной внешней политики. В состав Морской комиссии вошел и Г. А. Спиридов, произведенный за отличие в Семилетней войне в контр-адмиралы и назначенный главным командиром Кронштадтского порта. Привлекая Спиридова к руководству флотом, Екатерина II, конечно, знала, что он является боевым моряком, прошедшим хорошую школу войны, и пользуется заслуженным авторитетом. Хорошо знавший нужды флота, он был любим моряками, как никто другой из флагманов. Императрица не ошиблась в его незаурядных флотоводческих качествах.

Морская комиссия руководствовалась принципами, сформулированными С. И. Мордвиновым и Г. А. Спиридовым: «Памятовать надлежит, что сила и знатность флота не в одном великом числе кораблей, матросов и корабельных пушек состоит, но что, во-первых, и главнейшие потребности к тому искусные флагманы и офицеры, а потом такое благоразумное и запасное во всем учреждение, чтоб случающиеся разными внезапными приключениями утраты скоро и надежно награждаемы быть могли, без того ненадолго станет какой бы великий флот теперь вдруг построен ни был, без того самый лучший и на самых неоспоримых надежностях основательный вами план никогда во исполнение приведен быть не может, если не достает также искусных и также ревностных исполнителей»<sup>1</sup>.

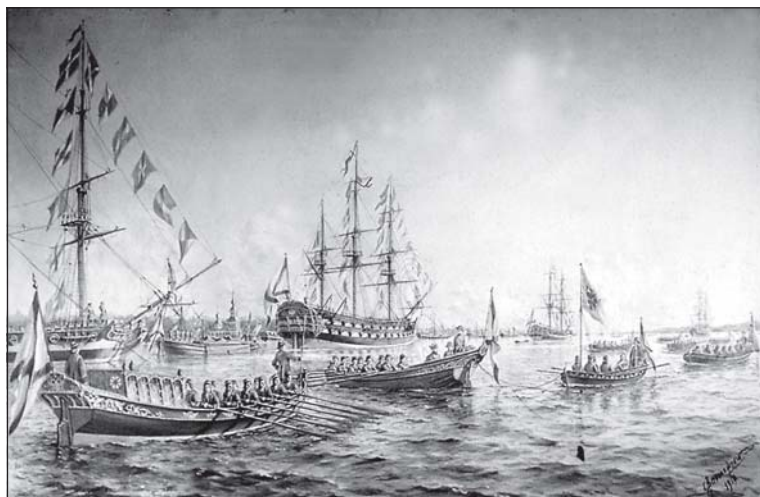


*Императрица Екатерина II  
Алексеевна*

<sup>1</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 38.

Пользуясь покровительством Екатерины II, Морская комиссия развернула активную деятельность, направленную на возрождение и укрепление морской мощи России. Свои усилия она сосредоточила на решении трех основных проблем: строительство новых кораблей, подготовка офицерских кадров и повышение боевой подготовки экипажей.

Всего за пять-шесть лет Балтийский флот удалось пополнить значительным количеством новых парусных кораблей, была произведена реорганизация подготовки офицеров в Морском кадетском корпусе, который по рекомендации Морской комиссии возглавил молодой, полный сил, талантливый офицер капитан 2 ранга И. Л. Голенищев-Кутузов. Под его руководством Морской корпус превратился в образцовое военно-морское учебное заведение, дававшее воспитанникам солидную теоретическую и практическую подготовку. По инициативе директора корпуса кадеты и гардемарины стали проходить практику на кораблях под руководством опытных командиров. В плаваниях у воспитанников корпуса вырабатывались военно-морские качества, необходимые для офицера флота. Одновременно принимались меры по улучшению боевой подготовки экипажей. С этой целью сис-



*Смотр флота на Неве при Екатерине II.  
Художник С. Всеволожский*



тематически проводились отрядные учения кораблей по маневрированию и артиллерийским стрельбам.

Осуществленные под руководством Морской комиссии мероприятия по повышению боеспособности флота позволили в короткий срок возродить его былую мощь и вновь выдвинуть перед ним задачу по обеспечению внешнеполитического курса государства.

Немая заслуга в деле возрождения флота принадлежала Г. А. Спиридову, за что в 1764 г. ему было присвоено звание вице-адмирала, а в 1768-м — адмирала.



*Адмирал И. Л. Голенищев-Кутузов, директор Морского корпуса с 1762 по 1802 г.*



Спиридов Григорий Андреевич (1713—1790 гг., Москва), адмирал (1769 г.).

Родился он в семье офицера, служившего комендантом Выборга. На флот его отдали десятилетним мальчиком в 1723 г. Спиридова направили на один из лучших кораблей Балтийского флота — линейный корабль «Святой Александр», которым командовал ветеран флота капитан-командор П. П. Бредаль. Спиридов твердо усвоил требование: «Во всех делах упреждать и всячески искать неприятеля опровергнуть» и в течение всей своей долгой военно-морской службы строго выполнял его.

Получив хорошую морскую практику в пяти кампаниях на кораблях Балтийского флота, Спиридов по рекомендации Бредала в 1728 г. поступил в Морскую академию — основное военно-морское учебное заведение, готовившее офицерские кадры для флота. За время обучения в академии Спиридов дважды побывал на учебной практике на кораблях Каспийской флотилии. Ему присвоили звание гардемарина — уже и не ученик академии, но еще и не офицер. По Морскому уставу, производство гардемарин в первый офицерский чин (мичман) осуществлялось в порядке очередности, то есть «по старшинству пребывания в гардемаринском звании», и не раньше, чем через 7 лет службы на флоте. Но наиболее отличившиеся мог-

ли производиться в офицеры даже через 3—4 года. По ходатайству командира гардемаринской роты мичманское звание Спиридову было присвоено раньше 36 других гардемарин, числившихся по списку впереди него.

После успешного окончания Морской академии в 1733 г. мичман Спиридов для дальнейшего прохождения службы был направлен в Донскую флотилию, командовал которой вице-адмирал Бредаль. Адьютант Спиридов всю Русско-турецкую войну 1735—1739 гг. был рядом с адмиралом.

На Азовском море Спиридов обогатился боевым опытом в высадке морских десантов, артиллерийской поддержке сухопутных войск, в борьбе с турецкими военно-морскими силами, которые пытались противодействовать наступательным операциям русской армии на побережье. Он убедился, насколько важны для офицера творческий подход к тактике ведения боя, самостоятельное тактическое мышление, основанное на глубоком знании военно-морского дела и противника.

Но первое десятилетие службы Спиридова на гребных и парусных судах совпало с периодом упадка Российского флота, наступившим вскоре после смерти Петра I. Такое положение продолжалось до начала 1740-х гг., когда к руководству Российским государством пришла Елизавета Петровна. Она помогла морякам и возродить флот, и повысить его боеспособность.

В течение 20 лет Спиридов прошел путь от командира небольшого корабля до командующего эскадрой на Балтийском море, от мичмана до контр-адмирала. Будучи молодым офицером, неоднократно участвовал в дальних плаваниях вокруг Скандинавии — из Архангельска в Кронштадт — и зарекомендовал себя опытным мореплавателем.

За многолетнюю службу на флоте Спиридов приобрел весомый опыт в командовании парусными кораблями различных классов. В звании капитана 3 ранга командовал фрегатом. В чине капитана 2 ранга служил старшим офицером на линейном корабле «Астрахань». Получив звание капитана 1 ранга, последовательно командовал 84-пушечным линейным кораблем «Святой Николай», 100-пушечным линейным кораблем «Святой Дмитрий Ростовский», линейным кораблем «Святой Андрей Первозванный» — флагманским кораблем командующего Балтийским флотом.

Спиридов пользовался заслуженным уважением и авторитетом и у подчиненных, и у командующих Ревельской и Кронштадтской эскадрами, в составе которых корабль под его командованием участвовал не в одной кампании. Не случайно командующий Балтийским флотом адмирал З. Д. Мишуков предпочитал иметь в качестве флагманского корабля именно тот, которым командовал Спиридов. Его авторитет как военного моряка был настолько велик, что, когда перед Семилетней войной (1756—

1763 гг.) возникла необходимость разработать новый регламент для военно-морского флота, в состав созданной с этой целью высокоавторитетной комиссии, по предложению Адмиралтейств-коллегии, был включен и капитан 1 ранга Г. А. Спиридов.

Командование военно-морского флота ценило в Спиридове и его незаурядные педагогические способности, благодаря которым ему удавалось формировать прекрасные экипажи. Это качество, очевидно, и побудило Адмиралтейств-коллегию направить Спиридова в 1755 г. на преподавательскую работу в Морской шляхетный кадетский корпус, созданный в 1752-м на базе расформированной Морской академии. Создание Морского кадетского корпуса явилось одной из многих реформ, которые проводились в это время в русском военно-морском флоте в целях улучшения подготовки офицерских кадров.

Первым директором Морского корпуса был известный ученый-гидрограф капитан-командор А. И. Нагаев, а его помощниками — капитан 1 ранга Спиридов и знаменитый полярный исследователь Х. П. Лаптев. Спиридов пришел в корпус уже вполне сложившимся крупным специалистом в области тактики флота и опытным воспитателем личного состава с большим служебным опытом и своими взглядами на вопросы подготовки и воспитания будущих морских офицеров.

С созданием Морского корпуса контингент обучающихся был увеличен. На педагогическую работу пришли десятки новых, хорошо подготовленных и опытных преподавателей, среди которых особой известностью пользовался профессор Н. Г. Курганов, преподававший многие дисциплины, в том числе и тактику флота. Ценный вклад в тактическую подготовку будущих офицеров внес капитан 1 ранга Спиридов.

Кадетский корпус готовил высокообразованных офицеров. Кадеты и гардемарины (кадеты выпускного класса) изучали математику, навигацию, артиллерию, фортификацию, такелажные работы, языки (русский, французский, английский, немецкий), географию, историю, политику, генеалогию, риторику, геральдику, мораль, рисование, фехтование, танцы.

Произведенная в начале 1750-х гг. реорганизация военно-морского образования в России позволила значительно улучшить общую и тактическую подготовку морских офицеров накануне Семилетней войны, которая явилась серьезным испытанием для возрожденного после 15-летнего упадка флота.



*Адмирал Г. А. Спиридов*

## Российский флот в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг.

В середине XVIII в. Россия, утвердившая свое господство в Восточной Прибалтике, начала оказывать существенное политическое влияние на положение в Европе. Отношения же с южными соседями — с Турцией и находившимися в зависимости от нее крымскими татарами оставались сложными. Поэтому с конца 1760-х гг. осью внешнеполитического курса правительства Екатерины II стала борьба за северное побережье Черного моря, установление господства на Балканском полуострове, а в перспективе — и над всей Малой Азией.

Позицию Турции в вопросе причерноморской проблемы изложил ее министр иностранных дел: «Султан смотрит на Черное море, как на дом свой внутренний, куда нельзя пускать чужеземца: скорее султан начнет войну, чем допустит ходить русским кораблям по Черному морю»<sup>1</sup>.

Повышение роли России в европейских делах вызвало беспокойство в правящих кругах Франции. Особенно ее озадачили планы образования союза северных государств — России, Пруссии, Дании, Швеции и Польши, так как они могли создать монолитную конфронтацию Франции и Австрии и подорвать их безраздельное влияние на южные европейские страны. Чтобы ослабить Россию, Франция всячески подталкивала Турцию на военные действия против русских. Повод для развязывания войны вскоре нашелся.

Воспользовавшись незначительным пограничным инцидентом и заручившись поддержкой французского правительства, Турция 14 октября 1768 г. объявила войну России. Турецкий план военных действий предусматривал одновременное наступление на нескольких направлениях. Главные силы — около 400 тыс. человек — должны были наступать на Польшу, а затем на Киев и Смоленск<sup>2</sup>.

Что касается русского плана, то он исходил из основной цели войны — овладение побережьем Черного моря и Крыма — и предусматривал наступление на трех направлениях.

---

<sup>1</sup> Литвинов А. Черное море. СПб., 1881. С. 40

<sup>2</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 45.

Главные силы (95 тыс. человек) под командованием А. М. Голицына должны были наступать из района Киева в общем направлении на Дунай. Другая армия (40 тыс. человек) под командованием П. А. Румянцева сосредоточивалась в районе Екатеринослава для действий против Крыма. Отдельный корпус выделялся против турок на Кавказе.

С целью отвлечь часть сил противника с главного дунайского направления предусматривалась посылка крупных сил Балтийского флота в Средиземное море, чтобы нанести удар по Турции с тыла. Для содействия наступлению войск в Крыму создавалась Азовская военная флотилия во главе с вице-адмиралом А. Н. Сенявиным. Таким образом, Россия, по образному выражению Екатерины II, должна была «подпасть турецкую империю со всех четырех углов».

План военной кампании России носил ярко выраженный наступательный характер, отличался смелостью стратегического замысла и широкомасштабностью. Большое место в нем отводилось флоту, который должен был содействовать сухопутным войскам на важнейших направлениях. Особую роль предстояло сыграть Балтийскому флоту — впервые совершить переход вокруг Европы и развернуть боевые действия на Средиземном море, общее руководство которыми возлагалось на генерал-аншефа А. Г. Орлова, а командующим флотом был назначен опытный флагман адмирал Г. А. Спиридов.

Эта крупная экспедиция русского флота, получившая наименование Архипелагской, ставила своей целью вызвать массовые восстания против Турции среди греческих и славянских народностей Балканского полуострова, прежде всего на полуострове Морея (Пелопоннесе) и на островах Архипелага в Эгейском море. Особые надежды возлагались на создание мощных очагов восстания среди подвластных Турции христианских народов, чтобы создать таким образом новый театр войны и военных действий и вынудить противника распылить свои войска.

Для участия в экспедиции были сформированы две эскадры. Одна под командованием Г. А. Спиридова предназначалась для совместных действий с десантными войсками и восставшими греками и славянами на побережье Морей. В ее состав входили 7 линейных кораблей, фрегат, бомбардирский корабль и 6 вспомогательных судов, на которых находилось

около 2 тыс. десантных войск. Другая, которой командовал англичанин на русской службе контр-адмирал Джон Эльфинстон, состояла из 3 линейных кораблей, 2 фрегатов и 4 вспомогательных судов. Она должна была перевозить подкрепления для десанта и некоторые виды боевого снабжения, а также нарушать коммуникации противника в Архипелаге, и в первую очередь пресекать подвоз продовольствия в Константинополь через Дарданеллы<sup>1</sup>. Весной 1769 г. началась чрезвычайно интенсивная подготовка кораблей к экспедиции. Екатерина II требовала от Адмиралтейств-коллегии отправить эскадры в поход как можно скорее. Для этого делалось все возможное, но камнем преткновения явилось включение в состав эскадр наряду с новыми кораблями судов более старой постройки, требовавших дополнительного крепления корпусов, замены мачт и такелажа. Первая эскадра покинула Кронштадт лишь в июле. На Красногорском рейде она приняла на борт десантные войска и вышла в дальний поход, связанный с немалым риском<sup>2</sup>.

Адмирал Г. А. Спиридов, которому предстояло провести крупное соединение парусных кораблей из Балтийского моря в Средиземное, лучше, чем кто-либо, понимал всю сложность похода. Впереди у эскадры — незнакомые моря, Атлантический океан и ни одного своего порта, где можно было бы при необходимости произвести ремонт судов, пополнить запасы провизии и пресной воды, а личному составу получить хотя бы кратковременный отдых.

Политическая обстановка в Европе также не благоприятствовала походу. Кораблям надлежало значительную часть пути пройти вдоль побережья Франции, которая стремилась помочь Турции заставить Екатерину II отказаться от действий на Средиземном море. Французский флот даже готовился напасть за эскадру в Атлантическом океане. И только под нажимом Англии, благосклонно относившейся в то время к России, французы вынуждены были отказаться от этой затеи.

Многие в Европе не верили в возможность успешного перехода русского флота в Средиземное море. Турецкий сул-

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 2. С. 24.

<sup>2</sup> Боевой путь русского флота. С. 91.

тан заявил, что он вообще «отказывается даже понимать, как это русские корабли могут добраться морем из Кронштадта к берегам Турции»<sup>1</sup>.

Но Екатерина II была уверена, что русские моряки выполнят задачу. В одном из писем графу А. Г. Орлову, находившемуся в Италии в Ливорно, где он развернул активную деятельность по подготовке восстания греков в Морее с прибытием русского флота, императрица писала: «Я так расщекотала наших моряков по их ремеслу, что они огневые стали... у меня в отменном попечении ныне флот, и я истинно его так употребляю, если Бог велит, как он еще не был»<sup>2</sup>. И она не ошиблась в оценке боеспособности флота.

Эскадре Г. А. Спиридова предстояло пройти около 4,5 тыс. миль по сложному маршруту: через Балтийское море, проливы Каттегат и Скагеррак, бурное Северное море, сложный в навигационном отношении Английский канал, вечно беспокойный, особенно в осеннее время, Бискайский залив, узкий Гибралтарский пролив, пересесть большую часть Средиземного моря.

Переход эскадры через Балтийское море проходил вначале спокойно. Но у острова Готланд разыгрался шторм, сильный ветер крайне затруднял движение, кораблям приходилось много и долго лавировать. Эскадра прибыла в Копенгаген только 30 августа, более чем через месяц после выхода. Екатерина II в связи с этим написала Г. А. Спиридову язвительное письмо: «Когда вы в пути съедите всю провизию, тогда вся экспедиция ваша обратится в стыд и бесславие ваше и мое»<sup>3</sup>. Императрица так спешила ввести эскадру в дело, что потеряла чувство объективности.

В Копенгагене корабли пополнили запасы пресной воды и продовольствия, перегрузили с судов, сопровождавших эскадру, различные материалы для ремонтных работ и после прихода из Архангельска нового линейного корабля «Ростислав», заменившего поврежденный «Святослав», в начале сентября покинули рейд Копенгагена.

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 56.

<sup>2</sup> Там же. С. 55.

<sup>3</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 54



Северное море встретило эскадру новым штормом. Сильный холодный ветер с дождем, изнурительная качка измотали экипажи. Больных становилось все больше и больше, и к моменту прихода эскадры в английский порт Гулль 25 сентября их было 700<sup>1</sup>, а иных уж не было в живых. Шторм не пощадил и корабли. Спиридов решил задержаться в Англии, чтобы отремонтировать суда, спасти людей от недуга и вообще дать личному составу отдых, так как в дальнейшем пути их ожидали не меньшие трудности. И здесь в Англии снова Спиридов получает письмо от недовольной Екатерины II: «Прошу вас, для самого Бога, соберите силы душевные и не допускайте до посрамления перед целым светом. Вся Европа на вас и на вашу экспедицию смотрит»<sup>2</sup>. По указанию Екатерины II, русский посол в Англии И. Г. Чернышев прибыл из Лондона в Гулль и, не считаясь с тем, что на эскадре было много больных, именем «матушки-государыни» потребовал от Спиридова ускорить выход кораблей в море. Адмирал вынужден был 10 октября покинуть Гулль, где остались для продолжения ремонтных работ часть поврежденных судов и до двухсот больных, находившихся на излечении в береговом госпитале<sup>3</sup>. Спиридов пошел на этот крайний шаг, противоречивший здравому смыслу, только потому, чтобы как-то успокоить царицу.

Спиридов дал указание командирам оставшихся кораблей выходить в море самостоятельно по мере окончания ремонта. Пунктом сбора эскадры был назначен порт Магон на острове Менорка, входящем в состав Балеарского архипелага (восточная часть Средиземного моря).

Накануне выхода Г. А. Спиридова из Гулля, 9 октября 1769 г., покинула Кронштадт и направилась в Средиземное море вторая эскадра под командованием контр-адмирала Д. Эльфинстона. В дальнейшем на Средиземное море с Балтики было послано еще три отряда кораблей под командованием контр-адмиралов И. Н. Арфа, В. Я. Чичагова и С. К. Грейга. Они следовали по проложенному Спиридовым

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 2. С. 25.

<sup>2</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 55

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 100.

маршруту. Поэтому им не пришлось испытать всех трудностей, что выпали на долю первопроходцев. В результате межтеатрового маневра на Средиземное море в распоряжение графа А. Г. Орлова было направлено более 50 кораблей различных классов<sup>1</sup>.

Адмирал Г. А. Спиридов, державший флаг на линейном корабле «Евстафий», к месту сбора эскадры прибыл 18 ноября, а остальные корабли — позже<sup>2</sup>. Несмотря на огромные трудности, вызванные главным образом неблагоприятными метеорологическими условиями и наличием в составе эскадры устаревших кораблей, русские моряки, вопреки предсказаниям недругов и на удивление Европы, успешно завершили переход в Средиземное море.

Командиры кораблей и весь личный состав эскадры приобрели богатый практический опыт плавания при любой погоде. Эскадра прибыла на театр военных действий соединением, способным решать поставленные перед ним задачи. Спиридов разумно использовал длительный переход для повышения уровня боевой подготовки эскадры, ставшей основным боевым ядром русского флота на Средиземном море в период Архипелагской экспедиции. Он проявил себя как прекрасный организатор и великолепный моряк, способный находить оптимальные решения в самых сложных военно-политических условиях и поддерживать высокий моральный дух личного состава.

Боевые действия его эскадры начались в феврале 1770 г. Планом, предложенным графом А. Г. Орловым и одобренным Екатериной II, флоту надлежало оказывать всемерную помощь греческим повстанцам. В инструкции, данной Спиридову лично Екатериной II, указывалось: «Во всех случаях, сколько возможно будет, и морскими вашими силами и согласно его требованиям (Орлова) действовать, ибо главные успехи должно ожидать быть на сухом пути, а ему, графу Орлову, по долгой его там бытности и знанию довольно известным быть должны тамошния обстоятельства и народы»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 92.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 307.

<sup>3</sup> Материалы для истории русского флота. Т. 2. С. 375.

Этот план в своей основе был нереальным, так как повстанцы, которым отводилась главная роль в военных действиях на полуострове Морея, были плохо обучены и вооружены, а русские десантные войска — слишком малочисленны, чтобы вести крупные наступательные действия на суше против турецких регулярных войск. Кроме того, турецкий флот, господствовавший в Эгейском море, мог беспрепятственно доставлять на Морею подкрепления; русские же такой возможности не имели.

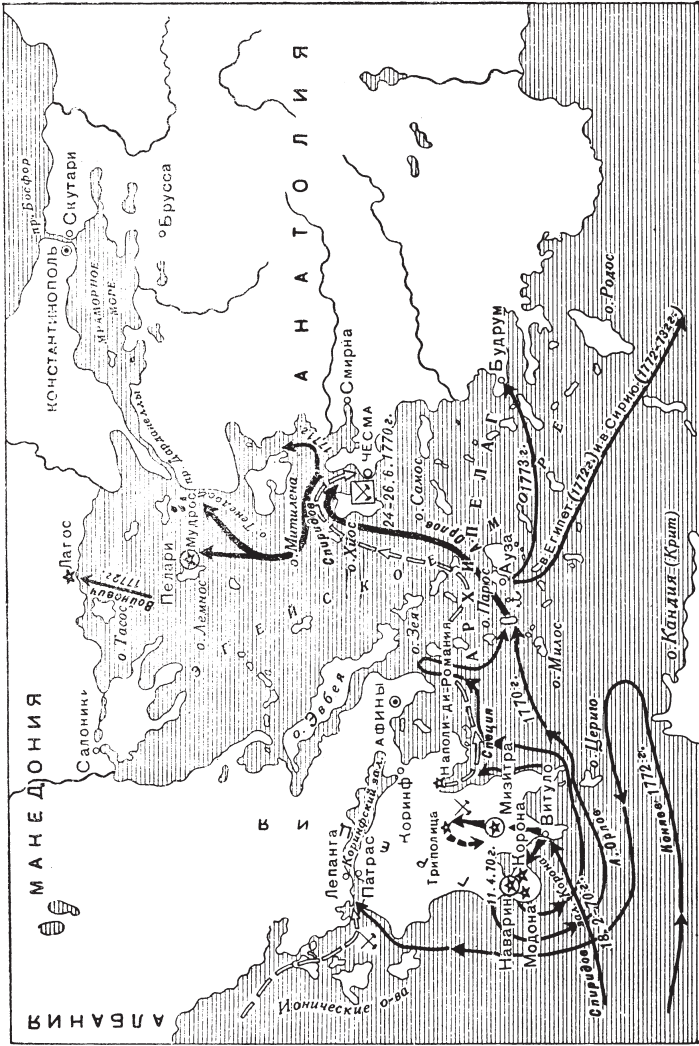
Но ни А. Г. Орлов, ни императрица не видели ошибочности замысла плана военных действий против Турции на Средиземноморском театре; потребовались какое-то время и неудачи повстанцев, чтобы они осознали его несостоятельность.

17 февраля десант с помощью кораблей овладел портом Витула, затем совместно с греческими повстанцами развернул наступательные действия на побережье полуострова Морея. Чтобы обеспечить базирование русских кораблей, решено было занять турецкую приморскую крепость Наварин, расположенную на западном побережье Морей. 31 марта корабли «Три святителя» и «Иануарий» высадили в районе Наварина морской десант с осадной артиллерией во главе с И. А. Ганнибалом (дед А. С. Пушкина), являвшимся крупным специалистом в области морской артиллерии. С 4 по 10 апреля корабельные и осадные орудия непрерывно бомбардировали крепость, десант штурмовал ее с суши. Турецкий гарнизон нес большие потери и 10 апреля, не выдержав губительного артиллерийского огня, капитулировал<sup>1</sup>. Это была первая крупная победа, одержанная на Средиземном море русским флотом под руководством Г. А. Спиридова. В осаде и взятии Наварина особенно отличился бригадир морской артиллерии И. А. Ганнибал, который искусно руководил осадой крепости и управлял огнем артиллерии.

В мае 1770 г. к побережью Морей подошла вторая эскадра под командованием контр-адмирала Д. Эльфинстона. С ее прибытием общее командование над объединенной эскадрой взял на себя граф А. Г. Орлов. Но так как он не был

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 101.



Действия русского флота в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг.

моряком и совершенно не разбирался в военно-морском деле, то командующим флотом на Средиземном море фактически был адмирал Г. А. Спиридов.

К этому времени уже выявилась ошибочность расчета А. Г. Орлова на активную помощь местного населения. Вначале греческие повстанцы, поддержанные русскими десантами, добились в борьбе с турками определенного успеха. Когда же турецкое командование перебросило в Морею крупные подкрепления, они стали терпеть поражения. Их нестойкость не раз ставила русские десантные войска в критическое положение.

Адмирал Спиридов, оценив обстановку в Морее, предложил Орлову перенести центр тяжести борьбы с сухопутного направления на море, где имелись шансы уничтожить турецкий флот и установить господствующее положение. Орлов согласился и донес Екатерине II: «Хотя, кроме крепостей, вся Морея и очищена от турок, но силы мои так слабы, что я не только не надеюсь завладеть ею, но и удержать завоеванные места... Лучшее из всего, что мне можно будет сделать, это укрепить себя сухим путем и морем, зажечь огонь во всех местах, каков в Морее, пресечь подвоз провианта в Царьград и делать нападение морской силой»<sup>1</sup>.

Приняв решение о развертывании активных боевых действий против турецкого флота, Орлов приказал снять русские войска с побережья Морей, взорвать все крепостные сооружения в Наварине и оставить полуостров. 22 мая эскадры Спиридова и Эльфинстона соединились у острова Китира (Цериго). По совету адмирала Спиридова, обе эскадры под общим командованием графа Орлова, поднявшего кайзер-флаг на линейном корабле «Три иерарха», направились в Эгейское море на поиск турецкого флота. По полученным от разведки сведениям, противник находился между островом Хиос и Малоазиатским побережьем. Вечером 23 июня русский флот подошел к Хиосскому проливу и здесь обнаружил турецкие корабли, стоявшие на якоре. На следующий день началось одно из крупнейших сражений парусных флотов — Чесменское.

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 101.



В старое доброе время во всех флотах, как военных, так и коммерческих, было обычаем (традицией) награждать команду за выполнение какой-либо особенно тяжелой или рискованной работы чаркой рома, разбавленного водой — грога. Церемония такого награждения называлась *splicing main brace*, что в переводе на русский язык — «наложить сплесень на грота-брас», то есть соединить поврежденный или порванный брас главной, наибольшей реи (каковой была грота-рея).

Англичане упорно держатся своих старых традиций, и это вполне разумно; уже во время Первой мировой войны мы имели доказательство верности старым традициям. В день объявления мира, 11 ноября 1918 г., адмирал Битти, командовавший союзным флотом в Розит-Бей, сделал флоту сигнал: «Мир заключен в одиннадцать часов дня в понедельник, и обычай на службе его величества — праздновать это событие методом *splicing main brace*, что и должно быть исполнено на всех судах сегодня в девятнадцать часов».

Регулярная выдача вина команде перед обедом и ужином производилась у нас со дня создания флота императором Петром Великим и по форме производства церемонии была копией английской. Разница только в том, что у нас вино выносилось в ендове — специальном большом медном сосуде, луженном изнутри, по рисунку и форме древнерусского стиля. У англичан вино выносится в деревянной кадучке, с основанием более широким, чем верхняя часть, полированной извне и обитой рядом ярко начищенных медных обручей. На кадучке надпись: сверху — «grog», несколько ниже — «King», а еще ниже — «God bless him». В этих словах помимо лишней раз подчеркнутого напоминания о главе флота есть указание на традиционный тост в кают-компании корабля перед началом каждого обеда, который всегда начинается поднятием бокала с вином и произнесением всеми, сидя, слова «King».

Порядок выдачи вина и сопровождающая его церемония в деталях у нас и у англичан были одинаковы. За пятнадцать минут до обеда с вахты отдавалось приказание: «Вино достать». По этой команде караульный начальник получал от старшего офицера ключи от ахтер-люка и в сопровождении вахтенного офицера, баталера и баталерского юнги открывал ахтер-люк. Баталер наполнял ендову вином из бочки. Ахтер-люк закрывался, и процессия шла на шкафут, где и ждала следующей команды: «Вино наверх», даваемой за пять минут до обеда. Вино выносилось на шканцы, устанавливалось на особом табурете, покрытом чистой парусиновой подстилкой. На верхний открытый край ендовы клалась чистая дубовая дощечка, а на нее — чарка. Форма чарки также в старом русском стиле. По команде «К вину и обедать» все имеющие дудки делали

первый, предварительный призывный сигнал. По этому сигналу все унтер-офицеры и боцманы располагались вокруг енды, стоявшей в центре; троекратно подавался сигнал дудками, очень красивый и мелодичный. После этого в порядке старшинства, начиная с боцмана, каждый с почтительно-торжественным лицом подходил к ендове, зачерпывал вино и, подставляя ладонь левой руки под чарку, чтобы ни одна капля не упала на палубу, с чувством полного блаженства на лице медленно ее выпивал. Интересно при этом отметить, что каждый, подходя, снимал фуражку и пил чарку с непокрытой головой. Делалось это в силу постоянного обычая отдания уважения шканцам и флагу. Баталер отмечал в книге всякого выпившего чарку.

В России выдача чарки упразднена сравнительно недавно, в уступку духу времени, в силу будто бы того, что люди привыкли к постоянному употреблению вина. Это совершенно неверно. Пили чарку очень немногие в команде, большинство же предпочитало получать деньгами — восемь копеек в день, что в месяц составляло два рубля сорок копеек. Табак также отпускался от казны, но не натурой, а деньгами — по двенадцать копеек в месяц. Ну а те, кто пьют, все равно пить будут, пожалуй, даже больше, стараясь наверстать все в один съезд на берег. Церемония же раздачи вина, как вообще всякая церемония, была не только дорога моряку как традиция, но и важна тем, что укрепляла дисциплину, лишней раз напоминая об основе основ — понятии о старшинстве, о шканцах. Кроме того, упразднение чарки лишало офицера возможности наградить матроса так, как это делалось столетия. Чарка была упразднена, но чарочные деньги остались. Всякому, даже не моряку, ясно, что между наградой чаркой и восемью копейками разница большая. К тому же принижалось значение закона, запрещавшего нижнему чину брать награду деньгами.

Контр-адмирал Г. И. Бутаков вспоминал, что после отмены чарки один матрос на «Дмитрии Донском» сказал ему: «Эх, ваше высокоблагородие, ведь мы за чарку служим!»

Морская служба — это непрерывный ряд мелочей, тесно связанных друг с другом в силу условий жизни, и всякое упущение, казалось бы, даже самое незначительное, в конце концов чревато серьезными последствиями.

## Чесменское сражение 24—26 июня 1770 г.

Сражение состояло из двух боев — в Хиосском проливе 24 июня и в Чесменской бухте в ночь на 26 июня.

К началу боя в Хиосском проливе в русской эскадре имелось 9 линейных кораблей, 3 фрегата, бомбардирский ко-



рабль и 17 вспомогательных судов с общим вооружением 820 орудий. Командовал ею граф А. Г. Орлов, авангардом — адмирал Г. А. Спиридов, находившийся на линейном корабле «Евстафий», арьергард эскадры возглавлял контр-адмирал Д. Эльфинстон, державший свой флаг на корабле «Не тронь меня».

Турецкие военно-морские силы насчитывали 16 линейных кораблей, 6 фрегатов и до 50 вспомогательных судов (всего 1430 орудий). Возглавлял флот Ибрагим Хасан-паша, но перед сражением он сошел на берег и боем фактически руководил адмирал Хасан-бей Джезаирли. Турецкий флот имел почти двойной численный перевес в линейных кораблях, фрегатах и артиллерийском вооружении. Однако у русской эскадры были выше подготовка и морально-боевые качества личного состава.

Турецкий флот стоял на якоре недалеко от Малоазиатского побережья. Корабли были построены в две дугообразные линии. В первой находилось 10 наиболее мощных линейных кораблей, во второй — 6 линейных кораблей и на флангах 4 фрегата. Два фрегата и все вспомогательные суда стояли в беспорядке за боевыми кораблями, ближе к берегу<sup>1</sup>. Построение турецкого флота было чрезвычайно скученным. Интервалы между кораблями в линиях — небольшие, поэтому корабли второй линии фактически не могли использовать артиллерию против атакующего с моря противника. Несмотря на то что с момента появления русской эскадры в проливе и до начала боя прошло более 5 часов, турецкое командование не произвело никаких изменений в боевом построении кораблей и утратило таким образом преимущество в артиллерии.

Утром 24 июня, когда русская эскадра приблизилась к противнику и граф Орлов увидел турецкую армаду, то «ужаснулся», как он писал после боя в своем донесении Екатерине II. Не зная, что ему «предпринять должно»<sup>2</sup>, он решил отправиться на «Евстафий», чтобы посоветоваться с

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 314, 315.

<sup>2</sup> *Тарле Е. В.* Чесменский бой и первая русская экспедиция в Архипелаг. М.—Л., 1945. С. 44.

адмиралом Спиридовым. Сюда же прибыли младшие флагманы С. К. Грейг и Д. Эльфинстон. На совещании по настоянию Спиридова было принято решение немедленно атаковать турецкий флот<sup>1</sup>. Им же был предложен необычный и неожиданный для противника план атаки.

Правильно оценив обстановку, в частности уязвимость боевого построения турецкого флота, учитывая слабую подготовку экипажей и низкие морально-боевые качества личного состава неприятеля, адмирал Спиридов предложил линейные корабли построить в кильватерную колонну и по ветру спуститься под прямым углом на противника на предельно короткую дистанцию, затем развернуться бортом к нему и нанести мощный артиллерийский удар по авангарду и части центра кораблей первой линии. При этом, мыслил Г. А. Спиридов, остальные вражеские корабли, прижимаемые ветром к берегу, не смогут прийти на помощь атакованным кораблям первой линии, после уничтожения которых планировалось нанести аналогичный удар по кораблям второй линии<sup>2</sup>.

План боя, предложенный Спиридовым, не имел ничего общего с принципами линейной тактики, господствовавшей в то время в странах Западной Европы, так как вместо основного принципа, требовавшего равномерного распределения кораблей в линии баталии, что неизбежно приводило к распылению сил и нерешительности морских сражений, адмирал положил в основу плана боя иной принцип — сосредоточение превосходящих сил против части неприятельских. Это позволило уравнивать соотношение сил на главном направлении атаки.

Правда, Спиридов рисковал, поскольку при спуске эскадры на противника под прямым углом головной корабль еще до выхода на дистанцию артиллерийского огня мог попасть под продольные бортовые залпы кораблей первой линии неприятеля. Но адмирал рассчитывал, что из-за слабой выучки экипажей турецкие корабли в момент сближения с русской эскадрой потерпят фиаско.

Утром 24 июня русская эскадра, войдя в Хиосский пролив, по сигналу А. Г. Орлова построилась в кильватерную колон-

---

<sup>1</sup> *Креницин Ф. С.* Чесменская победа. М.—Л., 1944. С. 24.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 93.

ну и приготовилась к бою. Для первого залпа, имевшего важное значение, особенно в бою на коротких дистанциях, все орудия были заряжены двумя зарядами<sup>1</sup>. В 11 часов по сигналу флагмана «Начать атаку» эскадра стала спускаться на противника. В авангарде, возглавляемом Спиридовым, шли 3 линейных корабля. Головным из них была «Европа» под командованием капитана 1 ранга Ф. Клокачева — одного из наиболее образованных, хорошо подготовленных и храбрых офицеров эскадры. Поэтому не случайно, что Спиридов в голове эскадры поставил его корабль: в период сближения с противником он подвергался наибольшей опасности.

Около 11 часов 30 минут турецкие корабли, когда головной корабль русской эскадры подошел к ним на дистанцию 3,5 кабельтова, открыли сильный артиллерийский огонь, сосредоточив его главным образом на авангарде Спиридова. Но так как они стреляли по рангоуту и парусам, стремясь затруднить движение русских кораблей и заставить их отказаться от атаки, то огонь противника не причинил особого вреда<sup>2</sup>. Русские корабли продолжали сближаться без единого выстрела. Они имели приказ открыть огонь только по приходе на дистанцию мушкетного выстрела (полкабельтова)<sup>3</sup>. Сколько надо было иметь хладнокровия и выдержки, чтобы под градом неприятельских ядер сближаться без единого ответного выстрела!

При подходе на дистанцию открытия огня головной корабль «Европа» из-за опасения выскочить на камни вышел из строя, чем вызвал крайнее неудовольствие Спиридова. Не зная истинной причины маневра Клокачева, он сгоряча крикнул с палубы своего корабля: «Господин Клокачев, поздравляю вас матросом»<sup>4</sup>. Позже Г. А. Спиридов сожалел о случившемся инциденте, тем более что Ф. Клокачев в бою действовал превосходно.

В 12 часов авангард, сблизившись с турецкими кораблями на дистанцию полкабельтова, развернулся влево и из всех орудий произвел мощный залп по заранее распределенным

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 104.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 94.

<sup>3</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 2. С. 28.

<sup>4</sup> Криницин Ф. С. Чесменская победа. С. 26.

целям. Несколько турецких кораблей получили серьезные повреждения. Особенно сильно пострадал флагманский корабль «Реал-Мустафа», по которому огонь вел флагманский корабль Спиридова «Евстафий». Однако и линейные корабли авангарда русских — «Европа», «Евстафий» и «Три святителя» получили повреждения в рангоуте и парусах<sup>1</sup>.

Вслед за авангардом в бой вступили корабли центра, а к концу боя — и арьергарда. Бой принял чрезвычайно ожесточенный характер. Центральным событием, решившим исход первого этапа Чесменского сражения, явился бой между флагманскими кораблями «Евстафий» и «Реал-Мустафа». Начался он с дистанции 50 м, когда «Евстафий» произвел по турецкому флагману первый сокрушительный залп и причинил ему серьезные повреждения. Но и «Евстафий», по которому вели огонь одновременно 5 турецких кораблей, сильно пострадал. Из-за повреждения парусов он потерял способность лавировать и течением его несло на «Реал-Мустафу», охваченного пожаром. Невзирая на это, абордажная партия «Евстафия» бросилась на палубу «Реал-Мустафы». Завязалась ожесточенная абордажная схватка, в которой русские моряки показали себя героями. Один из матросов, имя которого осталось неизвестным, при попытке овладеть турецким флагом был ранен в правую руку. Он схватил флаг левой рукой. Когда же подбежавший турок ударом сабли ранил ему и левую руку, матрос вцепился в полотнище флага зубами и не выпускал его до последнего вдоха<sup>2</sup>.

В разгар абордажного боя адмирал Спиридов, пренебрегая опасностью, ходил по палубе своего корабля с обнаженной шпагой и подбадривал команду. В это время на «Евстафий» играл оркестр: музыкантам Спиридов приказал «играть до последнего»<sup>3</sup>.

Но воспользоваться плодами победы рукопашной схватки не довелось. С «Реал-Мустафы» огонь перекинулся на «Евстафий». Попытки оттянуть его с помощью шлюпок от горящего турецкого корабля и потушить пожар не увенчались успехом. В связи с невозможностью спасти флагман-

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 94.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> *Криницин Ф. С.* Чесменская победа. С. 27.

ский корабль адмирал Спиридов вынужден был, как этого требовал Морской устав, оставить «Евстафий» и перейти на линейный корабль «Три святителя». Вскоре горящая мачта «Реал-Мустафы» обрушилась на «Евстафий», огонь проник в крыйт-камеру, и корабль взорвался. Погиб почти весь экипаж — более 600 человек, остались в живых около 60. Вслед за «Евстафием» взлетел на воздух и «Реал-Мустафа».

Взрывы «Евстафия» и «Реал-Мустафы» привели турок в ужас и вызвали панику. Напуганные, они стали рубить якорные канаты и отходить в Чесменскую бухту под защиту береговых батарей, где, так и не выполнив своего долга, были заблокированы русскими кораблями<sup>1</sup>. Таким образом, продолжавшийся около двух часов бой в Хиосском проливе закончился гибелью одного корабля с каждой стороны. Но результаты его определялись не столько материальными потерями, сколько морально-психологическим воздействием. В то время как экипажи русских кораблей были настроены побоевому и готовы были продолжать сражение до победного конца, противник оказался деморализованным и стремился уклониться от боя, укрывшись в своей базе.

Важную роль в победе русского флота над превосходящими силами противника в Хиосском бою сыграли применение неожиданного для противника тактического приема — сосредоточение превосходящих сил на решающем направлении боя, высокие морально-боевые качества русских моряков и хорошая их выучка. Особый героизм и отличное боевое мастерство показали экипажи кораблей авангарда. Они приняли на себя весь удар турецкого флота в период сближения с ним, а затем нанесли мощный ответный удар, который, собственно, и предопределил дальнейший ход боя в пользу русских.

Граф А. Г. Орлов в донесении Екатерине II писал: «Все корабли с великой храбростью атаковали неприятеля, все с великим терпением исполняли свою должность, но корабль адмиральский “Евстафий” превзошел все прочие. Англичане, французы, венециане и мальтийцы, живые свидетели всем действиям, призналися, что они тогда не представляли себе, чтоб можно было атаковать неприятеля с таким терпением и неустрашимостью». И далее добавлял: «Свист ядер летающих

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 64.

и разные опасности представляющиеся, и самая смерть, смертных ужасающая, не были довольно сильны произвести робости в сердцах сражавшихся с врагом рассеян, испытанных сынов Отечества»<sup>1</sup>.

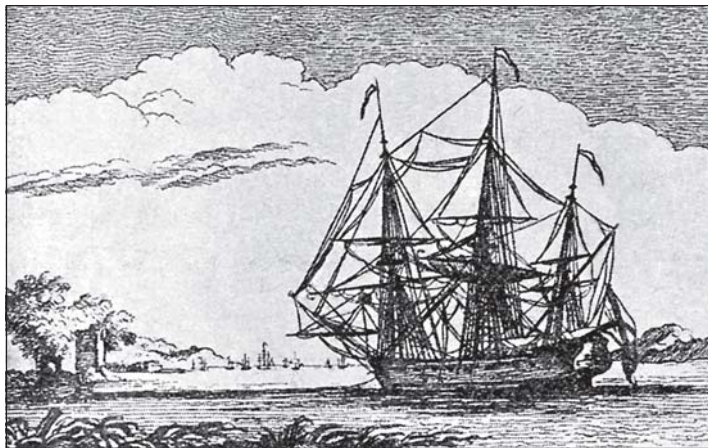
Для подведения итогов боя и выработки решения на дальнейшие действия главнокомандующий граф Орлов 25 июня собрал совещание на флагманском корабле «Три иерарха». Присутствовали адмирал Г. А. Спиридов, контр-адмиралы С. К. Грейг и Д. Эльфинстон, бригадир морской артиллерии И. А. Ганнибал и некоторые командиры кораблей. Военный совет, учитывая скученность турецкого флота в бухте и деморализацию его личного состава, принял решение немедленно атаковать противника, артиллерийским огнем и брандерами уничтожить его в собственной базе. В приказе, подписанном А. Г. Орловым, говорилось: «Всем видно расположение турецкого флота, который после вчерашнего сражения прошел здесь в Анатолии к своему городу Эфесу (по голландской карте Чесме), стоя у оною в бухте от нас на зюйд-ост в тесном и непорядочном стоянии, что некоторые корабли носами к нам на норд-вест, а четыре корабля к нам боками и на норд-ост, прочие в тесноте к берегу, как бы в куче. Всех же впереди мы считаем кораблей 14, фрегатов 2, пинков 6. Наше же дело должно быть решительное, чтобы оный флот победить и разорить, не продолжая времени, без чего здесь в Архипелаге не можем мы к дальнейшим победам иметь свободные руки, а для того по общему совету положено и определяется к наступающей нынче ночи приготовиться, а около полуночи и приступить к точному исполнению»<sup>2</sup>.

Как видно из приказа, русское командование решило атаковать неприятельский флот ночью. В эпоху парусного флота морские бои велись только днем, а если возобновлялись, то лишь с наступлением светлого времени. Несмотря на большие сложности ведения ночного боя, расчет строился на достижении внезапности и малой эффективности огня береговых батарей ночью, которые представляли для кораблей большую опасность. Вновь в основу плана легло нестандартное решение.

---

<sup>1</sup> Криницин Ф. С. Чесменская победа. С. 29.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 96.



*Брандер (вторая половина XVIII в.)*

План уничтожения турецкого флота в Чесме был разработан под руководством Г. А. Спиридова. Он предусматривал нанести комбинированный удар артиллерией и брандерами, причем главный удар должна была наносить артиллерия с использованием зажигательных снарядов — брандскугелей.

Для атаки противника выделялись 4 линейных корабля, 2 фрегата и бомбардирский корабль «Гром», а также 4 брандера, переоборудованных под руководством Ганнибала из греческих судов<sup>1</sup>. Командиром «Грома» был назначен контр-адмирал Грейг, а общее руководство действиями возлагалось на адмирала Спиридова.

План атаки сводился к следующему. Корабли, выделенные для бомбардировки турецкого флота, должны были в ночь на 26 июня скрытно подойти к противнику на дистанцию 2—3 кабельтовых, стать на якорь на назначенных огневых позициях и по сигналу флагмана открыть огонь: линейные корабли и бомбардирский корабль «Гром» — по кораблям, а фрегаты — по береговым батареям, чтобы своим огнем отвлечь их внимание от линейных кораблей.

К ночи все приготовления закончились. Экипажи брандеров, которые подвергались наибольшей опасности, были

<sup>1</sup> Морской сборник. 1900. № 2. С. 61, 62.



укомплектованы исключительно добровольцами. Командирами брандеров, по предложению И. А. Ганнибала, назначили также добровольцев: капитан-лейтенанта Р. К. Дугдаля, лейтенантов Д. С. Ильина и Ф. Ф. Мекензи, мичмана князя В. А. Гагарина<sup>1</sup>.

В полночь по сигналу Спиридова корабли снялись с якоря и направились в глубь бухты; подойдя к противнику на дистанцию 2 кабельтова, стали на якорь в назначенных местах и по условному сигналу открыли интенсивный артиллерийский огонь по турецким кораблям и береговым батареям. За линейными кораблями и фрегатами в ожидании атаки находились брандеры<sup>2</sup>.

После часовой бомбардировки на одном из неприятельских кораблей в результате попадания брандскугеля возник сильный пожар; пламя начало перебрасываться на близстоящие суда. На турецких кораблях началась паника и ослаб ответный огонь, что создало благоприятные условия для атаки брандеров. Тогда по сигналу с флагманского корабля в 1 час 45 минут брандеры под прикрытием артиллерийского огня линейных кораблей пошли в атаку. Каждому из них заранее была назначена определенная цель. Два брандера не смогли подойти к кораблям противника, третий сцепился с уже горящим судном, и только брандер, которым командовал лейтенант Д. С. Ильин, блестяще выполнил задачу. Под огнем противника он подошел к 84-пушечному линейному кораблю, сцепился с ним и поджег его. После этого команда брандера села на шлюпку, и, когда отошла от подожженного корабля на безопасное расстояние, Ильин спокойно командовал: «Суши весла», чтобы посмотреть, как неприятельский корабль взлетит на воздух<sup>3</sup>. Вскоре произошел мощный взрыв. Сотни горящих обломков разлетелись по всей Чесменской бухте, поджигая турецкие корабли.

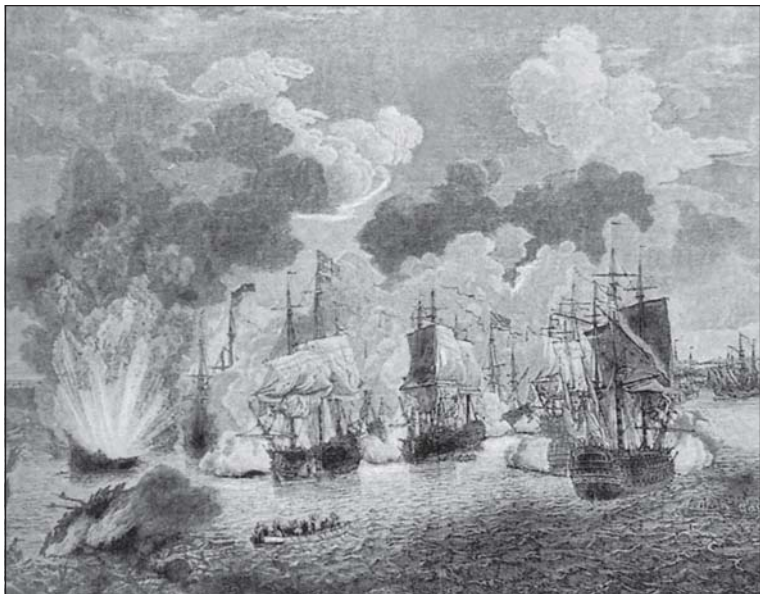
Бухта превратилась в огромный пылающий факел. «Легче вообразить, — отметил в своем журнале С. К. Грейг, — чем описать ужас, остоленение и замешательство, овладевшие неприятелем: целые команды в страхе и отчаянии кидая

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 66.

<sup>2</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 96.

<sup>3</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 68.



*Сражение при Чесме 24—26 июня 1770 г.*

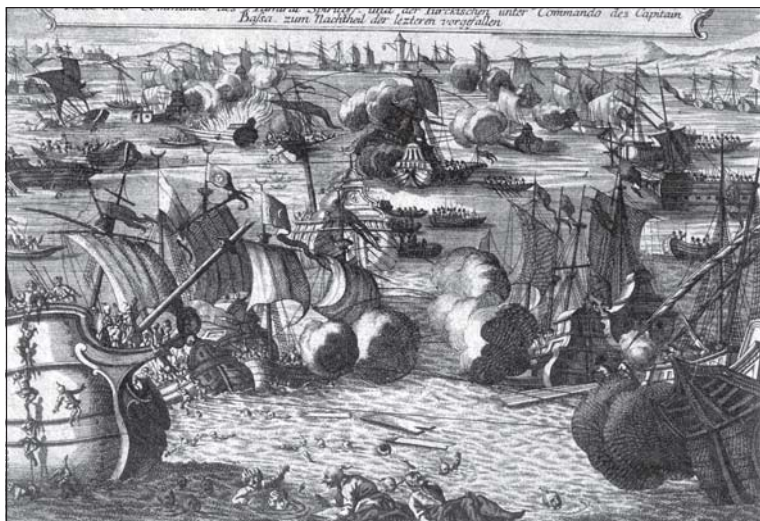
лись в воду, поверхность бухты была покрыта множеством спасавшихся людей, но немного из них спаслись»<sup>1</sup>. Другой очевидец этого кошмара писал: «Пламя с ужасающей быстротой разливалось во все стороны, один за другим взлетали на воздух турецкие корабли, вместе с людьми, бегавшими по их палубам и не решавшимися броситься в воду и плыть к берегу. Русские продолжали осыпать пожарище дождем бомб, ядер и пуль»<sup>2</sup>.

Бесстрашная атака брандера лейтенанта Д. С. Ильина явилась кульминационной точкой напряженного боя в Чесменской бухте и определила исход сражения.

Пожар в бухте бушевал всю ночь. Корабли противника взрывались и взрывались. В 4 часа русские корабли прекратили огонь — почти весь турецкий флот был уничтожен. Из 15 линейных кораблей, 6 фрегатов и большого количества вспомогательных судов уцелели и были пленены линейный

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 69.

<sup>2</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 2. С. 30.



*Эпизод Чесменского сражения. Художник И. Вилл*

корабль «Родос» и 5 галер. Русский флот потерь в кораблях не имел, а из всего личного состава погибли только 11 человек. Потери же турок составляли около 11 тыс. убитыми и ранеными<sup>1</sup>.

Чесменское сражение закончилось выдающейся победой русского флота над вдвое превосходящим по численности кораблей турецким флотом, который был целиком уничтожен. В донесении о результатах сражения президенту Адмиралтейств-коллегии И. Г. Чернышеву Спиридов писал: «Честь Всероссийскому флоту, с 25 на 26 неприятельский военный флот... атаковали, разбили, разломали, сожгли, на небо пустили, потопили и в пепел обратили, а сами стали быть во всем Архипелаге... господствующими»<sup>2</sup>.

Победа русского флота потрясла Европу, потому что достигнута была не числом, а умением, благодаря нешаблонности замысла ведения боевых действий, применению новых так-

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 316.

<sup>2</sup> Соколов А. Архипелагские кампании: Записки Гидрографического департамента Морского министерства. СПб., 1849. Ч. 7. С. 301.

тических приемов, высоким морально-боевым качествам русских моряков и хорошей подготовке кораблей эскадры к бою, а также распорядительности адмирала Г. А. Спиридова.

Военно-морское искусство русского флота пополнилось новыми принципами ведения боя: сосредоточением превосходящих сил против части сил неприятельского флота, атакой в ночное время и нанесением по кораблям противника комбинированного удара с использованием артиллерии и брандеров, организацией взаимодействия в бою между брандерами и кораблями артиллерийской поддержки, сочетанием различных методов ведения боя с использованием артиллерии, брандеров и абордажа.

Высокие образцы военно-морского искусства, проявленного русскими моряками в Чесменском сражении, явились результатом прежде всего флотоводческого творчества адмирала Г. А. Спиридова, который был душой флота, выдающимся организатором и фактическим руководителем всех военных действий во время Архипелагской экспедиции на Средиземном море. Его совершенно справедливо можно назвать героем Чесмы номер один. Однако лавры победы достались графу А. Г. Орлову, которого наградили орденом Святого Георгия 1-й степени и ему же дали титул Чесменского.

В Чесменском сражении самоотверженно действовали и младший флагман контр-адмирал С. К. Грейг, командиры кораблей капитан 1 ранга А. И. Круз («Евстафий»), Ф. Клокачев («Европа»), Хметевский («Три святителя»), лейтенант Д. С. Ильин (командир брандера) и многие другие. Все они были награждены



*Генерал-аншеф  
А. Г. Орлов-Чесменский*



*Герой Чесменского  
сражения  
адмирал С. К. Грейг*

различными орденами. Адмирал Спиридов был удостоен ордена Святого Андрея Первозванного.

Подлинными героями Чесмы были тысячи матросов, которые на своих плечах вынесли основную тяжесть беспримерного для того времени труднейшего перехода из Балтийского моря в Средиземное. Они под ураганным огнем бесстрашно управляли парусами, обеспечивая точное выполнение маневров кораблей в бою, обслуживали артиллерию и метким огнем поражали неприятельские корабли, добровольно шли на брандеры, заведомо зная, что могут погибнуть. Но эти рядовые Российского военно-морского флота не были удостоены «матушкой-императрицей» орденов, а были награждены лишь денежными премиями в размере годового оклада<sup>1</sup>.



Победа в Чесменском сражении доказала, что Россия возродила свою военно-морскую мощь, временно утраченную после смерти ее создателя — Петра I. В память о Чесме выбили медаль с изображением горящего турецкого флота и лаконичной надписью «Был». Один из новых кораблей был назван «Чесма», это название кораблей сохранялось в Российском флоте до Первой мировой войны. Под Санкт-Петербургом, в Царском Селе (ныне г. Пушкин), был воздвигнут Чесменский обелиск в виде величественной колонны. Российский художник-маринист И. К. Айвазовский запечатлел Чесменское сражение на одной из своих картин, подаренных Морскому корпусу в день его 200-летия. В XX в. в Санкт-Петербурге был открыт Военно-морской музей, посвященный Чесменской победе.

Уничтожение основных сил турецкого флота в Чесменском сражении и достижение господства в Эгейском море открывали путь русскому флоту к Дарданеллам и к столице блистательной Порты — Константинополю. Адмирал Спиридов, оценив стратегическую обстановку, сложившуюся после

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 70.

Чесменской победы, предложил Орлову воспользоваться благоприятными условиями, в частности, отсутствием у противника морских сил, совершить прорыв через Дарданеллы и ударом флота по Константинополю заставить турок капитулировать. В успехе подобной операции были уверены и все моряки эскадры. Но сомневался в этом А. Г. Орлов. Он не пожелал прислушиваться к разумным и обоснованным рекомендациям многоопытного флотоводца и отверг их. Главкомандующий отдал предпочтение более спокойным и менее рискованным действиям, связанным с блокадой Дарданелл и развертыванием крейсерских операций по нарушению турецких коммуникаций в восточной части Средиземного моря.

Таким образом, успех, достигнутый русским флотом в Чесменском сражении, из-за нерешительности А. Г. Орлова не был полностью реализован. Турецкое правительство во главе с султаном, ожидая тем временем нападения русского флота на Константинополь, временно покинуло столицу<sup>1</sup>.

### Присяга



Обычай поднятия руки и взора кверху, к небесам, во время ожидания присяги — древний обычай; дающий клятву всегда обнажает голову. Позже, с приходом христианства, клятву давали, положив пальцы правой руки на Библию и держа их на ней все время произнесения формулы присяги. По окончании клятвы скреплялась целованием Библии.

В некоторых странах, например в Соединенных Штатах Америки, обряд принесения присяги на Библии сохранился в армии и во флоте донныне.

Обычай снятия перчатки с правой руки во время принесения присяги идет из далекого прошлого Англии: преступники там клеймились на кисти правой руки, и снятие перчатки указывало, что у дающего клятву не было преступного прошлого.

### Боевые действия русского флота в Архипелаге после Чесменской победы

После уничтожения турецкого флота в Чесменском сражении русские военно-морские силы в июле 1770 г. приступили к решению возложенных на них А. Г. Орловым задач по блокаде

<sup>1</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 108.



Дарданелл и нарушению турецких коммуникаций в восточной части Средиземного моря. Эти действия преследовали цель пресечь или же максимально затруднить подвоз в Константинополь продовольствия и сырья из Греции, Египта и Сирии и заставить турецкое правительство прекратить войну.

Для блокады Дарданелл и крейсерских действий на турецких коммуникациях русскому флоту крайне необходима была база, которой могла стать турецкая крепость Пелари на острове Лемнос. 18 июля 1770 г. русская эскадра под командованием А. Г. Орлова попыталась овладеть ею. На остров был высажен десант численностью 1300 человек, а с моря крепость заблокировали корабли. Около месяца корабли и батареи, установленные на берегу, бомбардировали Пелари. Противник дрогнул и начал переговоры об условиях капитуляции. Но 25 сентября турецкие суда, воспользовавшись тем, что Эльфинстон самовольно прекратил блокаду Дарданелл, прорвались к Лемносу и доставили гарнизону Пелари подкрепления из Константинополя. Тогда турки прекратили переговоры<sup>1</sup>. Успешно начатая операция по захвату крепости была сорвана. За самовольство контр-адмирал Эльфинстон был отстранен Орловым от командования, отправлен в Санкт-Петербург и уволен с русской службы<sup>2</sup>.

После неудачной попытки овладеть крепостью русское командование в начале декабря приступило к оборудованию базы в порту Ауза на острове Парос. Здесь построили адмиралтейство с ремонтными средствами, казармы и госпиталь. Для защиты базы с моря на берегу установили батареи<sup>3</sup>. В течение всего последующего периода боевых действий в Архипелаге порт Ауза использовался в качестве главной базы русского флота в Эгейском море.

В декабре 1770 г. с Балтийского моря прибыла третья эскадра под командованием контр-адмирала Арфа. Численный состав флота в Средиземном море был доведен до 10 линейных кораблей, 2 бомбардирских судов, 20 фрегатов и нескольких десятков небольших парусных и гребных судов<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. Т. 8. С. 97.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 108.

<sup>3</sup> Материалы для истории русского флота. Ч. II. С. 591, 655.

<sup>4</sup> Криницин Ф. С. Чесменская победа. С. 38.



Во главе объединенной эскадры по-прежнему находился граф А. Г. Орлов. Но фактически боевыми действиями продолжал руководить Г. А. Спиридов.

Исходя из поставленных задач и учитывая географические особенности театра, изобиловавшего островами, и направления коммуникаций противника в Эгейском море, адмирал Спиридов разработал следующий способ действий русского флота в Архипелаге. Небольшие отряды кораблей, преимущественно фрегаты и более мелкие парусные суда, поочередно сменяя друг друга, постоянно держались у Дарданелл, выполняя задачи блокадного дозора. Главные силы флота находились в базе Ауза на острове Парос в повышенной боевой готовности к выходу в море, чтобы в случае необходимости поддержать корабли дозора или же перехватить неприятельские суда, вышедшие из Дарданелл в Эгейское море. Между дозорными кораблями и главными силами флота постоянно маневрировали крейсерские отряды, контролировавшие наиболее оживленные участки турецких коммуникаций в Эгейском море<sup>1</sup>. Такой способ действий позволял наиболее эффективно решать задачу блокады Дарданелл и нарушения коммуникаций противника.

В 1772 г., когда в Архипелаг с Балтийского моря прибыла четвертая эскадра под командованием контр-адмирала В. Я. Чичагова, русский флот получил возможность значительно расширить зону своих действий, распространив ее на все Восточное Средиземноморье — от Ионических островов до побережья Египта и Сирии. Русские корабли неоднократно бомбардировали и блокировали порт Бейрут, через который турки вывозили в Константинополь зерно. Так, в июне 1773 г. отряд кораблей в составе 5 фрегатов и нескольких более мелких парусных судов под командованием капитана 2 ранга Кожухова подверг сильной бомбардировке Бейрутский порт, а затем более двух месяцев блокировал его с моря, не допуская выхода транспортных судов с продовольствием в Турцию<sup>2</sup>. Наряду с блокадой Дарданелл и нарушением мор-

---

<sup>1</sup> Золотарев В. А., Козлов И. А. Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1988. С. 30.

<sup>2</sup> Кратков А. Русский флот в царствование Екатерины II. М.—СПб., 1889. С. 79.

ских коммуникации русский флот производил систематические набеги на турецкие приморские крепости и порты, расположенные на побережье Эгейского моря. Неоднократным нападениям подвергались Ковала, Пелари, Митилини, Чесма, Бодрум и ряд других крепостей и портов. За время Архипелагской экспедиции русский флот произвел 18 артиллерийских обстрелов турецких береговых объектов и высадил более 60 тактических десантов численностью от нескольких сот до нескольких тысяч человек<sup>1</sup>. В результате этих действий было уничтожено большое количество строившихся военных кораблей и находившихся в портах торговых судов противника, а также захвачены большие запасы продовольствия.

После Чесменского сражения Турция пыталась восполнить потери флота. Используя французских специалистов и финансовую помощь Франции, она развернула строительство новых кораблей в Константинополе и на верфях Эгейского побережья. По мере восстановления боеспособности флота турецкое командование намеревалось направить его для борьбы с русским флотом в Архипелаге, прежде всего против Аузы, чтобы лишить русские корабли базы.

12 октября 1772 г. командованию эскадры стало известно о сосредоточении в Патрасском заливе 25 кораблей и подготовке их к нападению на Аузу<sup>2</sup>. Для уничтожения неприятельского флота 25 октября был послан отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга Коняева в составе 2 линейных кораблей, 2 фрегатов и нескольких более мелких парусных судов<sup>3</sup>. 28 октября в 10 часов Коняев, войдя в залив, обнаружил стоявшую на якоре под защитой береговых батарей крепостей Лепанто и Патрас турецкую эскадру (8 фрегатов и 14 более мелких парусных судов). Сблизившись с противником на дистанцию 2 кабельтова, русские корабли стали на якорь и открыли огонь по турецким фрегатам. От попадания брандскугелей на них вскоре возникли пожары. К 13 часам были уничтожены 7 фрегатов и 8 шебек

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 308—314.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 109.

<sup>3</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 77.

противника. Единственный уцелевший турецкий фрегат оказался настолько поврежденным, что на следующий день затонул<sup>1</sup>. В отряде Коняева один человек был убит, семь ранены, все корабли остались целы<sup>2</sup>. Таким образом, Патрасский бой закончился новой блестящей победой, сорвал план турецкого командования по захвату базы на Паросе и укрепил господство русского флота в Эгейском море.

Боевые действия на турецких коммуникациях в восточной части Средиземного моря продолжались до конца войны. За это время было уничтожено 365 неприятельских торговых судов<sup>3</sup> и задержано около 300 судов нейтральных стран, перевозивших контрабандные товары в Турцию. В результате активных действий в Архипелаге русский флот серьезно нарушил подвоз продовольствия и сырья в Константинополь и тем самым способствовал подрыву военно-экономического потенциала Турции и истощению ее сил в войне.

Русско-турецкая война 1768—1774 гг. закончилась победой России, которая по Кючук-Кайнарджийскому мирному договору, подписанному 10 июля 1774 г., получила Азов, Керчь, Еникале, Кинбурн и земли между Днепром и Бугом, Крым объявлялся независимым от Турции<sup>4</sup>. Россия вновь смогла свободно выйти к Черному морю. По условиям договора, она обязалась возвратить Турции все захваченные Архипелагские острова и вывести флот из Архипелага<sup>5</sup>.

Решающую роль в победе России сыграла армия, которая под командованием А. М. Голицына, П. А. Румянцева и А. В. Суворова выиграла ряд крупных сражений на главном, дунайском, направлении, разгромила значительные сухопутные силы противника, заставила Турцию прекратить военные действия и заключить мирный договор с Россией.

В достижении победы важное место принадлежит и флоту. Он под командованием адмирала Г. А. Спиридова уничтожил основные силы неприятеля в Чесменском сражении и

---

<sup>1</sup> Боевая летопись русского флота. Т. 8. С. 102.

<sup>2</sup> Криницин Ф. С. Чесменская победа. С. 39.

<sup>3</sup> Русские и советские моряки на Средиземном море. М., 1976. С. 43.

<sup>4</sup> История СССР. М., 1966. Т. 1. С. 628.

<sup>5</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 80.

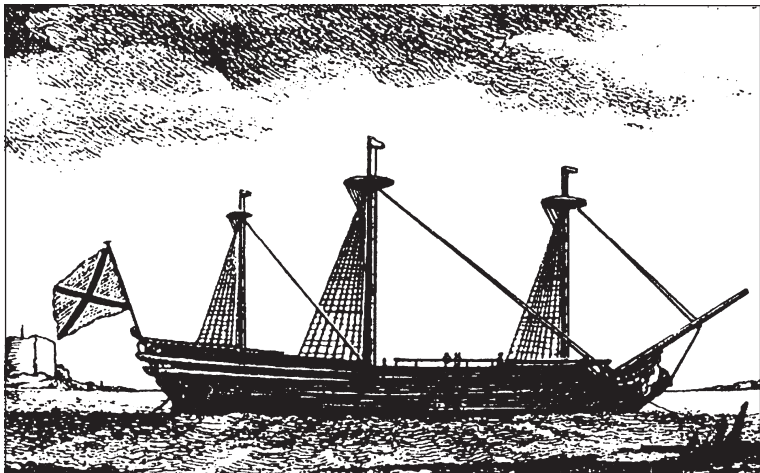
в боях на Средиземном море, а также нарушил турецкие морские коммуникации, чем подорвал военно-экономический потенциал противника.

Однако прославленный русский флотоводец, герой Чесменской победы Г. А. Спиридов не дождался окончания войны и ушел в отставку. Пятидесятилетняя тяжелая служба на флоте, три войны, в которых он принимал активное участие, серьезно подорвали здоровье. Немаловажную роль в уходе со службы Спиридова сыграли и натянутые отношения с главнокомандующим А. Г. Орловым, который из-за своей некомпетентности в военно-морских делах, непомерного самомнения и упрямого характера не столько помогал адмиралу в командовании флотом, сколько мешал управлять силами. Да и обида на несправедливое отношение к нему Екатерины II, пожаловавшей титул Чесменский своему любимцу Алексею Орлову, а не ему — действительному творцу Чесменской победы, задела чувство собственного достоинства. Все это, вместе взятое, и побудило, очевидно, Г. А. Спиридова летом 1773 г. написать на имя императрицы прошение об отставке<sup>1</sup>. «Вашего императорского величества в корабельный флот, я из российских дворян всеподданнейший раб вступил в 1723 году и был при флоте на море пять кампаний для морской практики, и в те-то годы на берегу обучался навигацким наукам, а, выгучась, в 1728 году в феврале месяце написан в гардемарины и послан в Астрахань на Каспийском море, и оттого время продолжал мою службу на Каспийском, Балтийском, Азовском, Северном, Атлантическом и Средиземном морях и ныне продолжаю в Архипелагском море быв прежде под командами и сам командиром, а потом флагманом, командуя эскадрами и флотом вашего императорского величества, в мирные и военные времена, и неоднократно по берегу и на море в действительных военных действиях; также имел счастье быть в присутствиях в Адмиралтейской коллегии и нужных комиссиях; был же и главным командиром в ревельском и кронштадтском портах, а ныне мне от роду 63 года.

От молодых моих лет и поныне по усердной моей рабской должности и ревности понесенные мною многие годы,

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 80.



*120-пушечный линейный корабль (вторая половина XVIII в.)*

а к старости и здешний климат архипелагский изнурили мое здоровье даже до того, что я, желая еще службу продолжать, ласкал себя ливорнским климатом, куда во время с турками перемирия, от его светлости высокоуполномоченного генерала и кавалера графа Алексея Григорьевича Орлова был отпущен, что не могу ли там поправиться, и казалось в Ливорне здоровье мое поправилось, то по исполнению должности в то же еще с турками перемирие пока возвратился обратно ко флоту в Архипелаг, где и поныне нахожусь.

Но при старости лет моих понесенные в службе труды и здешний архипелагский климат как и меня до того же ныне довело, что я совсем в моем здоровье одряхлел и к болезненным от головы и глаз припадкам стал быть мало понятен, и оттого сам предвижу, во исполнении медлителен и по всему тому больше ко исполнению положенной на меня должности не так уже, как прежде, могу быть способен; отчего опасуюсь, дабы столь долговременной моей беспокойной службе не подпасть бы в каком неисполнении под ответы.

И дабы высочайшим вашего императорского величества указом повелено было мне, рабу вашему, по дряхлости и болезням моим, отсюда возвратиться в Санкт-Петербург, и за мою долговременную и беспорочную службу с милосердным вашего императорского величества высочайшим благоволением от

военной и статской службы отставить, для продолжения в моей жизни последнего времени, вечно. Всемиловитейшая государыня, прошу ваше императорское величество о сем моем челобитье решение учсть.

Июня 5 дня 1773 года...

К сей челобитной адмирал Григорий Андреев сын Спиридов руку приложил»<sup>1</sup>.

Екатерина II не стала задерживать больного адмирала, который и так уже наилучшим образом выполнил возложенные на него задачи на Средиземном море, и вскоре подписала указ. В нем говорилось: «Адмирал Спиридов всеподданнейше нас просил об увольнении его как от военной, так и статской службы по причине изнуренных его 63-летней старостью и болезненными припадками сил. Мы, снисходя на оное прошение, сим увольняем его от всех дел и, уважая долголетнюю и беспорочную нам и отечеству службу, во время которой он сверх узаконенных кампаний еще не малы число оных выслужил, в знак о службе его благоволения всемиловитейше повелеваем производить ему вместо пенсiona полное адмиральское жалованье»<sup>2</sup>.

После выхода в отставку Г. А. Спиридов прожил еще около 17 лет. Умер он 8 апреля 1790 г. в возрасте 77 лет. Спиридов оставил яркий след в истории отечественного флота и внес ценный вклад в развитие военно-морского искусства. Он пережил период упадка отечественного флота, а затем стал активным участником его возрождения и боевых действий на Азовском, Балтийском и Средиземном морях.

### Производство трех залпов при погребении



Производство трех залпов, по старому поверью, служит для отогнания дьявола, дабы не вошел он в сердце человека.

Еще до изобретения огнестрельного оружия число «три» имело мистическое значение и употреблялось в Древнем Риме при совершении похоронных ритуалов. Так, до зарывания покойника в могилу бросалось три горсти земли, родственники умершего при этом три раза произносили его имя. Уходя домой, они трижды произносили слово «vale» — «прощай».

---

<sup>1</sup> Юнга Е. Адмирал Спиридов. С. 9.

<sup>2</sup> Там же.

Числа «три», «пять» и «семь» имели таинственное, мистическое значение задолго до римской цивилизации. В настоящей жизни мы имеем достаточно примеров значения числа «три». Вспомним: три грации, три ведьмы в «Макбете», три карты в «Пиковой даме», частое употребление числа «три» в масонских ритуалах, троекратное «ура» и, наконец, чисто военный обряд (традиция): на вечерней поверке троекратно перед фронтом вызывали давно умершего, но честно исполнившего свой долг перед Родиной солдата. Этот обычай соблюдался в некоторых российских полках, но впервые введен был императором Наполеоном.

### Моряки как профессиональная каста



Многое в морях непонятно постоянно живущему на суше, и особенно его легкомысленное отношение к тяжелым трудом зарабатываемым деньгам, далеко не большим; его поведение на берегу и многое-многое другое.

Морьяк-профессионал формируется как таковой под влиянием многих причин: это и поверья (называемые предрассудками), и морские легенды, обычаи, и своеобразный уклад жизни, и весьма выразительный, ядреный морской язык; песни, игры и прочее.

### За господство на Черном море

В 1785 г. правительство России утвердило первый корабельный штат Черноморского флота, согласно которому он должен был иметь 12 80- и 66-пушечных линейных кораблей, 20 больших фрегатов (от 22 до 50 пушек) и 23 мелких судна с общим числом личного состава 13 500 человек. Одновременно с этим было принято решение подчинить Черноморский флот с его адмиралтействами и портами на Черном и Азовском морях губернатору Астраханской, Азовской и Новороссийской губерний князю Г. А. Потемкину, пожаловав ему как наместнику императрицы на юге России кайзер-флаг<sup>1</sup>.

Г. А. Потемкин как крупный государственный деятель и главнокомандующий вооруженными силами России на юге сделал много полезного для строительства Черноморского флота. Приблизив к себе опытных моряков, и прежде всего

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 86





*Г. А. Потемкин-Таврический*

Ф. Ф. Ушакова, Потемкин проявил себя в деле управления Черноморским флотом как руководитель, понимавший главное назначение морских сил государства, и со своей стороны делал все, чтобы создать на Черном море сильный военный флот, способный противостоять турецкому флоту.

Однако, несмотря на огромные усилия, России не удалось к началу Русско-турецкой войны (1787—1791 гг.) реализовать намеченную программу судостроения и

довести Черноморский флот до установленного штатного корабельного состава: он вступил в войну, имея 5 линейных кораблей, 19 фрегатов и несколько десятков более мелких парусных и гребных судов<sup>1</sup>. Эти корабли были сведены в корабельную эскадру, базировавшуюся на Севастополь, и Лиманскую флотилию, находившуюся в Херсоне. Во главе корабельной эскадры, состоявшей из линейных кораблей и фрегатов, был поставлен контр-адмирал М. И. Войнович — человек слабовольный, нерешительный и недостаточно подготовленный в вопросах военно-морского искусства. Полной противоположностью ему был капитан бригадирского ранга Ф. Ф. Ушаков, назначенный командующим авангардом Севастопольской эскадры<sup>2</sup>.

Война началась из-за того, что Турция потребовала вернуть ей Крым, признать Грузию вассальным владением и предоставить Турции право осмотра русских торговых судов при проходе их через проливы. Россия отвергла ульти-

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 101.

<sup>2</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 5.

матум. Турция начала войну против России, выставив 200-тысячную армию и сильный флот, состоявший из 19 линейных кораблей, 16 фрегатов, 5 бомбардирских корветов. Русское командование развернуло две армии — Екатеринославскую численностью 82 тыс. человек под командованием генерал-фельдмаршала Г. А. Потемкина и Украинскую численностью 37 тыс. человек во главе с генерал-фельдмаршалом П. А. Румянцевым, Крымский и Кубанский корпуса, привлекло Черноморский флот.

В сентябре 1787 г. Турция начала военные действия на Черном море. Она предприняла попытку захватить Кинбурн с помощью морского десанта. Однако решительными действиями войск Лиманской флотилии десант был отбит.

В то время как Лиманская флотилия помогала войскам А. В. Суворова отражать атаки турок против Кинбурна, Севастопольская эскадра Войновича вышла к Румелийским берегам для поиска турецкого флота. Авангардом командовал Ф. Ф. Ушаков, находившийся на линейном корабле «Святой Павел»<sup>1</sup>.

При подходе к порту Варна, недалеко от мыса Калиакрия, эскадра была застигнута жесточайшим штормом, который свирепствовал в течение пяти суток и нанес ей серьезный ущерб: один корабль погиб, другой, лишившись всех мачт, в полузатопленном состоянии был занесен в Босфор и захвачен турками. Шторм изрядно потрепал и линейный корабль «Святой Павел». На нем были сломаны две из трех мачт и поврежден корпус. Буря отнесла поврежденный корабль к берегам Кавказа. Ушаков принял все необходимые меры для того, чтобы спасти поврежденный корабль и экипаж. Установив на «Святом Павле» временное парусное вооружение, он привел его в Севастополь<sup>2</sup>.



Ушаков Федор Федорович (1744, с. Бурнаково — 1817, дер. Алексеевка), адмирал (1799 г.).

Происходил из небогатой дворянской семьи. В 16 лет поступил в Морской шляхетный кадетский корпус в Санкт-Петербурге. До этого юный кадет никогда не видел моря и не имел никакого представления о флоте.

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 101.

<sup>2</sup> Тарле Е. В. Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 11, 12.

Во второй половине XVIII в. Морской корпус являлся основным центром подготовки офицерских кадров для флота. Благодаря прогрессивным реформам, осуществленным в области военно-морского образования, корпус стал одним из лучших военных учебных заведений России.

После окончания Морского корпуса мичмана Ушакова направили для дальнейшего прохождения службы на Балтийский флот на корабль «Норген», на котором в том же году совершил дальнее плавание из Кронштадта в Архангельск вокруг Скандинавии и тем же маршрутом вернулся в 1767 г. в Кронштадт.

Для лейтенанта Ушакова первой серьезной проверкой его боевых качеств как офицера флота явилась Русско-турецкая война 1768—1774 гг. Начал он эту войну командиром небольшого корабля (прама № 5) Донской (Азовской) флотилии, а затем был командиром «новоизобретенного» 16-пушечного корабля «Морея», а затем такого же корабля «Модон».

В 1775 г. Ушаков был произведен в капитан-лейтенанты и переведен на Балтийский флот, где получил назначение на фрегат «Белый Орел», на котором в 1777 г. в составе отряда капитана 2 ранга Т. Г. Козлянинова совершил переход из Кронштадта вокруг Европы в Средиземное море. По прибытии кораблей в Ливорно Ушаков был назначен командиром фрегата «Святой Павел».

После возвращения на Балтику Ушаков в течение года командовал сначала кораблем «Георгий Победоносец», а затем императорской яхтой «Счастье». В 1780 г. он получил назначение командиром 64-пушечного линейного корабля «Виктор», который в 1781 г. в составе эскадры контр-адмирала Я. Ф. Сухотина был направлен в Средиземное море для охраны торговых судов нейтральных стран от нападения английских каперов. Успешно выполнив ответственную задачу, Ушаков через год возвратился в Кронштадт. Всего за время двух плаваний из Кронштадта в Средиземное море он пробыл на отдаленном морском театре более трех лет, наплавав за это время свыше 15 тыс. миль. В 1782 г. ему было присвоено звание капитана 2 ранга, а через год он был снова направлен на Черное море, где в то время создавался новый флот. Ушакова назначили командиром заложенного на Херсонских верфях 66-пушечного линейного корабля «Святой Павел». За верную службу он был произведен в капитаны 1 ранга и награжден орденом Святого Владимира 4-й степени.

В бою у о. Фидониси (1788 г.), командуя авангардом эскадры, Ушаков нанес поражение превосходящим силам турок. В 1789-м произведен в контр-адмиралы. Командуя с 1790 г. Черноморским флотом, одержал блестящие победы над турецким флотом в Керченском сражении (1790 г.), у о. Тендра (1790 г.) и у мыса Калиакрия (1791 г.), прибегнув к созданной им новой маневренной тактике. В 1793 г. произведен в вице-адмиралы.

Во время Средиземноморского похода (1798—1800 гг.) Ушаков проявил себя как крупный флотоводец, искусный политик и дипломат при создании греческой Республики Семи Островов. Показал образцы организации взаимодействия армии и флота при овладении Ионихскими островами и особенно о. Корфу, при освобождении от французов Италии, во время блокады Анконы и Генуи, при овладении Неаполем и Римом.

В 1800 г. эскадра Ушакова вернулась в Севастополь.

В 1807 г. Ф.Ф. Ушаков уволен в отставку. 4 октября 1817 г. Ф. Ф. Ушаков умер в своей родовой усадьбе в Темниковском уезде Тамбовской губернии, где и похоронен.

Адмирал Ф. Ф. Ушаков при жизни не пользовался особым расположением высокопоставленных чиновников царского правительства и царедворцев, которые завидовали воинской славе флотоводца. Но его слава — достояние всей России. В память о выдающемся флотоводце его именем в царском флоте был назван броненосец береговой обороны, построенный в 1896 г. Его имя носит и крейсер Военно-морского флота. Именем Ушакова в 1944 г. были названы один из высших орденов и медаль, которыми награждались офицеры и матросы ВМФ.

### **Бой у острова Фидониси**

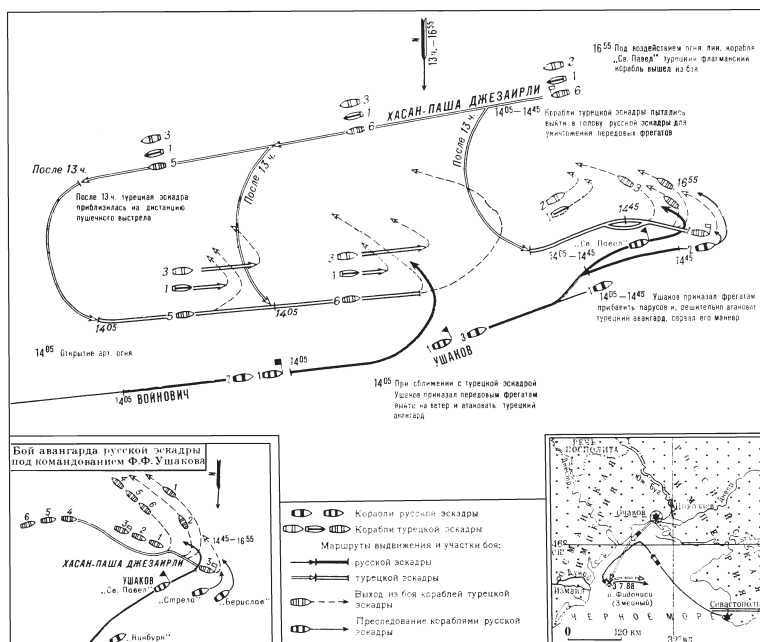
Во второй половине июня 1788 г., когда началась непосредственная осада Очакова, на подходах к Днепровско-Бугскому лиману появилась турецкая эскадра под командованием Хасан-паши. В ее составе имелось 17 линейных кораблей, из них 5 80-пушечных, 8 фрегатов и 24 мелких судна. Вес бортового залпа всех турецких судов составлял 410 пудов<sup>1</sup>. Турецкие корабли, строившиеся по французским проектам и под руководством французских инженеров, в подводной части были обшиты медными листами и превосходили русские корабли в скорости хода.

Для борьбы с турецкой эскадрой по приказанию Потемкина из Севастополя была послана эскадра под командованием контр-адмирала М. И. Войновича с составе 2 66-пушечных линейных кораблей, 10 50- и 40-пушечных фрегатов и 24 мелких судов различных типов. Вес бортового залпа их составлял 160 пудов, то есть в 2,5 раза меньше, чем турецкой эскадры<sup>2</sup>. Перед Войновичем была поставлена задача атаковать и

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 12.

<sup>2</sup> *История русской армии и флота.* Т. 8. С. 99.



### Бой у острова Фидониси 3(14) июля 1788 г.

разбить блокирующий флот противника и после этого пресечь морские коммуникации осажденного Очакова<sup>1</sup>.

Встреча с противником произошла утром 3 июля недалеко от острова Фидониси. Турецкая эскадра следовала в составе двух колонн, занимая наветренное положение. Несмотря на двойное превосходство турок в численности кораблей и в артиллерийском вооружении, русская эскадра не уклонилась от боя. По правилам линейной тактики, эскадре, уступавшей противнику в численности кораблей и занимавшей подветренное положение, запрещалось вступать в бой. Однако Ушаков, шедший впереди находившейся под ветром эскадры, все же решил вступить в бой с численно превосходящим противником и вести его не по правилам линейной тактики.

Командующий турецким флотом в 14 часов начал по ветру спускаться двумя колоннами на русскую эскадру, постро-

<sup>1</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 49.

енную в кильватерную колонну. Хасан-паша решил нанести главный удар по авангарду, которым командовал Ушаков, державший флаг на линейном корабле «Святой Павел», а второй колонной связать боем центр и арьергард русской эскадры<sup>1</sup>.

Турецкие корабли, имея превосходство в скорости хода и обладая преимуществом наветренного положения, попытались охватить голову русской эскадры и, зайдя двумя кораблями на противоположный борт, взять авангард «в два огня». Однако Ушаков разгадал замысел Хасан-паши и искусным маневром фрегатов сорвал его. Для этого он приказал идущим в голове фрегатам «Борислав» и «Стрела» прибавить парусов и, зайдя с наветренной стороны, атаковать противника одновременно с двух бортов<sup>2</sup>. Маневр фрегатов явился полной неожиданностью для турок и буквально ошеломил их.

Блестяще выполнив замысел Ушакова, фрегаты завязали ожесточенный артиллерийский бой с двумя головными турецкими линейными кораблями, к которым вскоре присоединился флагманский корабль Хасан-паши «Капудания». В связи с серьезной угрозой, возникшей для фрегатов, Ушаков, желая помочь им, вышел на «Святом Павле» из строя и решительно атаковал вражеские корабли<sup>3</sup>.

Два головных турецких корабля не выдержали огня русского авангарда и, боясь быть отрезанными от главных сил своей эскадры, поспешили выйти из боя. После этого корабли авангарда сосредоточили огонь на турецком флагмане с дистанции ружейного выстрела и причинили ему серьезные повреждения в рангоуте и корпусе<sup>4</sup>. Идущие за «Капуданией» корабли пытались помочь своему флагману, но решительными действиями Ушакова эти попытки были отбиты.

В то время как Ушаков со своими кораблями вел напряженный бой с превосходящими силами турецкого флота, контр-адмирал Войнович с остальными кораблями, отставшими от авангарда, не поддержал Ушакова и, по существу,

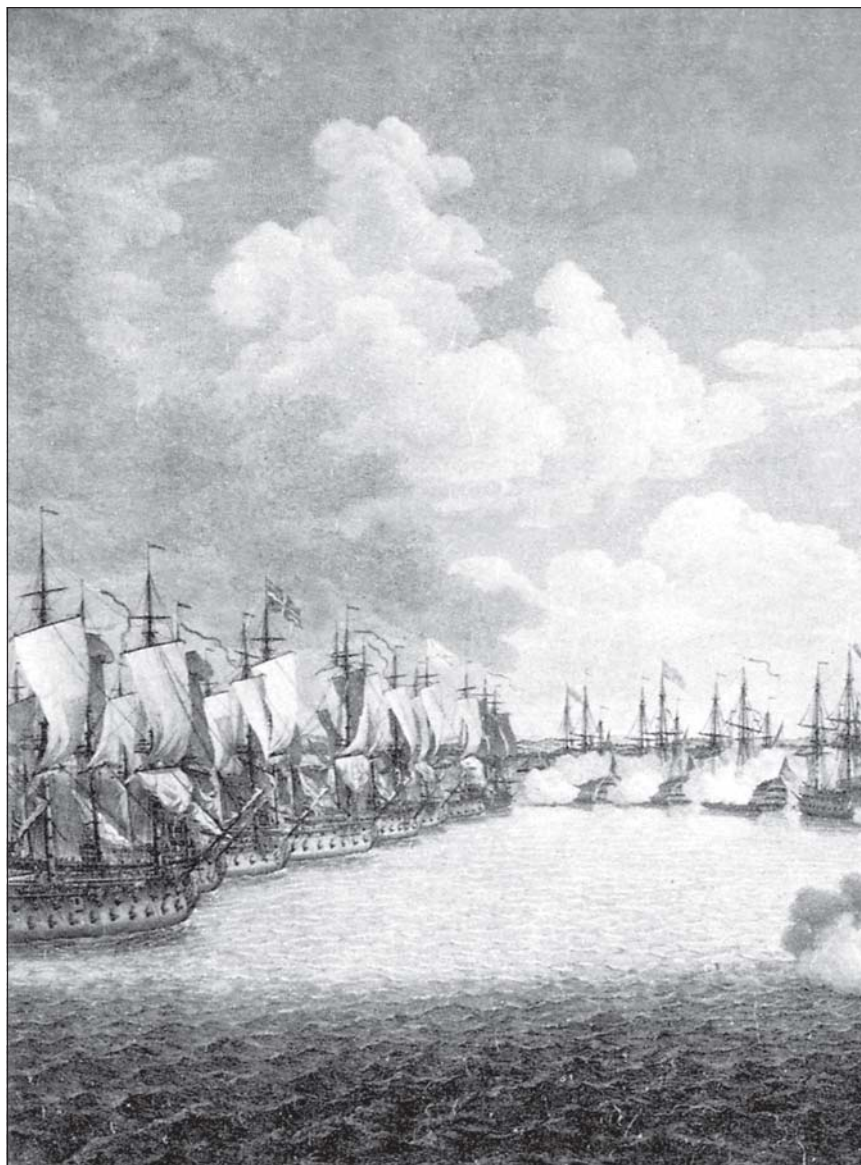
---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 124.

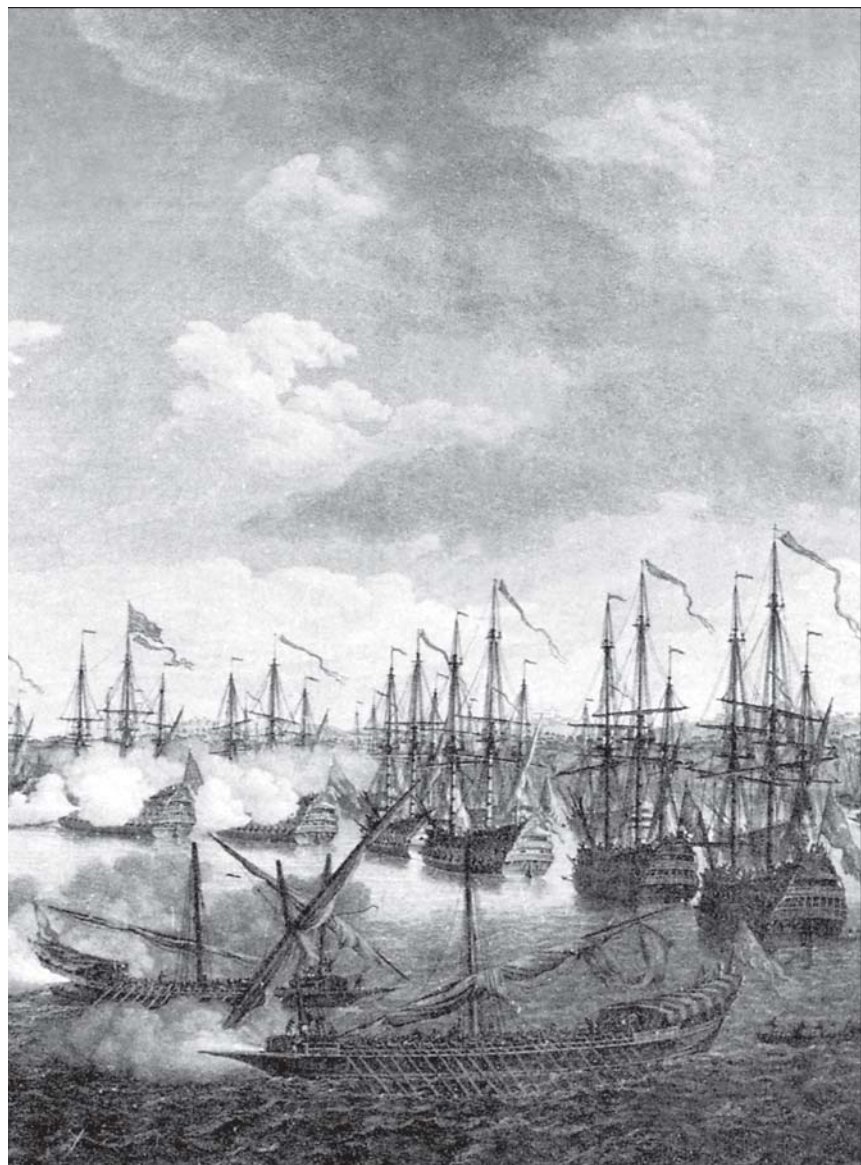
<sup>2</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 61.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 124.

<sup>4</sup> Морской сборник. 1948. № 7. С. 50.







*Вид эскадры Русского императорского флота (1788 г.)*

бездействовал, ограничившись ведением артиллерийского огня с дальних дистанций.

Напряженный бой продолжался 3 часа и закончился победой русской эскадры. Корабли турецкого флота, получив серьезные повреждения (особенно флагманский корабль «Капудания») и понеся значительные потери в личном составе, вынуждены были прекратить бой и, пользуясь преимуществом в скорости, уйти на юг. Войнович отказался от преследования противника и вернулся со своей эскадрой к берегам Крыма.

Таким образом, в первом морском бою молодой Черноморский флот, уступая противнику в численности кораблей и артиллерии, одержал победу. Главная заслуга в победе принадлежала Ф. Ф. Ушакову.

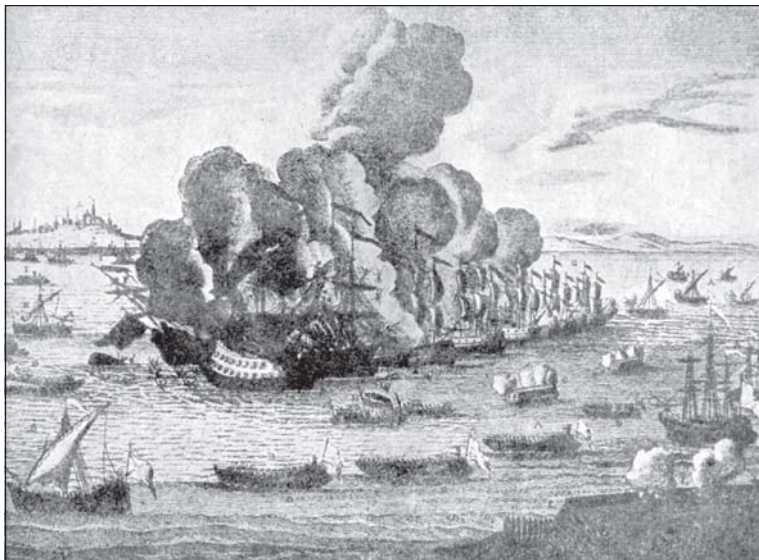
В бою у Фидониси Ушаков действовал необычно, применяя тактические приемы, которые не соответствовали господствовавшей в XVIII столетии в западноевропейских флотах линейной тактике и явились новым вкладом в военноморское искусство, в частности принципиально новыми являлись: атака с подветренного положения; нанесение удара по флагманским кораблям с предельно короткой дистанции; ведение боя без строгого соблюдения кильватерной колонны; выход из строя отдельных кораблей для оказания помощи своим пострадавшим в бою кораблям; применение таких решительных методов ведения боя, как охват головы эскадры, взятие противников «в два огня», продольные артиллерийские залпы с предельно коротких дистанций.

Одержав победу над турецкими кораблями у острова Фидониси, Севастопольская эскадра тем самым решила поставленную перед ней задачу — не допустила турецкие корабли к осажденному Очакову.

Главкомандующий вооруженными силами России на юге князь Потемкин высоко оценил заслуги Ушакова. За отличное руководство действиями авангарда, сыгравшего главную роль в достижении победы, Ф. Ф. Ушаков был удостоен ордена Святого Владимира 3-й степени, а за личные храбрость и мужество, проявленные в том же бою, — ордена Святого Георгия 4-й степени<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 6



*Очаковская морская победа 17 и 18 июня 1788 г.  
Старинная гравюра*

Весной 1789 г. Ф. Ф. Ушаков за отличную службу и большие заслуги в строительстве Черноморского флота и руководстве его боевой деятельностью был произведен в контр-адмиралы, а через год, в 1790-м, его назначили командующим корабельным флотом.

После поражения турецкого флота в сражении у Фидониси и падения Очакова, который был взят сухопутными войсками при содействии Лиманской флотилии 6 декабря 1788 г., боевые действия на Черноморском театре временно затихли и возобновились с новой силой в 1790 г., когда турецкое командование стало энергично готовиться к борьбе за возвращение Крыма<sup>1</sup>. Из агентурных сведений стало известно, что турки в различных портах Анатолийского побережья сосредотачивают войска и транспортные средства для высадки на Крымском полуострове. В качестве промежуточного порта сосредоточения кораблей и транспортных средств, предназначенных для перевозки десанта, противник использовал Анапу.

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 3. С. 48.

С целью срыва вторжения турок в Крым была предпринята попытка овладения Анапой с суши. Однако из-за недостатка выделенных сил она не увенчалась успехом. Тогда Потемкин решил нанести удар по пунктам сосредоточения десантных войск и транспортных средств противника на Анатолийском побережье силами Севастопольской эскадры.

15 мая 1790 г. эскадра под флагом контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова вышла из Севастополя и в течение 20 дней, крейсируя вдоль Анатолийского побережья, начиная от Синопа и далее на восток, подвергала артиллерийским обстрелам укрепленные турецкие пункты, уничтожала сосредоточенные в портах транспортные средства и десантные войска, а также торговые суда, совершавшие плавание по прибрежным коммуникациям. В донесении Потемкину о крейсерстве эскадры Ушаков писал: «Начиная от Синопа, обошел всю восточную сторону анатолийских и абазинских берегов, господствуя при оных сильною рукою, заставил две части вышедших из Константинополя нынешней весной эскадр искать своего спасения, укрываясь под крепостями... Будучи при Синопе трое суток, город, крепость и суда содержал в совершенной атаке, имея с ними довольную перепалку, все время крейсерские суда брали попадающиеся навстречу и около Синопа выводили из-под самых крепостей купецкие суда... Судов взято восемь, из них два сожжены, выведя перед городом при Синопе, а шесть приведены в Севастополь»<sup>1</sup>.

Возвращаясь с крейсерства вдоль Анатолийского побережья, Ф. Ф. Ушаков в ночь с 1 на 2 июня подверг бомбардировке порт Анапа и находившиеся в нем турецкие суда. В донесении о нападении на Анапу он писал: «Спустя на воду все гребные суда, около полуночи притянул против неприятельских судов и начал по оным палить ядрами, бомбами и брандскугелями, против же нас произвели жестокий огонь со всех батарей и, также паля ядрами, бросали небольшие бомбы и карказы, которые, не долетая, рвались на воздухе, а ядра многие перелетали наши суда, а от нас несколько брандскугелей легли и горели на берегу близ батарей, а бомбы разрывались на оных»<sup>2</sup>. Ушаков очень сожалел о том, что в со-

---

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 172, 173.

<sup>2</sup> Там же. С. 175.

ставе его эскадры не оказалось бомбардирских кораблей и брандеров, использование которых дало бы ему возможность полностью уничтожать турецкие суда, сосредоточенные в Анапе.

Набеговые действия эскадры на порты Анатолийского побережья и Анапу в мае 1790 г. задержали примерно на полтора месяца приготовления противника к высадке десанта на побережье Крыма, но полностью не исключили такую опасность. В конце июня корабельная разведка сообщила о сосредоточении крупных сил турецкого флота и большого количества транспортов с войсками в районе Анапы<sup>1</sup>.

На основании анализа разведывательных данных Ушаков правильно определил время и место намечавшейся высадки турецкого десанта на южном побережье Крыма. В целях перехвата десанта на переходе морем и недопущения высадки его в Крыму 2 июля он вывел эскадру из Севастополя и, заняв удобную позицию недалеко от выхода из Керченского пролива, стал на якорь в ожидании появления турецкого флота. Выбранная Ушаковым позиция давала возможность контролировать вход в Керченский пролив и в то же время обеспечивала прикрытие юго-восточного побережья Крыма.

### Поверья-предрассудки



Поверья возникали в результате наблюдения над разными видами природы моряками всех наций с первых дней мореплавания. Многие стали предрассудком в силу совпадения момента проявления скрытых сил природы с каким-либо несчастьем на судне или с членом экипажа. Много чудесного порассказано и в силу свойственного человеку желания преувеличить, особенно когда бывалый-солёный моряк повествовал о долгих походах и происшествиях.

Тома написаны о морских предрассудках, начиная с похода аргонавтов, легенды сложены о плавающей скале-острове, о Летучем голландце. Такие чисто морские явления природы, как водяные смерчи, фосфоресценция воды, огни святого Эльма, ветры, шторма, морские чудовища, не могли не породить большого числа легенд, поверий и обычаев, «помогавших» избежать ужасных явлений.

В числе таких поверий в Англии — невозможность выхода в море в пятницу, и тем более в пятницу тринадцатого числа. Между прочим, тринадцатое число часто приходится именно

<sup>1</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 3. С. 48.

на пятницу. В России роль пятницы отводится понедельнику, а тринадцатое число также не в почете.

Приведем несколько поверий, которые русские моряки соблюдают инстинктивно, в силу обычая: нельзя закуривать трем лицам от одной и той же спички — один из прикуривших обязательно скоро умрет; нельзя свистеть на палубе — этим накликается шторм; поскреби мачту, если, лежа в штиле, хочешь ветра.

Адмирал Коломейцов указал еще на одно поверье. Во время штиля, чтобы получить ветер, надо было написать на клочке бумаги имена десяти лысых человек, выбросить бумажку за борт и скрести ногтями мачту, слегка пошвыстывая... Вскоре паруса наполнялись ветром.

К разряду таких поверий должны быть отнесены и поговорки: «Если дождик перед ветром — поставьте марса-фалы»; «Если дождик после ветра — снова выбирайте их».

Было в обычае русского флота при проходе траверза южного Гогландского маяка бросать Нептуну мелкую монету как дань за благополучное дальнейшее плавание, в особенности если корабль шел в дальний вояж.

Интересен обычай, свято соблюдаемый во всех флотах и явившийся результатом драконовских законов в далеком прошлом, а именно — признание неприкосновенности сундука или чемодана, в котором моряк хранит свое нехитрое имущество. Отсюда ненужность замка, полное отсутствие воровства в матросской среде. Стянуть же у офицера — совсем другое дело.

К большому огорчению, мы должны оговориться и выделить русского матроса эпохи броненосного флота из общего правила. Случаи краж в матросской среде на кораблях русского флота были далеко не единичны, и особенно — на судах внутреннего плавания. Мы объясняем это не только падением нравственности после Русско-японской войны, но и отсутствием правильного воспитания матроса, отсутствием того, что мы называем собирательно — школы морской жизни.

Таким же общим международным морским обычаем является признание превосходства кормы корабля перед его носом. Бак — это дом матроса, и офицер там бывает только по службе; офицер дома — на юте, матрос туда не допускается. Этот морской обычай-традиция — одна из основ дисциплины, особенно на коммерческих судах. На этом обычае, строго говоря, в торговом флоте держится все.

Старый моряк — строгий противник убийства чаек и вообще всякой морской птицы. Идет это также из далекого прошлого и является результатом веры в то, что душа погибшего моряка переселяется в морскую птицу.

Очень интересен обычай, связанный со склянками. Что значит «бить склянки»? В старину время в море учитывалось по пе-



сочным часам — специальным стеклянным приборам, состоящим из двух конусов, соединенных небольшим каналом. Количество песка и диаметр канала рассчитывались так, чтобы время, потребное на полную пересыпку песка из одного конуса в другой, равнялось одной минуте и получасу (или больше, вплоть до одного часа, в зависимости от назначения). Прибор назывался склянка. Юнга становился на вахту к таким часам и всякий раз, когда проходило полчаса, переворачивал склянку, ударял в судовой колокол, бежал на палубу и громко кричал: «Один час прошел, в два поворота и больше пройдет, если будет Господня воля. Помолится Богу дать нам хороший поход и Ей, Матери Божией, Защитнице нашей, убережь нас от откачивания воды помпами и других несчастий. Впереди — Агой». Вахта на носу повторяла то, что он сказал, и приказывала ему прочесть «Отче наш».

Выражения «бить склянки», «восемь бить» употребляются на судах и поныне. Как мы видели, учет времени производился с помощью песочных часов, и каждому повороту получасовой склянки соответствовал один удар в колокол; таким образом, первый полный час — два удара; четыре часа, то есть продолжительность вахты, — восемь ударов, или восемь склянок. Последняя дневная вахта с четырех до восьми вечера делится на две двухчасовые полувахты, называемые собачьими, или просто собаками. Такое деление вводится для того, чтобы, неся службу четыре часа и спускаясь вниз на четыре часа, люди могли чередоваться и не нести службу в одни и те же часы. Таким образом, отбивая склянки после четырех дня, следуют общему правилу первые два часа, кончая их четырьмя ударами, затем опять начинают с одного удара, подходящегося на 18.30, но кончают вахту в 20.00 восемью склянками. Введено это было в английском флоте также и потому, что начало одного бунта было назначено в «пять склянок», а своевременное изменение счета ударов парализовало сигнал общего восстания, и бунт был предотвращен.

Из всех легенд наиболее интересна легенда о Летучем голландце. Герой ее — некто Ван дер Декен, шкипер торгового голландского корабля-парусника. Упорные противные ветры не давали ему возможности обогнуть мыс Горн и долгое время держали в тяжелых зимних условиях плавания. Все попытки обогнуть мыс были тщетны. Обозленный Ван дер Декен позволил себе поносить имя Господа Бога и заявил, что, несмотря ни на что, он обогнет Горн, даже если ему придется плыть до второго пришествия. В ответ на его богохульство раздался страшный голос: «Да будет так — плыви». И до сих пор пытается Ван дер Декен обогнуть мыс Горн, но безуспешно. Также легенда говорит, что порой суда встречают дер Декена, но это всегда не к добру. Иногда даже будто бы ужасный голландец поднимается на палубу встречных судов для передачи писем домой. Так рассказывают эту легенду, украшая и



варьируя в зависимости от воображения рассказчика и уровня восприимчивости слушателей.

Международное морское братство признает превосходство моряка-британца, презрительно относясь к итальянцам, португальцам, испанцам, называя их общим именем — Грязный Дего. На российского финна всегда смотрели как на колдуна. Моряки верили в их мистическую силу, их боялись, а потому старались так или иначе ублажать. На Русском императорском флоте финны пользовались репутацией носителей всякого рода суеверий. «Такая репутация финнов понятна, — писал контр-адмирал Г. И. Бутаков. — Колдовство у них, и в особенности у карел, было очень развито до самого последнего времени. Без участия «падивамки»-колдуна карелы не приступали ни к одному серьезному делу. На русском флоте финское племя было представлено только эстонцами и небольшим количеством жителей бывшей Ингерманландии (Петербургский район). Жители Великого княжества Финляндского были освобождены от службы во флоте, а в последние годы существования империи — от военной службы вообще».

Объяснение этому надо искать в том, что мальчик-финн с раннего детства работал на лайбах, испытывая на себе грубое суеверие взрослых. Но вместе с тем финны — отличные моряки. Это единственная нация, которая долго использовала паруса: у себя в Мариенхаме, на Аландских островах, финны собрали все лучшее, уцелевшее из парусной эпохи; перевоза не срочные грузы угля и зерна из Австралии в Англию и обратно, они всегда находили работу благодаря дешевизне фрахта.

Велико значение рассказов о морских трагедиях, гибели судов со всем экипажем. Эти истории всегда окутаны мистической тайной. Перечислить все случаи — значит написать несколько книг.

## Керченское сражение

Утром 8 июля 1790 г. эскадра, стоя на якоре, заметила приближавшийся турецкий флот в составе 10 линейных кораблей, 8 фрегатов и 36 вспомогательных и транспортных судов с десантом. На боевых кораблях турецкой эскадры, которой командовал капудан-паша Хусейн, имелось свыше 1100 орудий. Русская эскадра уступала противнику как в численности кораблей, так и в артиллерийском вооружении. В ее составе находилось 10 линейных кораблей, 6 фрегатов и 17 других более мелких судов с 860 орудиями<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 126.

Несмотря на превосходство противника в силах, Ф. Ф. Ушаков, державший свой флаг на линейном корабле «Рождество Христово», решил дать бой противнику на ходу. Снявшись с якоря, корабли построились в строй кильватерной колонны и направились навстречу турецкому флоту, который также перестроился в боевой порядок. Вспомогательные суда с той и другой стороны заняли места под защитой своих линейных кораблей и фрегатов с противоположного от противника борта.

Русские корабли оказались под ветром относительно неприятеля. Согласно принципам формальной линейной тактики, флот, занимающий подветренное положение, должен был уклоняться от боя, тем более с превосходящим в силах противником. Но Ушаков не уклонился.

Около полудня, когда дистанция сократилась до пушечного выстрела, турецкие корабли атаковали авангард русской эскадры с предельной дистанции, стремясь одновременно окружить его, взять «в два огня» и уничтожить. Командующий авангардом капитан бригадирского ранга Г. К. Голенкин, подпустив противника на близкую дистанцию, открыл мощный огонь из орудий всех калибров, чем привел неприятеля в замешательство. В целях поддержки своего авангарда Хусейн-паша направил против русского авангарда часть кораблей центра. Ф. Ф. Ушаков, внимательно следивший за ходом сражения, вовремя заметил опасность и немедленно принял контрмеры. Он вывел из линии боевого построения 6 наиболее быстроходных фрегатов и направил их на помощь авангарду, а сам с остальными кораблями центра и арьергарда решительно атаковал главные силы турецкого флота и тем самым не дал им возможности поддержать свой авангард<sup>1</sup>.

В результате совместных действий авангарда и фрегатов, сыгравших роль тактического резерва, нескольким турецким кораблям были причинены серьезные повреждения, и они вышли из строя<sup>2</sup>.

Около 15 часов направление ветра изменилось на 4 румба. Это позволило эскадре Ушакова сблизиться с противни-

---

<sup>1</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 3. С. 49.

<sup>2</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 52.

ком на дистанцию картечного выстрела и сосредоточить главный удар на его флагманских кораблях<sup>1</sup>. Не выдержав лавины огня, турки стали поворачивать на обратный курс. Причем часть кораблей поворачивала на ветер, чтобы увеличить дистанцию боя, другие уваливались под ветер, рассчитывая прорваться через строй русской эскадры.

Чтобы не дать противнику возможности выйти из боя, Ушаков также решил повернуть на обратный курс. И вот здесь со всей полнотой проявилось тактическое творчество выдающегося флотоводца. В целях ускорения маневра он произвел поворот без соблюдения установленных для каждого корабля мест в строю, «по способности»; сам же на линейном корабле «Рождество Христово» вышел в голову эскадры.

Это был необычный в истории военно-морского искусства маневр, который никто ранее не применял в морском бою. Блестящее выполнение его позволило продолжить нанесение удара по уже изрядно потрепанному турецкому флоту<sup>2</sup>. И только преимущество в скорости и наступившая вскоре темнота позволили противнику спастись бегством от полного разгрома.

Таким образом, напряженный пятичасовой бой с превосходящим по численности кораблей и орудий турецким флотом закончился победой русских моряков. Многие корабли неприятеля получили серьезные повреждения, а одно посыльное судно было потоплено. Большие потери турки понесли и в личном составе. Потери русских составляли 29 человек убитыми и 68 ранеными<sup>3</sup>.

Победа в Керченском сражении имела важное стратегическое значение — она предотвратила высадку турецкого десанта на побережье Крыма в то время, когда на Крымском полуострове почти не было сухопутных войск, и вынудила турецкое командование отказаться от дальнейших попыток овладеть Крымом. Керченское сражение явилось своего рода заключительным этапом глубоко продуманной командованием системы действий Черноморско-

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 127.

<sup>2</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 3. С. 49.

<sup>3</sup> Русское военно-морское искусство. С. 128.

го флота, направленных на нарушение подготовки и срыв высадки турецкого десанта в Крым. Благодаря хорошо организованной разведке на театре командование своевременно стало известно о подготовке турецкого флота к высадке десанта на южное побережье Крыма. Активными набеговыми действиями на пункты сосредоточения десантных войск и транспортных средств на Анатолийском и Кавказском побережьях Черноморский флот на полтора месяца задержал выход турецкого флота с десантом, а нанеся по нему удар на переходе морем в Керченском сражении, полностью сорвал намечавшуюся высадку десанта в Крым. Это был один из наиболее поучительных примеров хорошо организованных и умело осуществленных противодесантных действий Черноморской эскадры под командованием Ф. Ф. Ушакова в ходе Русско-турецкой войны 1787—1791 гг.

В Керченском сражении Ушаков обогатил военно-морское искусство рядом новых тактических приемов ведения морского боя, которые явились неожиданными для противника. Подобно сражению у острова Фидониси, Ушаков, вопреки правилам линейной тактики, вступил в бой с превосходящими силами, занимая при этом подветренное положение, и вел его не так, как того требовала шаблонная линейная тактика. Особенности ушаковской тактики в Керченском сражении характеризовались:

- ♦ широким маневром в бою, сочетавшимся с применением артиллерии всех калибров с коротких дистанций, что повышало результативность огня;
- ♦ нанесением главного удара по флагманским кораблям, создававшего для противника большие трудности управления силами в бою;
- ♦ выделением тактического резерва, состоявшего из быстрых фрегатов, и использованием его на наиболее опасных и решающих направлениях сражения;
- ♦ перестроением кораблей в бою без соблюдения тактических номеров в строю, что ускорило выполнение маневра эскадры;
- ♦ выходом кораблей из боевой линии для поддержки других кораблей, нуждавшихся в помощи;
- ♦ решительным преследованием противника.

За победу над турецким флотом в Керченском сражении Ф. Ф. Ушаков был награжден орденом Святого Владимира 2-й степени. В письменной благодарности, врученной Ушакову главнокомандующим вооруженными силами России на юге князем Потемкиным, было сказано: «Отдав полное уважение победе, одержанной вами над флотом неприятельским... приписую оную благоразумию вашего превосходительства и неустрашимой храбрости вверенных вам сил. Примите через сие... засвидетельствование моего удовольствия и признательности и объявите оные всем подчиненным вашим»<sup>1</sup>. На опыте двух сражений (у о. Фидониси и Керченском) Ф. Ф. Ушаков убедился в том, что до тех пор, пока турецкий флот свободно ходит по Черному морю, угроза его нападения на Херсон, Севастополь, побережье Крыма и морские коммуникации будет существовать постоянно. Для того чтобы снять эту угрозу, надо было добиться господства на Черном море. Проанализировав сложившуюся обстановку на театре после Керченского сражения, он доложил Потемкину план боевых действий корабельного флота, ориентированный на уничтожение морских сил Турции на Черном море. Получив согласие Потемкина, начал энергично готовить эскадру к активным наступательным действиям.

На основании данных разведки, которая постоянно велась небольшими парусными судами и береговыми наблюдательными постами, развернутыми на Черноморском побережье, Ф. Ф. Ушакову стало известно, что неприятельский флот систематически появляется в северо-западной части Черного моря и у побережья Крыма. Анализируя разведывательные сведения, адмирал пришел к выводу, что наиболее вероятным местом встречи с турецким флотом является северо-западная часть моря — подступы к Днепровско-Бугскому лиману, где была сосредоточена русская гребная флотилия под командованием генерал-майора Хосе де Рибаса. 6 августа Ушаков писал де Рибасу в Херсон: «Сего дня было видно 29 судов. Весьма нужно узнать их предприятие, дабы не только воспрепятствовать, но и воспользоваться оным... Не можно ли, милостивый государь, через какие-либо средства от Дуная узнать, где ныне главный их флот, в котором месте,

---

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 7.

соединяются ли они в одном месте или будут эскадрами, дабы потому располагать наши действия»<sup>1</sup>.

Из письма Ф. Ф. Ушакова командующему Лиманской флотилией видно, насколько он тщательно изучал обстановку на театре до выхода эскадры в море, чтобы легче было обнаружить и уничтожить противника.

В начале августа 1790 г. русская армия предприняла крупное наступление против крепостей Килия, Исакичи и Измаил, расположенных на Дунае. Для содействия ее наступлению на дунайском направлении было решено привлечь гребную флотилию, находившуюся в Днепровско-Бугском лимане. К этому времени на Херсонских верфях было построено несколько парусных кораблей, предназначенных для усиления Севастопольской эскадры.

Турецкий флот появился в северо-западной части Черного моря в середине августа и занял позицию между Хаджи-Беем (Одессой) и островом Тендра (Тендровская коса), преградив путь гребной флотилии в Дунай<sup>2</sup>. В связи с этим князь Г. А. Потемкин приказал контр-адмиралу Ф. Ф. Ушакову выйти с эскадрой в море и обеспечить проводку гребной флотилии в Дунай, а построенные в Херсоне новые корабли присоединить к своей эскадре<sup>3</sup>.

25 августа эскадра под флагом Ушакова, находившегося на линейном корабле «Рождество Христово», вышла в море и направилась в северо-западную часть Черного моря, где 28 августа 1790 г. обнаружила турецкий флот и с ходу атаковала его.

## Морской язык



Четкость морской службы, необходимость краткого и ясного приказания делают то, что долго пробывший в среде моряков человек усваивает особый, весьма образный и выразительный язык.

Замечательным по частоте применения и практического приложения является прилагательное «чистый» и различные производные от него: «чище», «вчистую», «чисто» и др. Дадим несколько примеров морского языка. «Вчистую» означает

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 3. С. 35.

<sup>2</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 3. С. 50.

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Ч. 1. С. 104.

«выйти в запас», «в отставку». «Чисто за кормой» — значит «нет ничего, что могло бы помешать дать задний ход». «Чище выравниваться» — «подравнять строй, соблюсти интервалы». «Держать что-либо чистым» — значит «иметь готовым к употреблению в любую минуту».

Приведем еще несколько специфических морских выражений. «Отсвистать» означает «окончить, прекратить», а рассказчику — «перестать врать». «Пустая бутылка» — «покойник». Степени опьянения: «под триселями» — «слегка выпивши», «под зарифленными марселями» — «серьезнее», «слегка покачиваясь»; «отдал якорь» — «свалился». «Отдать якорь» также значит «где-либо плотно обосноваться, устроиться». «Пройти под ветром» — «счастливо избежать опасности» (обычно — встречи строгого начальника на берегу). «Показать корму» — «удрать». «Лечь в дрейф» — «отдать себя на милость». «Запеленговать» (например, «запеленговать девицу») — значит «обратить особое внимание». «Привести» — «стараться завести знакомство». «Серый» — «неопытный, молодой по службе». «Трюмвейн» — «скверное вино, командная водка». «Потрави немного» — обращение к завравшемуся рассказчику. «Разрезная бизань» — «детские нижние штанишки с прорезью». «Порта откинуть» — «расстегнуть брюки морского образца».

Для полноты изображения красочности и образности морского языка приведем письмо старого моряка эпохи парусно-парового флота к своему бывшему однокашнику, напечатанное господином Веденевым на страницах «Морского журнала»:

«Вот тебе, дружище, выписка из шканечного журнала моего крейсера по океану жизни и поприщу службы. В вступлении моим под паруса офицерского звания служба благоприятствовала попутными ветрами. Несмотря на риф-марсельные подчас отношения начальства, я никогда не ложился в дрейф перед протекцией, а только правил по румбу долга, пеленгуя законы. Так, валяя я под гротом, фоком и брамселями по 12 узлов до самого штаб-офицерского ранга. За это время я правил все должности, начав с вахтенного офицера вплоть до командира корабля включительно. Совершил два кругосветных вояжа и много заграничных и внутренних кампаний и исполнил всякие цензы. Затем служба моя заштилела в качестве флаг-офицера адмирала Беллинсгаузена. (Быть флаг-офицером Беллинсгаузена, памятник которому в Кронштадте, — значит не плавать). И я оттуда стал лавировать по семейным портам. И вот в одном таком порту я встретил яхточку со стоящим рангоутом, имеющую, как я узнал, необходимый в целях остойчивости балласт приданого. Яхточка мне очень понравилась. Мне захотелось поведать ее на мой меридиан и взять на бордаж. Но где моя смелость! Куда девалась отвага, когда сердце забило тревогу!.. Я повернул оверштаг, привел в крутой бейдевинд,



лег контрагалсом и сделал по яхточке залп предложения руки и сердца. Можешь себе представить мою радость, яхточка подняла сигнал "флаг согласия" и сдалась без боя. И вот я справил адмиральский час моего благополучия, стал фертоинг близ Васильевского острова, затем втянулся в гавань отставки и разоружил свой морской мундир. Теперь я давно не сидел на экваторе (без денег), а от спокойной жизни корпус мой принимает понемногу более крутые обводы, да и яхточка превратилась уже в целый фрегат. На лето мы лавируем в зелень, ведя на баштове мелкие гребные суда с разрезной бизанью собственной постройки. Оглядываясь на струю кильватера, я с удовольствием вспоминаю пройденный курс жизни и службы и без страха смотрю с полубака вперед на время, когда придется отправиться ниже земной ватерлинии на вечную зимовку».

## Сражение у Тендры

В Тендровском сражении турецкий флот по численности боевых кораблей и орудий значительно превосходил Севастопольскую эскадру — почти в полтора раза.

Утром 28 августа эскадра Ф. Ф. Ушакова, следуя в походном строю трехкильватерной колонны, обнаружила турецкий флот, стоявший на якоре. Капудан-паша Хусейн не вел разведку на театре и не обеспечил безопасность якорной стоянки эскадры дозорными кораблями. Поэтому и не смог вовремя обнаружить подход Севастопольской эскадры и был застигнут врасплох. Не допуская возможности появления русского флота в данном районе, турецкие корабли оказались неподготовленными к отражению внезапного нападения.

Ушаков, стремясь максимально использовать фактор внезапности, решил атаковать противника из походного строя, не перестраивая корабли в боевой порядок, и одновременно приказал прибавить парусов, чтобы как можно скорее сблизиться с неприятелем на дистанцию пушечного выстрела.

Турки, будучи неготовыми к бою, стали поспешно рубить якорные канаты и отходить в сторону Дуная. Чтобы не упустить противника и дать ему решительный бой, Ушаков предоставил командирам полную инициативу и возможность самостоятельно преследовать турецкие корабли с тем, чтобы догнать их и принудить к бою. И это дало положительные результаты.

Наиболее быстроходные корабли, поставив дополнительные паруса, догнали концевые корабли противника и создали реальную угрозу арьергарду турецкой эскадры. Около 12 часов капудан-паша Хусейн, стремясь прикрыть арьергард, повернул остальные корабли на обратный курс<sup>1</sup>.

Таким образом, благодаря отказу от перестроения из походного порядка в боевой, позволившему выиграть время, и предоставлению инициативы командирам кораблей в преследовании противника, пытавшегося уклониться от боя, Ушаков вынудил турецкий флот принять бой в невыгодных для него условиях.

Турецкий флот крайне медленно поворачивал на обратный курс — около часа. Ушаков же умело использовал этот благоприятный момент и в 12 часов 30 минут перестроил эскадру в боевой строй однокильватерной колонны и, сделав поворот на 180°, лег на параллельный курс с противником, продолжая сохранять за собой наветренное положение. По завершении поворота Ушаков приказал трем наиболее сильным фрегатам выйти из колонны и образовать тактический резерв для того, чтобы усилить авангард и не допустить охвата его противником. Данный прием, впервые примененный Ушаковым в Керченском сражении, вполне оправдал себя и здесь<sup>2</sup>.

В 15 часов, сблизившись с противником на дистанцию картечного выстрела, русская эскадра атаковала его по всей линии баталии, сосредоточив главный удар на флагманских кораблях. Завязался напряженный бой, в котором сразу же выявилось превосходство русских комендоров. Они стреляли быстрее и точнее, чем турецкие артиллеристы. Стремясь уклониться от артиллерийского боя на малой дистанции, турки в 15 часов 30 минут попытались увеличить ее, но русские корабли по приказанию Ушакова спустились на противника и вновь навязали ему решительный бой<sup>3</sup>.

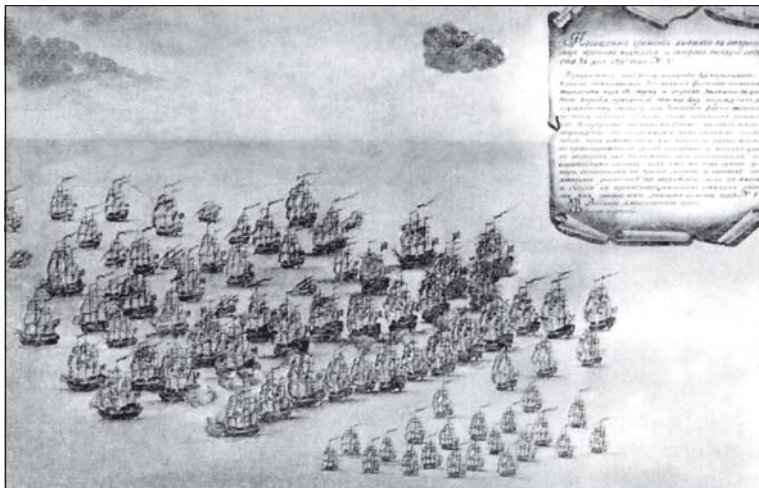
После полуторачасового боя турецкие флагманские корабли, не выдержав атаки и понеся большие потери в личном составе, сделали поворот через фордевинд и стали ува-

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 53, 54.

<sup>2</sup> Новиков Н. В. История военно-морского искусства. Ч. 3. С. 50.

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 105.



*Эпизод Тендровского сражения 1790 г.  
Акварель участника сражения гардемарина А. Денальдо*

ливаться под ветер. Вслед за ними вышли из строя и начали спускаться под ветер и другие корабли. Боевое построение турецкой эскадры окончательно нарушилось. В момент поворота ее русские корабли дали несколько мощных продольных залпов в корму неприятельским кораблям и причинили им серьезные повреждения. Особенно сильно пострадали флагманские корабли, по которым Ушаков наносил главный удар, сосредоточив на них огонь двух-трех кораблей, в том числе и тактического резерва<sup>1</sup>.

К 17 часам исход боя был решен. Турецкие корабли вышли из боя и, используя преимущество в скорости, начали поспешно уходить к дунайским берегам. Ушаков приказал поставить все паруса и продолжил преследование противника до 20 часов; лишь с наступлением темноты эскадра стала на якорь<sup>2</sup>. Таким образом, преимущество турецких кораблей в скорости и на этот раз дало им возможность избежать полного разгрома.

На рассвете 29 августа Ф. Ф. Ушаков обнаружил недалеко от своей эскадры стоявшие на якоре турецкие корабли и

<sup>1</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 54.

<sup>2</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 110.

возобновил погоню за неприятелем, пытавшимся укрыться в Босфоре. В ходе преследования русские корабли захватили в плен сильно поврежденный 66-пушечный линейный корабль «Мелеки Бахри» и два небольших парусных судна. 74-пушечный линейный корабль «Капудания» под флагом адмирала Саид-бея был подожжен и взорвался. От сильных повреждений затонул еще один 74-пушечный линейный корабль и несколько более мелких парусных судов. Потери турок в людях превышали 2 тыс. человек. Русский флот потерь в кораблях не имел. Потери в личном составе составляли 21 человек убитыми и 25 ранеными<sup>1</sup>.

В Тендровском сражении Черноморский флот под командованием Ф. Ф. Ушакова одержал убедительную победу над численно превосходящим турецким флотом. Эта победа имела важное значение для общего хода военных действий на главном дунайском стратегическом направлении. Она обеспечила беспрепятственный переход гребной флотилии из Херсона на Дунай и активное участие ее в совместных действиях с армией А. В. Суворова при овладении турецкими крепостями на Дунае. Среди них особо важное значение имел захват сильной турецкой крепости Измаил, которая была взята штурмом армией под командованием Суворова при активном содействии гребной флотилии 11 декабря 1790 г.<sup>2</sup>.

Победу в Тендровском сражении Черноморский флот одержал главным образом благодаря применению методов маневренной тактики, которая в этом сражении характеризовалась:

- ♦ стремительностью атаки противника из походного строя, что позволило наиболее полно реализовать в ходе сражения достигнутую внезапность;
- ♦ принуждением противника к бою в невыгодных для него условиях, когда корабли не были готовы к нему;
- ♦ перестроением кораблей из походного строя в боевой в ходе сражения, используя для этого наиболее благоприятный момент, когда противник, выполняя поворот, не мог использовать артиллерию;

---

<sup>1</sup> Морской сборник, 1945. № 7. С. 54.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 132.

- ♦ нанесением главного удара по флагманским кораблям превосходящими силами с предельно короткой дистанции, позволявшей наиболее эффективно использовать артиллерию всех калибров;
- ♦ созданием тактического резерва и использованием его для усиления атаки на решающих направлениях;
- ♦ настойчивым преследованием противника с предоставлением широкой инициативы командирам кораблей в развитии достигнутого успеха.

Важнейшими факторами, обеспечившими победу Российского флота в сражении у острова Тендра, явились высокие морально-боевые качества и отменная подготовка экипажей кораблей, достигнутая благодаря упорной работе и хорошо продуманной системе боевой подготовки, внедренной Ушаковым на Черноморском флоте. Особо следует отметить высокую выучку командиров кораблей и комендоров, от которых решающим образом зависел исход морского боя парусных кораблей.

Главнокомандующий князь Г. А. Потемкин в донесении в Санкт-Петербург писал: «Наши... такого перца задали туркам, что любо. Спасибо Федору Федоровичу...»<sup>1</sup>. Ушаков был награжден орденом Святого Георгия 2-й степени<sup>2</sup>.

Победы в бою у острова Фидониси, в Керченском и Тендровском сражениях имели существенное значение в борьбе за господство на Черном море. Но не они решали общий ход и исход вооруженной борьбы с Турцией, а армия и ее победы на Балканском театре военных действий. К числу таких побед, одержанных войсками России под командованием прославленных полководцев П. А. Румянцева, А. В. Суворова, Г. А. Потемкина и других, относятся: взятие Очакова (1788 г.), победы при Фокшанах (1789 г.) и Рымнике (1799 г.), взятие Измаила (1790 г.) и др.<sup>3</sup>. Все эти победы, одержанные, как правило, над превосходящей по численности турецкой армией, серьезно подорвали ее мощь, но далеко не полностью сломили способность противника к сопротивлению, тем более в условиях активной помощи, которую оказывали

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 112.

<sup>2</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 36.

<sup>3</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 103, 106.

Турции некоторые западноевропейские государства, прежде всего Англия, подталкивавшая турецкое правительство на продолжение войны.

От армии и флота России потребовались еще немалые усилия для того, чтобы заставить Турцию прекратить войну и заключить мир. Решающую роль в этом снова сыграла армия, которая в 1791 г. приступом овладела важным стратегическим пунктом на балканском направлении — г. Браилов, а затем в районе Мачана разгромила 80-тысячную армию противника. Потеряв в этих сражениях последние резервы армии, турецкое правительство вынуждено было пойти на переговоры с Россией о заключении мира. Но, имея на Черном море еще достаточно сильный флот, Турция всячески затягивала мирные переговоры, пытаясь добиться более выгодных для себя условий мира. Одновременно противник стягивал в Константинополь крупные силы флотов своих средиземноморских вассалов — Туниса, Алжира и других, рассчитывая использовать их для нанесения решительного поражения Черноморскому флоту. Потемкин, внимательно следивший за ходом мирных переговоров с Турцией и развитием событий на Черном море, в целях ускорения окончания войны приказал Ф. Ф. Ушакову выйти с корабельной эскадрой на поиск турецкого флота к Румелийским берегам и в случае обнаружения уничтожить его. Встреча с турецким флотом произошла у мыса Калиакрия.

## Песни



Историческое исследование показывает, что песня как средство для облегчения работы и достижения такта при гребле или вообще при коллективной тяжелой работе появилась в глубокой старине. Песня была широко распространена в Китае (на больших джонках), и предполагают, что оттуда она была заимствована моряками коммерческих судов, в особенности в эпоху клиперов. С другой стороны, известно, что задолго до появления в китайских водах клиперов пение было уже в обычае у европейских моряков. Весьма вероятно, что матросы из числа древних египтян и финикийцев работали под песню. Иногда это пение носило характер заклинания.

Джеймс в своей «History of the Royal navy» приводит отрывок из журнальных записок англичанина времен правления Генриха VIII, в котором даны заклинания, произносившиеся нараспев матросами при съёмке с якоря.

Имея одну и ту же цель — облегчить работу, — песни эти были двоякого рода. Так, например, при выхаживании якоря ручным шпилем песня состояла из припева, заводимого одним и затем подхватываемого всеми в такт медленному шагу идущих на вымбовках вокруг шпиля людей. Другого рода песня состояла из нескольких возгласов и употреблялась тогда, когда снасть тянули до места толчками, рывками.

Нам очень легко представить себе эти песни — стоит только вспомнить знаменитую русскую «Дубинушку»: она соединяла в себе обе морские песни по характеру. По содержанию морские песни были полны грубого юмора, как и наша пресловутая «Дубинушка».

В Русском императорском флоте ничего подобного не было, ибо первое и строжайшее требование состояло в соблюдении при работе на корабле совершенной тишины. При авральных работах, при вызове всех наверх только команды старшего офицера и дудки боцманов нарушали эту священную тишину. Такт давался дудкой, подсвистывавшей шаг выбиравших тали, гини или ходивших вокруг шпиля, либо особым присвистом, употреблявшимся при работе рывками.

Русский матрос любил пение и пел в отведенные на то часы (обычно с 18.00 до 19.30). Эти «баковые концерты» были очень популярны и любимы командой. Во время заграничных плаваний неоднократно можно было наблюдать, как десятки всевозможных шлюпок окружают русский военный корабль, стоящий где-нибудь в тропиках или на Средиземном море, и туземцы шумно благодарят наших матросов за чудное пение. Бывали даже случаи, когда с берега приходили запросы: будет ли концерт? Особенно славилась этим эпоха парусно-парового флота, именно тогда были созданы дошедшие до наших времен русские морские профессиональные песни: например, «Фрегат “Минин”». В этой бесхитростной песне описывается шторм: «А наш фрегат “Минин” под ветер валит, формарсель полощет, бизань не стоит». Этой песней всегда начинался баковый концерт.

Как правило, матросы не любили солдатских хоровых песен и пели их только по принуждению. Они любили свои морские песни или напевы, пришедшие из родных мест. Между прочим, хоровую песню «Нелюдимо наше море» петь отказывались совершенно, считая, что петь ее в море нехорошо.

Большое влияние на характер песен оказывали сами исполнители. Если было в команде много украинцев, процветали «Ревет и стонет Днепр широкий» или «Гей, там убили»; если были русские из средней полосы — «Среди долины ровныя»; коли попадались сибиряки — лилась широкая, звучная, полная собственного достоинства песня, целиком отвечающая сибирской поговорке: «Сто верст — не расстояние, десять рублей — не деньги».



## Сражение у мыса Калиакрия

В этом сражении соотношение сил флотов сложилось далеко не в пользу Черноморского флота. Турецкий флот по численности кораблей и артиллерийскому вооружению превосходил русскую эскадру примерно в два раза, а по массе бортового залпа и того больше.

В июле 1791 г. разведывательные суда донесли Ф. Ф. Ушакову о сосредоточении крупных сил противника в районе Варны. 29 июля Ушаков вывел эскадру в море и направился к Румелийскому побережью. Следуя трехкильватерной колонной вдоль побережья на юг, в полдень 31 июля эскадра обнаружила огромный турецкий флот, стоявший на якоре в 5 милях от мыса Калиакрия под защитой береговых батарей<sup>1</sup>. Так как турки не вели разведку и не обеспечили якорную стоянку дозорными кораблями, они, так же как и в сражении при Тендре, не смогли своевременно обнаружить подход русской эскадры и снова были застигнуты врасплох. Ушаков, мгновенно оценив обстановку, принял нестандартное, смелое решение, оказавшееся неожиданным для противника.

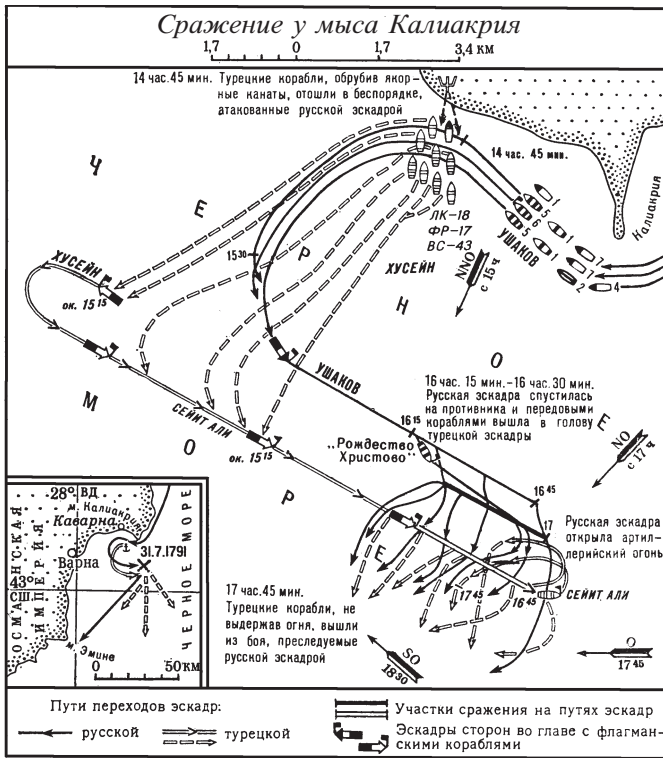
Поскольку корабли стояли под защитой береговой артиллерии, то командующий турецким флотом не предполагал возможность атаки русских кораблей со стороны берега и приказал подготовить к действию корабельную артиллерию только противоположного от берега борта. Именно это и учел Ушаков, принимая решение пройти между берегом и турецкими кораблями и нанести по ним мощный артиллерийский удар со стороны берега, откуда неприятель его никак не ожидал<sup>2</sup>. Кроме того, этот маневр обеспечивал эскадре выход в наветренное положение, что, в свою очередь, давало ряд важных преимуществ для атакующей стороны. Правда, проход кораблей под огнем береговых батарей был связан с определенным риском, но риск, на который пошел Ушаков, был вполне оправдан, так как в значительной степени сулил победу.

Внезапное появление русской эскадры, смелый и неожиданный маневр, предпринятый Ушаковым под огнем турец-

---

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 511.

<sup>2</sup> Там же.



ких береговых батарей, буквально ошеломил противника. Его корабли поспешно начали рубить якорные канаты и в беспорядке отходить от берега. В результате столкновений между собой многие из них поломали рангоут, повредили паруса и снасти<sup>1</sup>.

Ушаков, стремясь максимально использовать достигнутую внезапность, атаку начал из походного строя, так же, как он это сделал в Тендровском сражении.

Командующему турецким флотом с большим трудом удалось навести порядок и, затратив около часа, построить корабли в линию баталии. В качестве авангарда турецкой эскадры использовались алжирские корабли во главе с опытным адмиралом, в прошлом известным средиземноморским

<sup>1</sup> Морской сборник. 1915. № 7. С. 56.

корсаром, Саид-Али, а за ними шли главные силы турецкого флота под командованием капудан-паши Хусейна.

Русская эскадра, спускаясь на противника по ветру, в 15 часов 30 минут также построилась в линию баталии. Авангардом командовал генерал-майор флота Г. К. Голенкин, арьергардом — бригадир флота П. В. Пустошкин. Контр-адмирал Ф. Ф. Ушаков на линейном корабле «Рождество Христово» занимал место в центре боевого построения, откуда и управлял силами в бою<sup>1</sup>. Завершив перестроение, Ушаков решительно атаковал турецкую эскадру, сосредоточив главный удар на флагманских кораблях.

Вскоре после начала боя Ушаков заметил, что Саид-Али, прибавив парусов, с группой кораблей увеличил ход и, оторвавшись от главных сил турецкого флота, попытался охватить голову русской эскадры и взять ее «в два огня». Ушаков вовремя разгадал замысел алжирского адмирала и, выйдя из строя на своем флагманском корабле «Рождество Христово», что категорически запрещалось правилами формальной линейной тактики, обогнал авангард и решительно устремился на Саид-Али; одновременно приказал остальным кораблям эскадры сомкнуть строй и продолжать бой с противником<sup>2</sup>.

Этот маневр был одним из решающих моментов сражения, который оказал большое влияние на дальнейший ход и исход боя. Вот как Ушаков описывал этот неожиданный для противника выход «Рождества Христова» из строя для атаки Саид-Али в донесении Потемкину: «При том же заметил я, что Саид-Али с вице-адмиральским кораблем красного флага и другим большим и несколькими фрегатами, будучи сам передовым, спешил отделить вперед, выигрывая ветер, потому для предупреждения его нападения погнался я с кораблем “Рождество Христово” за ним, следя вперед нашей линии, и сигналом подтвердил флоту исполнить поведенное и сомкнуть дистанцию. Построя ж я линию нашего флота в самом близком расстоянии против неприятельской и догнав передовой корабль паши Саид-Али, сигналом приказал всему флоту спуститься к неприятелю на ближнюю дистанцию,

---

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 514.

<sup>2</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 58.

а корабль под флагом моим “Рождество Христово”, приближаясь к передовому пашинскому кораблю в дистанцию полкабельтова, атаковал его»<sup>1</sup>.

В 16 часов 45 минут, подойдя к флагманскому кораблю Саид-Али на дистанцию полкабельтова, Ушаков обошел его с носа и дал несколько мощных продольных залпов, причинивших ему большие повреждения в корпусе, рангоуте и парусах. В бою с кораблем Саид-Али Ушаков вспомнил о том, что алжирский адмирал перед отправлением на Черное море при встрече с турецким султаном обещал ему привести «Ушак-пашу», как его называли турки, пленником в Константинополь. И вот теперь, проходя за кормой сильно поврежденного корабля Саид-Али, Федор Федорович гневно закричал: «Саид-бездельник! Я отучу тебя давать такие обещания»<sup>2</sup>.

Флагманский корабль Саид-Али в бою с кораблем Ушакова получил настолько серьезные повреждения, что уже не мог оказывать сопротивление. Не помогли ему и подошедшие на помощь несколько турецких линейных кораблей и фрегатов, которые также подверглись жестокому огню с «Рождества Христова» и кораблей авангарда и вынуждены были вместе с Саид-Али увалиться под ветер и выйти из боя. Тем временем корабли центра и арьергарда, ведя ожесточенный бой с главными силами турецкого флота, не позволили Хусейну оказать поддержку своему авангарду.

Как отчаянно ни сопротивлялись турки, но выдержать губительный огонь русских комендоров они все же не смогли. Наиболее поврежденные в бою корабли один за другим стали выходить из линии баталии и уваливаться под ветер. Боевой порядок турецкого флота нарушился. И как ни пытался Хусейн восстановить его, даже стрельбой по своим кораблям, требуя от командиров вернуться в строй, ему не удалось добиться этого.

Ф. Ф. Ушаков тем временем, разделавшись с Саид-Али, врезался на своем флагманском корабле в середину турецкого флота и, ведя огонь с двух бортов, окончательно смял боевой порядок противника и обратил его в бегство. Корабли,

---

<sup>1</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 512.

<sup>2</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 115.

продолжая вести огонь по отходящим судам неприятеля, преследовали их до наступления темноты; и только ночь и поднявшийся штормовой ветер спасли турецкий флот от окончательного разгрома<sup>1</sup>.

В донесении Потемкину Ф. Ф. Ушаков так описывал заключительный этап сражения у мыса Калиакрия: «Наш же флот всею линией передовыми и задними кораблями совсем его окружил и производил с такою отличной живостию жестокий огонь, что, повредя многих в мачтах, стеньгах, реях и парусах, не считая великого множества пробоев в корпусах, принудил укрываться многие корабли один за другою, и флот неприятельский при начале ночной темноты был совершенно уже разбит до крайности, бежал от стесняющих его беспрестанно стесненной кучею под ветер, оборотясь к нам кормами, и наш флот, сомкнув дистанцию, гнал и непрерывным огнем бил его носовыми пушками, а которым способно и всеми лагами. Особо же разбиты и повреждены более всех пашинские корабли»<sup>2</sup>. Флагманский корабль Саид-Али, например, добрался до Константинополя в полузатопленном состоянии и здесь, в бухте Золотой Рог, на глазах турецкого султана затонул<sup>3</sup>.

Таким образом, турецкий флот по существу был разгромлен. Его потери в кораблях остались неизвестными, но, судя по донесению Ушакова Потемкину, они были значительны. В донесении об этом говорится: «И во время посланных от меня крейсеров в погоне за судами... многие суда неприятельские загнаны на берег, затоплены, а некоторые сожжены, бегущего неприятеля люди во множестве побиты и потоплены»<sup>4</sup>.

Потери турок в личном составе, не считая пленных, составляли полторы тысячи. Только на одном флагманском корабле Саид-Али было 450 убитых и раненых.

Русский флот потерь в кораблях не имел, лишь некоторые из них получили повреждения в корпусах, рангоуте и парусах. Особенно пострадал линейный корабль «Александр». Потери же в личном составе были небольшие — 17 убитых и 28 раненых<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 58.

<sup>2</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 512, 513.

<sup>3</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 115.

<sup>4</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 515.

Столь удивительная по своим результатам победа над значительно более сильным турецким флотом была обеспечена главным образом превосходством маневренной тактики русского флота и флотоводческим искусством Ф. Ф. Ушакова, который применил в этом сражении ряд новых тактических приемов, оказавшихся неожиданными для противника. Особо следует отметить атаку неприятельского флота, стоявшего на якоре, со стороны берега. Находясь недалеко от берега под защитой огневой береговой артиллерии, неприятель даже не мог подумать, что Ушаков может решиться на такой рискованный маневр. Применение этого необычного способа атаки и сыграло, пожалуй, решающую роль в победе русского флота. (Семь лет спустя этот тактический прием повторил английский адмирал Нельсон в Абукирском сражении и также добился победы над французами.)

Ушаков развил дальше идею создания тактического резерва, применив для этой цели не одну, а две группы кораблей, которые использовались по обстановке и главным образом для усиления атаки на направлении главного удара — против флагманских кораблей и для преследования и уничтожения одиночных кораблей противника<sup>2</sup>.

В сражении были применены и некоторые другие тактические приемы: атака из походного строя с построением в боевой порядок уже в ходе сражения, выход из строя для поддержки авангарда, нанесение артиллерийских ударов с коротких дистанций и др. Ушаков внимательно следил за динамикой боя, своевременно и правильно реагировал на изменение обстановки, всегда имея в виду главную цель — уничтожение противника. Этому и была подчинена вся суть разработанной им маневренной тактики.

Важную роль в достижении победы сыграли также хорошая подготовка и высокие морально-боевые качества экипажей кораблей.

За победу в сражении у мыса Калиакрия Ф. Ф. Ушаков был награжден орденом Святого Александра Невского. В 1793 г. он был произведен в вице-адмиралы.

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 8. С. 115.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 135.

Разгром турецкого флота в этом сражении решительным образом повлиял на исход всей военной кампании 1791 г. и ускорил победоносное окончание войны с Турцией. Потерпев жестокие поражения на суше и на море и истощив экономику страны, турецкое правительство подписало 29 декабря 1791 г. мирный договор на выгодных для России условиях. По Ясскому миру 1791 г. были подтверждены условия Кючук-Кайнарджийского договора 1774 г., признаны новая граница, проходившая по Днестру, и присоединение к России Крыма. Таким образом, Россия закрепила за собой Крым и все побережье Черного моря от Днестра до Кубани<sup>1</sup>.

## Игры



Славились моряки своими замечательными играми. Расскажем о нескольких из них (тех, о которых так хорошо написал в своих «Воспоминаниях» вице-адмирал Давидович-Нащинский).

**Рыбка.** Игра состояла в том, что матрос подвязывался петлей, взятой вокруг поясицы, к горденю, закрепленному на верхней части фок-вант, так, что он мог не только свободно стоять, но и двигаться шага на три в любом направлении. Четвертый шаг уже поднимал его в воздух. Он и был рыбкой. Ему давали жгут; если кто-либо из окружающих получал удар жгутом, рыбку освобождали от сидения в петле, а получивший удар становился рыбкой. Команда кольцом окружала рыбку, также имея жгут — для поощрения рыбки. Жгут все время передавался от одного к другому. Умелое поощрение рыбки, промахи рыбки и ряд острот и зубоскальство делали игру очень веселой, любимой среди моряков.

**Шубу шить.** Тоже очень популярная и оживленная игра. Садилась от 30 до 50 матросов в круг, вплотную друг к другу, согнув колени, но так, чтобы под ними оставалось место для передачи жгута. Колени сидящих и вся внутренность круга покрывались брезентом. В центр сажалась шуба — очередной матрос. Его всячески поощряли — словами и жгутом, заставляя найти жгут, но чтоб не сдернуть парусины, лишь запуская руки под колени. Специалисты-ловкачи обычно садилась в круг и начинали игру. Они быстро усаживали в круг намеченную жертву, неуклюжего увальня — молодого матроса, и тогда начиналось шитье шубы на его спине. Советы, поощрения, остроты окружающих еще более усиливали интерес. Были и такие, которые избегали играть; их неожиданно бро-

<sup>1</sup> Ключников Ю., Сабанин А. Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях. М., 1925. Ч. 1. С. 9, 10.



сали в круг, иногда добавляя лишний жгут, — тогда игра достигала своего апогея.

**Свечка.** Несколько кусков сальной свечи бросали в большой бак или кадушку, наполненную до половины соленой морской водой. Игра состояла в том, чтобы выловить свечку губами и вынуть из воды. Это требовало большого навыка, было своего рода искусством.

**Бой подушками.** Хорошо оструганное, полированное круглое бревно укреплялось фута на три от палубы, и по сторонам его ложились матросы. На него, лицом друг к другу, на расстоянии вытянутой руки, садились два играющих. Каждому давался мешок, набитый паклей. Цель — сбить противника и остаться сидеть самому; главное при этом, конечно, остроты и замечания толпы.

## На Средиземном море

В конце XVIII в. крупная буржуазия, пришедшая к власти во Франции, в целях достижения господства в Центральной Европе и на Ближнем Востоке стала на путь проведения агрессивной внешней политики. В 1796 г. французы захватили большую часть Италии, в 1797-м заняли Венецию и Ионические острова, в 1798-м овладели Мальтой и высадили экспедиционный корпус в Египте<sup>1</sup>.

Придя к власти, крупная торгово-промышленная буржуазия Франции превратила национальные справедливые войны Французской республики в несправедливые, захватнические войны французской Директории. Агрессивная политика Франции была направлена прежде всего против своего главного конкурента — Англии и ее колониальных владений, но вместе с тем она угрожала и ряду других государств<sup>2</sup>.

Захват французами Ионических островов в Адриатическом море, проникновение их на Балканы и, наконец, высадка войск в Египте, находившемся в вассальной зависимости от Турции, создавали реальную угрозу не только для Турции, но и для России. Утверждение Франции на Балканском полуострове и в восточной части Средиземного моря

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 382, 383.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 135.

открывало доступ ее флоту в Черное море, а это могло привести к потере всего того, что приобрела Россия в результате последних войн с Турцией.

Для отпора французской агрессии в 1798 г. была создана коалиция в составе Англии, Австрии, России и Турции, которая ставила своей главной целью положить конец захватнической политике Франции в Европе, вернуть ее к прежним национальным границам и восстановить французскую монархию<sup>1</sup>.

Военные действия вначале развернулись на море, а несколько позже и на сухопутном театре. Для совместной борьбы против французов в Европу была направлена 45-тысячная русская армия под командованием А. В. Суворова.

Военно-морские силы боевые действия вели на Северном и Средиземном морях. На Северном море объединенный англо-русский флот (русским флотом командовал вице-адмирал М. К. Макаров) осуществлял блокаду французских и испанских кораблей (Испания выступила на стороне Франции) в портах Атлантического побережья — Бресте, Кадисе, Текселе и др.<sup>2</sup>.

На Средиземном море боевые действия носили более активный и решительный характер. Вначале здесь действовал английский флот под командованием вице-адмирала Г. Нельсона, который в Абукирском сражении 1 августа 1798 г. уничтожил французскую эскадру, после чего установил блокаду Александрии, отрезав французскую экспедиционную армию в Египте от баз снабжения метрополии. Отдельные отряды английских кораблей крейсировали у берегов Египта, Сицилии и Неаполя.

Для действий на Средиземном море, как наиболее важном для государства морском театре, правительство России решило направить Черноморскую эскадру во главе с вице-адмиралом Ф. Ф. Ушаковым. Правительство (да и император Павел I) считало его наиболее подходящим руководителем этой ответственной экспедиции. Павел I в рескрипте от 13 мая 1798 г. писал: «Господин вице-адмирал Ушаков. Коль

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 383.

<sup>2</sup> Там же. С. 384.

скоро получите известие, что французская военная эскадра покусится войти в Черное море, то, немедленно сыскав оную, дать решительное сражение, и мы надеемся на Ваше мужество, храбрость и искусство, что честь нашего флота соблюдена будет»<sup>1</sup>.

С получением приказания Павла I Ушаков энергично приступил к подготовке кораблей к предстоящей экспедиции на Средиземное море. Ремонтировались рангоут, снасти и паруса, проводились тренировки личного состава по постановке и уборке парусов, артиллерийские учения и практические выходы эскадры для отработки совместного маневрирования кораблей, изучались географические условия театра и навигационная обстановка в районах предстоящих боевых действий. С этой целью широко использовался опыт плавания и боевых действий эскадры под командованием Г. А. Спиридова в Русско-турецкую войну 1768—1774 гг. После того как летом 1798 г. французы захватили Мальту, находившуюся под покровительством Павла I — гроссмейстера Мальтийского ордена, а затем высадились на побережье Египта, император приказал Ушакову немедленно выйти с эскадрой к Босфору, чтобы оказать помощь Турции в борьбе с французами, напавшими на подвластный ей Египет<sup>2</sup>. Черноморская эскадра была практически готова к выходу в море. Кораблям оставалось лишь принять дополнительные запасы провизии и пресной воды.

13 августа 1798 г. эскадра вышла из Севастополя и направилась к Босфору. В ее составе было 6 линейных кораблей, 7 фрегатов и 3 посыльных судна, имевших на вооружении 792 орудия. Численность экипажей кораблей составляла 7400 человек, в том числе около 1700 человек десантных войск<sup>3</sup>.

До выхода в Средиземное море Ф. Ф. Ушаков имел подробную информацию об обстановке на театре и характере боевой деятельности английского и французского флотов. Поэтому он смог еще до прибытия в Константинополь и

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 29.

<sup>2</sup> *История русской армии и флота.* М., 1913. Т. 9. С. 14.

<sup>3</sup> *Боевая летопись русского флота.* С. 146.

начала переговоров с турецким правительством о совместных действиях разработать стратегический план предстоящей военной кампании на Средиземном море. Анализ этого плана показывает, что Ушаков был не только блестящим тактиком ведения морского боя, но и крупным стратегом. Правильно оценив сложившуюся на Средиземном море обстановку, он решил нанести главный удар по французам на Ионических островах, которые занимают важное стратегическое положение на театре. Владея ими, можно было контролировать средиземноморские коммуникации, вход в Адриатическое море и использовать острова как исходную базу при ведении вооруженной борьбы на Балканском полуострове. Поэтому не случайно Бонапарт после захвата Ионических островов в донесении Директории писал: «Острова Корфу, Занте и Кефалония важнее для нас, чем вся Италия вместе»<sup>1</sup>.

Принимая решение о нанесении главного удара по Ионическим островам, Ф. Ф. Ушаков имел в виду также использование их после освобождения от французов в качестве базы своей эскадры на Средиземном море.

Весть о том, что грозный Ушак-паша теперь идет к Босфору как союзник, вызвала большое оживление в Стамбуле. Со времени последней Русско-турецкой войны международная обстановка резко изменилась, а вместе с ней изменились и взаимоотношения между Россией и Турцией: русская эскадра, приближавшаяся к Босфору во главе с вице-адмиралом Ушаковым, вселяла надежду на победоносное окончание войны с Бонапартом.

На берегах Босфора Ушакова и его соратников ожидал торжественный прием. С береговых батарей, украшенных русскими и турецкими флагами, гремели салюты. Население Стамбула восторженно встретило русский флот. Европейский и азиатский берега Босфорского пролива были покрыты толпами. При высадке русского адмирала на сушу воздух снова задрожал от салютов с корабля капудан-паши, адмирала флота империи.

Ночью султан Селим III, переодетый в простолюдина, обошел на лодке-каике русскую эскадру: он хотел вблизи

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 135.

посмотреть на русские корабли, сокрушительного натиска которых недавно не выдержал его флот, построенный и оборудованный по последнему слову военно-морской техники западноевропейскими корабелями.

Султан выразил свое восхищение увиденным, наградил Ушакова золотой табакеркой, украшенной алмазами, «за скорый приход со флотом» и приказал раздать русским матросам 2 тысячи турецких червонцев (6 тысяч рублей, считая на золото). Турецкое правительство не замедлило официально уведомить командующего, что Турция уже объявила о разрыве отношений с Францией. Жители Стамбула всячески стремились выразить свое уважение русскому флотоводцу. Повсюду, где бы он ни появился, безмолвно расступались перед Ушак-пашой и его спутниками толпы народа; почтительно, со страхом и восхищением взирали турки на адмирала, который столько раз наносил страшные поражения султанским эскадрам.

Знаменитому русскому адмиралу показали лучшие корабли султана. Внимательно осмотрев турецкую союзную эскадру, Ушаков остался ею доволен. «Все корабли и фрегаты, — доносил он Павлу, — обшиты медью, и нынешнее состояние их нахожу хотя не совсем совершенно против европейских флотов, но против прежнего несравненно лучше, а частично и в настоящем порядке». Зато командный состав султанской эскадры не впечатлял. Офицеры были весьма малосведущи, а что касается в спешке набранных матросов, то они представляли собой нестройное сборище людей, не признававших дисциплины.

Ушаков провел переговоры с турецким правительством об условиях совместных действий на Средиземном море, а также по согласованию планов кампании. В переговорах принимал участие также представитель английского правительства Спенсер Смит<sup>1</sup>.

Трехсторонние переговоры были не из легких, так как представители каждой из сторон стремились решить свои задачи за счет других стран. Например, турки настаивали на том, чтобы Ионические острова после их освобождения были переданы Турции. Англичане стремились установить на них

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 42.

свое господство, так как в этом случае они становились обладателями важнейшей стратегической позиции на Средиземном море. Поэтому представитель Англии предлагал направить русский флот не к Ионическим островам, а к побережью Египта для усиления английского флота, блокировавшего Александрию.

Ушаков на переговорах умело защищал интересы России и проявил себя дальновидным государственным деятелем и талантливым дипломатом. В довольно сложной ситуации, возникшей на переговорах, без обострения взаимоотношений с союзниками он добился всего того, что было необходимо для решения поставленных перед ним задач. Султан Селим III согласился выделить для действий на Средиземном море турецкую эскадру с полным подчинением ее вице-адмиралу Ф. Ф. Ушакову и обеспечивать продовольствием экипажи кораблей флота России<sup>1</sup>.

Не отвергая полностью предложенный англичанами план кампании на Средиземном море, разработанный вице-адмиралом Нельсоном, Ушаков в то же время отстоял свой план кампании, который предусматривал нанесение главного удара по Ионическим островам. А в качестве компромисса он предложил направить к берегам Египта для помощи англичанам небольшой отряд капитана 2 ранга А. А. Сорокина в составе 2 русских, 2 турецких фрегатов и 10 турецких канонерских лодок<sup>2</sup>. Это предложение было принято.

По окончании переговоров в Константинополе Ф. Ф. Ушаков готов был приступить к выполнению намеченного им плана кампании. Однако ему пришлось задержать выход эскадры в море из-за неготовности турецких кораблей, выделенных в его распоряжение. И только 20 сентября он смог выйти в Средиземное море во главе объединенного русско-турецкого флота: 6 русских и 4 турецких линейных кораблей, 5 русских и 4 турецких фрегатов, 4 турецких корветов, 3 русских посыльных судов и 4 турецких канонерских лодок. Общее вооружение — 1200 орудий, состав экипажей — 13 400 человек<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Тарле Е. В. Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 45.

<sup>2</sup> История русской армии и флота. Т. 9. С. 16.

<sup>3</sup> Материалы для истории русского флота. СПб., 1902. Ч. 16. С. 298.

По выходе из Дарданелльского пролива отряд капитана 2 ранга А. А. Сорокина отделился и направился к берегам Египта, а главные силы флота взяли курс к Ионическим островам, расположенным вдоль западного побережья Балканского полуострова в виде гряды, протянувшейся от острова Цериги на юге и до Отрантского пролива на севере.

Учитывая географические особенности расположения Ионических островов, Ушаков решил овладеть ими путем последовательной высадки десантов, начиная с южного острова Цериги. Осуществление этого замысла обеспечивало союзному флоту, во-первых, надежную защиту коммуникации, связывавшей флот с Константинополем и Севастополем, откуда должно было поступать снабжение, и, во-вторых, давало возможность приобрести необходимый боевой опыт организации совместных действий кораблей и десантных войск перед осадой и штурмом сильнейшей французской крепости Корфу.

Перед тем как приступить к боевым действиям по освобождению Ионических островов, Ушаков с помощью небольших десантных групп распространил среди жителей островов специальное воззвание, призывавшее народ оказывать содействие союзному флоту в изгнании французов. Местные жители, в большинстве своем греки, откликнулись на это обращение и оказывали посильную помощь, особенно морякам русского флота (потому что основная часть греко-славянского населения была православными христианами, угнетавшимися раньше турками, а теперь и католиками-французами).

Боевые действия объединенной русско-турецкой эскадры начались 28 сентября 1798 г., когда два русских фрегата под командованием капитан-лейтенанта И. О. Шостака, подойдя к Цериги, обстреляли крепость Сан-Николо и, после того как небольшой французский гарнизон бежал в крепость Капсала, овладели ею<sup>1</sup>. После многочасовой бомбардировки корабельной артиллерией русско-турецкий десант (550 человек) 1 октября овладел Капсолой и таким образом завершил освобождение острова Цериги от французов. Этот остров стал использоваться в качестве опорного пункта для развертывания

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 9. С. 17.



дальнейших боевых действий по освобождению остальных островов Ионического архипелага. 13 октября совместными действиями кораблей и десантных войск был занят остров - Занте, а 17-го числа десант, высаженный отрядом русских кораблей под командованием капитана 2 ранга Поскочина, овладел островом Кефалония<sup>1</sup>.

Таким образом, в течение 20 дней союзники освободили три острова, причем все они были заняты путем совместных действий десантных войск и кораблей, которые вели огонь по крепостям с моря. Сравнительно небольшие французские гарнизоны (по несколько сотен человек) при 20—60 орудиях не могли оказывать сильного сопротивления решительным действиям кораблей союзного флота и десантов.

Более упорное сопротивление оказали французские войска, защищавшие остров и крепость Святой Мавры. Для овладения островом Ушаков выделил отряд под командованием капитана 1 ранга Д. Н. Сенявина в составе двух русских и двух турецких линейных кораблей и фрегатов. 28 октября Сенявин предъявил коменданту крепости генералу Миоле ультиматум о ее сдаче, но получил отказ. Крепость подверглась двухдневной бомбардировке. Затем ее осадил десант, высаженный на остров под прикрытием огня корабельной артиллерии.

Французский гарнизон пытался снять осаду, но его вылазка была отбита десантом и огнем корабельной артиллерии. 31 октября к острову Святой Мавры подошли еще 4 линейных корабля, 3 фрегата и 2 корвета во главе с вице-адмиралом Ушаковым. На остров высадили дополнительный десант (770 человек). 1 ноября, когда приготовления к штурму крепости были закончены, ее комендант, видя бесполезность дальнейшего сопротивления, капитулировал. В плен было взято 512 человек и захвачено большое количество боезапаса и продовольствия.

В действиях на острове Святой Мавры русским морякам большую помощь оказывали жители острова<sup>2</sup>, изнемогавшие под бременем тяжелого режима французов-колонизаторов.

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 9. С. 17, 18.

<sup>2</sup> Скаловский Р. Жизнь адмирала Федора Федоровича Ушакова. СПб., 1856. С. 264—272.

Население облагалось большими налогами и натуральными податями, производились частые реквизиции продовольствия у крестьян.

С занятием острова и крепости Святой Мавры завершился первый этап действий объединенной русско-турецкой эскадры по освобождению Ионических островов от французов.

Получено 1 апреля 1799 г.

В государственную Адмиралтейств-коллегию

Рапорт вице-адмирала Ушакова

Довожу до сведения коллегии, что крепости островов Зонте, Кефалония и Святой Мавры взяты объединенными силами русских и турецких войск. Кроме того, все ранее находившиеся в едином владении Франции большие и малые острова, а также румельский берег теперь свободен от французских войск. Французы, взятые нами в плен с этих островов в количестве до полутора тысячи человек, отправлены в Константинополь и сверх того до семидесяти человек разных чинов с женами и детьми отпущены на родину, с условием, что они против России и ее союзников воевать не будут.

Крепости острова Корфу остаются еще пока в руках французов, которые соединенными нашими эскадрами блокированы и содержатся в тесной осаде.

Жителей острова Корфу старался я всеми способами склонить к выступлению против французов и соединиться с нами. Некоторые из них предлагают свою помощь и исполняют все наши поручения. Только жители города, окруженного с обеих сторон крепостями, оказывают услуги французам.

Крепости острова Корфу хорошо укреплены, имеют сильную артиллерию и разные пристройки. Также по северную сторону крепостей расположен остров Видо, который укреплен чрезвычайно сильной артиллерией и даже окопами.

Между крепостями и островом Видо находится французская эскадра, состоящая из двух кораблей, одного фрегата, нескольких шеек, бомбард и разных судов. Корабль, именуемый «Женере», имеет 74 пушки, обит медью и в ходу легок бесподобно. Второй корабль, именуемый «Аеанур», взят в плен у англичан, имеет 32 пушки и также обит медью.

Корабль «Женере» при выгодном для него ветре несколько раз выходил против наших отрядов и из дальней дистанции

имел небольшое сражение с кораблем «Захарий и Елисавет», а после двоекратно с кораблем «Богоявление Господне» и всегда был ими прогнан с малыми повреждениями. На корабле «Богоявление Господне» пробита бизань мачты и убитых нет.

По прибытию моего эскадронного корабля к Корфу я приблизился к крепостям и острову Видо и остановился вблизи бывшего венецианского адмиралтейства.

12 ноября корабль «Женере» при удобном для него ветре снялся с якоря, подошел к кораблю «Святой Троицы» и с дальней дистанции имел с ним сражение. В это время корабль «Захарий и Елисавет», оказавшись под ветром, старался к нему приблизиться, но французский корабль, поставя все паруса, ушел на ветре и возвратился к крепостям. Отсюда он подошел к моему кораблю и имел с ним небольшое сражение. Дистанция столь была велика, что большие пушки не могли достать даже навесными выстрелами. Артиллерия корабля «Святого Павла», обладая превосходным числом, действовала активно. Французский корабль, почувствовав это превосходство, тотчас ушел под крепость. На нем сделаны повреждения — разбита кормовая галерея, сбит гик, из-за этого флаг опустился вниз, также сделано несколько пробоин в борте и убито восемь человек. На корабле «Святом Павле» повреждения никакого нет, кроме перебитых формарса Арайреп и несколько из пробегающих снастей. На корабле «Святой Троицы» пробита ядром бизань мачты. После этого французский корабль из-под крепостей уже не выходил.

Жители деревень, находящихся недалеко от крепостей, боялись переходить на нашу сторону, но благодаря стараниям других местных жителей острова Корфу и островов Занте и Кефалония, данные жители согласились выступить с нами против французов. Они даже пообещали, что покинут дома, уничтожат свое имущество и переберутся в другие места, попросив только, чтобы мы высадили десант на берега по обе стороны крепостей Корфу и устроили в удобных местах батареи, чтобы они могли их прикрывать и защищать от вылазок французов и грабежа деревень.

Я вначале решил штурмом взять укрепленный многими батареями остров Видо, но затем счел необходимым на вре-

мя отказаться от этого и обратить силы свои для защиты жителей Корфу от наступления французов и пресечения грабежа и заготовления провианта для крепостей.

К 15-му числу нами была построена батарея по северную сторону крепостей на высоком холму под деревней Мандукью, которая могла защищать данную деревню и вести огонь по крепости. На этой батарее на первый случай были установлены два наступательных единорога, одна 53-фунтовая гаубица, две мортиры такого же калибра и четыре малые полевые пушки. С этого времени с нее начался обстрел крепости. При устройстве батареи французы делали вылазки из крепости, но все они были отбиты.

Для блокирования Корфу наши корабли и фрегаты находятся: одна часть при устье северного пролива между островом и материком румельским берегом, а другая при южном проходе между тем же островом Корфу и румельским берегом.

При этом корабль «Святой Петр» и фрегат «Навархия» остаются пока еще при острове Святой Мавры, а фрегат «Сошествие Святого Духа» и один турецкий корабль уплыли, чтобы отвезти пленных французов в Патрог.

Кораблей и войск для высаживания десанта у нас недостаточно. Поэтому высаживание десанта и устройство батареи на южную сторону крепостей Корфу мы вынуждены были отложить до прибытия к нам отдельных наших судов. Но жители деревень Беницы и Горицы, собравшись в большом количестве, просили неотступно, чтобы для воспрепятствования их разорения и ежедневного грабежа со стороны французов дать им на первый случай две или три пушки с одним офицером и двенадцатью солдатами и приказать на южной стороне Корфу против крепостей в удобном месте на высоком холме, у церкви Святого Пантелеймона, построить батарею. Они уверяли, что при назначенных наших людях всегда будут находиться безотлучно по полторы тысячи человек, которые сами охранять это место будут. Поэтому к этому месту я послал взятую в плен шебеку под командованием лейтенанта Ротманова. Устроить эту батарею я поручил волонтеру из острова Занте, весьма способному и добросовестному в службе инженеру Маркатию и с ним послал поручика Конторино с двенадцатью фузилерами и шесть канонир с

одним унтер-офицером. Им было предписано вместе с назначенными жителями в ночное время устроить батарею, а когда она будет готова, я обещал прислать еще людей, надеясь, что к этому времени наши корабли из острова Святой Мавры придут.

Назначенный инженер Маркатий успел данную батарею сделать за одни сутки, поставил для начала одну гаубицу и две полевые пушки и, не дожидаясь обещанного от меня подкрепления, открыл огонь, который делал в крепостях большие разрушения.

Утром 20 октября, при самом начале обстрела крепостей, когда посланное мной на судах подкрепление еще не прибыло на батарею, французы осуществили вылазку силами до шестисот человек. Когда они начали наступать на батарею, островные жители, находящиеся при ней в количестве более тысячи человек, тотчас убежали. Остались только наши воины, которые храбро оборонялись. Благодаря полному превосходству французы взяли в плен семнадцать человек, в том числе инженера Маркатия и поручика Конторино. Остальные два канонира и два солдата с батареи бежали на берег и спаслись на нашем судне шебеке.

Французы после такой удачи в этот же день в первом часу после полудня осуществили из крепости повторную вылазку силами более тысячи человек, в том числе до сорока человек конницы. Они стремительно пошли в атаку на первую нашу батарею у деревни Мандукью. На ней находилось с российской эскадры при достаточном числе офицеров солдатской и артиллерийской команды гренадер, фузилеров и канонир, всего триста десять человек. Турок с турецкой эскадры было до двухсот человек. Кроме того, здесь находились от албанцев и волонтер отставной российской службы капитан Кирхо с тридцатью албанцами и несколько островных жителей. Как только французы приблизились к батарее, островные жители тотчас бежали, но наши люди встретили противника с храбростью.

Французы атаквали батарею с трех сторон и с крайним упорством стремились захватить ее, но каждый раз пушками и отрядами нашими были отбиты с потерями. Жестокий бой продолжался до самого вечера. В конце дня храбрые российские войска перешли в наступление и вместе с турка-

ми и албанцами преследовали французов до самой крепости, а затем возвратились на батарею, куда уже с наших эскадр прибыло подкрепление.

В данном сражении с французской стороны было убито — шеф батальона один, офицеров и солдат до ста человек, и множество раненых, которые были собраны и унесены в крепость. С нашей стороны убитых — батальонных унтер-офицеров два, рядовых двадцать шесть, артиллерийских канонир три; раненых — капитан Кикин, командовавший десантом, подпоручик Чернышев, артиллерии лейтенант Ганфельт, батальонных унтер-офицеров четыре, гренадер и фузилеров шестьдесят два, артиллерии унтер-офицеров один, бомбардир один, канонир один.

В данном сражении отмечались храбростью: командовавший десантом капитан Кикин, который на батарее поддерживал образцовый порядок, умело руководил вверенными ему войсками, сражался с неприятелем с неустрашимой храбростью и мужеством и ранен в бою; артиллерии лейтенант Ганфельт устроил данную батарею и добросовестно исполнял свои обязанности при ней, весьма успешно действовал артиллерией в бою, своей неустрашимой храбростью служил примером подчиненным и ранен при окончании сражения; подпоручик Чернышев своей храбростью служил примером для подчиненных и при преследовании неприятеля был тяжело ранен; поручик Зайцев преследовал бегущего противника; командовавший албанцами капитан Кирхо показывал собой пример храбрости, бесстрашно сражался с неприятелем, искусно использовал маневры против противника. Среди батальонных офицеров, которые были ранены в ходе боя, в храбрости отличились фельдфебели: Конокотин, Козловский; старшие унтер-офицеры: Сикийский и Тычинин. Также заслуживают особой похвалы и благодарности с неустрашимой храбростью и рвением исполняющие свои должностные обязанности унтер-офицеры: Осипов, Прасоль, Васильев, Пополетов, Страховской и Жиженков, равно как и все участники десанта в действиях против неприятеля вели себя с неустрашимой храбростью и мужеством. Турецкие войска также сражались с неприятелем храбро и добросовестно выполняли поставленные перед ними задачи.

В разное время, когда была создана данная батарея, местными жителями взяты в плен и приведены на эскадру: французский капитан — один, унтер-офицеров и рядовых — пятнадцать. 24 ноября все они были обменены на взятых французами в плен с батареи поручика Конторино и с ним четырнадцать человек, которые были присланы мне на корабль.

Из наших пленных у французов остались: один бомбардир и один канонир. Это заболевшие раненые, которые по выздоровлению присланы будут, а вместо них французы получают от нас двух своих пленных, которые содержатся на корабле «Святой Павел». Также в плену у французов был служивший при эскадре волонтером ранее упомянутый инженер Маркатий. Так как он ранее служил в рядах французской армии и не был из них уволен, французами был осужден и расстрелян. При вверенной мне эскадре служил волонтером родной брат инженера Михаила Маркатия, который с пользой используется, так как пользуется доверием у островных жителей и служит нам с ревностью и усердием. Также с ревностью и рачением служат нам некоторые местные жители с разных островов.

После этого дня французы на данную батарею нападения уже не осуществляли, но все усилия свои обратили к грабежу деревень, находящихся по южную сторону крепостных стен и укрепления крепостей и острова Видо.

Из-за недостатка у нас на эскадрах войск для высаживания десанта Кадыр-бей, командующий турецкой эскадрой, по согласию со мной в предписании Османской Порте, требовал войск с румельского берега от нашей, которые обнадеживают скорой присылкой войск. Мы ожидаем их ежедневно, но и по сегодняшний день прислано весьма малое количество войск, которое используется для защиты деревень от грабежа французами. Несколько раз французы ими были прогнаны и при помощи наших эскадр разбиты. А когда войск будет прислано достаточно, будем стараться взять крепости. И обо всем этом с подробностью его Императорскому Величеству всеподданнейше от меня донесено будет.

Французских войск в крепости и на острове находится, как считают, до трех тысяч человек, и сверх того несколько местных жителей из греков и евреев вооружены к ним в по-



мощь. На корабле «Женерос» находится, считают, до восьмисот человек, а на других судах неполный комплект.

Вице-адмирал Ушаков.

4 (18) декабря 1798 года.

Благополучный корабль «Св. Павел»

Вице-адмирал Г. Нельсон ревниво следил за успехами русского адмирала в Ионической кампании. Стараясь подчинить действия флота России интересам Англии, Нельсон неоднократно пытался отвлечь эскадру Ушакова от Ионических островов на второстепенные направления. В одном из писем Томаре, российскому посланнику в Константинополе, Ушаков писал: «Требования английских начальников морскими силами в напрасные развлечения нашей эскадре я почитаю за неимение, что как они малую дружбу к нам показывают, желая нас от всех настоящих дел открепить и, просто сказать, заставить ловить мух, а чтобы они вместо того вступили на те места, от которых нас отделить стараются. Корфу всегда им была приятна, себя они к ней прочили, а нас под разными и напрасными видами без нужд хотели отделить или разделением нас привести в несостояние»<sup>1</sup>.

Но как ни старались англичане отвлечь Российский флот от Ионических островов и перенацелить его на какое-либо другое второстепенное направление, им не удалось достичь этой цели. Ушаков с большим искусством и твердостью противодействовал проискам английских дипломатов и командования и настойчиво осуществлял намеченный им стратегический план ведения вооруженной борьбы на Средиземном море, отвечавший интересам России на данном театре.

## Татуировка



Обычай татуировки имеет долгую интересную историю, с которой стоит хотя бы кратко ознакомиться, дабы оправдать моряка не только старого, прошлых времен, но и настоящих дней в склонности татуироваться.

В энциклопедическом словаре «Century Dictionary» говорится:

«Татуировка — это рисунок на поверхности тела, неизгладимо сделанный путем прободения кожи и введения разного

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 255.

красящего вещества в места уколов». И далее: «Матросы и другие украшают кожу легендами, любовными эмблемами и т. д. Некоторые нецивилизованные народы, особенно новозеландцы и даяки с Борнео, покрывают большую поверхность тела орнаментальными рисунками... Таитяне имели обычай, который они называли тату, — они накалывали кожу настолько легко, что кровь не показывалась».

Дикари еще в глубокой древности татуировались, полагая, что этим украшают себя. Однако истоки возникновения этого обычая у моряков следует искать в военной среде. Многочисленные исследования указывают, что татуировка в Европе была своего рода паспортом для опознания тела солдата, отдавшего жизнь на поле битвы. Татуировка употреблялась также для отметки дезертиров, а позже и преступников.

В связи с отказом в похоронах протестанта католическими странами и на островах (например, на Мадере одно время отказывали в погребении тела чужестранца-протестанта на острове) матросы, верившие, что из земли созданный должен в землю и уйти, нашли способ, обеспечивающий им похороны на земле. Пастор-американец писал в 1838 г.: «Отказ от похорон протестанту католическими общинами бы настолько действен, что у матросов создался обычай татуировки креста на руке». С течением времени необходимость стала склонностью, своего рода стилем среди матросов всех национальностей. Татуировка, подобно морскому языку, превратилась в неотъемлемую мету матроса, указывавшую на его принадлежность к морю. Даже и теперь татуировка среди матросов рассматривается как доказательство бывалости, солёности, права на звание морского волка.

В последнее время, с прекращением долгих плаваний, с исчезновением моряка-матроса и заменой его матросом-специалистом, уходит, как и многое другое, обычай татуировки.

Характер рисунка татуировки моряка также имеет историю, общую для всего морского интернационального братства. От простого рисунка креста, якоря, сердца, щита он постепенно вылился в полное изображение распятия Иисуса Христа. Вторым типом рисунка были изображения русалок, наяд, постепенно переходящие к основе основ — женщине, где стали допускаться всякого рода фривольности. Изображение голых женщин одно время было так распространено, что при приеме в американский военный флот было введено требование: путем добавочной татуировки одевать их в платье. Был обычай носить инициалы любимой женщины — с изображением сердца, пронзенного стрелой амура. Иногда и девушка ставила себе татуировку того же характера, как бы закрепляя взаимную связь. Были изображения кинжала, наполовину вошедшего в тело, с девизом: «Смерть прежде бесчестия». Или вот еще из области предрассудков: татуировка на ноге с изобра-

жением свиньи как амулета, предохранявшего от несчастного случая на воде.

Центром сосредоточения татуировщиков-профессионалов были порты Индии, Китая и Японии. Поэтому в татуировке русского матроса периода 1840—1904 гг. сильно влияние Востока. Если накалывал японец — это была гейша, если китаец — получались дракон, морские змеи и прочие мифологические морские чудовища. Но был и чисто русский стиль: комбинация из перекрещенных Андреевского флага и гюйса, спасательного круга, весел, якоря и надписей «Боже, царя храни» и «Боже, спаси моряка Тихого океана».

Адмирал Коломейцов говорит, что обычай татуировки был распространен не только среди матросов, но и среди офицеров — как знак того, что ими совершено одно или несколько дальних плаваний. Этим символом наше офицерство хотело выделить себя из числа тех офицеров флота, кои устраивались на береговые места или плавали на внутренних судах. В дальние же плавания шли преимущественно любители романтики.

По приходе в Японию, где искусство татуировки было доведено до невозможного совершенства, офицеры оставляли на теле знак своего пребывания в дальних морях — в отличие от моряков каботажного плавания. Дракон или змея, ловящие бабочку, на левой руке между локтем и кистью являлись доказательством плавания на Восток. Говорят, что член императорского Дома великий князь Алексей Александрович также отдал дань обычаю, причем татуировка его была своего рода перлом.

## **Блокада и взятие крепости Корфу**

Крепость на острове Корфу, возведенная венецианцами, по праву считалась одной из сильнейших в бассейне Средиземного моря. Владая островом Корфу в течение пяти веков, венецианцы сильно укрепили его как важную ключевую позицию, контролировавшую вход в Адриатическое море. После захвата острова Бонапартом французские инженеры значительно усилили крепостные укрепления и возвели ряд дополнительных сооружений.

Крепость состояла из пяти укреплений, обнесенных мощными гранитными стенами и расположенных следующим образом: к востоку от города, окруженного двойным валом с глубоким сухим рвом, на крутом утесистом мысе находилась старая крепость; непосредственно от города ее отделял очень широкий канал, благодаря чему она представляла собой островок. К западу от города лежала новая

крепость с укреплениями, высеченными в скале, с подземельями и тайными ходами; эта крепость состояла из трех укреплений (Св. Авраама, Св. Рока и Св. Сальвадора). Все перечисленные укрепления были расположены так, что противник, овладев одним из них, неминуемо попадал под обстрел других.

Помимо того, Корфу с моря защищали укрепленные острова Видо и Лазаретто; на первом из них находилось пять батарей. Береговую охрану Корфу несли корабли, стоявшие в гавани: 74-пушечный линейный корабль «Женере», 50-пушечный линейный корабль «Леандр», 32-пушечный фрегат «Ля-Брюнь», бомбардирское судно «Ля-Фример» с 24 пушками, один бриг и 6 галер. Гарнизон крепости под начальством генерала Шабо состоял из 3 тыс. человек, в том числе 120 кавалеристов; на батареях насчитывалось 650 орудий разных калибров с должным количеством боеприпасов. Продовольствием гарнизон был обеспечен на полгода.

Крепость Корфу была столь же неприступной, как Измаил. При входе в Адриатику остров Корфу играл ту же роль, что прославленные Гибралтар и Мальта, тоже расположенные в Средиземном море. Полагали, что ее нельзя взять штурмом, а лишь измором, после долгой осады.

Ушаков все это прекрасно знал и не скрывал от себя трудностей предстоящих ему операций. Но он знал и другое: греки-корфиоты с нетерпением ждали прихода русских. Действительно, как только на Корфу дошла весть об освобождении острова Святой Мавры, среди корфиотов вспыхнуло восстание. Оно было подавлено французами с беспощадной жестокостью.

Французское командование было уверено в неприступности крепости и не проявляло особого беспокойства за ее судьбу. Иного мнения на этот счет был Ф. Ф. Ушаков. Его замысел заключался в том, чтобы вначале путем тесной блокады острова с моря максимально ослабить гарнизон Корфу, лишить его помощи извне, а затем взять крепость штурмом со стороны моря.

Блокада Корфу началась 24 октября 1798 г. отрядом кораблей под командованием капитана 1 ранга Селивачева в составе 3 линейных кораблей, 4 фрегатов и 3 небольших

парусных судов<sup>1</sup>. По мере освобождения остальных кораблей союзной эскадры от решения других задач они также переключались на блокаду Корфу.

Блокадные действия, продолжавшиеся 3,5 месяца, велись в крайне неблагоприятных условиях. Русская эскадра испытывала острый недостаток в продовольствии, так как Турция не выполняла взятых на себя обязательств по снабжению ее всем необходимым.

Общее положение осложнялось еще тем, что Ушакову пришлось выдержать упорную борьбу с турецким командующим Али-пашой, таившим предательские замыслы. В документах, отобранных у пленных французов на острове Св. Мавры, были обнаружены его письма, адресованные французскому командованию, в которых Али-паша объяснял, что он всегда был другом французов, русских же называл своими врагами и советовал французам до последней возможности защищать крепость Св. Мавры. Из этих же писем явствовало, что Али-паша состоял в сговоре с генералом Шабо, защищавшим Корфу. По договору Али-паша должен был прислать Ушакову сухопутный десант, но, несмотря на неоднократные требования, этого не делал. Тогда адмирал отправил к Али-паше лейтенанта Е. Метаксу. Молодой русский моряк с горсткой людей на маленьком судне прибыл в резиденцию Али-паши, напоминая больше разбойный притон, чем командный пункт. Твердо, спокойно, но с рукой на эфесе шпаги Метакса от имени русского адмирала потребовал, чтобы Али-паша прислал десант. И тот подчинился. Он, правда, с запозданием, но прислал 2500 албанцев. Это тоже был далеко не дружественный жест. Коварный турок надеялся после ухода русских удержать за собой Корфу.

Русским кораблям, блокировавшим Корфу, подолгу приходилось находиться в море и, независимо от погодных условий, вести тщательное наблюдение за крепостью, не допуская прорыва к ней и выхода из нее вражеских судов. Но, несмотря на крайне тяжелые условия, русская эскадра успешно выполнила поставленную задачу по тесной блокаде крепости. За время блокады только французскому кораблю

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 108; Боевая летопись русского флота. С. 149.

«Женере» удалось ночью в штормовую погоду с выкрашенными в черный цвет парусами прорвать блокаду и уйти из Корфу<sup>1</sup>.

Вот как сам Ушаков характеризовал в письмах к русскому посланнику в Стамбуле состояние своей эскадры в то время: «Прилежнейшие наши служители (матросы), от ревности своей и желая угодить мне, оказывали на батареях необыкновенную деятельность; они работали в дождь, в мокроту, в слякоть или же обморонными в грязи, но все терпеливо сносили и с великой ревностью старались»<sup>2</sup>.

Действительно, солдаты и офицеры Ушакова, в течение многих недель безропотно страдая от холода и голода, не могли из-за недостатка в снарядах даже обстреливать вражескую крепость. «Недостатки наши, — продолжал в том же письме адмирал, — бывшие при осаде Корфу, во всем были беспредельны, даже выстрелы пушечные необходимо было беречь для сильной и решительной атаки, посему с прежних батарей всегда стрелять я запрещал и не мог постоянно наносить желаемого вреда неприятелю».

Вообще крайний недостаток ощущался буквально во всем. «Офицеры и служители, — писал тогда же Ушаков, — за долгое время вовсе не получают жалованья и никакого довольствия; по неимению припасов невозможно приступить к исправлению кораблей. Из всей древней истории не знаю я и не нахожу примеров, чтобы когда какой флот мог находиться в отдаленности без всяких снабжений и в такой крайности, в какой мы теперь находимся... Мы не желаем никакого награждения, лишь бы только служители наши, столь верно и ревностно служащие, не были бы больны и не умирали с голода».

Среди офицеров начались разговоры о том, чтобы прекратить блокаду Корфу до наступления тепла, но Ушаков тотчас же пресек подобные рассуждения. Он понимал, что прекращение блокады пойдет только на пользу французам, которые за зиму успеют получить подкрепление из Италии. Он неуклонно шел намеченным путем, ни минуты не сомневаясь в стойкости и преданности своих матросов.

---

<sup>1</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 398.

<sup>2</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 103

При подготовке к штурму крепости моряки по указанию Ушакова оборудовали на острове, к северу и югу от крепости, две батареи из корабельных орудий. Северная батарея насчитывала 10 орудий, южная — 30<sup>1</sup>. Французы неоднократно предпринимали вылазки, чтобы овладеть батареями, доставлявшими им большие неприятности. Однако решительными действиями артиллеристы, поддержанные кораблями, успешно отбили эти атаки с большими для противника потерями и заставили его отказаться в дальнейшем от вылазок.

Блокада Корфу, хотя и достаточно эффективная, все же не могла сама по себе привести к падению крепости. Французский гарнизон располагал большими запасами продовольствия и боеприпасов и способен был выдержать довольно длительную блокаду. Для того чтобы сломить сопротивление неприятеля, необходимы были более решительные действия, включавшие и штурм крепости. И все-таки длительная блокада крепости сыграла положительную роль, так как подорвала моральный дух французов, почувствовавших свою обреченность.

В феврале 1799 г. начался второй этап боевых действий союзного флота против Корфу, включавший в себя подготовку к штурму крепости, сам штурм и взятие Корфу.

К началу штурма союзная эскадра насчитывала 12 линейных кораблей, 11 фрегатов, небольшое число мелких парусных судов и около 3 тыс. десантных войск, главным образом русских.

Ушаков тщательно готовился к штурму Корфу. Он внимательно изучал как отечественный, так и зарубежный исторический опыт борьбы с приморскими крепостями. Этот опыт показывал, что приморские крепости во всех случаях брались нанесением главного удара с суши, действия же флота ограничивались блокадой крепости с моря. Но для штурма крепости с суши у Ушакова не было необходимого количества войск. Поэтому он решил отказаться от традиционного способа действий против морской крепости и главный удар по Корфу нанести силами флота с моря, который своей мощной артиллерией должен был сокрушить ее оброну.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 256.



Глубоко проанализировав обстановку и систему обороны Корфу, адмирал пришел к выводу что ключевую роль в обороне крепости играет остров Видо, прикрывающий Корфу с моря. Поэтому он решил овладеть в первую очередь этим островом — опорным пунктом всей системы обороны крепости.

Разработанный Ушаковым план атаки острова Видо предусматривал разрушение мощным артиллерийским огнем кораблей противодесантных оборонительных сооружений и подавление береговых батарей противника и после этого под прикрытием огня опять же корабельной артиллерии высадить десант одновременно в нескольких пунктах на широком фронте, чтобы вынудить французов расплыть силы противодесантной обороны.

Для того чтобы отвлечь внимание гарнизона от главного объекта атаки — острова Видо — и исключить подвоз на него подкрепления, береговые батареи, установленные еще в период блокады на острове Корфу, и часть кораблей эскадры должны были вести огонь по крепости и французским кораблям, находившимся в гавани. Для лучшей организации связи между кораблями и десантными войсками была разработана специальная таблица условных флажных сигналов<sup>1</sup>.

Накануне штурма Ушаков провел совет адмиралов и капитанов, на котором подробно ознакомил их с планом предстоящего штурма крепости и дал указания о подготовке к нему кораблей и десантных войск с учетом того, чтобы все приготовления были бы закончены к моменту, когда условия погоды позволят приступить к выполнению намеченной операции<sup>2</sup>.

При подготовке к штурму крепости Ушаков провел ряд учений, обратив особое внимание на отработку взаимодействия между кораблями и десантными войсками и организацию связи между ними, а также на тренировку личного состава в умении пользоваться осадными лестницами и фашинами. Тренировки проводились в обстановке, соответствовавшей реальным условиям предстоящего штурма.

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 109.

<sup>2</sup> Морской сборник. 1945. № 7. С. 60.

17 февраля 1799 г. Ушаков подписал приказ о штурме Корфу, который был назначен на следующий день<sup>1</sup>.

18 февраля в 7 часов утра по сигналу вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова союзный флот снялся с якоря. Корабли заняли назначенные для них огневые позиции, которые в две линии охватили остров Видо с восточной стороны. В первой, ближе к французским береговым батареям, находились главным образом русские корабли, во второй линии Ушаков поставил турецкие суда, не особенно рассчитывая на их помощь<sup>2</sup>. Заняв исходные позиции в дистанции картечного выстрела, корабли стали на шпринг и открыли мощный огонь по берегу, сосредоточив его главным образом на батареях противника, которые надо было уничтожить в первую очередь.

Огонь по заранее распределенным целям первыми открыли фрегаты, вслед за ними — линейные корабли. Часть кораблей под командованием Ушакова, державшего свой флаг на «Святом Павле», оставалась на ходу под парусами и использовалась в качестве тактического резерва, предназначенного для усиления атаки на решающих направлениях. Несколько линейных кораблей и фрегатов было выделено для ведения огня по крепости Корфу и французским кораблям, стоявшим в гавани, с целью сковать их боем и не допустить оказания помощи гарнизону острова Видо.

Ушаков, руководивший атакой, действовал на наиболее важных и опасных направлениях, показывая пример решительности, храбрости и высокого искусства. Вначале флагманский «Святой Павел» атаковал мощную французскую батарею № 1, обрушив на нее с короткой дистанции град снарядов. Подавив огонь этой батареи, Ушаков направил свой линейный корабль к батарее № 2 и бортовыми залпами заставил ее замолчать, а затем корабль, став на шпринг, стал громить батарею № 3<sup>3</sup>.

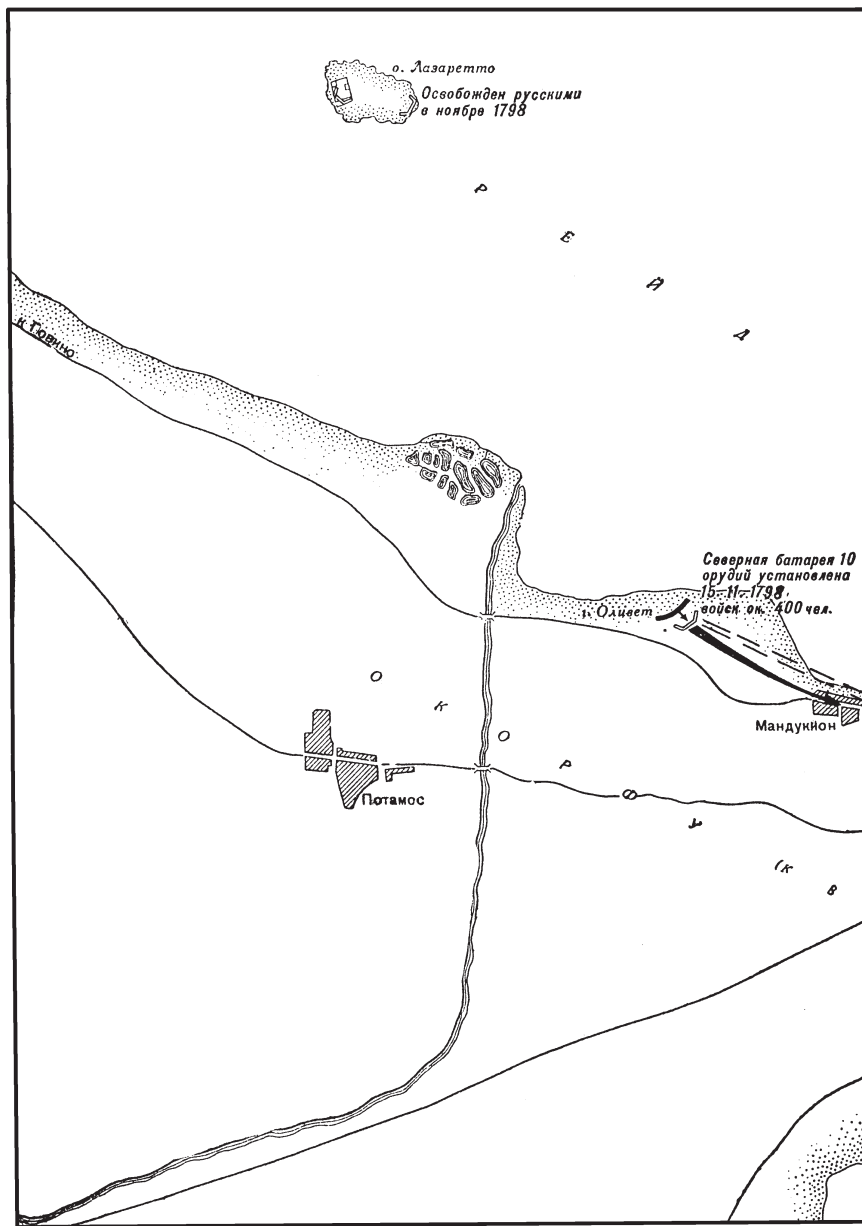
Организуя бой с батареями, Ф. Ф. Ушаков внимательно следил за действиями других кораблей и при необходимости

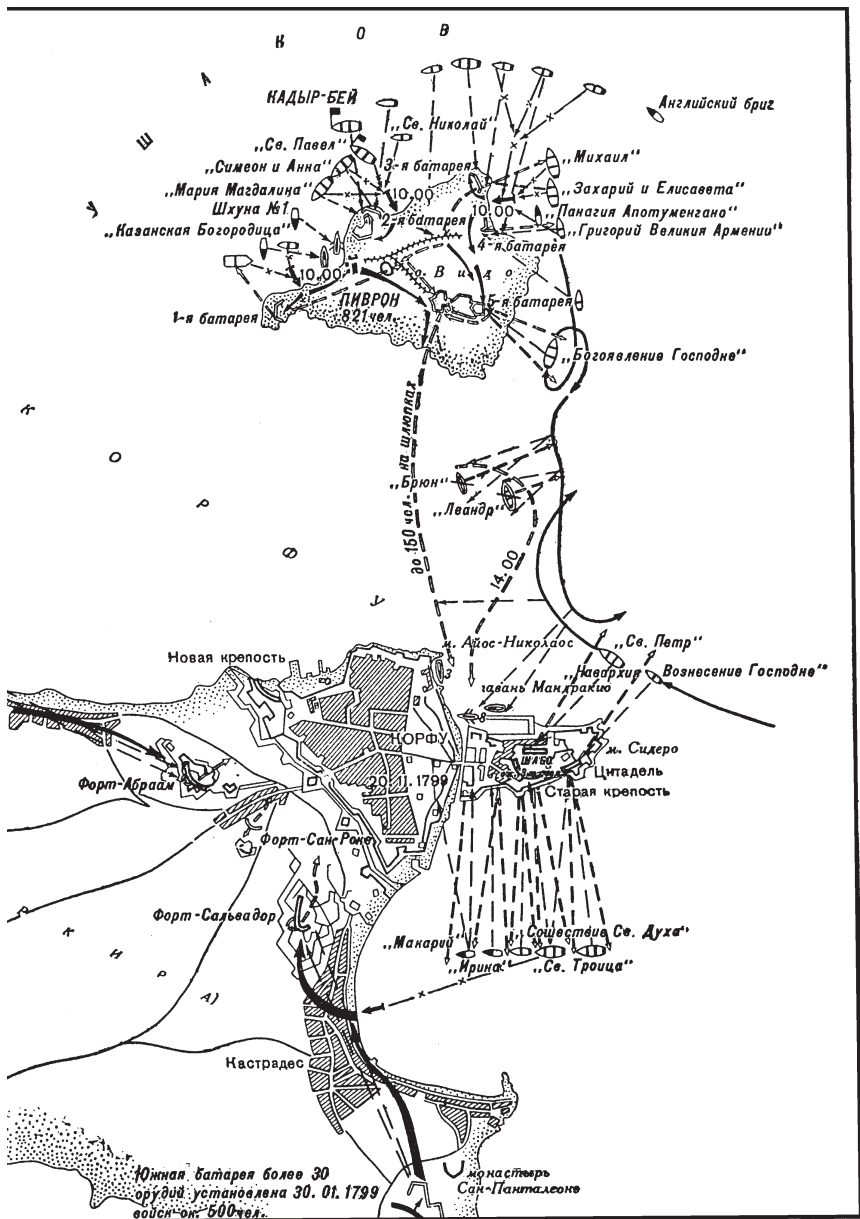
---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 137; Морской сборник. 1945. № 7. С. 60.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 400.

<sup>3</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 106.





Штурм крепости Корфу 18 февраля 1799 г.

оказывал им помощь. А в общем-то все русские корабли, участвовавшие в атаке, действовали отменно. В письме посланнику России в Константинополе Томаре Федор Федорович писал, что в его российской эскадре к началу боя было всего 8 линейных кораблей и 7 фрегатов, а «действия мои против крепостей кораблями российскими, которые деятельностью своею, когда они к тому употребляются, стоят больше, нежели тридцать или пятьдесят тысяч сухопутных войск»<sup>1</sup>.

Совершенно иначе вели себя в бою турецкие корабли. В письме командующему турецкой эскадрой Кадыр-Бею Ушаков после взятия Корфу писал: «Хотя при атаке острова некоторые (турецкие корабли) и посланы были в северную и южную части пролива с нашими, но они всегда были в стоянке на якорях, в бой против неприятельских кораблей никогда не входили, да и при штурме острова Видо были в отдаленности от оною, кроме одного фрегата»<sup>2</sup>.

Бой с береговыми батареями продолжался более трех часов и носил чрезвычайно ожесточенный характер. Вот как описывал этот бой один из его участников: «Бесперывная, страшная стрельба и гром больших орудий приводили в трепет все окрестности. Видо, можно сказать, был весь взорван картечами и не только окопы... не осталось дерева, которое не было бы повреждено сим ужасным железным градом. В одиннадцать часов пушки с батареей французских были сбиты; все люди, их защищавшие, погибли, прочие же, приведенные в страх, кидались из куста в куст, не зная куда укрыться»<sup>3</sup>.

После уничтожения вражеских батарей Ушаков в 11 часов подал сигнал начать высадку десанта. Десантные войска численностью 2172 человека, в том числе 750 турок, высаживались с помощью гребных судов под прикрытием корабельной артиллерии одновременно в трех пунктах. С подходом десанта к берегу корабли перенесли огонь. Несмотря на ожесточенное противодействие, десант сломил сопротивление французов, заставив их отступить в глубь острова. «Храбрые войска наши, — доносил после боя вице-адмирал

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 107.

<sup>2</sup> *История военно-морского искусства.* Т. 1. С. 258.

<sup>3</sup> *Записки флота капитан-лейтенанта Егора Метаксы.* Пг., 1915. С. 212.

Ф. Ф. Ушаков, — мгновенно бросились во все места острова, и неприятель повсюду был разбит и побежден»<sup>1</sup>.

К 14 часам остров Видо был взят, и на нем взвился русский флаг. Комендант острова бригадный генерал Пиврон, 20 офицеров и 402 солдата сдались в плен.

Французские корабли, пытавшиеся поддержать свои войска на острове Видо, в бою с русскими кораблями получили серьезные повреждения и вынуждены были отступить под защиту береговых батарей.

Падение главного опорного пункта обороны настолько подорвало моральный дух гарнизона крепости, воочию убедившегося в безнадежности дальнейшего сопротивления, что, когда союзный флот приступил к общей атаке Корфу, командующий крепостью генерал Шабо запросил перемирия. В письме на имя вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова он писал:

«Господин адмирал!

Мы думаем, что бесполезно жертвовать жизнью многих храбрых воинов, как французских, так и русских и турецких, находящихся перед Корфу. Поэтому мы предлагаем Вам перемирие, насколько времени Вы рассудите необходимым для постановления о сдаче этой крепости». Ф. Ф. Ушаков на письмо ответил так: «Я всегда на приятные разговоры согласен»<sup>2</sup>.

20 февраля 1799 г. гарнизон сильнейшей средиземноморской крепости Корфу, не дожидаясь решающего штурма, капитулировал. Всего на островах Видо и Корфу был взят в плен 2931 человек, в том 4 четыре генерала; 7 боевых кораблей и несколько купеческих судов; захвачено 636 орудий, большое количество боеприпасов и продовольствия.

Исключительно высокую оценку победе Российского флота при взятии Корфу дал А. В. Суворов. Узнав о взятии Ушаковым Корфу, он воскликнул: «Великий Петр наш жив... Что он, по разбитии в 1714 году шведского флота при Аландских островах, произнес, а именно: “Природа произвела Россию только одну: она соперницы не имеет”, — то и теперь мы

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 9. С. 28.

<sup>2</sup> Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. С. 400; Боевая летопись русского флота. С. 152.

видим. Ура русскому флоту! Я теперь говорю самому себе: зачем не был я при Корфу хотя мичманом?»<sup>1</sup>.

Высоко оценил заслуги Ф. Ф. Ушакова при взятии Корфу и адмирал Г. Нельсон, который в поздравительном письме писал ему: «От всей души поздравляю Ваше превосходительство со взятием Корфу и могу уверить Вас, что слава оружия верного союзника столько же дорога мне, как и слава моего государя»<sup>2</sup>.

За подвиг, проявленный при взятии крепости Корфу, Ф. Ф. Ушаков был произведен в адмиралы.

Взятием Корфу завершилась кампания флота России по освобождению Ионических островов от французских завоевателей. Это была крупная победа, имевшая стратегическое значение. Она лишила Францию важной стратегической позиции, позволявшей ей контролировать вход в Адриатическое море и создавать угрозу для Балканского полуострова со стороны Средиземного моря. Россия получила возможность использовать Корфу для базирования своего флота на Средиземном море и развернуть активные наступательные действия против французов в Италии и в Адриатическом море.



Освобождение Корфу представляет собой один из наиболее выдающихся примеров успешных совместных действий армии и флота против сильной морской крепости. В этих действиях с особой яркостью проявилось флотоводческое искусство адмирала Ф. Ф. Ушакова, который обогатил военно-морское искусство примером проведения классической комбинированной операции флота против берега. Характерными особенностями флотоводческого искусства Ушакова в действиях против морской крепости Корфу являлись:

- ♦ предварительное ослабление гарнизона крепости путем установления длительной тесной блокады Корфу;
- ♦ правильный выбор направления главного удара по острову Видо, являющемуся ключевой позицией в системе обороны крепости;
- ♦ создание тактического резерва, который использовался по обстановке для усиления атаки на решающих направлениях боя;

---

<sup>1</sup> История русской армии и флота. Т. 9. С. 57.

<sup>2</sup> Там же. С. 29.



- ♦ непрерывное управление силами в бою с широким применением маневра кораблей с целью создания превосходства в силах на направлении главного удара (против батарей противника);
- ♦ высадка десанта на широком фронте одновременно в трех пунктах, что вынуждало противника расплывать силы противодесантной обороны;
- ♦ хорошая организация взаимодействия кораблей и десантных войск в ходе боя за высадку;
- ♦ организация четкой системы огня корабельной артиллерии при подавлении береговых батарей противника и высадке десанта на остров.

Адмирал флота И. С. Исаков в работе «Приморские крепости» по поводу организации стрельбы русских кораблей по острову Видо писал: «Артиллерийский огонь фрегатов, а затем и линейных кораблей благодаря исключительно высокой выучке русских комендоров, хорошему маневрированию капитанов и решительной дистанции, выбранной для боя (дистанция картечного выстрела), уже через четыре часа непрерывного действия сломил боеспособность батарей и гарнизона... Правильно оценив критический момент боя, Ушаков в 11 часов утра приказал начать высадку, не прекращая огня кораблей»<sup>1</sup>.

В действиях против Корфу адмирал Ушаков опроверг установившиеся в военно-морском искусстве взгляды на то, что приморские крепости берутся с суши, а роль флота при этом сводится к блокаде ее с моря. На примере взятия Корфу он убедительно доказал, что даже самые сильные морские крепости могут браться ударом флота с моря.

Успех флота России по освобождению Ионических островов достигнут был благодаря не только флотоводческому таланту адмирала Ф. Ф. Ушакова, но и отличной подготовке экипажей кораблей и их высоким морально-боевым качествам. Ушаков давал высочайшую характеристику мужественному поведению матросов в борьбе против Корфу<sup>2</sup>.

Большую помощь Российскому флоту в освобождении Ионических островов оказали местные греки, которые высоко оценили исключительно гуманное и дружелюбное отношение к ним русских моряков, освободивших их родную землю от французских завоевателей.

Завершающим и наиболее благородным актом деятельности Ф. Ф. Ушакова на Средиземном море явилось создание

<sup>1</sup> *Исаков И. С.* Приморские крепости: Примеры морских атак /Морской сборник. 1945. № 5, б. С. 33.

<sup>2</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 103.

по его инициативе и под его руководством на освобожденных островах независимого государства под названием Республики Семи Островов. «На островах при русских обеспечивались благосостояние населения и права личности больше, чем при турках или французских оккупантах, — писал академик Е. В. Тарле. — Слава Ушакова гремела по всей Европе»<sup>1</sup>.

После освобождения Ионических островов эскадра адмирала Ф. Ф. Ушакова развернула активные боевые действия против французов в Южной Италии. По просьбе А. В. Суворова, руководившего действиями союзной русско-австрийской армии в Северной Италии, Ушаков в мае 1799 г. направил в Адриатическое море отряд в составе 3 линейных кораблей, 4 фрегатов и 5 небольших парусных судов под командованием контр-адмирала П. В. Пустошкина, поставив перед ним задачу блокировать французские корабли в Анконе, угрожавшие безопасности австрийского судоходства в Северной Адриатике<sup>1</sup>.

Несколько раньше другой отряд кораблей в составе 4 фрегатов, 2 небольших парусных судов и 4 турецких канонерских лодок под командованием капитана 2 ранга А. А. Сорокина был послан в район Отранто. 9 мая 1799 г. отряд Сорокина высадил на восточном побережье Апеннинского полуострова между Бриндизи и Манфредония десант численностью 600 человек под командованием капитан-лейтенанта Г. Г. Белли, который пересек полуостров с востока на запад и, выйдя на побережье Тирренского моря, 3 июня 1799 г. штурмом овладел городом Неаполь.

Развернув активные боевые действия против французов в районах Анконы и Неаполя, адмирал Ф. Ф. Ушаков в целях приближения основных сил к берегам Италии в конце июня перешел с эскадрой (10 линейных кораблей, 7 фрегатов и 5 более мелких парусных кораблей) к острову Сицилия.

Тем временем армия под командованием А. В. Суворова нанесла ряд серьезных поражений французским войскам и полностью освободила Северную Италию. Для наступления на Геную А. В. Суворов решил привлечь союзный флот. Разрабатывая план предстоящего наступления, А. В. Суворов писал: «...а соединенный флот должен быть о намерениях

---

<sup>1</sup> Русское военно-морское искусство. С. 139.

наших извещен и содействовать нам как в прикрытии водных транспортов, так равно и другие чинить всполошения»<sup>1</sup>.

В августе 1799 г., находясь с эскадрой в Мессине, адмирал Ф. Ф. Ушаков получил от фельдмаршала А. В. Суворова письмо, в котором тот просил срочно направить к Генуе группу кораблей для блокады порта с целью пресечения подвоза морем подкрепления и снабжения для французской армии. Для содействия русским войскам на побережье Генуэзского залива Ушаков выделил 2 линейных корабля и 2 фрегата под командованием контр-адмирала П. В. Пустошкина. Этот отряд кораблей поддерживал армию А. В. Суворова до конца пребывания ее в Северной Италии. Другой отряд кораблей под командованием капитана 2 ранга А. А. Сорокина был направлен в Неаполь для поддержки русского гарнизона, занявшего этот город и порт.

В то время как Суворов в середине сентября 1799 г. совершил свой знаменитый переход через Сен-Готард и Чертов мост в Швейцарию с целью соединения с находившимся там корпусом А. М. Римского-Корсакова, адмирал Ушаков энергично готовил эскадру к походу на Рим. Для занятия его Ушаков выделил 820 гренадеров и 200 матросов, снятых с кораблей, а также 2500 человек войска неаполитанского короля<sup>2</sup>.

Однако еще до завершения подготовки к этой экспедиции в Неаполь прибыл адмирал Г. Нельсон, который, не желая допустить русских в Рим, тайно направил своих агентов к французам, предложив им капитулировать до того, как русские подойдут к Риму. Нельсон пообещал римскому гарнизону весьма выгодные для него условия, и французы согласились «капитулировать» перед англичанами.

Ушаков, узнав об этом, был крайне возмущен предательским поведением английского адмирала. Но свой марш на Рим не отменил. 30 сентября 1799 г. отряд моряков вступил в Вечный город, уже оставленный французами по условиям капитуляции, подписанной с англичанами. Вот что доносил Ушакову о вступлении русских моряков в Рим командир отряда лейтенант Балабин: «Вчерашнего числа с малым нашим корпусом

---

<sup>1</sup> История военно-морского искусства. Т. 1. С. 260.

<sup>2</sup> Русское военно-морское искусство. С. 139.

вошли мы в город Рим. Восторг, с каким нас встретили жители, делает величайшую честь и славу россиянам. От самых ворот св. Иоанна до солдатских квартир обе стороны улицы были усеяны обывателями обоюга пола. Даже с трудом могли проходить наши войска. “Виват Павло примо! Виват московито!..” — было провозглашениями повсюду с рукоплесканиями. “Вот, — говорили жители, — вот наши избавители! Недаром французы спешили отсюда удалиться!” Вообразите себе, Ваше высокопревосходительство, какое мнение имеет о нас большая и самая важная часть римлян, и сколь много радости произвела в них столь малая наша команда! Я приметил, что на всех лицах было написано искреннее удовольствие»<sup>1</sup>.

Не менее коварно за спиной России действовал и другой союзник — Австрия, которая тайно от нее приняла капитуляцию французского гарнизона в Анконе и тем самым свела на нет успехи отряда русских кораблей, длительное время блокировавших этот порт.

Возмущенное вероломством союзников по совместной борьбе против Франции — англичан и австрийцев — правительство Павла I возвратило эскадру Ф. Ф. Ушакова на Черное море, которая прибыла в Севастополь в октябре 1800 г.

По возвращении в Россию адмирал Ушаков не получил достойного признания со стороны Павла I. В мае 1802 г. боевой адмирал был назначен командовать галерным флотом на Балтийское море<sup>2</sup>. Этим назначением выдающийся флотоводец Российского флота, неоднократно прославлявший его в боях на Черном и Средиземном морях, по существу был отстранен от руководства парусным флотом, так как гребной флот в это время уже не играл существенной роли в вооруженной борьбе на морских театрах и рассматривался как второстепенная сила.

Боевые подвиги Ф. Ф. Ушакова, его флотоводческое искусство, заслуги перед отечественным флотом и Родиной занимают одно из виднейших мест в военной истории России, и память о нем бережно хранится народом.

---

<sup>1</sup> *Тарле Е. В.* Адмирал Ушаков на Средиземном море. С. 191.

<sup>2</sup> Адмирал Ушаков. Сборник документов. Т. 1. С. 12.

# Морской биографический словарь XVIII в.

В основу морского биографического словаря положен «Общий морской список» (в 5 ч.). Вместе с тем автор не исключает возможность отсутствия или неполноты сведений в нем о некоторых персоналиях.

Статьи о крупных флотоводцах военного флота России XVIII в. (Петре I, Ф. М. Апраксине, Ф. Ф. Ушакове, Г. А. Спиридове) не включены в словарь, так как их биографии подробно освещены выше в соответствующих главах книги.

У читателей могут возникнуть вопросы по написанию отдельных фамилий, отличающемуся от «Общего морского списка» и других изданий. Их правописание в настоящем словаре принято по тексту некрополей Санкт-Петербурга, Москвы, провинциального и других источников. Даты указаны по старому стилю.

Большую помощь в составлении данного словаря оказал автору А. Б. Морин.

## Литература

Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. М., 1948.

*Веселаго Ф. Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 гг. СПб., 1872.

*Данилов А. М.* Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. Минск, 1996.

История Санкт-Петербурга. 1703—1917. Путеводитель по источникам. Т. 1, вып. 1. СПб., 2000.

Морской атлас. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. ГШ ВМФ, 1959.

Морской биографический справочник Дальнего Востока России и Русской Америки XVII — начало XX в. / Сост. Б. Н. Болгурцев. Владивосток, 1998.

Морской энциклопедический словарь. В 3 т. // Под ред. В. В. Дмитриева. СПб., 1991—1994.

Общий морской список. В 5 ч. СПб., 1885—1890.

Под Андреевским флагом: век XVIII // Сост. В. В. Шигин. М., 1994.

*Ростунов И. И.* и др. История Северной войны 1700—1721 гг. М., 1987.

*Саитов В. И.* Петербургский некрополь. В 4 т. СПб., 1912—1913.

*Саитов В. И., Модзалевский Б. Л.* Московский некрополь. В 3 т. СПб., 1907—1908.

Три века Санкт-Петербурга. Энциклопедия. Осьмнадцатое столетие. В 2 кн. СПб., 2001.

*Чернышев А. А.* Российский парусный флот. Справочник. Т. 1. М., 1997.

*Шереметовский В. В.* Русский провинциальный некрополь. Т. 1. М., 1914.

## А

**Аладчанин (Алатченинов) Андрей Иванович** (17.10.1700—10.10.1765, С.-Петербург) — галерный мастер, бригадир (1762).

Свою трудовую деятельность начал в 1714 г. на верфи Казанского адмиралтейства учеником галерного мастера М. Черкасова, где освоил постройку галер французским методом. Решением Адмиралтейств-коллегии в 1720 г. был направлен на Галерный двор помощником галерного мастера-венецианца, чтобы научиться у него строить галеры «на венецианский манер». В 1731-м, после присвоения звания галерного мастера, он был направлен в Киев заведовать верфью, затем вновь строил галеры в С.-Петербурге, Тавровском адмиралтействе и Запорожье (1732—1733).

Под руководством Аладчанина построено несколько десятков галер и транспортных судов, около 500 казачьих чаек. В ноябре 1738 г. направлен в Новопавловское адмиралтейство для постройки 20 галер, в 1740—1742 гг. в С.-Петербурге он построил еще 10 галер, а с 1743-го руководил строительством Галерного флота на столичном Галерном дворе.

За 1748—1766 гг. под руководством Аладчанина построены 53 галеры и много малых судов.

По мнению петербургского историка П. Н. Петрова, название Аларчина моста в С.-Петербурге связано с неправильным произношением фамилии галерного мастера, дом которого находился поблизости от этого моста в Коломне.

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Алексиано Антон Павлович** (ум. 21.12.1810) — вице-адмирал (16.08.1805).

Родом грек. На русскую службу поступил в эскадру адмирала Г. А. Спиридова волонтером в марте 1770 г.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Проявил себя в 1770 г. в Наваринском и Чесменском сражениях на пинке «Сатурн» и полке «Св. Екатерина».

В чине мичмана участвовал в составе отряда капитана 2 ранга Кожухова в плавании в восточной части Средиземного моря к сирийским берегам и во взятии крепости Бейрут в 1773 г. На корабле «Саратов» крейсировал в Архипелаге (Эгейское море) в 1775 г., на фрегате «Наталия» возвратился из Ливорно в Кронштадт, на корабле «Св. Павел» совершил переход из Ревеля в Мессину и в Архипелаг с купеческими грузами. На том же фрегате ходил от Ливорно до Константинополя и обратно (1777), из Ливорно вернулся в Кронштадт (1779).

На корабле «Слава России» отправился из Кронштадта в Средиземное море, где потерпел крушение у берегов Франции близ Тулона (1780). В 1782 г. ходил в Северном море в составе эскадры контр-адмирала А. И. Круза, в 1783—1786 гг. был в кампаниях в Балтийском море и совершил переход из Архангельска в Кронштадт на корабле «Мстислав».

В 1786 г. командирован в Херсон. На корабле «Александр» потерпел на переходе в Севастополь крушение у мыса Тарханкут в Черном море, командовал транспортным судном «Полоцк» (1787).

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. Проявил себя при командовании фрегатом «Таганрог» («Иероним»), в сражении у острова Фидониси в составе эскадры контр-адмирала графа М. И. Войновича, а в 1790 г. — в эскадре контр-адмирала

Ф. Ф. Ушакова при атаке г. Синопа, бомбардировке крепости Анапа, в сражениях у Керченского пролива и острова Тендра. Командир фрегата (1791—1798).

В 1798 г. во время войны с Францией, командуя кораблем «Богоявление Господне» в эскадре вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова, совместно с турецким флотом участвовал при захвате островов Цериги и Занте, в блокаде и взятии крепости Корфу. В 1800 г. на том же корабле возвратился в Севастополь, в 1801—1809 гг. находился на береговой службе.

Капитан 1 ранга (1790), капитан-командор (1799), контр-адмирал (1801), награжден орденами Св. Георгия 4-й степени, Св. Владимира 4-й степени.

**Алексиано Панагиоти** (ум. 08.07.1788) — контр-адмирал (1788).

В 1769 г. одним из первых греческих добровольцев поступил на русскую службу в эскадру адмирала Г. А. Спиридова.

Активный участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Ростислав» участвовал в Чесменском сражении (1770). Командуя барказом, взял в плен турецкую полугалеру. Произведен в лейтенанты, назначен командиром фрегата «Св. Павел». В сентябре 1771 г. овладел крепостью Станко, за что был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. В 1772 г., командуя отрядом кораблей, захватил у крепости Родос три турецких судна, в октябре того же года в заливе Дамиятта потопил два турецких фрегата и несколько малых судов, захватил в плен 8-пушечное судно с грузом оружия и группой старших офицеров, сорвав отправку войск из Египта для уничтожения русской базы Ауза на острове Парос.

У берегов Сирии участвовал в штурме крепости Сур, возле Яффы захватил два турецких корабля. В 1773 г. участвовал в блокаде и взятии крепости Бейрут, в 1774-м — в блокаде Дарданелл, овладел турецким укреплением на острове Сарос. По прибытии в 1776 г. в С.-Петербург ему был вручен орден Св. Георгия 4-й степени. Командовал линейными кораблями на Балтике.

С 1783 г. — командир корабля «Владимир» Лиманской флотилии. Летом 1788-го вновь принял участие в боях с турецким флотом во время Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. При блокаде Очакова — командующий парусной эскадрой. Имел флаг на своем корабле, где скоропостижно скончался.

**Андерсон Петр Петрович** — вице-адмирал (04.06.1769).

Выходец из Англии.

В 1736 г. принят на русскую службу лейтенантом. Был в кампании на корабле «Северный Орел», на следующий год направлен в Брянск для наблюдения за строительством судов Днепровской флотилии до 1740 г., после чего переведен в С.-Петербург. В 1742—1743 гг. был в кампании на Балтийском море. Командовал фрегатами «Россия», «Св. Апостол Андрей» и «Св. Иоанн Златоуст» (1745—1763).

Директор Петербургской адмиралтейской канторы (1763—1764). Главный командир Кронштадтского порта (1764). Командуя отрядом из двух кораблей и пинка, совершил переход из Архангельска в Кронштадт.

Главный командир Ревельского порта (12.1765—1770). В 1766 г. командуя эскадрой, имел флаг на корабле «Св. Януарий», находился в практическом плавании до мыса Дагерорт, на корабле «Три иерарха» ходил до острова Готланд. В 1769-м, имея флаг



на корабле «Св. Екатерина», командовал практической эскадрой в Балтийском море.

В сентябре 1770 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1758), капитан-командор (1762), контр-адмирал (1764).

**Арсеньев Василий Михайлович** — капитан-лейтенант (17.01.1726).

До 1715 г. находился в ряде стран Западной Европы для обучения морским наукам. В 1716 г. произведен в подпоручики.

Участник Северной войны (1700—1721). С 1718 г. командовал фрегатом «Св. Яков», который крейсировал в устье Финского залива у мыса Дагерорт, затем на том же корабле был направлен к Данцигу для крейсерства в Балтийском море у прусских и курляндских берегов. В 1719 г., командуя гукором «Новый Кроншлот», ходил с эскадрой в Аландских шхерах, был дважды направлен Петром I с острова Лемланд с инструкциями командирующему Галерным флотом генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину по высадке десантов на территории Швеции с целью создания угрозы нападения на ее столицу Стокгольм.

Командуя фрегатом «Винд-Хунд», находился в крейсерстве в Финском заливе между островами Лавенсари и Соммерс.

7 мая 1727 г. пожалован в генерал-адъютанты от флота. Командуя тем же фрегатом, находился в крейсерстве в Финском заливе между островами Соммерс и Гогланд.

В марте 1732 г. был определен к заведыванию Морской академией и Московской школой математических и навигацких наук на время годового отпуска их директора капитана В. А. Мятлева. В мае того же года во время поездки императрицы Анны

Иоанновны на Ладожский канал находился в составе ее свиты.

В марте 1733 г. был представлен к увольнению от службы и в июле 1735-го уволен по болезни.

**Арсеньев Михаил Михайлович** (1735 — апрель 1791, Иркутск) — государственный деятель, генерал-лейтенант (05.02.1790).

Окончил Морскую академию (1748—1755). Находился в кампаниях на Балтийском море.

Участник Семилетней войны (1756—1763). Командуя палубным ботом, ходил из Копенгагена в Гамбург и оттуда в Ревель (1758), в кампании находился на Балтийском море (1763—1764), совершил переход от Архангельска в Кронштадт (1765), был в Туле по заказу оружия для флота (1766—1769). Командуя галерным отрядом, ходил от Кронштадта до Фридрихсгама по практическому обучению команд (1770). Командуя новопостроенным кораблем «Дерись», совершил на нем переход из Архангельска в Кронштадт (1772), на следующий год переведен в Галерный флот.

В феврале 1774 г. уволен от службы. В 1775—1785 гг. — председатель Ярославской палаты гражданского суда. В 1780—1781 гг. сопровождал принцев Брауншвейгских на пути из села Холмогоры в Берген. В 1781—1786 гг. — помощник правителя Тверского наместничества, в 1786—1791 гг. — правитель Иркутского наместничества.

Капитан 1 ранга (1774), бригадир (1781), генерал-майор (1783).

**Арф Иван Николаевич** — контр-адмирал (12.04.1770).

Выходец из Дании. В апреле 1770 г. был приглашен в службу из датского флота Екатериной II «по от-

личному его искусству и практике в военно-морской службе» для командования 3-й русской эскадрой Балтийского флота, направленной в Архипелаг.

В задачу этой эскадры входило конвоировать зафрахтованные английские транспортные суда с провиантом и личным составом для пополнения частей сухопутных сил, действовавших в Архипелаге под командованием графа А. Г. Орлова. Эскадра состояла из трех кораблей, 13 транспортных судов и трех палубных ботов. Она вышла из Ревеля 30 июня 1770 г. и лишь 25 декабря присоединилась в порту Ауза к эскадре адмирала Г. А. Спиридова.

Столь продолжительное плавание было вызвано месячной стоянкой в Копенгагене и более чем 2-месячной стоянкой в Порт-Магоне (на острове Менорка). По поводу прибытия его эскадры в Архипелаг Орлов докладывал Екатерине II: «...контр-адмирал Арф столь легошенько пришел, как корабли наши и в Балтийском море не ходят; нужные вещи в Ревели оставил и провиантов только на три месяца взял».

В 1771 г. командовал этой же эскадрой, но в июне того же года был отправлен графом А. Г. Орловым из Архипелага в С.-Петербург. 31 марта 1772 г. был уволен Высочайшим указом от службы в Российском флоте.

**Ахматов Федор Антипович** — капитан генерал-майорского ранга.

В службе с 1776 г. Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг.

Отличился в сражениях 7 и 17 июня 1788 г. под Очаковым, окончившихся разгромом турецкого флота. Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Проявил себя также в кампании 1790 г., особенно 6 ноября, ког-

да часть гребной флотилии генерал-майора де Рибаса под командованием Ахматова была выдвинута в качестве авангарда к крепости Тульча. В результате смелых действий — с высадкой со своих судов десанта — овладел крепостью до подхода главных сил флотилии. Командовал Каспийской флотилией (1795—1796).

В 1797 г. уволен от службы.

## Б

**Бабаев Василий** (1725—1783) — капитан 2 ранга, исследователь Арктики.

Участник Семилетней войны (1756—1763), командовал кораблем «Самсон» в Кольбергской операции (1760—1761). В 1764—1766 гг. — участник секретной высокоширотной экспедиции под командованием вице-адмирала В. Я. Чичагова по исследованию Северного морского пути от архипелага Шпицберген до полуострова Камчатка. Командуя судном, Бабаев участвовал в двух безрезультатных попытках Чичагова выйти в полярный бассейн (1765—1766). Возвращаясь в Архангельск (1766), доставил с острова Западный Шпицберген группу зимовщиков во главе с М. Рындиным.

**Баженины Осип** (1655—18.08.1723, с. Вавчуг Холмогорского р-на, ныне Архангельской обл.) и **Федор** (1663—1726) **Андреевичи** — родоначальники династии архангельских купцов-судостроителей, внесшие значительный вклад в развитие транспортного судостроения в России и ее торговли с зарубежными странами. Двинские посадские люди, лично известные Петру I. Предок братьев Бажениных — выходец из Новгорода, поселился в селе Холмогоры еще в конце XVI в., а их отец владел родовым имением Вавчуг на одноименной реке.

Петр в первый свой приезд в Архангельск (1693) посетил Вавчуг и, похвалив за усердие лесопромышленников братьев Бажениных, дал им жалованную грамоту на беспрепятственное владение водяной мельницей и на отпускную лесную торговлю.

В 1700 г. Баженины по их просьбе получили новую грамоту с правом не только строить в Вавчуге торговые корабли, но и отпускать их за море с грузом леса и товаров, иметь на этих кораблях пушки с боезапасом, вывозить беспошлинно за границу продукцию своих лесопильных и мукомольных мельниц, а из-за моря — все необходимое для судостроения, нанимать шкиперов и рабочих, не испрашивая на то согласия воевод и бургомистров городов.

При Вавчугской верфи тогда же были ими устроены прядильная, парусная и канатная мастерские и другое. Петр I троекратно посещал Архангельск и каждый раз не забывал и Вавчуг, где в 1702 г. присутствовал при спуске двух фрегатов и за хорошую их постройку пожаловал Осипа Баженина званием корабельного мастера. Первый торговый корабль с русскими товарами был отправлен Бажениными в 1703 г. в Англию и Голландию. С того времени они непрерывно отправляли суда и в заграничное плавание, и для нужд местных морских промыслов.

Кроме торговых судов братья строили и военные корабли — фрегаты, пинки, гукоры, галиоты. С 1710 по 1715 г. Федор Баженин по указанию Петра I работал экипажмейстером на Соломбальской верфи Архангельска, а вавчугское судостроение вели его сыновья Никифор и Денис под руководством Осипа Баженина.

Потомки Бажениных занимались судостроением в течение всего XVIII

и в первую половину XIX в. Суда баженинской постройки охотно приобретались государством и частными лицами.

**Базбаль Христиан Михайлович** — контр-адмирал (31.12.1772).

Выходец из Дании. В апреле 1770 г. принят на русскую службу в капитаны бригадирского ранга из капитанов датского флота. Командиром корабля «Всеволод» в 1770 г. отправился в составе эскадры контр-адмирала И. Н. Арфа в Архипелаг, а в следующем году возвратился вместе с ним в С.-Петербург.

В 1772 г. командовал практической эскадрой в Балтийском море, в октябре назначен главным командиром Ревельского порта. В январе следующего года определен в кронштадтскую команду. Командуя Ревельской эскадрой, ходил в Балтийском море, имея флаг на корабле «Св. Александр Невский», был направлен с эскадрой в Архипелаг на соединение с флотом. В 1775-м возвратился из Архипелага в Кронштадт, и в октябре уволен в годовой отпуск с сохранением жалованья.

Награжден орденом Св. Анны 1-й степени.

**Баков Афанасий Кондратьевич** (ок. 1750, Архангельская губ. — после 1812) — капитан 2 ранга (27.09.1807), исследователь северо-западной части Тихого океана и Алеутских островов.

Из крестьянской семьи. В службе с 1768 г. С 1785 г. участник экспедиции по исследованию Северо-Восточной Азии, северной части Тихого океана и побережья Северной Америки под руководством И. И. Биллингса. Во главе первой партии экспедиции отправился из С.-Петербурга в Охотск, где помогал в постройке су-

дов «Слава России» и «Доброе Наме- рение». Осенью 1789-го на судне «Слава России» совершил переход в Петропавловск. Участвовал в описа- нии восточного побережья полуост- рова Камчатка и Авачинской губы.

В апреле 1794 г. вместе с экспе- дицией Биллингса возвратился в С.-Петербург, был определен в таке- лажную мастерскую и на канатный завод в Кронштадте. В августе 1799 г. участвовал в снятии с мели датского судна «Фрау Марта» на Кронштадтс- ком рейде.

Участвовал в 25 морских кампа- ниях, за что был награжден орденом Св. Владимира 4-й степени (1802).

**Балакирев Иван Андреевич** (род. ок. 1726) — мореплаватель, штурман.

Участник экспедиции П. К. Кре- ницына — М. Д. Левашова. В 1761— 1762 гг. совместно с В. А. Хмев- ским плавал на бригантине «Елиза- вета», описал Гижигинскую и Пенжинскую губы Охотского моря, снял и составил планы Большерецка, Верхнекамчатского и Нижнекамчат- ского островов, Тигильской крепости и Охотского порта. В дальнейшем участвовал в открытии и описании группы островов, позднее названных островами Креницына. В августе 1769 г. на галиоте «Св. Екатерина» вернулся в Нижнекамчатск. Зимой 1769/70 г. оформлял вахтенные и про- мерные журналы и готовился к пере- ходу в Охотск. Свидетель гибели на- чальника экспедиции П. К. Креницы- на (04.07.1770). В августе 1770-го прибыл в Охотск, где был оставлен до завершения экспедиции.

**Балле (Баллей) Иван Петрович** (10.11.1741—07.09.1811, С.-Петер- бург) — один из видных деятелей ин- тендантской службы флота, адмирал (14.03.1801).

Окончил Морской шляхетный ка- детский корпус (1758). Ежегодно на- ходился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в Семилетней вой- не (1756—1763). Определен в Галер- ный флот. Совершил переход из Ар- хангельска в Кронштадт на корабле «Северный Орел» (1765). На галере «Чечетка» ходил от Кронштадта до Фридрихсгама (1766). На следующий год, командуя галерой «Нижний Нов- город», сопровождал императрицу Екатерину II в ее плавании по Волге от Твери до Симбирска. В 1769— 1770 гг. проходил службу в Азовской флотилии. Ходил на корабле «Св. Пантелеймон», фрегате «Св. Марк», командовал придворными яхтами, брандвахтенным фрегатом «Гремя- щий» (1773—1775).

В 1775 г. — капитан над Астра- ханским портом. С декабря 1783 г. назначен в Интендантскую экспеди- цию (обер-экипажмейстер), в 1786 г. — обер-интендант.

Во время Русско-шведской войны (1788—1790) в июле 1789 г. был ко- мандирован на театр военных дей- ствий как обер-интендант, которому было поручено «...точно узнать из опыта удобства и неудобности раз- личных судов в действиях противу неприятелю и по соображению того — строение и вооружение их впредь распорядить». Вследствие воз- никших противоречий между вице-ад- миралом принцем К. Нассау-Зигеном, командующим Балтийским гребным флотом и командиром эскадры этого флота вице-адмиралом А. И. Крузом, накануне Роченсальмского (ныне г. Котка) сражения эскадра была пере- дана в подчинение Балле.

Несмотря на длительное пребы- вание на интендантских должностях, он проявил превосходные военные способности. Именно Балле принц был обязан победой в сражении

(13.08.1789), в котором командовал военными судами. Ворвавшись утром на Роченсальмский рейд через его южный вход, Балле завязал бой со стоявшими там главными силами шведского гребного флота (85 судов и транспортов), отвлекая на себя в течение пяти часов значительную часть сил противника, чтобы обеспечить затем прорыв через северный вход на рейд остальных судов русского флота под командованием принца Нассау-Зигена. В результате этого неожиданного для шведов прорыва они были деморализованы, потеряв потопленными три канонерские лодки и взятыми в плен девять больших и малых судов с их экипажами. Потери русских составили два судна. С марта 1796 по 1805 г. — генерал-интендант. С февраля 1797 г. он был назначен временно в состав Адмиралтейств-коллегии до возвращения из Москвы адмирала П. И. Пущина.

С марта 1801 г. Балле был назначен членом Комитета по составлению лесного устава, директор Училища корабельной архитектуры (1802—1805). С 1805 г. — сенатор.

Награжден орденами Св. Анны 1-й степени (1789), Св. Владимира 2-й степени, Св. Александра Невского (1799).

Генерал-майор (1787), генерал-поручик (1795), генерал-лейтенант (1797).

Похоронен на Смоленском лютеранском кладбище.

**Баранов Алексей Филиппович** (ум. 18.05.1773) — контр-адмирал (31.12.1772).

Окончил Морскую академию (1736—1738). Ежегодно ходил в плавание между Кронштадтом, Фридрихсгамом и Гогландом (1738—1753). Находился при Морской академии, Морском шляхетном кадетском кор-

пусе (1753—1758). Командир кораблей «Св. Николай», «Рафаил», «Город Архангельск», «Св. Андрей», фрегата «Св. Феодор» (1760—1767).

С июля 1764 г. — обер-экипажмейстер. Командуя эскадрой, крейсировал в Черном море, имел флаг на фрегате «Первый». Умер на том же корабле.

**Баратынский-третий Богдан Андреевич** — вице-адмирал (09.05.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1785—1788). Участник Русско-шведской войны (1788—1790), отличился в Гогландском сражении (1788), после чего ходил с флотом у Гельсингфорса. Участвовал в Эландском (1789), Красногорском и Выборгском (1790) сражениях. За боевые отличия произведен в лейтенанты.

В 1796 г. — флигель-адъютант, в следующем году командовал придворной яхтой «Эммануил» во время плавания на ней Павла I. С сентября 1798 г. командовал эскадрой Балтийского флота, на следующий год — Архангельской эскадрой, с которой вышел из Архангельска к берегам Англии, и по соединении с эскадрой вице-адмирала М. К. Макарова, поступив под команду последнего, ходил в Северном море. В 1800 г. вернулся с эскадрой в Кронштадт. В январе 1805 г. уволен от службы.

Награжден орденом Св. Иоанна Иерусалимского (1801). Капитан 1 ранга (1797), капитан генерал-майорского ранга (1797), переаттестован в контр-адмирала (1798).

**Барш Иван Яковлевич** (1728, Вологодская губ. — 1806) — адмирал (06.07.1790).

В 1736—1746 гг. в звании волонтера провел пять кампаний в составе Балтийского флота. В 1752—1754 гг.

командовал брандвахтенным фрегатом «Св. Яков» на Ревельском рейде. 21.03.1757 г. определен в Морской шляхетный кадетский корпус. С 21.01.1758 г. — капитан-лейтенант.

В 1765—1767 гг. последовательно командовал кораблями «Св. Екатерина», «Тверь» и «Три святителя». 29.01.1769 г. назначен в С.-Петербург командиром батальона 1-й дивизии. Командовал в эскадре адмирала Г. А. Спиридова кораблем «Свято-слав», участвовал в сражениях с турецким флотом при Наполи-ди-Романья и в Чесменском (1770) во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В 1772-м вернулся из Архипелага в С.-Петербург и назначен командовать построенным кораблем «Пантелеймон». В 1774 г. командовал Ревельской эскадрой, главный командир Архангельского порта (1788—1797), принимал деятельное участие в обороне устья реки Северная Двина, построил канонерские лодки для обороны.

С сентября 1797 г. в отставке.

Похоронен в Прилуцком монастыре.

Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

Контр-адмирал (1773), вице-адмирал (1779).

**Барш Яков Саввич** (04.1692—11.1755) — вице-адмирал (05.09.1747).

Морское образование получил за границей в качестве волонтера и по возвращении в Россию в 1713 г. пожалован в поручики. Командовал судами на Балтике, пользовался особым доверием Петра I и его преемников. В 1720-м, командуя фрегатом «Самсон», Барш был послан в крейсерство к Ревелю для наблюдения за движением англо-шведского флота, доставил письмо ревельского обер-команданта английскому адмиралу Но-

рису. В 1723 г. был командирован в Архангельск «для исправления нужнейших государственных дел». В 1732 г. состоял в портовой комиссии при Петербургском адмиралтействе для приведения в порядок материального имущества, принимал участие в разработке судовых штатов и обсуждении положения о чинах морских офицеров. В 1734 г., командуя кораблем «Леферм», участвовал в осаде Дандига. В чине контр-адмирала командовал Днепровской флотилией (январь—октябрь 1739), практическими эскадрами (1741—1751) в Балтийском море, затем и всем Балтийским флотом (1751—1754). Председатель комиссии, занимавшейся собранием всех законов, относившихся к флоту (1754—1755).

Контр-адмирал (1739).

**Барятинский Петр Андреевич** — контр-адмирал (04.03.1759).

Окончил Морскую академию (1721).

Направлен в Казань для описи корабельных лесов (1729), ходил на фрегате «Арондель» (1734—1737), служил на Днепровской флотилии (1737—1741), в эскадре Архангельского порта (1741—1744), командир корабля «Счастье», совершил на нем переход из Екатерининской гавани Кольского залива в Ревель (1744—1746), командир Ревельского (1746—1751), Архангельского портов (1751—1754).

В марте 1759 г. уволен по болезни.

**Баскаков Иван Абросимович** (ум. в 1802) — вице-адмирал (1799).

Окончил Морскую академию (1747—1755).

Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском и Северном морях, выполнил переходы из Кронштадта в Архангельск и обратно (1755—1766).

Командовал фрегатом «Св. Феодор» при Кронштадтском порте, ходил на том же корабле с флотом от Кронштадта до Данцига (1767—1769). Направлен в Казань для обеспечения поставки лесов в С.-Петербургское адмиралтейство (1769—1770).

Командирован в Донскую экспедицию, совершал плавания в Азовском и Черном морях, командуя кораблем «Новопавловск», дубель-шлюпкой, кораблем «Азов», ботом «Темерник», фрегатом «Первый» (1770—1775). Участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг.

Командовал кораблями «Св. Климент Папа Римский» и «Слава России» (1778—1781).

С 1782 г. — советник Казначейской экспедиции, определен в правление обер-экипажской должности Интендантской экспедиции.

Генерал-кригскомиссар (1793—1798).

Капитан генерал-майорского ранга (1783), вице-адмирал (1792).

**Батаков Антон Максимович** (1752, Архангельск — 05.07.1810, Архангельск) — мореплаватель, штурман, исследователь Алеутских островов и Чукотского полуострова.

В 1771—1783 гг. ходил в Белом, Баренцевом, Северном, Балтийском Средиземном морях и в Атлантике. В 1784—1785 гг. занимался описью реки Днепр, 1785—1793 гг. — старший штурман в гидрографических работах экспедиции И. И. Биллингса. В 1795—1798 гг. — при чертежной Адмиралтейств-коллегии, ходил в Балтийском и Северном морях в эскадре адмирала А. И. Круза, в 1799 г. — на корабле «Алексей» в составе эскадры контр-адмирала М. И. Борисова совершил переход из Англии в Кронштадт.

С июня 1800 г. в отставке.

**Батаков Василий Иванович** (1703—1746) — один из первых отечественных корабельных мастеров (1741).

С 1717 г. работал корабельным подмастерьем в Петербургском адмиралтействе под руководством Р. Козенца, став его первым помощником. Строил корабли, фрегаты, транспортные суда. По заданию Адмиралтейств-коллегии разрабатывал типовые проекты 66- и 54-пушечных кораблей для всех адмиралтейств.

Всего Батаков построил под руководством Козенца и самостоятельно 14 кораблей и фрегатов. Построенные корабли отличались мощным вооружением и прекрасной наружной отделкой корпуса. С 1733 г. работал в Архангельском адмиралтействе. Батаков уделял серьезное внимание развитию адмиралтейства, которое было расширено, в нем сооружены новые сухие доки, канатный двор, госпиталь и другие объекты.

После смерти Козенца закончил начатое под его руководством строительство 54-пушечного корабля «Св. Андрей» (1737), после чего построил самостоятельно однотипные с ним корабли «Кронштадт» (1738) и «Св. Пантелеймон» (1740), 66-пушечные корабли «Счастье», «Екатерина» (1742), «Архангел Рафаил» (1745) и 32-пушечный фрегат «Кавалер» (1737).

**Бахрахт Андрей Гаврилович** (1724, С.-Петербург — 1806) — морской врач, тайный советник (1800).

Сын голландского маклера. Внес значительный вклад в развитие отечественной и морской гигиены.

Окончил Медицинскую школу. Поступил на службу в С.-Петербургский адмиралтейский госпиталь в декабре 1741 г., в сентябре 1746-го уехал в Лейденский университет (Голландия) для продолжения образования с обязательством вернуться на



русскую службу. Там он защитил в 1750 г. диссертацию и получил степень доктора медицины. В 1751 г. был назначен врачом в Корпус главной артиллерии и фортификации, с 1760 г. — главный врач Балтийского флота, с 1776-го — Российского флота.

Сочинения: «Описание и наставление прививания оспы» (СПб., 1769), «Аптека для Российского флота» (СПб., 1783), «Способ к сохранению здоровья морских служителей и особливо в Российском флоте находящихся» (СПб., 1790) и другие.

Полезная деятельность Бахерахта отражена в целом ряде сочинений и проектов, направленных преимущественно к сохранению здоровья моряка. Благодаря его заботе в 1782 г. на флоте было введено «Положение об организации корабельных лазаретов и лекарственных каталогов». При его участии в 1797 г. морские госпитали получили надлежащее развитие, хотя его медицинские коллеги отказались признать мнение Бахерахта о негигиеничности крупных госпиталей.

В 1800 г. уволен от службы.

**Башмаков Михаил Алексеевич** (род. в 1708) — архитектор.

Автор проектов и строитель ряда зданий Морского ведомства в Кронштадте.

**Белосельский Михаил Андреевич** (01.11.1702—19.01.1755, С.-Петербург) — князь, генерал-кригскомиссар (05.09.1747).

В службе с 1717 г. Ходил в Балтийском море на флагманском корабле «Св. Александр», командовал придворной яхтой «Елизабет» (1725—1733), на которой китайский посол посетил Кронштадт. Назначен на должность генерал-экипажмейстера (1743). В 1744 г. назначен докладчиком дел по флоту императрице Ели-

завете Петровне. Генерал-кригскомиссар (1747—1755). В 1748 и 1752 гг. сопровождал императрицу в Москву.

Награжден орденами Св. Александра Невского (1748) и Св. Анны 1-й степени.

Похоронен на Лазаревском кладбище Александро-Невской лавры.

**Бем Магнус Карл (Матвей Карпович)** (19.03.1727—09.07.1806).

Из лифляндских дворян.

Участник Семилетней войны 1756—1763 гг., попал в плен, после возвращения в Россию продолжил службу в армии. Губернатор Камчатки. За шесть лет управления Камчаткой усилил артиллерийскими батареями оборону Петропавловской гавани, восстановил Тигильскую крепость, улучшил материальное положение военнослужащих и укрепил дисциплину среди местных военных отрядов. Уволен от должности в 1779 г. По прибытии в С.-Петербург назначен председателем Рижского губернского магистрата, получил чин надворного, в 1795 г. — коллежского советника.

Награжден орденом Св. Владимира 4-й степени.

**Беринг Витус Ионассен (Иван Иванович)** (12.08.1681, Хорсенс, Дания — 08.12.1741), мореплаватель, исследователь Мирового океана, капитан-командор (14.08.1730).

В 1703 г. принят на русскую службу в Амстердаме, где окончил Морской шляхетный кадетский корпус и назначен на Балтийский флот с чином подпоручика.

С началом Русско-турецкой войны 1710—1713 гг. направлен на Азовский флот, участвовал в Прутском походе Петра I. Во время боевых действий командовал шнявой «Мункер» и выходил на ней в крейсерство (1711), в 1712-м переведен на Бал-

тийский флот. В 1713 г. привел из Копенгагена в Кронштадт купленный в Дании корабль «Перл», в 1715-м направлен в Архангельск, откуда, приняв в командование вновь построенный корабль «Селафаил», привел его в Ревель.

В 1716 г., командуя кораблем «Перл», участвовал в совместном плавании с кораблями союзных флотов под штандартом Петра I. Затем он стал командиром корабля «Мальбург», находился в плавании в составе эскадры шаутбенахта Т. Гордона (1721). Участник Северной войны (1700—1721). С февраля по август 1724 г. уволен со службы по личной просьбе. Вновь принят на службу капитаном 1 ранга и назначен командовать кораблем «Мальбург». По решению Петра I с января 1725-го руководил 1-й Камчатской экспедицией (1725—1730) с задачей установить наличие пролива, открытого в 1648 г. казаками-землепроходцами во главе с С. И. Дежневым и Ф. А. Поповым, или перешейка между Азией и Америкой. В июле—сентябре 1728 г. экспедиция на судне «Св. Гавриил» обошла восточные берега Камчатки и Чукотки, прошла через пролив (назван впоследствии Беринговым) в Чукотское море, достигнув 67°18' с. ш. и вернулась на Камчатку. В проливе были открыты и нанесены на карту острова Диомиды и Св. Лаврентия.

Докладывая Сенату о необходимости новых плаваний на Тихом океане, Беринг обращал внимание на целесообразность более углубленного изучения Сибири и Дальнего Востока, на побережье которого следует строить судостроительные верфи, а также уделить надлежащее внимание развитию торговых связей с Японией.

До конца 1741 г. Беринг возглавлял 2-ю Камчатскую (Великую Северную) экспедицию 1733—1743 гг., ко-

торая должна была исследовать земли Сибири и Дальнего Востока, а также северо-западное побережье Америки (Аляски), подтвердить существование пролива между Азией и Америкой. Выполнив первую часть этой задачи к 1741 г. и основав Петропавловск-Камчатский, экспедиция на пакетботах «Св. Петр» и «Св. Павел» 4 июня того же года вышла в море. В середине июля Беринг достиг побережья Аляски, открыл часть Алеутских островов, а также Командорские и Шумагина острова.

На обратном пути из-за повреждений судна «Св. Петр» и цинги его экипаж вынужден был зимовать на необитаемом острове из группы Командорских островов, где Беринг тяжело заболел и умер.

Экспедиции Беринга имели важное научное и практическое значение. Они дали обширный материал для описания северо-восточных берегов Азии и северо-западных берегов Северной Америки.

Именем Беринга названы: море в северной части Тихого океана; пролив, отделяющий Азию от Северной Америки, ледник, озеро и река на Южной Аляске, бухта в Охотском море; мыс и полуостров в Тауйской губе Охотского моря, мыс в Анадырском заливе Берингова моря; горы на берегах Анадырского залива Берингова моря и Тауйской губы Охотского моря; поселок на Чукотском полуострове и судно — «Витус Беринг».

**Беринг Христиан Тимофеевич** (род. ок. 1760) — мореплаватель, капитан-командор, исследователь северной части Тихого океана.

Участник Северо-Восточной географической и гидрографической экспедиции И. И. Биллингса (1785—1793).

Уволен от службы в 1799 г.

**Берсенеv Иван Алексеевич** (1745/1748 — 1789) — гидрограф, капитан 2 ранга.

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1768). Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова на корабле «Европа» отличился в Чесменском сражении (1770). Работал в Адмиралтейств-коллегии, составлял карты районов Греческого архипелага (1776—1778). В 1783 г., командуя фрегатом «Осторожный», первым обследовал Ахтиарскую бухту, после чего там началось строительство нового порта и города Севастополя.

Произвел съемку и промер Ахтиарской гавани и у берегов Крыма (1783—1786).

**Берх Амандус Борисович** — генерал-лейтенант (24.10.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1756—1761). Участвовал в Кольбергской операции (1759—1761).

Командовал палубным ботом корабля «Св. Николай» (1761—1763), совершил переход из Архангельска в Кронштадт на новопостроенном корабле «Не тронь меня» (1765). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1766—1769).

В ходе Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. участвовал в Чесменском сражении (1770) на корабле «Европа», после чего переведен на бомбардирский корабль «Гром», на котором в 1771-м осуществлял бомбардировку турецких крепостей Халкида, Негропонт и Митилена, на одноименном острове, где были уничтожены верфи со строящимися на них кораблями. На том же корабле Берх был в крейсерстве по Архипелагу, а в декабре 1772 г. откомандирован в Россию.

Командовал пинком «Кола» и кораблем «Св. Евстафий» (1774—1776). Ротный командир С.-Петербургской корабельной команды (1776—1777).

Командир кораблей «Всеволод», «Преслава» и «Пантелеймон», фрегата «Александр» и «Возмислав» (1778—1786).

С апреля 1786 г. определен в штат Галерного флота. Командир корабля «Иоанн Богослов» (1787—1788). Во время Русско-шведской войны (1788—1790) командовал кораблем «Владислав», на котором участвовал в Гогландском сражении, где был взят противником в плен со всем экипажем (07.1788). Через два года вернулся в Россию (06.1790). Обер-штер-кригс-комиссар. С октября 1799 г. — главный командир Рижского порта. В ноябре 1800 г. уволен от службы. Капитан 1 ранга (1782), генерал-майор (1795).

**Бечевин Иван** (ум. в 1764) — мореплаватель, иркутский купец.

Организатор исследований Алеутских островов, в середине XVIII в. провел несколько промысловых экспедиций на новооткрытые тихоокеанские острова «в восточную сторону от Авачинской губы» (то есть к востоку от Камчатки). В 1759—1762 гг. лично участвовал в экспедиции на Алеутские острова, а посланные им зверопромысловики открыли остров Унга, крупнейший из островов Шумагина. Строил церкви в Иркутске в 1759—1763 гг.

Именем Бечевина названы две бухты и мыс на Алеутских островах, бухта к северо-востоку от Авачинской губы на тихоокеанском побережье полуострова Камчатка.

**Биллингс Джозеф (Иосиф Иосифович)** (1761, городок Тонхэм-Грин, близ Лондона — 1806) — гидрограф, ис-

следователь северной части Тихого океана и Северо-Восточной Азии, капитан-командор (09.05.1799).

Принят из британского флота на русскую службу в 1783 г. по рекомендации российского посла в Лондоне графа С. Р. Воронцова.

В 1785 г. произведен в капитан-лейтенанты и назначен начальником экспедиции по исследованию и описанию Северо-Восточной Азии, островов северной части Тихого океана и побережья Америки. На оленях проехал вдоль северного берега Чукотского полуострова от бухты Лаврентия на запад до Чаунской губы и описал по маршруту его внутренние районы.

В декабре 1793 г. возвратился из экспедиции в Иркутск. В 1795-м переведен с Балтийского на Черноморский флот. Командовал фрегатом «Апостол Андрей» при Севастопольском порте (1795—1797). Участник описи северных берегов Черного моря от Керченского пролива до устья Днепра (1797—1798).

В 1798-м, командуя бомбардирским судном «Рождество Богородицы», проводил опись берегов Черного моря в районе Тендры, Очакова, Одессы, устья реки Днестр до Овидиополя.

В ноябре 1799 г. уволен от службы.

Его именем названы мыс и лагуна в проливе Лонга (Восточно-Сибирское море), ледник в заливе Аляска и мыс на Алеутских островах.

**Богданов Андрей Иванович** (1693—1768) — историограф С.-Петербурга.

Первым осветил развитие морской столицы России, библиотекарь Петербургской Академии наук. В его книге «Историческое, географическое и топографическое описание Санкт-Петербурга от начала заведения его, с 1703 по 1751 г.» описаны острова

дельты Невы и ее притоки, постройки, мосты, каналы, дана характеристика Ладожского озера. Подробно рассказано об устройстве Адмиралтейской крепости и верфи, приведены сведения о других верфях Петербурга.

Он много уделил внимания «Кронштадтскому строению», в книге описаны крепость Кроншлот, укрепления на острове Котлин, Купеческая и Военная гавани, Морской госпиталь, Морской шляхетный кадетский корпус и многое другое, связанное с морской тематикой.

**Болотников Иван Михайлович** (ум. 01.01.1801) — генерал-лейтенант.

Окончил Морскую академию (1743—1746). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1746—1756). Служил в экипажеских магазинах (1753).

Командовал придворной яхтой «Транспорт Анна» (1756), пакетботами «Сокол» и «Лебедь» (1757—1761). Советник Счетной экспедиции (1764—1770), назначен советником полковничьего чина (действительным советником) (1770), обер-штер-кригс-комиссар (1777), генерал-майор (01.01.1782), обер-комендант Архангельска (1784).

**Борисов Александр Иванович** (ум. 1810, С.-Петербург) — вице-адмирал (09.05.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1768). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1764—1768).

В 1769-м командирован в Азовскую военную флотилию, по 1773 г. включительно плавал на Азовском и Черном морях. С 1775-го — представитель Азовской военной флотилии в С.-Петербурге. В 1776 г. на фрегате «Северный Орел» ходил от Крон-

пштадта до Дарданелл, оттуда в Ливорно, в 1777-м на фрегате «Григорий» крейсеровал от Ливорно до Константинополя и обратно, затем в 1779 г. вернулся в Кронштадт. В 1780 г. состоял при Петербургской корабельной команде, в 1781—1784 гг. — при Интендантской экспедиции.

В 1784 г., командуя кораблем «Мечеслав», ходил в эскадре вице-адмирала И. А. Борисова от Кронштадта до Копенгагена, в 1785 и 1786 гг. командовал тем же кораблем в плавании на Балтийском море. Командир корабля «Храбрый» (1787—1788). С апреля 1788 по 1798 г. состоял советником Счетной экспедиции. Генерал-контролер (1798—1807) и член Адмиралтейств-коллегии, а с мая 1799 г. — управляющий Счетной экспедицией в С.-Петербурге. В июле 1807 г. назначен военным губернатором Астраханского порта.

В ноябре 1808 г. уволен от службы.

Награжден орденами Св. Георгия 4-й степени за участие в 18 морских кампаниях (1790), Св. Владимира 4-й степени (1803), Св. Анны 1-й степени (1807).

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1793), генерал-майор по Адмиралтейству (1797).

Похоронен на Волковском православном кладбище.

**Борисов Иван Антонович** (1719—1786) — вице-адмирал (28.06.1782), член Адмиралтейств-коллегии (1776—1779, 1781—1784).

В 1741 г. учился в Сухопутном кадетском корпусе, в 1743-м произведен в гардемарины.

Ходил между Кронштадтом и Данцигом и от Архангельска до Стокгольма и Кронштадта (1744—1745), от Кронштадта до Любека, Копенгагена, Архангельска и обратно (1747—1751).

Командир пинка «Новая Двина» (1752—1755). Находился при Петербургской береговой команде (1755—1756), был в кампании флота от Кронштадта до Данцига и Копенгагена (1757—1759). По высочайшему повелению назначен командиром пинка, снаряжавшегося для плавания в Испанию (1760), оставлен при Кронштадтском порте для заседания в комиссиях (1762—1763). По личному обращению отправлен в Англию для изучения морской практики (1763—1765). Находился при Петербургской береговой команде (1766—1768).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Командуя кораблем «Св. Януарий», в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова совершил переход из Кронштадта в Архипелаг и прибыл в Порт-Магон (1769).

Командуя тем же кораблем, был в Архипелаг, участвовал в Чесменском сражении (1770), затем в качестве командира эскадры крейсировал в Архипелаге (1770—1771). Находился в Аюзском порту в комиссии военного суда презусом (1773). Командуя эскадрой из четырех фрегат, был направлен из Архангельска в Константинополь (1774), вернулся в Кронштадт в 1775 г.

С января 1776-го назначен присутствовать в Адмиралтейств-коллегии, с июня того же года — на время кампании — помощник вице-адмирала С. К. Грейга. В 1779 г. назначен генерал-контролером. Имея флаг на корабле «Исидор», командовал эскадрой, крейсировавшей в Атлантическом океане и Средиземном море (1780—1781), по возвращении в сентябре 1781 г. назначен присутствовать в Адмиралтейств-коллегии и заведующим Счетной экспедицией. В 1784-м командовал эскадрой, крейсировавшей

между Кронштадтом и Копенгагеном. В мае 1786 г. уволен от службы.

Капитан бригадирского ранга (1772), контр-адмирал (1775).

**Борисов Михаил Иванович** (ум. 20.01.1801) — контр-адмирал (1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1762—1770). Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг., проявил себя в Чесменском сражении (1770). В 1771—1778 гг. был в крейсерстве в Архипелаге, откуда на корабле «Всеволод» совершил переход в Ливорно. В 1775-м на том же корабле вернулся в Кронштадт. В 1776—1777 гг. служил в Кронштадтской береговой команде. Командир корабля «Всеволод» (1779). В 1780—1781 гг. на корабле «Азия» ходил в эскадре контр-адмирала И. А. Борисова от Кронштадта до Ливорно и обратно. В 1783—1786 гг. находился в кампаниях на Балтийском море. Командуя новопостроенным кораблем «Мечеслав», совершил переход из Архангельска в Кронштадт, на нем же участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790) в Голландском, Красногорском сражениях, командуя кораблем «Все-слав». Награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость».

Капитан 1 ранга (1790).

**Борис Иван Феодосьевич** (ум. 08.05.1714, С.-Петербург) — граф, шаутбенахт (1703).

Родился в Далмации, ныне Черногория.

Служил в Венеции. В 1702 г. по рекомендации русского посла в Константинополе был приглашен на русскую службу, на которую поступил без всяких условий.

Борис — один из создателей отечественного Галерного флота. По прибытии в 1703 г. в Россию получил чин

шаутбенахта. Составил для Петра I описание венецианского флота.

В 1704 г. был направлен на Олонецкую верфь, где руководил постройкой галер, одновременно занимался организацией галерной службы, обучением офицеров и экипажей.

Принимал активное участие в Северной войне 1700—1721 гг. С построенными на Олонецкой верфи галерами в 1705-м совершил переход к истоку Невы. Оттеснил от стен Шлиссельбургской крепости шведские войска, а по прибытии в Кроншлот участвовал в обороне этой крепости, содействуя обер-коменданту генерал-майору Р. В. Брюсу в отражении попытки шведов прорваться к Петербургу.

В 1707 и 1708 гг. эскадра Галерного флота успешно участвовала в боевых действиях против шведского флота.

В 1710-м, командуя Галерным флотом, сопровождал от Кронштадта к Выборгу транспортные суда с провиантом и артиллерией, участвовал во взятии крепости осадным корпусом русских войск.

В 1712 г., во время нахождения у Кроншлота шведской эскадры, с отрядом Галерного флота проник в шхеры, где захватил в плен три бота, краер и шняву противника.

Командуя арьергардом Галерного флота, находящимся под общим командованием генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина, принимал участие в бомбардировке Гельсингфорса, на рейде которого сжег стоявшие под защитой шведского флота суда противника с провиантом (1713).

При бракосочетании Петра I с Екатериной был почетным отцом Петра.

**Брандт (Брант) Карштен (Карстен)** (ум. в 1693) — корабельный мастер.

Уроженец Голландии, отставной моряк. На русской службе с 1669 г. Прибыл в Россию еще при царе Алексее Михайловиче для постройки под руководством голландского корабельного мастера Д. Бутлера первых военных судов Дединовской верфи на Оке для охраны судоходства на Волге и Каспийском море. В качестве помощника корабельного пушкаря и плотника участвовал в постройке на Оке 22-пушечного корабля «Орел» (сожжен С. Разиным в 1670 г.). Спасаясь от бунта, бежал в Москву. В 1688 г. Петр I нашел в амбарах подмосковного села Измайлово небольшой развездной бот «аглицкой работы», наставник царя голландец Ф. Ф. Тимерман представил Брандта Петру, как знающего обращение с таким ботом и постройку подобных судов. Брандт стал учителем молодого царя в морском деле и с 1689-го начал строить для него на берегу реки Трубеж с участием голландского корабельного мастера Корта новые суда больших размеров для «Потешной» флотилии и плавания по Переяславскому озеру. Здесь под его наблюдением Петр и его товарищи начали изучение мастерства судостроения и получили от него впервые представления о Голландии. Брандт также учил их голландскому языку.

В 1691 г. Брандт восстановил для Петра I этот ботик, впоследствии получивший всемирную известность под названием «Дедушка русского флота», вооружив судно мачтой и парусом.

**Брант Исаак Андрисен** (ум. 02.03.1734, Кронштадт) — капитан 1 ранга (04.03.1721).

Принят на русскую службу в подпоручики в 1704 г. Участник Северной войны (1700—1721).

Командуя фрегатом «Св. Петр», совершил переход из Архангельска в Копенгаген, выходил в крейсерство в проливе Каттегат и Северном море в составе отряда капитана А. Рейса. В Балтийском море был в Грейфсвальде при посещении Петром I датского флота, крейсировал с датскими судами в этом море, затем прибыл в Ригу (1710—1712).

Командир шнявы «Принцесса» (1714—1715), корабля «Армонт», на котором участвовал в экспедиции П. П. Бредалея к острову Готланд (1715), корабля «Гавриил», на нем он совершил поход из Ревеля в Копенгаген, оттуда с другими судами флотов под штандартом Петра I — к острову Борнхольм и обратно в Ревель (1716). В дальнейшем командовал кораблями «Арондель», «Св. Александр», «Фридрихштадт» (1717—1722).

Ходил в Северном море в составе отряда из трех фрегатом под командой вице-адмирала У. Х. Вильстера и, по отзыву флагмана, «содержал себя как доброму и чести достойному офицеру надлежит» (1722).

По ходатайству князя А. Д. Меншикова и аттестации от Адмиралтейств-коллегии произведен в капитан-командоры и назначен директором С.-Петербургской адмиралтейской канторы (01.12.1726).

Исполнял должность командира Кронштадтского порта (04.1732—12.1733), капитана над портом в Кронштадте (12.1733—02.1734).

**Браун Ричард** (ум. 21.09.1740, С.-Петербург) — кораблестроитель, обер-интендант (1733).

По происхождению англичанин. На русскую службу поступил в 1705 г. со званием корабельного мастера. До 1707 г. работал в Воронеже, затем был направлен на Олонецкую



(Лодейнопольскую) верфь, где строил суда для Азовского флота.

Построил на Новолодожской верфи первые 50-пушечные корабли Балтийского флота «Рига» и «Выборг» (1708—1710), в С.-Петербурге в Главном адмиралтействе построил 60-пушечные корабли «Св. Екатерина» (1711—1713) и «Шлиссельбург» (1712—1714), 70-пушечный корабль «Св. Александр» (1714—1717), 24-пушечный шнек «Принц Александр» (1715—1716), 96-пушечный корабль «Фридрихштадт» (1716—1720), 54-пушечный корабль «Не тронь меня» (1722—1725), первый в мире 110-пушечный корабль «Императрица Анна» (1732—1737).

После назначения обер-интендантом построил 12-пушечный малый фрегат «Св. Яков», фоб-яхту «Вириау» и 66-пушечный корабль «Основание Благополучия» (1735—1736).

Похоронен на кладбище в Александровской лавре.

**Бредаль Петр Петрович** (18.06.1681—29.02.1756) — вице-адмирал (23.02.1737).

Выходец из Норвегии. В 1703 г. принят на русскую службу в гребной флот с чином унтер-лейтенанта по рекомендации вице-адмирала К. И. Кройса. Участник Северной войны (1700—1721). За отличие в отражении попытки шведского флота прорваться к Петербургу мимо крепости Кроншлот (1705) произведен в лейтенанты. С этого времени Петр I стал доверять Бредалю исполнению различных ответственных поручений. В 1710-м он командирован в Азовскую флотилию, командовал бригантиной «Лебедь» в крейсерстве от Таганрога до Кубани. В 1712 г. переведен на Балтику, где командовал бригантиной «Виктория» в походе

флота к Выборгу. В 1713-м выходил в дозор на фрегате «Св. Яков» к Гельсингфорсу для наблюдения за судами противника. В 1714 г. за отличие в Гангутском сражении, находясь в отряде скампавей под командованием капитан-командора М. Х. Змаевича, которые прорвались в Абоские шхеры между полуостровом Гангут и шведским флотом, был награжден золотой медалью.

В 1715 г., командуя фрегатом «Самсон», захватил в крейсерстве близ порта Виндава в течение шести дней три шведских каперских судна, из которых два были доставлены в Ревель, а третий сожжен на месте.

Был командирован в Англию за купленными там двумя кораблями и привел их в Копенгаген. В 1716 г. выходил с ними в крейсерство к голландским берегам; в 1717-м направлен в Англию за кораблем «Оксфорд», а в 1720 г. — в Данциг, Копенгаген, Любек и Мемель для найма морских офицеров и штурманов. В октябре того же года был в Гамбурге для закупки кораблей на верфи компании. В 1721 г. — командир корабля «Нептунус», в октябре того же года направлен в Испанию с известием о мире со Швецией, в июле 1722-го возвратился на родину.

Затем он стал командиром корабля «Св. Александр», находившегося в авангарде флота, под флагом Петра I. В декабре 1723 г. исполнял должность главного командира военного порта в Кронштадте, 9 декабря 1724 г. назначен директором С.-Петербургской адмиралтейской конторы. Командир корабля «Св. Александр», на котором имел флаг генерал-адмирал граф Ф. М. Апраксин, и плывал с флотом в Финском заливе.

Отдан под суд за нанесение оскорбления и побоев офицеру. 21 ноября 1726 г. по приговору суда за эти действия Бредаль был разжалован на три

месяца в матросы. В январе 1727 г. возвращен в прежний чин. В 1728-м участвовал в ревизии Сестрорецких заводов, а в январе 1730 г. назначен главным командиром военного порта в Ревеле. В январе 1732-го — член Воинской морской комиссии «для рассмотрения и приведения флота в надлежащий порядок», с апреля 1733-го — главный командир восстановленного Архангельского порта, с сентября 1735-го — главный командир в Таврове. В 1736 г. сформировал Донскую флотилию и привел ее под Азов, принимал деятельное участие во взятии города, в том же году укрепил Воронежскую верфь и заложил новую верфь в Брянске.

Участник Русско-турецкой войны 1735—1739 гг. Командирован в Донскую экспедицию начальником флотилии в 1737 г., участвовал в Крымском походе и в июле отразил двукратное нападение турецкого флота близ Геничи и у Одесской косы.

Составил карту Таганрогской гавани с промером. В 1739-м после окончания войны был отозван в С.-Петербург. В июле 1740 г. назначен членом Адмиралтейств-коллегии в связи с войной со Швецией (1741—1743), в те же сроки — командир Архангельского военного порта. В 1742 г. командовал эскадрой из десяти судов на переходе из Белого моря в Балтийское для использования их в боевых действиях против шведского флота. Однако вследствие ветхости корпусов и повреждений на переходе большей части судов Бредаль вернулся в Архангельск, за что с 1744 г. находился под следствием (по окончании которого Адмиралтейств-коллегия признала причины возвращения эскадры неуважительными и представила свое мнение в Сенат), а с 1753 г. — под судом. Однако следствие так и не было закончено, Бредаль скончался,

не дождавшись решения суда, который его оправдал.

Награжден орденом Св. Александра Невского (1741).

Капитан 1 ранга (14.05.1720). Шаутбенахт (1727).

**Брейер (Бреер) Карл Евстафьевич, фон** — вице-адмирал (13.11.1802).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1763—1769). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1767—1769).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Европа» в 1769 г. совершил переход в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова в Архипелаг, проявил себя в Чесменском сражении (1770), крейсировал в Архипелаге (1771—1775). После возвращения в Россию с 1776 г. находился при Ревельском, с 1778-го — Кронштадтском портах, командовал бригадным фрегатом «Парос». В 1781—1782 гг. на корабле «Св. великомученик Пантелеймон» ходил в эскадре под флагом контр-адмирала Я. Ф. Сухотина от Кронштадта до Ливорно и обратно. С 1784-го командовал фрегатом «Воин», в 1786—1787 гг. — кораблем «Дмитрий Донской», стоявшим в Кронштадтской гавани. В 1788—1796 гг. на корабле «Св. Елена» участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790). Отличился в Готландском (1788), Эландском (1789), Ревельском и Выборгском (1790) сражениях.

В 1795—1796 гг. в составе эскадры контр-адмирала П. И. Ханькова крейсировал в Северном море совместно с британским флотом, блокируя побережья Франции и Голландии. В 1797-м командовал кораблями «Евсей» и «Алексей», находился в крейсерском плавании в Финском заливе.

В 1802—1804 гг. — главный командир Ревельского порта.

С ноября 1804 г. уволен от службы.

Капитан бригадирского ранга (1796), капитан-командор (1791), контр-адмирал (1799).

**Брунц Андрей** (ум. 06.02.1743) — обер-цейхмейстер (03.11.1740).

В 1702-м принят на службу в полковую артиллерию штык-юнкером.

Участник Северной войны (1700—1721). Укреплял артиллерийские позиции на Котлине в чине майора от артиллерии.

В декабре 1725 г. назначен, вместо умершего обер-цейхмейстера Х. Г. Отго, начальником морской артиллерии и Сестрорецких пороховых, оружейных и других заводов. В 1726 г. произведен в подполковники, в октябре 1730-го — полковники с исполнением должности обер-цейхмейстера.

Цейхмейстер (декабрь 1734 г.).

**Бужинский Гавриил** (1680-е гг., Малороссия — 27.04.1731, Москва) — церковный деятель, переводчик.

Один из видных современников и сподвижников Петра I. Учился в Киевской академии. Владел немецким и латинским языками. В 1706 г. был назначен преподавателем в Московскую славяно-греко-латинскую академию, где в следующем году принял монашество. Обладая проповедническим талантом, Бужинский вскоре стал известен Петру I. В 1714 г. назначен префектом Московской академии, в 1717-м вызван в С.-Петербург и в 1718-м назначен «обер-иеромонахом флота», часто проповедавая в присутствии царя и членов его семьи.

В 1721 г. он назначен архимандритом Костромского Троицкого Ипатьевского монастыря, откуда вскоре переведен на ту же должность в Троице-Сергиевый монастырь и одно-

временно определен советником в Синод редактором и переводчиком ученых сочинений «протектором школ и типографий», причем постоянно жил в С.-Петербурге. В 1726 г. назначен епископом Рязанским и Муромским, в 1731-м возвратился по болезни из Рязани в Москву.

Бужинскому принадлежит немало оригинальных и переводных трудов. Важное место занимают его проповеди, в которых он выступает горячим защитником преобразований Петра I и весьма красноречивым церковным оратором. Им были составлены «Служба и канон Александру Невскому» в память о перенесении мощей св. князя Александра Невского из Владимира в Александро-Невскую лавру 30 августа 1724 г.

В 1784 г. в Москве вышло «Полное собрание поучительных слов Гавриила Бужинского, заключающее в себе все шесть проповедей». Бужинскому приписывают кодекс светской морали и приличий — «Юности честное зеркало».

**Бухарин Григорий Иванович** (27.01.1743 — 1796) — капитан генерал-майорского ранга (1789).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1760—1764). В 1761—1765 гг. ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море. Командуя галиотом «Цитадель», плывал из Кронштадта в Любек за колонистами (1766), затем на том же корабле совершил поход между Кронштадтом и Ревелем (1767), перевозил из Ревеля на остров Оденсхольм (ныне Осмуссар) материалы для постройки маяка (1768). Участвовал в походах на корабле «Св. Екатерина» из Кронштадта в Копенгаген (1769), на корабле «Св. Георгий Победоносец» — из Ревеля в Архипелаг (1770 г.). В Русско-турецкую войну 1768—1774 гг.

участвовал в бомбардировке крепостей Митилена (1771), Бодрум (1773) и Станко.

Командуя фрегатом «Почталъон», совершил переход из Эгейского моря в Керчь под купеческим флагом, затем из Таганрога возвратился в Петербург, на корабле «Иезекииль» в составе эскадры вице-адмирала С. К. Грейга ходил у мыса Красная Горка и из Ревеля в Кронштадт (1776—1778).

Затем он стал командиром корабля «Св. Александр Невский», который в составе эскадры контр-адмирала А. И. Круза крейсировал в Северном море (1780—1781). Определен заведующим Штурманской ротой (1781—1787), состоял в комиссии по углублению кронштадтских гаваней (1782), с сентября 1787-го — обер-экипажмейстер.

В июле 1795 г. уволен в годовой отпуск по болезни.

Награжден орденом Св. Владимира 3-й степени (1790).

Капитан 1 ранга (1783).

## В

**Ваксель Ксаверий (Свен) Лаврентьевич** (1701, Стокгольм — 12.02.1762) — мореплаватель, капитан 1 ранга (1755).

Уроженец Швеции. Принят на русскую службу в 1724 г. волонтером. В 1726—1733 гг. ходил в Балтийском море штурманом. Участник 2-й Камчатской экспедиции 1733—1743 гг., под руководством А. И. Чирикова занимался ее подготовкой и снаряжением. Старшим штурманом на пакетботе «Св. Петр» под командованием В. И. Беринга прошел к западному побережью полуострова Камчатка, затем вокруг мыса Лопатка в Авачинскую губу, где был основан порт Петропавловск. После зимовки 1740/41 г. совместно с

Берингом совершил плавание к северо-западному побережью Северной Америки.

После смерти Беринга принял на себя руководство экспедицией. Летом 1742 г., построив из обломков корпуса пакетбота новое судно — гукор «Св. Петр», возвратился на Камчатку, а в 1749-м — в С.-Петербург. В 1751—1761 гг. командовал кораблями на Балтийском море.

Участник Семилетней войны (1756—1763) в составе эскадры под командованием вице-адмирала А. И. Полянского, отличился в Кольбергской операции, командуя кораблем «Св. Дмитрий Ростовский».

Оставил рукопись воспоминаний об экспедиции Беринга, изданную в 1940 г.

Именем Вакселя названы мысы в заливе Фаддея (море Лаптевых) и на Командорских островах.

**Ваксель Лоренц (Лаврентий) Ксаверьевич** (1729—07.07.1781, Архангельск) — капитан генерал-майорского ранга (01.01.1779).

Вместе с отцом, участником 2-й Камчатской экспедиции 1733—1743 гг., в трехлетнем возрасте отправился в Охотск, в 1741 г. на пакетботе «Св. Петр» участвовал в плавании к северо-западным берегам Америки и зимовке на острове Беринга.

В 1749 г. успешно сдал экзамен адмиралу А. И. Нагаеву, был произведен в мичманы и направлен в Архангельск.

С 1754 г. командовал пакетботом «Лебедь», служил на корабле «Уриил», отличился при осаде крепости Кольберг (Колобжег), в подавлении огнем береговых батарей. Служил на кораблях «Св. Павел», «Новая Двина», командовал фрегатом «Россия», судном «Слон».

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг., привел в Таганрог отряд судов, затем, в связи с болезнью, отозван в С.-Петербург. С июля 1766 г. — капитан, главный командир Архангельского порта (1771—1780).

Командир корабля «Св. Андрей Первозванный» (1771).

29 сентября 1778 г. Ваксело пожаловано дворянское достоинство.

Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1774).

Капитан 1 ранга (1769).

**Вальронд (Валронт) Степан Александрович** (ум. 28.11.1799) — генерал-майор (28.11.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1770). На корабле «Северный Орел» в 1769—1770 гг. совершил переход из Кронштадта в Портсмут в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова, затем в Архипелаг, где участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг., проявил себя в Чесменском сражении (1770).

В 1771—1775 гг. находился в плавании из порта Аузы до Ливорно и Гибралтара, в 1775 г. возвратился в Кронштадт на корабле «Св. Георгий Победоносец».

Командовал фрегатом «Парос» (1777), занимавшим брандвахтенный пост на Кронштадтском рейде, кораблем «Благополучие» (1778), находился при Кронштадтской береговой команде (1779), плавал в составе эскадр контр-адмиралов А. И. Круза (1780), А. В. Мусина-Пушкина (1782) и Я. Ф. Сухотина (1783) в Северном море.

Командир корабля «Св. Георгий Победоносец» (1787—1788). В ходе Русско-шведской войны (1788—1790), командуя кораблем «Св. Иоанн Богослов», во время Гогландского сражения (1788) самовольно уклонился от боя и не оказал помощи сильно поврежденному огнем противника кораблю «Вла-

дислав», который позже был захвачен в плен. Командующим эскадрой адмиралом С. К. Грейгом Вальронд за это был отстранен от командования кораблем и отдан под суд. В 1789 г. приговорен к смертной казни, но по высочайшей монаршей милости Екатерины II при утверждении приговора был разжалован в матросы навечно.

В 1797 г. прощен императором Павлом I, принят после этого в береговую службу при порте. Советник Комиссариатской экспедиции с чином капитана 1 ранга.

**Вальтон Вилим** (ум. 04.12.1743, Москва) — мореплаватель, капитан 3 ранга (1740).

Выходец из Англии. На русской службе с 1723 г.

По личной просьбе зачислен во 2-ю Камчатскую экспедицию (1733—1743) в отряд М. П. Шпанберга. В 1738-м, командуя дубль-шлюпкой «Надежда», совершил переход из Охотска в Большерецк (полуостров Камчатка), оттуда дважды (в 1738 и 1739) ходил к Японии вдоль Курильской гряды. Нанес на карту схематично 26 Курильских островов. В 1741 г. описал северо-западный берег Охотского моря между устьями рек Иня и Улья и часть бассейна реки Охота. В октябре 1743 г. прибыл в Москву.

Его именем назван мыс на острове Зеленый (Малая Курильская гряда).

**Вальянит Иван (Ян-Ольгерт)** (ум. 17.10.1800, Рига) — контр-адмирал (23.09.1797).

Уроженец Голландии. В ноябре 1795 г. принят из капитанов голландского флота на русскую службу в капитаны бригадирского ранга с назначением в Черноморский гребной флот.

В сентябре 1797 г. переведен на Балтийский флот, в январе следующую

шего года — в резервную эскадру. В январе 1799 г. — директор Штурманского училища. Имея, последовательно, свой флаг на кораблях «Эмгейтен», «Глеб», «Петр», «Св. Пантелеймон», ходил в Финском заливе и в Балтийском море в составе эскадры адмирала П. И. Ханькова.

28 июня 1800 г. уволен от службы по болезни.

**Верден (Фонверден) Карл Петрович, фон** (ум. в 1731) — капитан 1 ранга (15.12.1727).

По происхождению голландец. В 1703 г. штурманом шведского флота взят в плен во время Северной войны (1700—1721) и принят на русскую службу.

Командир корабля «Св. Антоний», шнявы «Лизет» (1713—1717), производил съемку и промер глубин в Финском заливе у мыса Дагерорт и полуострова Гангут (1717—1718), затем был направлен в Астрахань для производства описи Каспийского моря (1719—1720). Командир новостроенного корабля «Св. Екатерина», который привел из С.-Петербурга к острову Котлин, затем на том же корабле плавал в составе флота (1721). Участвовал в Персидском походе Петра I, командуя ластовыми судами, на которых доставил к форту Дербент артиллерию и провиант для армии (1722). Главный командир Астраханского порта (08.1724—1726), уточнил и дополнил карты Каспийского моря. Командир кораблей «Св. Петр» (1728—1730) и «Выборг» (1730—1731).

**Верещагин Лукьян Алексеевич** (ок. 1672, с. Преображенское под Москвой — 1713) — корабельный мастер.

Сын придворного конюха, принимавший участие вместе с другими бомбардирами Преображенского

полка в строительстве Переяславской флотилии (1688—1692), судов для двух Азовских походов (1695—1696), сопровождал царя матросом на галере «Принципиум».

После обучения в Голландии, Англии и Венеции (1697—1698) проявил необычайную способность определять «на глаз» будущие размеры частей кораблей. Возвратился в Россию вместе с Петром I и Ф. М. Скляевым, участвовал в строительстве в Воронеже первого отечественного корабля, созданного по русским чертежам, без помощи иностранцев — «Гото Предистинация», а затем еще нескольких судов. В дальнейшем специализировался по заготовке деталей набора корпусов кораблей и судов для верфей Азовского и Балтийского флотов, руководил этой работой в звании форштмейстера — «начальника всех государственных корабельных лесов».

С 1710 г. на него было возложено снабжение лесоматериалами Петербургского адмиралтейства, где начали строить крупные корабли для Балтийского флота. Под его руководством работали многие сотни лесорубов, плотников и возчиков леса.

**Ветошников Михаил Николаевич** (12.06.1750, Москва — 31.07.1791, С. Петербург) — подполковник, академик архитектуры, главный архитектор Адмиралтейства, Морского госпиталя, автор ряда проектов зданий в Гребном порту и Новой Голландии в С.-Петербурге.

Награжден орденом Св. Владимира 4-й степени.

Похоронен в Александро-Невской лавре на Лазаревском кладбище.

**Вильбоа Никита Петрович** (ум. в 1760) — военно-морской деятель, вице-адмирал (05.09.1747).

Из французской семьи, переселившейся в XVII столетии в Россию.

В 1697-м принят на русскую службу Петром I в Англии. При бракосочетании царя был у него шафером (1712).

Участник Северной войны (1700—1721). Командовал крейсерами судами: шнявой, гукомом и фрегатом, участвовал в нарушении морских торговых связей прусского города Данцига со Швецией (1717). Командуя кораблями и отрядом, неоднократно захватывал в плен и уничтожал суда противника. В 1720 г., будучи заблокирован в Данциге более сильным отрядом шведских судов, сумел добиться у неприятеля условия беспрепятственного для судов своего отряда выхода из порта и следования в Россию. В результате все суда под командованием Вильбоа благополучно прибыли в Ревель.

Командир вновь построенного корабля «Пантелеймон-Виктория» при проводке его на достройку из Петербурга к Котлину (1721). По случаю окончания Северной войны и заключения мира со Швецией 20 апреля 1721 г. произведен в капитаны 1 ранга. Вильбоа принимал участие в Персидском походе Петра I (1722), командуя первой эскадрой Каспийской флотилии.

Командир корабля «Нарва» (1726—1727). Под его руководством в С.-Петербурге был построен первый наплавной Исаакиевский мост через Большую Неву (1727).

Член Адмиралтейств-коллегии (1729; 1744—1747), заведывал Кронштадтской морской командой (1724—1730; 1732).

Помощник главного командира над портом в Кронштадте, в 1743-м назначен главным командиром того же порта.

С сентября 1747 г. в отставке.

Награжден всеми российскими орденами, включая орден Св. Александра Невского (1746).

Капитан-командор (1727), контр-адмирал (1741).

**Вильсон Роберт** — вице-адмирал (14.03.1801).

Выходец из Англии.

В 1770 г. поступил со службы в британском флоте волонтером в русский флот, находившийся в Архипелаге. В 1773 г. был принят лейтенантом на фрегат «Венера», ходил в 1774-м между Архипелагом и портом Ливорно. После возвращения в Россию (1776) командовал фрегатом «Африка» при Кронштадтском порте, в 1777-м — яхтой «Дукесса Кенстон», в 1781-м — фрегатом «Парос», вновь фрегатом «Африка» — в 1782-м. В 1783-м переведен на Черноморский флот, в 1784-м — командир фрегата «Легкий», в 1790-м — фрегата «Св. Андрей», на котором участвовал в Русско-турецкой войне 1787—1791 гг. в сражении в Керченском проливе в составе эскадры под командованием контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова против турецкого флота (1790).

В 1791—1798 гг. командовал кораблем «Богоявление Господне».

В 1798—1804 гг. — командующий эскадрой Черноморского флота в Севастополе.

В январе 1805-го уволен от службы.

Награжден орденами Св. Георгия 4-й степени и Св. Владимира 4-й степени (оба 1790).

Капитан бригадирского ранга (1796), контр-адмирал (1797).

**Вильстер Даниил** (1688—21.07.1732, С.-Петербург) — вице-адмирал.

Уроженец Швеции. На русскую службу принят в 1720 г. с чином вице-



адмирала. Командовал отрядом из трех фрегатов в Северном море. Наблюдал в отсутствие вице-адмирала К. И. Крюйса за морскими строительными работами в С.-Петербурге (1722). Ходил от Кронштадта до Ревеля на корабле «Фридемакер», при испытаниях мореходных качеств — на корабле «Пантелеймон-Виктория».

Член Адмиралтейств-коллегии (1723).

Имел флаг на кораблях «Леферм» и «Св. Екатерина», командовал отрядом из трех кораблей и одного фрегата, ходил между мысом Красная Горка и пос. Гора Валдай (1724).

Директор Морской академии (1727—1728).

Главный командир Кронштадтского порта (1729—1730). В сентябре 1729 г. получил от Адмиралтейств-коллегии выговор за выраженное непочтение к ней и к адмиралу П. И. Сиверсу и за «неприличные выражения, оскорбительные для русской нации».

В январе 1730 г. с должности снят и направлен в С.-Петербург «к следствию». В марте 1732 г. отдан под суд.

**Войнович Марк (Марко) Иванович** (1750, побережье Которского залива Адриатического моря, ныне Черногория — 1807) — граф, адмирал (14.03.1801).

В 1770 г. принят на русскую службу в мичманы. В составе экипажа корабля «Св. Георгий Победоносец» под флагом контр-адмирала И. Н. Арфа совершил переход из Ревеля в Архипелаг. В 1771 г. командовал полякой «Ауза», затем — фрегатом «Слава», участвовал в бомбардировке крепости Митилена в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. В 1772 г., крейсируя в составе эскадры контр-адмирала А. Е. Елманова у анатолийских берегов, в заливе Лагос, сжег де-

сять торговых судов противника, три взял в плен; за эту операцию и ряд других удачных боевых действий был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. В том же году в составе эскадры капитана 1 ранга М. Т. Коняева принял активное участие в сражении в Патрасском заливе, сжег турецкий фрегат и две шебеки. В 1773 г., командуя тем же фрегатом, ходил в Сирию и Египет. Участвовал при взятии крепости Бейрут, в 1775-м на фрегате «Слава» вернулся из Константинополя в Архипелаг, в 1776-м находился в Ливорно.

В 1777 г. прибыл в С.-Петербург. Командуя фрегатом «Св. Марк», ходил с придворными яхтами к Березовым островам в Финском заливе для встречи шведского короля. В 1779-м командовал бомбардирским кораблем «Страшный».

В 1780—1783 гг. командовал Астраханской флотилией, в 1783-м переведен на Черноморский флот, где командовал первым линейным кораблем «Слава Екатерины», с 1785-го — Севастопольской эскадрой.

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. В конце 1788 г. был назначен временно исполняющим должность главного командира Черноморского флота. Действовал пассивно и нерешительно, за что в марте 1790 г. был смещен с должности и переведен в Каспийскую флотилию.

В 1791 г. уволен от службы и уехал на родину, в 1796-м вновь возвратился на русскую службу и в феврале следующего года был назначен членом Черноморского адмиралтейского управления.

С мая 1802 г. — директор Черноморского штурманского училища.

В июле 1805-го уволен от службы.

Награжден орденами Св. Георгия 4-й степени (1771), Св. Владимира 4-й степени (1784), Св. Георгия 3-й

степени (1788), Св. Анны 1-й степени (1789).

Контр-адмирал (1787), вице-адмирал (1797).

**Волков Федор Иванович** (16.01.1754—15.06.1803, С.-Петербург) — архитектор, представитель классицизма.

Автор проекта здания Морского шляхетного кадетского корпуса и других построек в С.-Петербурге. С 1794 г. — профессор Академии художеств.

Один из первых архитекторов, получивших образование в Академии художеств. Учился в Венеции и Париже.

**Воронин Лука** (род. 1764 г.) — художник.

Участник Северо-восточной географической и астрономической экспедиции И. И. Биллингса — Г. А. Сарычева (1785—1793). Автор рисунков из жизни народов Севера.

**Выдомский Феохтист Абрамович** (род. в сер. 1680-х).

Представитель старого дворянского рода. Предки служили еще при дворе Ивана Грозного. Первый управляющий Ижорскими адмиралтейскими заводами (1712—1739).

В 1739 г. уволен от службы.

## Г

**Ганнибал Иван Абрамович** (05.06.1736 — 12.10.1801, С.-Петербург) — генерал-аншеф (1784).

Сын А. П. Ганнибала, знаменитого «арапа Петра Великого», двоюродный дед А. С. Пушкина.

Окончил Сухопутный шляхетный кадетский корпус и направлен во флот. Служил в полевой и морской артиллерии.

Во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. бригадиром артилле-

рии участвовал в Архипелагской экспедиции (1769—1774) в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова.

10 апреля 1770 г. возглавил корабельный десант при взятии сильно укрепленной крепости Наварин; в Чесменском сражении того же года, искусно управляя артиллерийским огнем всей эскадры, способствовал достижению победы обеспечением брандеров горячим.

Генерал-цейхмейстер (1776—1785). Член Адмиралтейств-коллегии с 1777 г.

Главный командир Херсонской крепости, которая, как и город Херсон, были построены под его руководством.

С февраля 1784 г. уволен от службы.

Награжден орденами Св. Александра Невского, Св. Владимира 1-й степени, Св. Анны 1-й степени, Св. Георгия 3-й степени.

Генерал-майор (1772), генерал-поручик (1779).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

На памятнике — эпитафия:

Зной Африки родил, хлад кровь его  
покоил,  
России он служил, путь к вечности  
устроил.  
Стенящие о нем, родня его  
и ближни,  
Сей памятник ему с усердием  
воздвигли.

**Гвоздев Михаил Спиридонович** (ок. 1704—1759) — мореплаватель, подпоручик, геодезист.

Участник 1-й и 2-й Камчатских экспедиций. Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве, Морскую академию (1716—1721).

В 1721—1725 гг. служил в Новгороде. Участвовал в экспедициях отряда казачьего полковника А. Ф. Шестакова — Д. И. Павлуцкого. Летом

1732 г. на боте «Св. Гавриил» совершил плавание из Устькамчатского острога в Берингов пролив. 21 августа мореплаватели первыми из европейцев достигли северо-западного побережья Америки в районе мыса Принца Уэльского, на побережье полуострова Аляски. В 1733—1735 гг. Гвоздев руководил строительством Камчатского острога.

В качестве геодезиста вел картографические съемки побережья Охотского моря до реки Уда (1738—1741), в составе отряда М. П. Шпанберга на дубель-шлюпке «Надежда» обследовал Удскую губу, Шантарские и Курильские острова (1741—1743), составил карту плавания бота «Св. Гавриил» и представил подробный отчет о походе 1732 г. Геодезист адмиралтейской команды Томского гарнизона (1744—1745). В марте 1759 г. уволен от службы.

Именем Гвоздева названы острова в Беринговом проливе (острова Диомиды) и мыс на острове Сахалин.

**Гвын Стивен (Степан)** (ум. в 1720, С.-Петербург).

По происхождению англичанин. Окончил курс Королевской математической школы в Лондоне. Принят на русскую службу в Англии (1698). По приезде в Россию в ноябре 1699 г. поступил в Оружейную палату. Преподаватель навигации в Школе математических и навигацких наук (1701—1715), Морской академии (1715—1720). Профессор.

Сыграл большую роль в осуществлении на начальном этапе учебного процесса в Морской академии.

**Геренс Выбе** (ум. 03.08.1713, Архангельск) — кораблестроитель.

Внес большой вклад в становление Российского флота.

По происхождению голландец.

На русскую службу поступил в 1697 г. со званием корабельного мастера по приглашению Петра I, который познакомился с Геренсом в Амстердаме во время работы на Ост-Индской верфи.

Прибыл в Воронеж с помощником — сыном, и построил там для Азовского флота 36-пушечный корабль «Разженное железо» (1697—1701) и 62-пушечный корабль «Воронеж» (1697—1703), а также 8-пушечные яхты «Св. Екатерина» и «Св. Наталия» (1698—1702); на Олонецкой (Лодейнопольской) верфи — первый фрегат Балтийского флота 28-пушечный «Штандарт» и галиот «Курьер» (1703); 28-пушечные фрегаты «Шлиссельбург» и «Петербург» (1703—1704); 32-пушечный фрегат «Думкрат» (1706—1707).

В С.-Петербурге — 18-пушечные прамы «Ноев Ковчег» и «Ковчег Завета» (1706); в Архангельске — 32-пушечные фрегаты «Св. Петр» и «Св. Павел» (1708—1710), 52-пушечные корабли «Гавриил», «Архангел Михаил» и «Рафаил» (1712—1713).

После спуска на воду корабля «Рафаил» Геренс заболел и скончался. Похоронен на Соломбальском кладбище.

**Гибс Самойло Самойлович** (ум. 02.09.1795) — вице-адмирал (09.02.1793).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1754—1760).

Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в бомбардировке и взятии прусской крепости Мемель (1757) и в Кольбергской операции (1760—1761) в ходе Семилетней войны (1756—1763).

В 1762—1763 гг. находился в Кронштадте при Конторе канала Петра Великого, в 1764—1765 гг. на фрегате «Надежда Благополучия» крей-

сировал из Кронштадта в Ливорно и обратно.

Командовал галиотом «Кронштадт», кораблем «Св. Николай» (1766—1768). Участник перехода (1769—1770) на корабле «Европа» из Кронштадта в Портсмут в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова и далее в Архипелаг во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг.

Крейсировал в Архипелаге, участвовал в бомбардировке турецкой крепости Митилена (1771) и сожжении строившихся там на верфи двух турецких кораблей и одной галеры.

В 1775-м на корабле «Всеволод» вернулся из порта Ливорно в Кронштадт. За отличия в боевых действиях награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Командовал кораблем «Всеволод» при Кронштадтском порте, фрегатом «Поспешный», кораблями «Слава России», «Исидор», «Твердый» (1776—1786). Имея брейд-вымпел на фрегате «Брячислав», командовал отрядом из трех фрегатов в плавании от Кронштадта до острова Гогланд и по другим портам Финского залива с гардемаринами и кадетами (1786). Командир корабля «Владислав» (1787—1788).

Капитан генерал-майорского ранга (1787), контр-адмирал (1789).

**Глебов Василий Иванович** (ум. 24.11.1796) — генерал-майор.

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1762—1768). В 1765—1772 гг. ходил в кампаниях на Балтийском море, дважды совершил переходы на пинках «Наргин» и «Лев» из Кронштадта в Архангельск и обратно.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Граф Орлов» в составе отряда капитана 1 ранга М. Т. Коняева проявил себя в сра-

жении с турецкой эскадрой в Патраском заливе (1772).

В 1773—1775 гг. ходил в Архипелаге в составе отряда контр-адмирала А. В. Елманова на корабле «Св. Георгий Победоносец» и участвовал в бомбардировке турецких крепостей Бодрум и Станко, на том же корабле возвратился в Ревель (1775).

Командовал кронштадтской внутренней брандвахтой (палубным ботом), фрегатом «Парос», кораблями «Св. Георгий Победоносец», «Саратов», фрегатом «Счастливый», кораблем «Ростислав», брандвахтенным фрегатом «Богемия» при том же порте (1777—1785).

В 1785-м командирован в Архангельск, при том же порте командовал кораблем «Св. Пантелеймон», совершил на нем переход в Кронштадт (1787).

Во время Русско-шведской войны (1788—1790), командуя отрядом из кораблей «Св. Януарий», «Европа» и фрегатов «Симеон» и «Патрикий», крейсировал у мыса Порккала-Удд, где дважды отразил нападение гребных судов противника (1789).

В 1790-м, командуя кораблем «Св. Януарий», участвовал в Красногорском и Выборгском сражениях, командир корабля «Св. Максим-исповедник» в практических плаваниях в Финском заливе и Балтийском море (1791).

С февраля 1793-го — капитан над Архангельским портом.

В сентябре 1797 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1795).

**Глотов Степан Гаврилович** (1729—1769) — мореход, исследователь Алеутских островов.

В 1759 г. направился с острова Медный на юго-восток и достиг острова Умнак. В 1759—1762 гг. открыл

другие острова из группы Лисьих. В 1762—1766 гг. снова совершил плавание от полуострова Камчатка к Алеутским островам, подошел к северо-западному побережью Америки, высадился на острове Кадьяк в заливе Аляска (1763) и собрал сведения о его жителях.

Именем Глотова названа гора на острове Кадьяк.

**Гови (Говий) Ян (Иван)** (ок. 1660-х — 1743) — первый руководитель медицинской службы Российского флота.

Выходец из Голландии. Один из 50 лекарей, принятых в 1697 г. на русскую службу адмиралом К. И. Кройсом по приказанию Петра I.

После смерти Ивана Тирмонда — лейб-хирурга императора, исполнял эти обязанности.

С апреля 1711 г. — заместитель руководителя медицинской службы флота, с 1725-го — главный хирург Адмиралтейства (флота штаб-лекарь).

При императрице Анне Иоанновне — в отставке.

**Голенищев-Кутузов Иван Логинович** (01.09.1729, с. Шеино Торопецкого уезда Псковской губернии, ныне Торопецкий район Тверской обл. — 12.04.1802, С.-Петербург) — ученый, адмирал (28.06.1782).

Из дворян. Один из образованнейших людей своего времени. В марте 1742 г. был определен в Сухопутный шляхетный кадетский корпус, в 1743 г. переведен в Морскую академию. В 1744—1750 гг. находился в кампаниях на Балтийском море. Два года под руководством адмирала А. И. Нагаева состоял при съемке и описании берегов Финского залива, один год — Балтийского моря. В 1753—1754 гг. — командир пинка «Кильдюин». Ходил между Кронштадтом и Архангельском, чему в то время придавалось большое

значение. С марта 1754 г. — корабельный секретарь, с 1757 по 1760 г. — адъютант адмирала З. Д. Мишукова. Уволен в годовой отпуск. С апреля 1761 г. состоял при Морском шляхетном кадетском корпусе. С сентября 1762 г. исполнял должность директора, в июле 1764 г. утвержден в этой должности и исполнял ее до своей кончины.

Голенищев-Кутузов много сделал для подготовки будущих офицеров, организовал при корпусе библиотеку и обсерваторию. Наставник по морской части наследника престола Павла Петровича. Генерал-интендант (1764—1772). С 1767 г. — депутат от Торопецкого и Холмского уездных дворянских собраний в Уложенной комиссии. Одновременно — генерал-казначей флота (1772—1793), в мае 1792 г. командовал гребным флотом, вице-президент Адмиралтейств-коллегии (06.1797—10.1798), ее президент (10.1798—04.1802), почетный член Академии художеств, действительный член Российской (с октября 1783 г.) и ряда иностранных академий. Переводчик, писатель.

Похоронен в Благовещенской церкви Александро-Невской лавры.

Капитан 1 ранга (1763), генерал-майор (1764), вице-адмирал (1775).

**Голенкин Гавриил Козмич** (ум. в 1820) — вице-адмирал (29.01.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1760—1766).

В 1763—1769 гг. находился в кампаниях в Финском заливе, одно лето плавал на придворных яхтах и совершил переход из Архангельска в Кронштадт.

В 1769 г., командуя галиотом «Стрельна», ходил в Финском заливе между Ревелем и островом Оденсхольм (ныне Осмуссар), на корабле «Саратов» совершил переход из

Кронштадта в Архипелаг в составе эскадры под командованием адмирала Г. А. Спиридова (1769—1770).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг., проявил себя в сражениях с турецким флотом при Наполи-ди-Романья, Чесме и при бомбардировке крепостей Митилена и Бодрум, в 1774 г. на том же корабле возвратился из Архипелага в Ливорно, а в 1775 г. — в Кронштадт.

Командуя фрегатом «Симеон» в эскадрах контр-адмиралов С. П. Хмелевского, А. И. Борисова и А. И. Круза совершил переход из Кронштадта в Ливорно, а также до Английского канала (пролива Ла-Манш) и обратно (1779—1782).

С мая 1783 г. был переведен с Балтийского на Черноморский флот, в 1784 г. находился в Херсонском порту, с 1785-го — кригскомиссар при том же порту. В 1787-м командирован в Москву для закупки обмундирования и снаряжения для флота. В 1788—1789 гг. снова в Херсонском порту на должности кригс-комиссара. За проводку из Херсона в Очаков корабля «Св. Мария Магдалина» награжден орденом Св. Владимира 3-й степени, после чего, командуя тем же кораблем, находился в составе флота в Черном море.

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг., проявил себя в сражениях с флотом противника в Керченском проливе, где командовал авангардом Севастопольской эскадры контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова, и у крепости Гаджибей, где с помощью еще одного корабля и фрегата захватил в плен турецкий 66-пушечный корабль (1790). За этот подвиг награжден орденом Св. Георгия 3-й степени, в 1791-м отличился в сражении с турецким флотом у мыса Калиакрия, за что был награжден орденом Св. Владимира 2-й степени.

В 1792-м, находясь в Севастополе, временно исполнял должность командующего Севастопольским портом и флотом, в следующем году назначен членом Черноморского адмиралтейского управления.

В 1794—1799 гг. — командир Херсонского порта.

В январе 1799 г. переведен в Балтийский гребной флот.

До 1802 г. исполнял обязанности главного командира Кронштадтского порта в отсутствие адмирала П. И. Ханькова, в 1803 г. возвращен в корабельный флот.

18 мая 1805 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1787), капитан бригадирского ранга (1789), капитан генерал-майорского ранга (1790), контр-адмирал (1793).

**Голиков Иван Илларионович** (22.11.1729, Курск — 18.11.1805, С.-Петербург) — курский именитый гражданин.

В конце 1770-х гг. И. И. Голиков и Г. И. Шелихов выдвинули идею об организации монопольной частной компании под высочайшим покровительством и о создании постоянной колонии в Русской Америке. 17.08.1781 г. они образовали Северо-восточную компанию, предшественницу Российской-американской компании. Компания Шелихова по организации экспедиции на Алеутские острова и в Северную Америку (1783—1786). Пожалован Екатериной II в 1788 г. золотой медалью и шпагой «За открытие у берегов Северной Америки новых земель и народов».

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Голицын Борис Васильевич**, (24.02.1705, Москва — 12.07.1768) — князь, адмирал (30.04.1762).

В службе с 1718 г., произведен в мичманы в 1721 г.

С 1723 г. в Петербургской морской команде. Обер-цейхмейстер флота (январь 1746—1758), с декабря 1755 по 1762 г. — генерал-кригс-комиссар флота. С апреля 1762 г. уволен от службы по болезни. Награжден всеми российскими орденами до ордена Св. Александра Невского включительно.

Контр-адмирал (1746), вице-адмирал (1755).

**Голицын Михаил Михайлович** (01.11.1681 — 25.05.1764, Москва) — князь, военачальник и государственный деятель, генерал-адмирал (05.09.1756).

В службе с 1703 г. Учился в Московской школе математических и навигацких наук, в 1708-м отправлен с другими русскими волонтерами в Голландию для совершенствования в морских науках, ходил на голландских судах в Испанию и Италию. В марте 1717 г. возвратился в Россию.

Участник Северной войны (1700—1721). Отличился в сражении при Гренгаме (1720), командуя отрядом Галерного флота. В 1725-м причислен к Петербургской морской команде, с конца марта 1726 г. — советник Адмиралтейств-коллегии, с 1727-го — президент Юстиц-коллегии, с 1732-го — генерал-кригс-комиссар вице-адмиральского ранга (ведал расходами для войск, заготовкой различных материалов и занимался инспектированием).

В январе 1737 г. направлен в город Тавров для наблюдения за постройкой судов, стал главным командиром Тавровского адмиралтейства, которому ставилась задача срочной постройки промов, галер и казачьих лодок для формирования Донской флотилии.

Астраханский губернатор (01.1740 — 12.1741).

Сенатор (12.1741 — 12.1745).

Посол в Персии (12.1745 — 1748). По возвращении в С.-Петербург продолжил службу в Сенате.

24 апреля 1749 г. получил высочайшее повеление «иметь ему над флотом главную команду». С апреля 1750 г. — президент Адмиралтейств-коллегии. В апреле 1762 г. уволен от службы «за старостью и болезнями» Петром III, восстановлен Екатериной II в звании генерал-адмирала. Голицыну вновь велено присутствовать в Сенате и Адмиралтейств-коллегии, но практической пользы от этого не получилось. В конце того же года уволен от службы с полным жалованьем и при проживании в столицах дозволено иметь почетный караул.

Награжден орденами Св. Александра Невского (1743), Св. Андрея Первозванного (1764).

Адмирал (1748), действительный тайный советник (1745).

Похоронен в Богоявленском монастыре.

**Головин Александр Иванович** (ум. в 1766) — адмирал (15.05.1757).

По именному указу (1717) Петра I послан за границу для обучения морским наукам. Находился в Бресте (1720—1726). Возвратился в Россию в 1726 г. и пожалован в действительные камер-юнкеры при полномочном поселе в Швеции графе Н. Ф. Головине.

Генерал-интендант флота (1732—1751), с 1741 г. — член Адмиралтейств-коллегии.

С апреля 1762-го уволен от службы.

Награжден всеми российскими орденами до ордена Св. Александра Невского (1748) включительно.

Вице-адмирал (05.11.1747).



**Головин Иван Михайлович** (1689—1737) — один из организаторов российского кораблестроения, адмирал (18.08.1732).

Из старинного дворянского рода. В 1697-м отправлен при Великом посольстве в Голландию для обучения корабельному делу, которое изучал вместе с Петром I на Ост-Индской верфи в Амстердаме, в 1701-м послан в Венецию для обучения постройке галер и итальянскому языку.

Однако ученик не проявил особого интереса ни к первому, ни ко второму и вернулся восвояси столь же мало обремененный знаниями, как и до своего путешествия. Учинив бывшему сотоварищу экзамен, Петр I, однако, ограничился тем, что сделал его в наказание и в насмешку главным корабельным надзирателем, с шуточным титулом князя Баса (музыкальный инструмент, на котором за границей вместо кораблестроения и иностранных языков выучился играть Головин) и велел снять с него портрет, с приложением всех составных частей корабля.

Участник Северной войны (1700—1721). В Гангутском сражении (1714) командовал отрядом из девяти скамповей, в 1715-м — восемью галерами, находясь в арьергарде флота.

Был взят в плен, вскоре возвращен на родину по обмену пленными. В 1717-м назначен обер-сарваером (главным кораблестроителем) с подчинением ему обер-сарваерской конторы, а также — назначен к приему на верфь подрядных корабельных лесов. В мае 1720-го ведал Петровским якорным заводом, в июне того же года — камер-советник в Адмиралтейств-коллегии, находился при Петре I в Персидском походе (1722).

Генерал-кригскомиссар флота (1725—1732), с июля 1725 г. — член Адмиралтейств-коллегии, в апреле

1730 г. пожалован в полные генералы и освобожден от всех должностей, в августе 1732-го — командир Галерного флота и порта.

В заслугу Головину можно поставить успешную борьбу со взяточничеством и казнокрадством, процветавшим ранее во вверенном ему кораблестроении. Проявлял он заботу и о подготовке новых кораблестроителей, отправив для обучения за границу большую группу молодых людей.

Награжден орденом Св. Александра Невского (1725).

Генерал-майор (1712), вице-адмирал (1725).

**Головин Николай Федорович** (1695 — 17.07.1745, Гамбург, Пруссия) — граф, дипломат, адмирал (25.03.1743), президент Адмиралтейств-коллегии (25.03.1733—15.07.1745).

Из старинного дворянского рода.

В 1708 г. направлен для изучения морского дела в Англию и Голландию, где прослужил волонтером в общей сложности 9 лет. В 1712 г., находясь в Англии, помогал Ф. С. Салтыкову при закупке кораблей для флота России. По возвращении из-за границы определен во флот (1717); экзамен «на чин» держал перед Петром I, после чего был произведен в лейтенанты. Ходил в эскадре капитана-командора Я. Фангофта на корабле «Перл» между островом Гогланд и Курляндским побережьем (1719), командир кораблей «Арондель» и «Принц Евгений» Ревельской эскадры, находясь с флотом в практическом плавании от Кронштадта до Ревеля.

С декабря 1724 г. назначен членом С.-Петербургской Адмиралтейской конторы.

Чрезвычайный посланник в Швеции (07.1725—04.1732).

Генерал-инспектор флота и адмиралтейств (04.1732—03.1733).

Назначен членом учрежденной «Комиссии для описи пожитков и деревень, и к разобранию долгов заарестованных персон», пожалован сенатором и членом Конференции управления иностранных дел.

Главнокомандующий Галерным портом и флотом (12.1741 — 04.1743).

Участник Русско-шведской войны (1741—1743).

Главнокомандующий русскими войсками при обороне С.-Петербурга от вторжения шведских войск, принимал деятельное участие в вооружении и снабжении кораблей эскадры, сформированной для борьбы со шведским флотом (1742). С апреля 1743 г. — командующий Балтийским флотом.

Имея флаг на корабле «Св. Петр», ходил с флотом до полуострова Гангут, где и встретился с противником, но ограничился перестрелкой. По заключении мира со Швецией, вопреки настоятельным повелениям идти с флотом для оказания ей помощи против Дании, уклонился от выполнения приказа, чем навлек на себя гнев императрицы Елизаветы Петровны. В июне 1744 г. уехал на отдых и лечение в Пруссию, где через год умер.

Капитан 1 ранга (28.04.1726), шаятбенахт (28.04.1730), вице-адмирал (09.04.1732), действительный тайный советник (1741).

Награжден орденом Св. Андрея Первозванного (1740).

**Головин Федор Алексеевич** (1650, Тобольск — 30.07.1706, Глухов, ныне Сумской обл., Украина) — граф, государственный и военный деятель, дипломат, адмирал (1699), генерал-фельдмаршал (1700).

Головин был первым в России графом в календарном исчислении (16.11.1701).

Один из ближайших соратников Петра I. Пользовался его большим доверием и расположением. Активно содействовал созданию русской регулярной армии и флота.

Из старинного дворянского рода, сын боярина Алексея Петровича, тобольского воеводы. Природные дарования, отличное воспитание и знание латинского языка обратили на него внимание любимца сестры Петра I Софьи Алексеевны князя В. В. Голицына, с которым Головин был в родстве.

Начал службу при Московском дворе. В конце 1685 г. он из младших стольников был пожалован в окольничие и в 1686 г. направлен во главе «великого и полномочного посольства на российско-китайскую границу для того, чтобы договориться о заключении мира и развитии торговли». Цинский двор затягивал переговоры, они начались лишь 12 августа 1689 г. близ Нерчинска (Читинская обл.) и проходили в условиях, когда цинские войска фактически окружили Нерчинск, а посольство во главе с Головиным и сопровождавший его отряд находились под угрозой физического уничтожения. Переговоры закончились подписанием первого русско-китайского договора (Нерчинский договор, 1689), который разрешил вопросы о перебежчиках и торговле на территории обеих стран. Все прежние взаимные претензии предавались забвению.

В 1691 г. назначен наместником сибирским и начальником ряда Приказов. Участвовал в Азовских походах 1695 и 1696 гг. Вел поиск турецких судов в море, не пропускал их в осажденную крепость Азов, овладел двумя судами и одиннадцатью тумбасами со снарядами.

В 1697—1698 гг. состоял в Великом посольстве в качестве второго

посла. Эта дипломатическая миссия имела целью расширение и укрепление союза России с рядом европейских государств для борьбы с Турцией за северное побережье Черного моря. Великое посольство должно было ознакомиться с военным, морским и инженерным делом, вербовать на русскую службу опытных моряков и артиллеристов, закупать снаряжение и материалы для кораблестроения и т. п.

Возвратившись в Россию, вступил в управление «Приказом воинского морского флота», учрежденным 11 декабря 1698 г. в Москве; управлял всеми служившими на флоте иностранцами и заведовал Монетным двором.

10 марта 1699 г. был пожалован первым кавалером вновь учрежденного ордена Св. Андрея Первозванного.

Вел секретные переговоры о заключении договоров с Саксонией и Данией (1699), и с этого же года — как начальник Приказа, держал свой флаг на корабле «Скорпион». Головин командовал первой русской эскадрой в Азовском море, состоявшей из десяти кораблей и двух галер, сопровождавшей в Керченском проливе корабль «Крепость», на котором отправлялся в Константинополь русский посол для заключения мира с Турцией.

В 1700—1706 гг. возглавлял Польский приказ в звании президента посольских дел, центральное правительственное учреждение России в то время, ведавшее сношениями с иностранными государствами. Принимал участие в переговорах с польским королем Августом II, литовскими и прусскими послами о союзе в Северной войне (1700—1721). По его инициативе был создан институт постоянных русских представителей за границей.

С учреждением 14 апреля 1701 г. в Москве Школы математических и

навигационных наук стал ее первым начальником. В 1702 г. вместе с царем Петром посетил Архангельск и Соловецкий монастырь; участвовал в осаде крепости Нотебург.

16 ноября 1702 г. возведен в графское достоинство.

10 мая 1703 г. Головин как старший кавалер возложил орден Св. Андрея Первозванного на Петра I, бывшего тогда бомбардирским капитаном, и на поручика от бомбардиров А. Д. Меншикова за «оказанную ими храбрость при взятии нескольких военных судов шведских близ устья Невы».

Петр I считал его своим незаменимым помощником во флотских делах. По его инициативе Головину, прибывшему в Кроншлот в мае 1706 г., был устроен почетный прием. Однако недолго пришлось Головину заниматься делами Балтийского флота. По дороге в Киев, куда его направил Петр I, он заболел и умер.

Похоронен в Москве.

**Гордон Томас** (1662—18.03.1741, Кронштадт) — военно-морской деятель, адмирал (06.05.1727).

Уроженец Шотландии. Племянник Патрика Гордона, одного из первых иностранных учителей и вдохновителей Петра I на создание регулярной армии и флота.

В 1717 г. принят на русскую службу с чином капитана-командора, до того служил в британском флоте.

Участник Северной войны (1700—1721). Командир корабля «Св. Екатерина», затем командовал практической эскадрой из шести кораблей (1718—1719), имея флаг на корабле «Лесное», затем — «Москва», ходил с флотом к Ламеланду (1719), командовал Ревельской (1720), Кронштадтской (шесть кораблей, три фрегата и два гукора; 1721), Котлинской практиче-

ской эскадрами, последняя крейсировала между Красной Горкой и Березовыми островами (1722).

Главный командир Кронштадтского порта (1724—1729; 1733—1741). Командирован на Сестрорецкие заводы для выяснения причин стачки рабочих (1725).

Член Адмиралтейств-коллегии (1723—1726).

От Адмиралтейств-коллегии направлен на Сестрорецкий завод для ревизии произведенных там работ (1731). Начальник 2-й дивизии Балтийского корабельного флота и 2-го морского полка (1733).

Награжден орденом Св. Александра Невского (1725).

Вице-адмирал (22.10.1721).

**Госслер Мартын Петрович** (1669—30.06.1735) — вице-адмирал (29.01.1734).

В 1698-м принят на русскую службу бо штурманом.

Участник Северной войны (1700—1721). Командир шнявы «Мункер» (1705). Привел из Выборга в Кронштадт отряд судов, захваченных у противника с артиллерией и медью (1711). Был в числе шаферов на свадьбе Петра I (январь 1712). Командир фрегата «Самсон», на котором царь несколько раз выходил в море, по его поручению Госслер ездил по южному и юго-западному берегу Финского залива — от Ревеля до Гапсаля для осмотра и поиска мест для гаваней и промера фарватера (апрель—декабрь 1712).

Командир корабля «Полтава», на котором Петр I во время пребывания на флоте поднимал свой флаг. Состоял в эскадре вице-адмирала К. И. Крюйса, участвовал в неудавшейся погоне за шведскими кораблями (1713). Командир кораблей «Св. Екатерина», «Ингерманланд» и «Лесное» (1714—

1724). Принимал участие в составлении Морского устава (1720), наблюдал за постройкой, вооружением и снабжением судов на верфях Волги для Персидского похода Петра I, заведывал Морской корабельной командой в С.-Петербурге (1723).

Член Адмиралтейств-коллегии (05.02.1724). Находился на Олонечких петровских железных заводах представителем от Адмиралтейств-коллегии (1725). Директор Петербургской адмиралтейской конторы (1727—1731), после чего вновь был назначен присутствовать в коллегии. Был представителем коллегии при смотре флота (1733). Назначен на должность вице-адмирала 2-й дивизии Балтийского корабельного флота (1734).

Капитан-командор (1721), шаутбенахт (1727).

**Граф Христофор Христофорович** — капитан 1 ранга (14.04.1801).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1764—1768). В 1770—1775 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, в 1772 г. определен в морскую артиллерию констапелем.

Служил в Кронштадте (1775—1780), С.-Петербурге (1780—1783) при артиллерийских командах. В 1783 г. находился в плавании в Балтийском море, в следующем году командирован в Казань для приема рекрутов и отправки их в Херсон.

В 1785—1787 гг. — в кампаниях на Черном море. Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. Командующий бомбардирской батареей № 1, находился под Очаковым в составе эскадры контр-адмирала Н. С. Мордвинова (1787), командующая батареей № 4 в Очаковском лимане, отличился в сражениях с турецким флотом (1788).

В 1789 г. командирован в Киев для промера глубин и описи берегов ре-

ки Днепр для нужд морской и осадной артиллерии. В июне того же года назначен на должность капитана над новоучрежденным Николаевским портом.

Командовал Днепровской флотилией (1792—1793; 1794—1795), в Николаеве — флотской береговой командой (1796—1798), гарнизоном, презус Счетной комиссии (1797—1798), Комиссии военного суда (1797—1800).

В 1802—1803 гг. — командир корабля «Мария Магдалина вторая» Черноморского флота.

В октябре 1803 г. уволен от службы.

**Грейд Самуил Карлович** (30.11.1735, Инверклинг, Шотландия — 15.10.1788, Ревель (Таллин), корабль «Ростислав») — адмирал (28.06.1788).

Из древнего рода «моряков и капитанов судов». Родился в семье капитана торгового судна Чарльза Грейга. Детские годы провел в родном городке, где посещал приходскую школу. Затем жил с семьей в городах Эдинбург и Бен-Исланд. В 1750 г. поступил в английскую службу волонтером, определен на пакетбот «Надежда». На нем ходил в Северной Атлантике по Северному, Балтийскому и Средиземному морям до Лиссабона, Генуи, Неаполя, Гибралтара. В 1754 г. возвратился в Англию. В 1754—1755 гг. в качестве штурмана и шкипера снова ходил на пакетботе «Надежда», а также в качестве капитана торгового судна по тем же морям. С 1755 г. — мичман. Затем ходил в Берген (Норвегия), Гибралтар, Кадикс и на остров Сицилия, после чего вернулся в Англию. Участвовал в боевых действиях в ходе Семилетней войны (1756—1763) на различных кораблях английского флота. С 1762 г. — лейтенант, во время Англо-испанской войны участвовал во

взятии крепости Гавана, после чего был назначен командиром трофейного испанского корабля «Конкистадор», на котором крейсировал у берегов Кубы. В 1764-м возвратился в Англию, где был назначен помощником командира 64-пушечного корабля.

По приглашению А. Р. Воронцова, полномочного министра в Англии, 01.03.1764 г. написал прошение о вступлении в русский флот. В том же году в чине капитана 1 ранга под командованием адмирала А. И. Полянского в течение пяти лет ходил на Балтийском море в качестве дублера командира на кораблях «Св. Дмитрий Ростовский», «Екатерина» и «Св. Сергей».

Командовал 66-пушечным кораблем «Три иерарха» в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова, участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. Советник по морской части главнокомандующего А. Г. Орлова. 24.06.1770 г. отличился в сражении в Хиосском проливе. 26 июня того же года командовал арьергардом русской эскадры, разгромившей турецкий флот в Чесменском сражении. За боевые отличия возведен в потомственное русское дворянство, а 29 сентября удостоен ордена Св. Георгия 2-й степени «...за отличную храбрость и мужество, оказанные им во время одержанной при берегах Ассийских над турецким флотом победы и подобаемые им к истреблению одного способу».

В 1772 г. был направлен А. Г. Орловым в С.-Петербург. Позже в Средиземном море, командуя отрядом судов, 24 октября взял с моря крепость Чесму. В 1773-м командовал эскадрой в Архипелаге; затем вновь был откомандирован в С.-Петербург, привел из Кронштадта в Ливорно новую эскадру. В мае 1775 г. возвратился с ней в Кронштадт, доставив на корабле «Иси-

дор» по приказу А. Г. Орлова арестованную «княжну Е. Тараканову».

Главный командир Кронштадтского порта (1775—1778).

С 1777 г. командовал дивизией кораблей Балтийского флота.

Внедрил в русском флоте значительные усовершенствования, способствовавшие улучшению боевых и эксплуатационных качеств кораблей. Руководил Штурманским училищем в Кронштадте.

С 14.03.1782 г. — член Лондонского королевского общества, с 18.08.1783 г. — почетный член Петербургской академии наук. С 1785 г. руководил работами «по перенесению Адмиралтейства из С.-Петербурга в Кронштадт» и по строительству Александровского пушечно-литейного завода в Петрозаводске. В 1786 г. основал в Кронштадте Морское собрание. В 1788-м назначен командовать эскадрой, отправлявшейся в Средиземное море для действий против Турции, однако в связи с началом Русско-шведской войны назначен командовать Балтийским флотом для обороны Кронштадта и С.-Петербурга. 6 июля одержал победу над шведским флотом в Гогландском сражении.

Умер после тяжелого простудного заболевания на флагманском корабле «Ростислав», похоронен в Домской церкви (соборе) Вышгорода. По указу Екатерины II там сооружен памятник из белого мрамора.

Контр-адмирал (1770), вице-адмирал (1775).

Кавалер всех российских орденов.

Именем адмирала Грейга названы броненосный фрегат (1868), легкий крейсер (1913), бухта в Беринговом море и мыс на побережье Японского моря.

**Гусев Василий** (ум. 24.11.1796) — генерал-майор по Адмиралтейству.

В 1744 г. поступил в штурманские ученики.

В 1744—1747 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в переходе из Архангельска в Кронштадт. В 1747 г. — подштурман, служил в Архангельском порту до 1750 г., после чего совершил переход в Кронштадт.

На корабле «Свирь» крейсировал между Кронштадтом и Ревелем (1752). В 1753—1769 гг. ходил в Балтийском море, а также между Кронштадтом, Ревелем и Архангельском.

В 1770 г. произведен в мичманы с назначением командовать транспортным судном, на котором совершил переход из Ревеля в Архангельск. Ходил на фрегате «Делос», корабле «Граф Орлов» (1771—1776). Состоял при Петербургском порте. В 1779 г. командирован в Донскую флотилию, по 1783 г. состоял в штате той же флотилии, но находился в столице.

В 1783 г. назначен советником Казанской адмиралтейской конторы, с января 1784 г. — член Адмиралтейств-коллегии.

В 1799 г. уволен с флота.

Капитан 1 ранга (1784), бригадир (1793).

## Д

**Давыдов Андрей Михайлович** (ум. в 1764) — контр-адмирал (04.05.1764).

В службе с 1716 г. Командовал гекботом «Саратов», потерпевшим крушение в Каспийском море (1725), пакетботом «Почт-Ваген» (1730), служил на кораблях «Новая Надежда» и «Арондель», пакетботе «Новый почтальон», корабле «Астрахань», командовал фрегатами «Воин» (1745) и «Ягудилл» (1748), кораблем «Кронштадт» (1750). В 1755 г. назначен на службу в конторе генерал-кригс-миссара.

Командир кораблей «Иоанн Зла-тоуст первый» (1754), «Иоанн Зла-тоуст второй» (1757) и «Александр Невский» (1758).

Директор Морского шляхетного кадетского корпуса (1760—1762).

Интендант ранга капитан-командора (1762—1763). Командир Архангельского порта (1763—1766).

Капитан 1 ранга (05.05.1757), капитан-командор (10.04.1762).

**Девьер (Дивьер) Антон Мануйлович** (1682 — 27.06.1745, С.-Петербург) — граф, генерал-аншеф (1744).

Сын португальского еврея, рано потерял родителей, уехал в Голландию, где принял христианство, 15-летним поступил юнгой на корабль, которым командовал Петр I, набиравший тогда у голландцев опыта в судостроении и морской службе. Он понравился русскому царю, который предложил ему поступить к нему в услужение. Был зачислен пажом его величества (1697).

Девьер быстро освоился в России, научился русскому языку, сделался любимцем царя, который назначил его своим денщиком. Невзирая на яростное сопротивление А. Д. Меншикова, Девьер женился на его сестре.

27.05.1718 г. Петр I учредил в столице должность генерал-полицмейстера, которую доверил своему бывшему денщику. Император был доволен службой Девьера и пожаловал ему чин генерал-майора. Екатерина I, несмотря на ненависть Меншикова, относилась к Девьеру как к другу семьи. Одним из первых он был награжден орденом Св. Александра Невского (1725), а 24.10.1726 г. возведен в графское достоинство.

Оказавшись замешанным в заговор против Меншикова, Девьер был арестован, заключен в крепость, лишен дворянства, титулов, всех чинов и

имений, трижды подвергался пыткам и приговорен к вечной ссылке в Сибирь. Находился 12 лет на положении сысльного.

В 1739 г. ему было приказано вступить в должность командира Охотского порта, где он блеснул своей энергией и распорядительностью. Начал строительство служебных зданий, содействовал подготовке 2-й Камчатской экспедиции В. И. Беринга, основал Охотскую навигационную школу (1740). «В бытность свою управителем Охотска, выказал большую энергию, отличался справедливостью и честностью, открыл навигационную школу...» — отмечал современник.

01.12.1741 г. именным указом императрицы Елизаветы Петровны Девьер был реабилитирован, ему возвратили чины, звания, награды, но здоровье было уже подорвано.

Похоронен на Лазаревском кладбище Александро-Невской лавры.

**Дезин Вилим Петрович, фон** (1740—30.12.1826, С.-Петербург) — вице-адмирал (22.09.1787).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1754—1758).

В 1754—1758 гг. ходил на кораблях Балтийского флота из Кронштадта в Архангельск и обратно.

Участник Семилетней войны (1756—1763), проявил себя в Кольбергской операции при высадке десанта. Командуя адмиралтейским галиотом «Анна-Мария», ходил с флотом от Кронштадта до Кольберга, оттуда в Ригу и обратно; на фрегате «Надежда Благополучия» — из Кронштадта в Ливорно и обратно; на фрегате «Россия» — от Кронштадта до Любека (1762—1767).

Находился при Кронштадтской береговой команде. Был капитаном фрегата «Надежда Благополучия»



(1767), на фрегате «Св. Сергей» ходил в Балтийском море (1768).

Участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова. Находился на кораблях «Св. Екатерина», «Три иерарха». Отличился в Чесменском сражении (1770). Участвовал в высадке десанта при взятии крепости Митилена и сожжении двух турецких 80-пушечных кораблей, затем командовал бомбардирским кораблем «Страшный» при порте Ауза (1771).

Командуя кораблем «Всеволод», крейсировал в составе эскадры контр-адмирала А. В. Елманова в целях поиска турецких судов от Аузы до Дарданелл (1772).

В дальнейшем командовал кораблем «Европа», был в составе комиссии по разбору журналов, планов и карт Архипелагской экспедиции и для составления ее исторического описания (1776—1779). Командовал эскадрой в Балтийском море, отрядом новопостроенных судов, совершил с ними переход из Архангельска в Кронштадт (1779—1780).

Командовал судами Азовской флотилии (1782). В 1788 г., командуя отрядом из трех кораблей и одного фрегата, во время Русско-шведской войны (1788—1790), отправился из Кронштадта в Копенгаген, где после присоединения к нему датской эскадры приступил к блокаде шведской крепости Карлскруна, но, нарушив инструкцию, самовольно возвратился в Копенгаген. После чего в декабре того же года отозван в Петербург.

В 1794 г. назначен главным командиром гребного флота и Галерного порта, в 1797 г. — начальником дивизии.

В 1798 г. — директор Балтийско-го штурманского училища, исполнял обязанности главного командира Кронштадтского порта во время отсутствия адмирала П. И. Пущина.

С 1801 г. — командующий Черноморским флотом, в августе 1802 г. — член Комитета образования флота, с 1805-го — член Адмиралтейств-коллегии.

В августе 1809 г. уволен от службы.

Контр-адмирал (1782), вице-адмирал (1787).

Награжден орденами Св. Георгия 4-й степени (1792), Св. Анны 1-й степени (1796), Св. Владимира 1-й степени (1826).

**Демидов Иван Васильевич** (02.01.1713—24.12.1792, С.-Петербург) — руководитель морской артиллерии, генерал-поручик (01.01.1766).

Сын В. И. Демидова, обер-секретаря императрицы Елизаветы Петровны.

Определен во флот и назначен обер-цейхмейстером с рангом бригадира (1759—1763).

Участник Семилетней войны (1756—1763), осады крепости Кольберг. Начальник осадной артиллерии (1760).

Генерал-цейхмейстер (1764—1775).

В июле 1775 г. уволен в отставку с награждением орденом Св. Анны 1-й степени.

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Денисов Андрей Иванович** (ум. 06.07.1790) — капитан бригадирского ранга.

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1762—1768).

Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море и один год ходил из С.-Петербурга в финляндские шхеры на галере «Надежда».

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На фрегате «Сатурн» находился в крейсерстве в Архипела-

ге (1771—1775), на корабле «Ростислав» возвратился в Кронштадт (1775). В 1777—1780 гг. ходил на кораблях «Страшный» и «Твердый».

В 1780 г. командирован в Казань на построенные там суда для Каспийского моря. В 1781 и 1782 гг., командуя фрегатом в составе эскадры капитана 1 ранга М. И. Войновича, крейсировал в Каспийском море между Астраханью и Астрабадским заливом (Персия). В 1783 г. возвратился в Кронштадт, где принял командование кораблем «Св. Александр Невский» (до 1785 г.).

В последующем командовал кораблями «Три святителя», «Всеслав», «Болеслав», на котором участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790). Отличился в Гогландском (1788) и Роченсальмском (1789) сражениях, после чего, командуя шебеками, бомбардирским кораблем и захваченными у противника судами, совершил с ними переход в Кронштадт на корабле «Мстислав». Проявил себя в Ревельском сражении (1790), за что был награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость».

В январе 1791 г. уволен от службы.

Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1784).

**Денисов (Денисон) Франц (Френсис) Михайлович** (ум. 22.06.1790) — капитан бригадирского ранга (14.04.1789).

В 1771 г. принят из британского флота на русскую службу в чине мичмана.

В январе 1772 г. командирован в Азовскую флотилию, командир корабля «Морея» (1773); на фрегате «Второй» участвовал в сражении с турецким флотом при Суджук-кале. В 1774—1775 гг. был на лечении на Мальте, откуда возвратился в С.-Петербург. В 1775—1777 гг. находил-

ся в плавании между Ревелем и Кронштадтом. Провел отпуск в Англии (1777—1778), по возвращении в Россию командовал фрегатом «Поспешный».

В 1779 г. состоял флаг-офицером при контр-адмирале С. П. Хметевском, командовал фрегатом «Св. Патрикий» (1780—1784), дважды совершил на нем походы в Ливорно. В 1786 г. командирован в Архангельск, командовал кораблем «Св. Петр» (1788—1789), на котором участвовал в составе эскадр адмиралов С. К. Грейга и В. Я. Чичагова в Русско-шведской войне (1788—1790).

Отличился в Гогландском (1788) и Выборгском сражениях (1790). Погиб при прорыве шведского флота из Выборгского залива к Свеаборгу.

Капитан 1 ранга (1785).

**Димакий Георгий** — морской врач.

Выходец из Турции (Константинополя).

Учился в Венеции, Падуе и Сицилии. Прибыл в Москву в 1710 г. На русской службе — с 1711-го. Доктор Тавровского адмиралтейства (1711—1714). Руководитель медицинской службой Российского флота (1714—1720).

В именном петровском указе от 05.12.1718 г. сказано: «Доктору Димакию давать жалованья с января месяца 719 года... на год по 600 рублей... Морской Госпиталь при Санкт-Петербурге и на Котлине острове и морскую Аптеку поручить в его команду, и о том штаб-лекарю Говию и прочим лекарям... объявить, чтоб были ему послушны».

Уволен от службы в 1720 г.

**Дмитриев Антип.** Руководил Ижорскими адмиралтейскими заводами в 1765—1783 гг.

Уволен в отставку в 1783 г.

**Дмитриев Прокофий Степанович** — капитан генерал-майорского ранга (24.09.1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1768). В 1765—1770 гг. находился в плавании на Балтийском море, в 1771—1773 гг. совершил несколько переходов из Архангельска в Кронштадт и обратно. Направлен на Новохоперскую верфь, где принял командование построенным там фрегатом «Пятый», на котором крейсировал в Азовском и Черном морях (1774—1778), затем фрегатом «Шестой» — в Черном море (1778—1779), командовал при Таганрогском порте бомбардирским кораблем «Азов».

В 1781—1782 гг. в Керчи командовал Морским экипажем, в 1792-м наблюдал в Николаеве за строительством судов гребного флота, в 1793—1798 гг. служил в Черноморском адмиралтейском управлении, после его упразднения в 1798 г. состоял в Конторе главного командира Черноморского флота в должности советника по Экипажескому департаменту.

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1793).

**Дмитриев-Мамонов Василий Афанасьевич** (ум. 18.01.1739)— контр-адмирал.

В 1709—1716 гг. проходил морскую практику в странах Западной Европы. По возвращении из-за границы произведен в подпоручики (1716). Назначен помощником к вице-адмиралу М. Х. Змаевичу по строительству прамов и галер в Воронеже (1723—1727).

Советник Адмиралтейств-коллегии (1727—1730), директор Московской адмиралтейской конторы (1730—1731), с 1732 г. — член воинской морской комиссии, одновременно — советник Адмиралтейств-коллегии. В

1734 г. служил в Кронштадтской конторе над портом, исполнял должность главного командира Кронштадтского порта, председатель комиссии по делу о взятии в плен отрядом французских кораблей при их численном превосходстве фрегата «Митау» (1734).

В 1735—1736 гг. вновь служил в Кронштадтской конторе над портом, командирован в Днепровскую экспедицию для наблюдения за постройкой судов в Брянске (1737). Участвовал в боевых действиях при наступлении на крепость Очаков турецкой армии во время Русско-турецкой войны 1735—1739 гг.

После смерти вице-адмирала Н. А. Сенявина (1738) был назначен командующим Днепровской флотилией, в сентябре того же года, ввиду эпидемии чумы крепости Очаков и Кинбурн были оставлены. Русская флотилия в количестве 347 судов ушла вверх по Днепру. Перед оставлением этих крепостей их укрепления были взорваны, а гарнизоны приняты на суда флотилии и эвакуированы вместе с ней.

Через несколько дней суда флотилии прибыли к Александр-Шану (г. Херсон), затем к острову Хортица (Запорожье) и Усть-Самаре.

Умер от чумы.

Шаутбенахт (1730).

**Доможиров Дмитрий Андреевич** — капитан генерал-майорского ранга (24.04.1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1768). В 1765—1769 гг. ходил на кораблях Балтийского флота между Ревелем и Кронштадтом. На корабле «Не тронь меня» в 1769 г. совершил в составе 1-й Архипелагской эскадры под командованием адмирала Г. А. Спиридова переход из Кронштадта в Архипелаг.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гт. Проявил себя в морских сражениях у крепости Наполиди-Романья и бухте Чесма (1770).

В 1771—1775 гт. находился в крейсере в составе эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона в Архипелаге. Возвратился в Кронштадт после заключения Кючук-Кайнарджийского мирного договора. В 1776—1777 гт. на фрегате «Легкий» ходил между Ревелем и Кронштадтом, в 1778—1779 гт. выполнял описание Белого моря, в 1780—1782 гт. совершил два перехода на кораблях Балтийского флота из Архангельска в Кронштадт, после чего был откомандирован в Таганрог.

В 1783—1786 гт. крейсировал в Черном море на фрегате «Стрела». Командуя кораблем «Александр», в сентябре 1786-го на переходе из Херсона в Севастополь налетел на камни, в результате чего корабль был разбит и выброшен на берег у мыса Тарханкут. Жертв не было. В 1787 г. за гибель корабля Доможиров был приговорен судом к вечной ссылке, но получил прощение Екатерины II. В 1788-м назначен на должность капитана над Севастопольским портом. В 1795—1798 гт. в Херсоне служил при флотской береговой команде.

В январе 1802 г. уволен от службы.

Награжден орденами Св. Владимира 3-й степени и Св. Георгия 4-й степени за участие в 18 морских кампаниях (1793).

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1793).

**Дугдаль Роберт Карлович** (ум. 12.01.1783) — контр-адмирал.

Выходец из Англии. Принят на русскую службу из британского флота в чине лейтенанта в 1769 г. На корабле «Евстафий Плакида» в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова отправился из Гуллы в Архипелаг.

Во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гт. участвовал в Чесменском сражении (1770), в котором командовал одним из брандеров, предназначавшихся для сожжения кораблей турецкого флота. Командуя фрегатом «Минерва», в составе отряда графа Г. А. Орлова участвовал в осаде турецкой крепости Пелари на острове Лемнос, после чего вернулся в порт Ливорно. В 1771—1773 гт., командуя тем же фрегатом, крейсировал в Архипелаге и участвовал в обстреле турецкой крепости Митилена и сожжении двух стоящих там на стапелях турецких кораблей и галеры.

Командовал кораблем «Три иерарха» при Кронштадтском порте (1777—1780), кораблем «Св. Николай» (1780—1782) в составе эскадры контр-адмирала А. И. Круза, в 1784 г. переведен в Херсон, в 1786 г. возвращен на Балтийский флот.

В январе 1790 г. уволен «от всех дел».

Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1773).

Капитан 1 ранга (1777).

**Дуффус** (ум. 02.04.1732, Кронштадт) — лорд, морской офицер.

Выходец из Англии. В 1723 г. принят на русскую службу из капитанов британского флота с чином шаутбенахта и назначен членом Адмиралтейств-коллегии.

Находился в плавании с флотом из Кронштадта до Ревеля, имея флаг на корабле «Нептунус». Главный командир Ревельского порта (1724—1726). Снят с должности за неэтичное поведение по отношению к эстляндскому дворянину. Дуффус, извинившись перед ним, был прощен и получил временный отпуск. С декабря 1726 г. — вновь член Адмиралтейств-коллегии, по поручению которой выезжал на Сестрорецкие заводы для

«приведения их в лучший порядок» (1727).

С января 1732 г. — главный командир Кронштадтского порта.

## Е

**Евреинов Иван Михайлович** (1694—1724) — мореплаватель, геодезист, исследователь Камчатки и Курильских островов.

Выходец из Польши.

Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве (1716), Морскую академию (1718). Вместе со штурманом Ф. Ф. Лужиным был направлен Петром I в секретную экспедицию «...до Камчатки и далее, куды вам указано, и описать тамошние места, где сошлася ли Америка с Азиено...» Осенью 1720 г. они на боте «Лодья» прибыли на Камчатку, где перезимовали. В мае—июне 1721 г. отправились от Камчатки в юго-западном направлении, впервые из европейцев достигнув центральной группы Курильских островов (до острова Симушир включительно) и нанесли на карту 14 островов, затем вернулись через Камчатку, Охотск в Сибирь. Оттуда Евреинов выехал в Казань, где в конце 1722 г. представил Петру I отчет и первую в России карту Восточной Сибири, Камчатки и Курильских островов на основе инструментальной съемки.

В 1723 г. работал картографом в Хлынове Вятской губ.

Именем Евреинова названы гора и мыс на северном побережье Охотского моря и Пятый Курильский пролив.

**Елагин Иван Фомич** (ок. 1701—21.03.1766, Рига) — мореплаватель, капитан 1 ранга (10.04.1762).

Службу начал в 1726 г. штурманским учеником, в 1730-м — подштурман, в 1733-м — штурман.

Плавал на Каспийском и Балтийском морях (1726—1733). Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Открыл северо-западное побережье Америки. В 1739—1740 гг. по поручению В. И. Беринга описал берег южной части полуострова Камчатка, в том числе подробно — Авачинскую губу, и нанес на карту ее побережье и три северных из Курильских островов. В 1741 г. в чине мичмана на пакетботе «Св. Павел» под командой А. И. Чирикова ходил к северо-западному берегу Америки. При возвращении видел полуостров Кенай, острова Афогнак и Кадьяк в заливе Аляски и четыре из Алеутских островов. В 1742 г. снова совершил поход под командой Чирикова на Восток, во время которого были открыты (вторично после Беринга) Командорские острова.

Служил в Галерном флоте на Балтийском море и в Архангельске (1744—1752). Советник С.-Петербургской адмиралтейской канторы (1752—1754), затем был откомандирован в Саратов по обеспечению перевозки соли (1754—1759), после возвращения в столицу переведен в корабельный флот. Командир Штурманской роты в Кронштадте (1760—1762), Рижского порта (1762—1766).

Его именем назван мыс на полуострове Лисянского (Охотское море).

**Елманов Андрей Власьевич** (1726—23.06.1778, С.-Петербург)— вице-адмирал (24.11.1773).

Службу начал гардемаринном в 1738 г. Находился в кампаниях на кораблях в Балтийском море, ходил между Кронштадтом и Мемелем (1756—1757).

Командовал кораблями «Шлиссельбург» (ходил от Кронштадта к Данцигу), «Полтава», на котором возвратился из Данцига в Ревель (1759),

«Рафаил» (1760). Участвовал в Семилетней войне (1756—1763). Главный командир Казанского адмиралтейства (12.1764 — 11.1768). Командовал Кронштадтской эскадрой, сопровождавшей до Копенгагена «обширную эскадру» адмирала Г. А. Спиридова, которая следовала в Архипелаг. Имея флаг на корабле «Северный Орел», Елманов с Копенгагенского рейда отправился вслед за эскадрой Спиридова и в 1770 г. на корабле «Европа» прибыл в Архипелаг, где присоединился к его эскадре у берегов Мореи. Принимал активное участие в ряде боевых действий флота в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг.

После оставления (май 1770) Варяна Елманов на фрегате «Надежда Благополучия», направленном для доставки больных и раненых в Порт-Магон, вернулся оттуда в Архипелаг только в январе 1771 г., почему не участвовал в Чесменском сражении. По увольнении Спиридова в отставку в феврале 1774-го вступил в командование флотом, обеспечил отправку в Россию (Крым) греков и албанцев на российских фрегатах под купеческим флагом через черноморские проливы, открытые по условиям Кючук-Кайнарджийского мирного договора для всего русского торгового мореплавания; после чего эскадра Елманова благополучно возвратилась в 1775 г. в Кронштадт. На докладе об этом прибытии Екатерина II написала: «Богу благодарение, вице-адмиралу Елманову спасибо». 24 июня того же года он был награжден орденом Св. Александра Невского.

С 4 марта 1776 г. — главный командир Ревельского порта. Капитан генерал-майорского ранга (1766), контр-адмирал (1769).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Ельчанинов Матвей Максимович** (ум. 28.11.1799) — генерал-майор.

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1769—1775). В 1772—1777 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, в 1778—1781 гг. — в Азовском и Черном морях.

В 1781—1784 гг., командуя ботом «Елан», затем пакетботами «Битюг» и «Карабуг», ежегодно крейсировал между Таганрогом и Константинополем. В дальнейшем командовал ботом «Хопер», полякой «Св. Екатерина», фрегатом «Фанагория».

Во время Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. отличился в сражении с турецким флотом у острова Фидониси (1788). Командуя кораблем «Рождество Христово», участвовал в сражениях с турецким флотом в Керченском проливе и у крепости Хаджибей (1790), проявил себя в сражении у мыса Калиакрия (1791), за что был пожалован золотым оружием (1797).

В 1793—1794 гг. находился в Белоруссии, где наблюдал за постройкой канонерских лодок на реке Сож. В 1795—1796 гг., командуя построенными там 50 канонерскими лодками и 5 баркасами, привел их в Николаев. В 1797-м определен советником Московской адмиралтейской конторы. В 1798—1804 гг. — старший советник при той же конторе, в 1800 г. производил инспекцию Астраханского порта.

В январе 1805 г. уволен от службы.

## Ж

**Жемчужников Степан Васильевич** — генерал-лейтенант (01.01.1795).

В 1746 г. служил волонтером на корабле «Св. Александр Невский», плавал от Кронштадта до Дагерорта. В 1747-м поступил на службу гардемарином. На пакетботе «Курьер» хо-

дил между Кронштадтом и Любеком. В 1748—1752 гг. был в плавании на Балтийском море. В 1754-м служил в С.-Петербурге при Такелажной конторе. Командуя придворными яхтами «Ораниенбаум» и «Петергоф», ходил на них между С.-Петербургом, Петергофом и Кронштадтом (1755), на кораблях «Св. Сергей» — между Мемелем и Данцигом (1757), «Св. Павел» — до Копенгагена (1758).

Участник Семилетней войны (1756—1763). Командовал бомбардирским кораблем «Юпитер» и пинком «Паломник».

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Командовал кораблем «Не тронь меня» и фрегатом «Северный Орел», на котором вышел из Портсмута в составе эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона в Средиземное море.

Командуя этим фрегатом в Архипелаге в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова, участвовал в бомбардировке турецкой крепости Митилена (1771) и в других боевых действиях.

В мае 1772 г. в связи с болезнью возвратился берегом в С.-Петербург.

В 1773-м, командуя отрядом из трех новопостроенных фрегатов, совершил переход из Архангельска в Кронштадт, где был назначен командовать построенным в 1770 г. в Голландии кораблем «Вячеслав». В ноябре того же года награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, в декабре назначен советником Интендантской экспедиции.

В июне 1782 г. стал главным командиром Казанской адмиралтейской конторы.

С сентября 1798 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1772), капитан бригадирского ранга (1782), генерал-майор (1785).

**Жидовинов Матвей** — контр-адмирал (04.05.1764).

В 1721 г. определен в гардемарини из матросов, в 1723—1727 и 1731—1736 гг. служил в Астрахани, в 1734—1741 гг. находился в кампаниях на кораблях в Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт, командовал пинком «Новая Двинка» и кораблями «Св. Николай», «Северный Орел», «Шлиссельбург», «Св. Сергей», «Св. Андрей Первозванный» (1749—1763). В 1763-м находился при проводке из Казани дубового леса и в этом же году в сентябре пожалован в интенданты ранга капитан-командора.

В мае 1764 г. уволен от службы.

**Жохов Яков Андреевич** (ум. 04.03.1827) — генерал-лейтенант (12.12.1807).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1764—1769). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в переходе из Архангельска в Кронштадт на корабле «Европа» (1765—1769).

В Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. участвовал в Морейской операции и Чесменском сражении (1770), в 1771—1775 гг. на том же корабле был в крейсерстве в Архипелаге, участвовал в обстреле береговых укреплений противника.

Ходил на фрегате «Слава» (1775—1776), придворной яхте «Счастье» (1777), галерах «Лемнос» (1778) и «Рак» (1779), фрегате «Св. Евангелист Марк» (1780), корабле «Виктор» (1781—1782) в Балтийском море.

В 1783 г. переведен с Балтийского на Черноморский флот, но в том же году возвращен в С.-Петербург и командирован в Архангельск, откуда на фрегате «Премислав» совершил переход в Кронштадт (1785). В дальнейшем, командуя кораблями «Храб-

рый» и «Св. Александр Невский», принял участие в Русско-шведской войне (1788—1790) в составе эскадры вице-адмирала Т. Г. Козлянинова.

В 1792 г. командирован в Казань для доставки в С.-Петербург древесины дуба, а затем был назначен капитаном Роченсальмского порта. В 1797-м определен советником Интендантской экспедиции. Назначен начальником Счетной комиссии «старых дел» (1802—1806).

Член Адмиралтейств-коллегии с декабря 1807-го, в октябре 1810-го назначен членом генерал-аудитората, в 1813-м — вновь членом Адмиралтейств-коллегии.

Награжден орденами Св. Владимира 4-й степени, Св. Георгия 4-й степени за 18 морских кампаний (оба 1790), Св. Анны 2-й степени (1798), Св. Анны 1-й степени (1816).

Капитан 1 ранга (1790), генерал-майор (1799).

### 3

**Зайков Степан Кузьмич** (ум. в 1798) — мореплаватель, исследователь северной части Тихого океана, штурман.

В 1771—1781 гг. ходил на корабле «Св. Александр Невский», в 1783—1789 гг. командовал судном «Св. Павел». В 1791-м вел промысел на островах Прибылова в Беринговом море. Ходил штурманом на судне якутского купца П. С. Лебедева-Ласточкина «Св. Иоанн», отправленном на промысел в Кенайский залив полуострова Аляска вместе с судами «Св. - Павел» и «Св. Николай».

В 1798 г. — командир торгового судна «Св. Иоанн Богослов», ходил в северной части залива Аляска и в заливе Кука.

Именем Зайкова названы бухта и мыс на острове Монтегью в заливе Аляска.

**Зальцман Родион.** Руководил Ижорскими адмиралтейскими заводами в 1785—1799 гг. Полковник (28.01.1799).

В марте 1799 г. уволен в отставку.

**Змаевич (Измайлович) Матвей Христович** (06.01.1680, Далмация, ныне г. Котор, Черногория — 25.08.1735, г. Тавров) — адмирал (07.05.1727).

В 1710 г. поступил на русскую службу в Константинополе с чином капитана. По прибытии в Россию (1712) зачислен в Галерный флот капитаном 1 ранга. Командовал отдельными отрядами галер, заведовал морскими пинками.

Участник Северной войны (1700—1721). В Гангутском сражении (1714) руководил авангардом русского гребного флота. В 1715—1721 гг. командовал Галерным флотом в Балтийском море. Ежегодно совершал плавание в Копенгаген, Ригу, Гапсаль, Либаву, Росток и в Аландские шхеры, обеспечивая перевозку войск в места проведения боевых операций. Участвовал в высадке десантов на территорию Швеции. По окончании войны оказал значительное влияние на дальнейшее осуществление планов Петра I.

С января 1721 г. — член Адмиралтейств-коллегии, руководил строительством Галерной гавани в С.-Петербурге. В 1723—1724 гг. работал на Воронежских верфях, руководил постройкой в Таврове прамов и галер. Возвратившись в 1725 г. в С.-Петербург, вступил в командование Галерным флотом и Петербургским портом. В 1728-м по доносу подчиненных был предан суду за незаконное пользование казенными деньгами, материалами и людьми. Признан виновным в злоупотреблениях и приговорен к смертной казни. Помилрован



Петром II, понижен в звании до вице-адмирала, с назначением главным командиром Астраханского порта.

Похоронен в Москве.

Награжден орденом Св. Александра Невского.

Капитан-командор (1713), шаутенахт (1719), вице-адмирал (1721).

**Зотов Конон Никитич (Никитович)** (1690—30.10.1742, Ораниенбаум Петербургской губ.) — генерал-экипажмейстер (30.10.1740).

Сын Никиты Моисеевича Зотова (ок. 1644—1717), учителя Петра I в 1677—1680 гг.

В 1704 г. по собственному желанию поехал в Англию, после чего проходил морскую практику на английских и голландских кораблях. Возвратившись в Россию в 1712 г., был произведен в поручики. Участник Северной войны (1700—1721). Участвовал в морской кампании в Финском заливе в 1715 г., после чего был отправлен во Францию для сбора материалов об организации французского флота, изучения местных торговых уставов и для найма корабельных и мануфактурных мастеров.

В своих письмах к Петру I из-за границы Зотов нередко затрагивал и вопросы, выходявшие за рамки данных ему поручений: указывал, например, на необходимость для русского правительства иметь во Франции постоянного представителя, а также, чтобы русские офицеры, определяемые на службу в Адмиралтейство, предварительно посылались за границу для изучения юриспруденции, по примеру французских офицеров. Руководил заграничной практикой российских гардемарин.

В 1719 г. возвратился в Россию. Произведен в капитаны 3 ранга. В ходе Северной войны командовал кораблями Балтийского флота «Сам-

сон», «Девоншир», «Пантелеймон-Виктория». 24 мая того же года принял участие в морском бою у острова Эзель. В июне произведен в капитаны 2 ранга.

С марта 1721 г. назначен контролером комиссии при Адмиралтейств-коллегии, в июле 1731 г. — помощник директора Адмиралтейской конторы, в декабре 1732 г. — обер-экипажмейстер (капитан-командорского ранга).

С 1714 г. активно участвовал в подготовке Морского устава вместе с Петром I. В 1724-м подготовил первую русскую оригинальную книгу по морской тактике и практике «Разговор у адмирала с капитаном о команде, или Полное учение, како управлять кораблем во всякие разные случаи», где в форме вопросов и ответов были изложены основные сведения по морским вопросам и корабельной службе.

В 1738 г. перевел с голландского языка первую лоцию Балтийского моря с подробным Атласом под названием «Светильник морской». Написал книгу «О погоне за неприятелем» и «Регламент адмиралтейского нижнего суда», коммерческий морской устав.

**Зубов Алексей Федорович** (1682, Москва — 1751, Москва) — гравер, отрававший в своих работах эпоху петровских преобразований первой четверти XVIII в., в том числе морскую тематику. Преимущественно выполнял офорты и резцовые гравюры.

**Зубов Платон Александрович** (15.11.1767 — 07.04.1822) — светлейший князь, генерал-адъютант (1792), генерал от инфантерии (1800).

Последний из фаворитов Екатерины II. Интриган, бездарный администратор, тем не менее он

пользовался громадной властью. Генерал-губернатор Новороссии и главнокомандующий Черноморским флотом (1794—1796).

Екатерина II подарила Зубову огромные поместья и десятки тысяч крепостных, наградила всеми российскими орденами, титулом светлейшего князя. Смерть Екатерины II (1796) положила конец его карьере.

Небезынтересно описание поведения Зубова в ее предсмертные часы Ф. В. Ростопчиным: «Отчаяние сего временщика ни с чем сравнится не может... Уверенность в падении и ничтожество изображались не только на лице, но и во всех его движениях. Толпа придворных удалялась от него, как от зараженного, и он, терзаемый жадой и жаром, не мог выпросить себе стакан воды».

Зубов опасался немедленной опалы со стороны вступившего на престол императора Павла I, но тот на первых порах проявил великодушие и даже сохранил за ним на некоторое время все должности. Неприятности начались через две недели. За нерадивое управление порученными ему Сестрорецкими оружейными заводами на него был сделан начет в 50 тыс. рублей. Правда, в скором времени император простил ему этот долг и позволил на два года отправиться за границу «для поправления здоровья». В 1799 г. он был взят под особый надзор, а через год на его имения был наложен секвестр. Лишь в ноябре 1800 г. Зубов благодаря графу Палену возвратился в С.-Петербург, был назначен директором, потом шефом 1-го кадетского корпуса, а в декабре того же года ему вернули конфискованные имения.

За эти милости императора Зубов «отплатил» ему тем, что вступил в ряды заговорщиков и активно участвовал в подготовке событий, которые произошли в трагическую ночь

на 12 марта 1801 г., хотя и не был в числе убийц Павла I.

Награжден орденами Св. Андрея Первозванного, Св. Александра Невского, Св. Владимира 1-й степени, Св. Анны 4-й степени.

В последние годы жил в своих литовских поместьях, имении Янишках Шавельского уезда Виленской губ. Умер в замке Раденталь.

Похоронен в Санкт-Петербурге (Сергиева пустошь, Зубовская церковь).

## И

**Игнатъев Гавриил** (ок. 1748—1804, Архангельск) — корабельный мастер генерал-майорского ранга (1791).

Службу начал в С.-Петербургском Главном адмиралтействе в (1762). В Архангельске работал (1778—1782) под руководством известного корабельного мастера бригадирского ранга М. Д. Портнова, затем — в Кронштадте, где руководил судоремонтом и строил 100-пушечные корабли «Ростислав» (1784), «Саратов» (1785) и «Св. Николай Чудотворец» (1789). После смерти Портнова (1791) возглавил судостроение на Соломбальской верфи в Архангельске, где построил десять 66- и 74-пушечных кораблей: «Европа» (1793), «Исидор» (1795), «Всеволод», «Азия» (1796), «Победа», «Северный Орел» (1797), «Москва», (1798) «Ярослав», «Св. Петр» (1799), «Сильный» (1804) и шесть 36- и 44-пушечных фрегатов: «Счастливый», «Поспешный» и «Феодосий Томский» (1798), «Тихвинская Богородица» (1799), «Спешный» (1803) и «Легкий» (1803).

Корабли его постройки отличались высокой скоростью и долговечностью. Вместо сосны Игнатъев стал применять для постройки корпусов

древесину лиственницы, он был также опытным специалистом по камельному делу, все построенные корабли успешно проводил через мелководье реки Северная Двина.

**Игнатьев Федор** (ум. 30.04.1762) — контр-адмирал.

Окончил Морскую академию (1718—1721).

Служил на корабле «Нарва», командовал шмаком «Дебридрагер», пакетботом «Курьер», фрегатом «Бриллиант» на Кронштадтском рейде (1733—1737).

Продолжил службу в Днепровской экспедиции (1737—1741), затем — в Архангельске, где командовал фрегатом «Кавалер» (1741—1743), ходил в Балтийском море, командуя кораблями «Св. Петр», «Азов», «Леферм», «Св. Пантелеймон», «Иоанн Златоуст» (1743—1759).

Главный командир Казанского адмиралтейства (06.1754—04.1762).

С апреля 1762 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1754), капитан-командор (1757).

**Измайлов Герасим Алексеевич** (годы жизни неизвестны) — мореплаватель, штурман, исследователь полуострова Камчатка, Охотского моря и Алеутских островов.

В 1788 г. вместе с Д. М. Бочаровым открыл северный материковый берег залива Аляска от полуострова Кенай до бухты Литуга, в частности залив Якутат (Беринга). В 1789 г. описал юго-восточный берег полуострова Кенай.

**Ильин Дмитрий Сергеевич** (1737, Тверская губ. — 1803, дер. Застижье, ныне Тверская обл.) — капитан 1 ранга (03.01.1777).

На военной службе с 1761 г. Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1759—1764).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Особенно проявил себя в Чесменском сражении (1770).

Для окончательного разгрома и уничтожения кораблей турецкого флота в Чесменской бухте в составе отряда контр-адмирала С. К. Грейга были подготовлены четыре брандера — транспорты с добровольцами, оборудованные под огромные костры. Одним из них Ильин командовал во время боя в Чесменской бухте и успешно выполнил поставленную перед ним задачу. Умело управляя под шквальным артиллерийским огнем противника тихоходным судном, он подошел вплотную к линии турецких кораблей и выбрал для себя отличную цель — линейный корабль. Ильин подвел свое судно, и они «сцепились», при воспламенении брандера турецкий корабль тоже загорелся: сначала его паруса, рангоут и такелаж, потом — корпус, затем на нем стали взрываться боезапасы. Вскоре весь корабль противника запылал, пожар от него распространился на соседние суда, что оказало большое влияние на уничтожение турецкого флота в Чесменской бухте.

Ильин с подчиненными ему добровольцами своевременно сошел с горящего брандера. На шлюпке они благополучно вернулись на свой корабль «Гром», где Ильин командовал артиллеристами. За совершенный подвиг, храбрость и неустрашимость, отвагу и умелые действия лейтенант Ильин был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени и досрочно произведен в капитан-лейтенанты.

В дальнейшем командовал корветом «Молния» (1771—1772) в Архипелаге.

С 1777 г. — в отставке по болезни.

Родина хранит память об отважном моряке. В 1886 г. был построен минный крейсер «Лейтенант Ильин», вошедший в состав Балтийского флота, затем это наименование перешло к новому эскадренному миноносцу типа «Новик» (1916).

Российские потомки продолжают чтить героя Чесмы. Приказом главкома ВМФ от 15 октября 2000 г. базовый тральщик БТ-40 Черноморского флота переименован в базовый тральщик «Лейтенант Ильин».

Похоронен на прицерковном кладбище дер. Застыжье. На надгробной плите высечено: «Сжег турецкий флот в 1770 году при Чесме».

**Ильин Иван Ильич** (1714—16.08.1786, С.-Петербург) — генерал-майор.

На военной службе с 1726 г. Находился в С.-Петербурге, наблюдая за постройкой пакетбота «Курьер» и бомбардирского корабля «Самсон» (1756—1758).

В 1766 г. произведен в корабельные мастера ранга подполковника, с 1769 г. работал в Казани по заготовке дубового леса, произведен в капитаны бригадирского ранга в 1776 г., обер-интендант (1779).

В апреле 1785 г. уволен от службы.

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

**Иннокентий (в миру Кульчицкий Иван)** (1680/1682, Черниговская губ. — 27.11.1731, Иркутск) — церковный деятель.

Воспитывался в Киевской духовной академии. Префект Московской славяно-греко-латинской академии.

Обер-иеромонах Галерного флота (1719—1721), хиротонисан во епископа Иркутского (05.03.1721—15.01.1727). Отправлен в Пекин, но

китайцы не допустили в свои владения русского епископа.

Первый епископ в Иркутске, Нерчинске и Якутске (15.01.1727—26.11.1731).

Мощи его обретыны в 1764 г., память отмечается 26 ноября. Причислен к лику святых в 1804 г. Иннокентий занимался активной миссионерской деятельностью среди бурятов.

Канонизирован Русской православной церковью.

**Ирецкий Егор Никифорович** (ум. в 1767) — контр-адмирал (08.02.1766).

В 1738 г. поступил в службу гардемарином. В 1741—1744 гг. находился в Архангельске. В 1743-м произведен в мичманы, командовал придворной яхтой (1748—1751).

В 1757-м назначен советником С.-Петербургской адмиралтейской конторы, в 1758 г. на корабле «Св. Николай» ходил с флотом до Данцига, на следующий год занимался описью курляндских, польских и прусских берегов. Командовал кораблями «Св. Сергей», «Астрахань», «Полтава», «Св. Николай» (1760—1764).

С сентября 1764 г. определен на должность обер-интенданта.

В феврале 1766-го уволен от службы.

## К

**Кайсаров Иван Иванович** — капитан-командор (1749).

Учился в Московской школе математических и навигацких наук. В 1715 г. поступил в Морскую академию. В 1716-м отправлен в Венецию. В Россию возвратился в 1719 г.

Командующий галерной эскадрой (1720), участник Донской и Днепровской экспедиций (1736—1740), командующий эскадрой Галерного флота, действовавшей в Аландских шхерах против шведского флота (1742—1743).

Директор Адмиралтейств-коллегии (1752—1753).

Уволен от службы в 1753 г.

**Калмыков Денис Спиридонович** (1687—22.05.1746, Кронштадт) — контр-адмирал (19.02.1742).

Происходил из боярской семьи. Окончил Московскую школу математических и навигацких наук (1702—1706), после чего был направлен в Англию для обучения штурманскому делу (1706—1713). После возвращения в Россию был откомандирован в Ригу для найма на русскую службу английских и голландских унтер-офицеров и матросов с купеческих судов (1714).

Командир корабля «Св. Екатерина» (1723). Вместе с контролером при Адмиралтейств-коллегии К. Н. Зотовым разрабатывал штат о такелаже, переводил с английского языка Морской устав и Регламент, затем был направлен на Тырпицкие заводы (1724—1725), послан в Голландию для найма штурманов (1726).

Командир кораблей «Армонт», «Арондель» и «Михаил», командовал Кронштадтской эскадрой, заведовал морскими командами в С.-Петербурге (1727—1728), командир кораблей «Св. Екатерина» и «Арондель» (1728).

Главный командир Астраханского порта (1730—1733), капитан Кронштадтского порта (1734—1742).

Член Адмиралтейств-коллегии (1744—1745).

Главный командир Кронштадтского порта с марта 1745 г.

Капитан 1 ранга (1730), капитан-командор (1734).

**Катасанов Александр Семенович** (1741—30.08.1804, С.-Петербург) — российский кораблестроитель, генерал-лейтенант (14.03.1801).

Мастер ластовых судов в эскадре адмирала Г. А. Спиридова в Среди-

земном море, занимался ремонтом судов (1772—1775), строил в Кронштадте 66-пушечный корабль «Победоносец» (1778—1780), участвовал в постройке 100-пушечного корабля «Ростислав» в Кронштадте (1782—1784), строил на верфи в Рогожских хуторах фрегаты «Царь Константин» и «Федор Стратилат» (1778—1790), в Херсоне — фрегаты «Счастливый» и «Михаил» (1793—1796), корабли «Св. Петр», «Захарий», «Елизавета», «Симеон и Анна» (1794—1798). Переведен с Черноморского флота на Балтийский.

Обер-сарваер (27.02.1797).

Первый директор училища корабельной архитектуры в С.-Петербурге (20.08.1798—22.10.1802).

Строил 130-пушечный корабль «Благодать» (1799—1800), 100-пушечный корабль «Гавриил» (1800—1802) в С.-Петербурге.

**Кашкин Петр Гаврилович** (1694—12.1763) — вице-адмирал (22.09.1763), член Адмиралтейств-коллегии.

В службе с 1715 г. Первоначальное образование получил в Школе математических и навигацких наук в Москве, после чего был переведен в Морскую академию в С.-Петербурге. Закончив академию в звании гардемарина, по указу Петра I был послан в Венецию для приобретения практики на Галерном флоте. Участвовал в сражениях с турецким флотом, а также в боях с морскими пиратами (1716—1720). По возвращении в Россию произведен в унтер-лейтенанты. Участник Северной войны (1700—1721), отличился в Гренгамском сражении (1720), в кампанию 1721 г. командовал отрядом гребных судов при высадке десанта на побережье Швеции, что ускорило заключение Ништадтского мирного договора.

В 1726—1728 гг. наблюдал за строительством галер и прамов на Двинской верфи (Брянск) и «за примерное радение в пополнении галерного флота» произведен в лейтенанты. Под командованием капитан-командора Н. П. Вильбоа участвовал в строительстве С.-Петербургского адмиралтейства (1729—1731), руководил постройкой второго наплавного Исакиевского моста через Большую Неву (1732).

Во время Русско-турецкой войны 1735—1739 гг. был вновь направлен в Брянск наблюдать за постройкой судов для Днепровской флотилии. Начальник Главного галерного порта, одновременно был обязан «исполнять должность капитана над галерным флотом» (1739—1741).

Во время Русско-шведской войны (1741—1743) командовал эскадрой Галерного флота, отправленной из Петербурга в финляндские шхеры для поддержки сухопутных войск под командованием генерал-аншефа В. Я. Левашова (1742) и в 1743 г. — главнокомандующего русской армией — генерал-фельдмаршала графа П. П. Ласси, в мае был тяжело ранен, но, несмотря на это, продолжал командовать эскадрой до окончания войны.

Главный командир Галерного флота и порта (1742—1755).

В 1747—1753 гг. находился с 35 галерами в Ревеле, где началось формирование гребного флота, и Кашкин был назначен его командующим. За это время Кашкин создал Ревельский гребной флот, добился открытия Школы корабельных артиллеристов. Директор С.-Петербургской адмиралтейской конторы с 1755 г.

Во время Семилетней войны (1756—1763) вновь принял командование над гребным флотом в составе эскадры контр-адмирала В. Ф. Льюиса. Галеры блокировали прусские пор-

ты Мемель, Пиллау и Кёнигсберг. После окончания войны был награжден орденом Св. Анны, а Екатерина II отметила его заслуги перед флотом «бриллиантовым кольцом с собственной руки». Им составлены карты побережья южного берега Балтийского моря от Кёнигсберга до Пиллау.

Капитан-командор (1753), контр-адмирал (1757).

**Кейзер Герард Антон Андреевич** (ум. 01.05.1762) — вице-адмирал (05.05.1757).

Уроженец Англии. На русской службе с 1734 г. в чине унтер-лейтенанта. Командовал пакетботом «Курьер», фрегатом «Кавалер», кораблями «Благополучие», «Слава России», «Полтава», «Счастье», «Св. великомученица Варвара» и «Александр Невский» (1741—1752).

Командовал практической эскадрой Балтийского флота, имея брейд-вымпел на корабле «Северный Орел» (1756), арьергардом в составе эскадры адмирала З. Д. Мишукова при осаде прусской крепости Пиллау во время Семилетней войны.

Главный командир Кронштадтского порта (10.1757—05.1762).

Капитан-командор (1751).

**Кикин Александр Васильевич** (ок. 1672 — 18.03.1718) — кораблестроитель и военный деятель, генерал-аудитор (1712).

Сын дипломата В. П. Кикина, способствовавшего присоединению Украины к России (1654). С детских лет был определен в «потешный Петров полк», предназначенный для забав царевича. В 1697 г. направлен в Голландию для обучения изготовлению мачт для парусного вооружения судов, по возвращении в Россию произведен в мачт-макеры. Вскоре Кикин стал ведущим специалистом в этой области су-

достроения на Воронежских верфях, а затем и на Олонецкой верфи (1703—1704), которой позднее заведовал.

С мая 1705 г. наблюдал за постройкой судов на Петербургской и Лодейнопольской верфях.

В 1707 г. вступил в управление Петербургским адмиралтейством. С весны 1708-го совместно с Ф. М. Апраксиным и К. И. Крюйсом в качестве адмиралтейского советника руководил строительством флота. В ходе Северной войны (1700—1721) в августе—сентябре 1708 г. участвовал в отражении наступления корпуса шведского генерала Любекера на Петербург.

В 1712 г. произведен в адмиралтейств-советники. Проявил себя деятельным и энергичным администратором, хорошо разбиравшимся в практике кораблестроения.

Кикин вначале был близок к Петру I и пользовался большим влиянием, затем положение его изменилось в связи с обнаруженными казнокрадством и другими злоупотреблениями. Встал в ряды наиболее деятельных приверженцев царевича Алексея. В феврале 1718 г. был арестован, а в марте по приговору суда казнен, его дома и имения отписаны в казну. В одном из его домов близ Смольного монастыря была помещена библиотека (1719) и Кунсткамера Академии наук.

**Кингсберген Иоанн Генрих** (02.05.1735—1815, Эльбург, Голландия) — создатель начальных основ морской тактики, капитан 1 ранга (07.07.1776).

По происхождению голландец. Службу на флоте начал с 14 лет. В 1771 г. принят на русскую службу с чином капитан-лейтенанта и вскоре произведен в капитаны 2 ранга с назначением состоять при Петербургской корабельной команде. В 1772 г.

командирован на Дунай, где командовал галиотом «Перемириеносец», на котором совершил переход из Измаила к Таганрогу с извещением о заключении с Турцией перемирия. В ноябре того же года возвратился в Петербург. В 1773 г. служил на Донской флотилии, командовал отрядом из двух 16-пушечных кораблей и фрегата. Находясь в крейсерстве у крымских берегов, 23 июня вблизи Балаклавы атаковал турецкую эскадру из трех 50-пушечных кораблей и шебеки и принудил ее отступить.

30 июля был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, в августе атаковал турецкую эскадру в составе 18 судов в районе Суджук-Кале, сорвав высадку десанта противника, за что награжден орденом Св. Георгия 3-й степени. В декабре 1774 г. после заключения мира с Портой Кингсберген был уволен на год в отпуск на родину, с сохранением содержания. Но голландское правительство не разрешило ему вернуться в Россию, в связи с чем в декабре 1777 г. за неявку «из отечества на срок» он был исключен из списков русского флота.

В 1780 г. назначен командиром 74-пушечного корабля голландского флота и поступил в подчинение адмирала Зютмана, участвовал в боевых действиях против англичан, особенно отличился 5 августа 1781 г. в бою при Доггербанке и способствовал победе в этом сражении. В 1793 г. произведен в адмиралы и назначен главнокомандующим морскими силами Голландии. В этом же году голландский флот защитил свою страну от вторжения французских войск. Страна обязана ему постройкой Гельдернского порта, учреждением Морского института в Амстердаме и назначением пенсий офицерам при отставке.

В 1795 г. за политические убеждения был заключен в тюрьму, но вско-

ре освобожден, однако в адмиральском звании не восстановлен, в связи с чем датское правительство пригласило его на службу с чином адмирала. После занятия Голландии французскими войсками Кингсберген был приглашен Людвигом Бонапартом на службу со званием маршала. Спустя несколько месяцев был награжден Александром I за службу в русском флоте в 1771—1774 гг. орденами Св. Андрея Первозванного, Св. Александра Невского и Св. Анны 1-й степени.

При присоединении в 1810 г. Голландии к Франции Наполеон лишил его звания маршала, но назначил сенатором. После падения Наполеона Кингсберген был уволен в отставку и умер на своей родине.

Его труд «Начальные основания морской практики» переведен в 1791 г. на русский язык. Сочинение «Описание Архипелага» (с картой) долго считалось лучшим и служило руководством для мореплавателей.

**Клокачев Федот Алексеевич** (15.03.1739, Горожанский стан, Великолуцкий уезд Псковской губ. — 27.10.1783, Херсон) — вице-адмирал (28.06.1782).

В 1746 г. по окончании Морской академии произведен в гардемарины.

В 1747—1753 гг. плавал в Балтийском море, совершал переходы из Кронштадта в Архангельск и обратно, в 1756—1761 гг. находился в плавании в Балтийском море.

Во время Семилетней войны (1756—1763) в чине лейтенанта участвовал в Кольбергской операции. Командовал кораблем «Город Архангельск», новопостроенным фрегатом «Надежда» и фрегатом «Россия», кораблем «Северный Орел», на котором отправился из Кронштадта с эскадрой адмирала Г. А. Спиридова в Архипелаг.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг., в Чесменском сражении (1770) проявил храбрость и мужество. Стал первым кавалером ордена Св. Георгия 4-й степени (1770) среди моряков, командуя кораблем «Европа», в 1775 г. награжден орденом Св. Георгия 3-й степени.

В 1772-м командовал в Балтийском море практической эскадрой, имея брейд-вымпел на корабле «Св. Андрей Первозванный», в следующем году командовал кораблем «Исидор». В июле 1776 г. назначен командовать Азовской флотилией и азовскими портами. В 1780-м уволен в долгосрочный отпуск на два года, в мае 1782 г. определен в присутствие Адмиралтейств-коллегии. В 1783 г. — командующий Азовской флотилией, которую перевел из Керчи в Ахтиарскую бухту в Крыму, где заложил Севастопольский военный порт, в этом же году представил в Адмиралтейств-коллегию первую карту Севастопольской бухты.

Капитан генерал-майорского ранга (1776), контр-адмирал (1776).

**Козенц (Козенец) Ричард** (29.05.1674, Саутгемптон, Англия — 11.12.1736, Архангельск) — кораблестроитель, капитан-командор (10.07.1723).

Из семьи потомственных английских кораблестроителей. Выпускник Высшей школы корабельной архитектуры, работал строителем линейных кораблей на Королевской верфи в Денфорде. Замечен и приглашен Петром I в 1700 г. корабельным мастером. Строил в Воронеже (1701—1709) 70-пушечные корабли «Старый дуб», «Спящий лев»; в Таврове (1707—1710) — шесть кораблей (24-, 48- и 80-пушечных).

В Санкт-Петербурге (1712—1733) — 64-пушечный корабль «Ингерманланд», по проекту Петра I — 70-пушечный корабль «Нептунус»,



90-пушечный корабль «Гангут» (в то время самый мощный по вооружению в мире), 88-пушечный корабль «Св. Петр», 66-пушечные корабли «Дербент» и «Св. Наталия», 46-пушечный фрегат «Вахмейстер», 6-пушечный бомбардирский корабль «Самсон». Разработал проект нового 66-пушечного корабля «Кремль».

В Архангельске на Соломбальской верфи (1733—1735) — 54-пушечные корабли «Город Архангельск» и «Северная Звезда», 32-пушечный фрегат «Гектор», начал постройку 54-пушечного корабля «Св. Андрей».

Обладея хорошими теоретическими знаниями, Козенц оставил после себя отличных учеников (В. Батаков, П. Качалов, А. Сурмин) своей школы.

Похоронен на Соломбальском кладбище.

**Козлов Иван Федорович** (24.01.1680 — 30.03.1752) — генерал-майор (30.10.1740).

Службу начал солдатом в лейб-гвардии Семеновском полку, участвовал в Северной войне (1700—1721), был под Нарвой (1706), Гродно (1707), Головчином, Лесной (1708) и Полтавой (1709), принимал участие в войне с Турцией в Прутском походе (1711).

В чине капитан-поручика гвардии был назначен прокурором Адмиралтейств-коллегии (18.01.1722). Заведовал вновь учрежденным Казанским адмиралтейством (05.1728), С.-Петербургской корабельной командой (02.1731), составитель «Карты заповедных лесов Казанского края». Сенатор с июля 1732 г.

Президент Генеральной счетной комиссии с 27.08.1734 г. Член Военной коллегии с 30.10.1740 г.

**Козлянинов Тимофей Гаврилович** (1739—1798, Архангельск) — вице-адмирал (23.03.1789).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1756—1760).

В 1757—1762 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, после чего отправлен в Англию для совершенствования в морской практике. В 1763—1764 гг. ходил в Ост-Индию и Америку. В 1765-м откомандирован из Англии в Голландию для ознакомления с портами этой страны и в том же году, возвратившись в Россию, командовал придворной яхтой «Алексей», после чего, по его личной просьбе, направлен на остров Мальта «для лучшего в практике познания», где ходил на галерах до 1768 г.

Вернувшись в Россию, командовал кораблем «Не тронь меня», на котором совершил переход из Кронштадта в Портсмут, а в 1770-м на корабле «Святослав» — из Портсмута в Средиземное море, где принял участие в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. в морских сражениях у крепости Наполи-ди-Романья и при Чесме. Командовал кораблями «Святослав» и «Ростислав» (1770). После этого до 1775 г. плавал в Архипелаге, командую кораблями «Страшный», «Георгий Победоносец», а с 1776-го — в Средиземном море, командуя фрегатом «Северный Орел», в том же году награжден орденом Св. Георгия 4-й степени за участие в 18 морских кампаниях.

В 1778 г. в Ливорно по собственной инициативе начал переговоры с марокканским посланником об установлении дружеских отношений между Россией и Марокко: «Мароккская империя имеет порты свои на пути плаванья в Средиземное море, и эти порты могут служить пристанищем в случае необходимости для наших судов и для начинающейся морской торговли, по изобилию многих продуктов своих». Переговоры увенчались успехом, и Козлянинову было сооб-

щено, что все гавани Марокко навсегда будут открыты для российских судов, как для кораблей дружественно-го народа.

В 1779 г. уехал в Италию на один год с сохранением жалованья. Состоял при команде галерного флота, командуя двумя дивизиями (1780—1781).

Командир корабля «Хотин», на котором крейсировал с эскадрой в Черном и Азовском морях (1782—1784).

В 1785—1786 гг. состоял при береговой службе, а в 1787-м командовал эскадрой в Балтийском море. В 1788-м, имея свой флаг на корабле «Всеслав», в Русско-шведской войне (1788—1790) участвовал в Гогландском сражении в эскадре адмирала С. К. Грейга, совместно с которым начал ожесточенную атаку на флагманский и первые в строю корабли шведского авангарда, нанес им значительные повреждения. За мужество, проявленное в этом бою, награжден орденом Св. Георгия 3-й степени (1788).

В том же году он принял участие, держа свой флаг на корабле «Ярослав», в блокаде шведского флота под Свеаборгом. После смерти С. К. Грейга временно командовал Балтийским флотом. В 1798-м назначен командиром эскадры, находившейся в Копенгагене; отсюда, имея свой флаг на корабле «Три иерарха», совершил переход к острову Борнхольм, на соединение с эскадрой адмирала В. Я. Чичагова и затем совместно с ним, в ходе Эландского сражения, блокировал шведский флот в порту Карлсруна.

В 1790 г. командовал гребной флотилией, блокированной шведским флотом в Выборгском заливе, принял участие в Роченсальмском сражении.

Член Адмиралтейств-коллегии (1792—1796). Главный командир

Архангельского порта с сентября 1797-го. Капитан 1 ранга (1778), контр-адмирал (1784).

Похоронен при кладбищенской церкви св. Лаврентия.

**Коковцев Савва Григорьевич** — капитан 1 ранга (07.04.1788).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1768), после чего служил на Балтике. В 1769 г. на фрегате «Африка» в составе эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона совершил переход из Кронштадта в Портсмут и далее на том же фрегате в Архипелаг, где участвовал в осаде крепости Наполи-ди-Романья, в сражениях в Хиосском проливе и бухте Чесма. За участие в боевых действиях награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1770).

Ежегодно находился в крейсерах в Архипелаге (1771—1775). Командир корабля «Князь Владимир» (1777—1781), на котором в составе эскадры бригадира П. Л. Палибина совершил переходы из Кронштадта до Лиссабона и обратно (1779—1780).

Командир пинка «Кильдюин», транспорта «Верблюд», кораблей «Иезекииль» и «Царь Константин» (1782—1787). Командуя кораблем «Дерись» во время Гогландского сражения (1788), самовольно вышел из боя, за что командующим эскадрой адмиралом С. К. Грейгом был отстранен от должности и отдан под суд, в январе 1789 г. приговорен к смертной казни, но помилован императрицей Екатериной II и по ее высочайшему повелению лишен ордена Св. Георгия 4-й степени, разжалован в матросы навечно с переводом в Черноморский флот.

**Константинов (Константин) Кирьяк Константинович** — капитан-командор (20.11.1803).

В 1783 г. произведен в прапорщики армии с причислением к флоту. Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1783—1786).

Мичман (1784). Командирован в Киев для плавания на галерах по Днепру (1786). На галере «Буг» сопровождал Екатерину II при ее путешествии по этой реке на юг (1787), за что награжден золотыми часами.

Командуя галерой № 3, ходил между Очаковским (Днепровским) лиманом и Херсоном (1787), участвовал на ней в сражениях с турецким флотом на Лимане, за что награжден орденом Св. Георгия 4-й степени и золотой шпагой (17.06.1788), на дубель-шлюпке № 5 был в крейсерстве между Херсоном и крепостью Гаджибей, где захватил турецкий транспорт и 5 лансонов (1789). В составе гребной флотилии участвовал в овладении крепостями на Дунае, в том числе и в штурме крепости Измаил (1790).

Командовал последовательно бригантинами «Св. Дмитрий» и «Св. Петр» на Черном море (1794—1796), фрегатом «Сожительство Св. Духа» (1798).

В ноябре 1803 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1799).

**Коняев Михаил Тимофеевич** (1727—23.08.1789) — капитан генерал-майорского ранга (01.01.1779).

Окончил Морскую академию (1743—1747). В 1747—1756 гг. ходил на разных судах в Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт. Командир пакетботов «Меркурий», «Лебедь» и «Сокол» (1757—1761). Находился при Петербургской береговой морской команде (1758—1759, 1761—1762). Командир пинка «Новая Двина», ходил на нем от Кронштадта до Данцига, Пиллау и других прусских портов Балтийского

моря в составе отряда контр-адмирала А. И. Нагаева.

В 1763—1765 гг. ходил на разных судах в Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт. Командовал фрегатом «Россия», кораблем «Св. Дмитрий Ростовский» (1766—1770).

Командуя отрядом из трех новопостроенных кораблей, совершил переход из Архангельска в Кронштадт на корабле «Граф Орлов» (1770), командуя тем же кораблем, ходил от Кронштадта до острова Гогланд в составе эскадры контр-адмирала В. Я. Чичагова. Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В 1772 г. отправился в Средиземное море, где в августе того же года принял от Чичагова командование его эскадрой.

В октябре, командуя отрядом из семи судов, атаковал в Патрасском заливе турецкий отряд из 9 фрегатом и 16 шеек, сжег большую часть этих судов. В 1773—1774 гг. был в крейсерстве в Архипелаге, затем вернулся в Кронштадт (1775), где командовал этим же кораблем до 1778-го. 26 ноября 1775 г. награжден орденом Св. Георгия 3-й степени. Командовал Ревельской эскадрой Балтийского корабельного флота в 1778 г. В январе 1779 г. уволен от службы.

Похоронен в Желтиковом монастыре Тверской губ.

Капитан 1 ранга (1770). Капитан бригадирского ранга (1776).

**Косливец Петр Антонович** (ум. в декабре 1786) — вице-адмирал (24.11.1783).

Окончил Морскую академию (1743—1745). В 1746—1748 гг. был в кампаниях на Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт. Находился в Казани по заготовке леса для С.-Петербургского адмиралтейства (1747, 1749—

1751). Командуя пакетботами «Митау», «Меркуриус» и пинком «Кола», ходил ежегодно в Любек и Данциг, Архангельск и Кронштадт (1752—1756). Служил в конторе главного командира Кронштадтского порта (1756), был в плаваниях по Балтийскому морю (1757—1758; 1760—1762). Командир фрегата «Св. Сергей», бомбардирского корабля «Самсон», корабля «Рафаил» (1764—1767).

Состоял советником в Казначейской экспедиции (1767—1769), с апреля 1769 г. — капитан над Ревельским портом.

Командир новопостроенного корабля «Иезекииль» (1773), с декабря того же года направлен на Дон. Капитан над Таганрогским портом (1774), командовал фрегатом «Третий» (1774—1775).

С октября 1775 г. на время отсутствия адмирала Сенявина исполнял должность командующего Азовской флотилией и капитана над таганрогским портом.

С июля 1778 г. исполнял обязанности, вместо контр-адмирала Ф. А. Клокачева, командующего эскадрой и портами Азовского моря.

В июле 1786 г. уволен от службы.

Капитан бригадирского ранга (1776), капитан генерал-майорского ранга.

**Крашенинников Степан Петрович** (31.10.1711, Москва — 25.02.1755, С.-Петербург) — ученый, исследователь Камчатки, академик Петербургской академии наук (1750), сподвижник М. В. Ломоносова.

В 1724—1732 гг. учился в Московской славяно-греко-латинской академии, в 1732—1733 гг. — в Петербургском университете.

Участник 2-й Камчатской экспедиции 1733—1743 гг. В 1733—

1736 гг. путешествовал по Сибири, в 1737—1741 гг. исследовал полуостров Камчатка. На основании собранных материалов им были написаны первые научные работы: «Описание камчатского народа», «О завоевании камчатской земли». С 1749 г. изучал флору Петербургской губернии. В 1751 г. закончил труд «Описание земли Камчатки».

Именем Крашенинникова названы: остров у полуострова Камчатка, мыс на острове Карагинском и гора на Камчатке у озера Кроноцкого.

Похоронен на кладбище у Благовещенской церкви на Васильевском острове. Прах перенесен в 1988 г. на Лазаревское кладбище Александроневской лавры.

**Креницын Петр Кузьмич** (1728—04.07.1770, Камчатка) — исследователь Алеутских островов и полуострова Аляска, капитан 1 ранга (1769).

В 1764 г. в чине капитан-лейтенанта назначен начальником Тихоокеанской секретной экспедиции к Алеутским островам, организованной по инициативе М. В. Ломоносова. Вместе со своим помощником М. Д. Левашовым в 1765 г. проехал через Сибирь в Охотск. В 1766 г. во главе отряда из четырех судов, командуя бригантиной «Св. Екатерина», совершил переход к юго-западному берегу полуострова Камчатка. В 1767 г. с двумя уцелевшими судами, обогнув мыс Лопатка, прошел вдоль Тихоокеанского побережья в Нижнекамчатск, где заменил одно из своих судов галиотом «Св. Екатерина», находившимся в этом порту.

В 1768 г. вместе с Левашовым, который командовал вторым судном экспедиции — гукором «Св. Павел», Креницын вышел в море, следуя на Восток.

Вскоре суда разделились. Креницын достиг острова Уналашка, затем вновь, соединившись с Левашовым, описал остров Уникам и участок северного берега полуострова Аляска, который ошибочно принял за остров.

Провел зиму 1768/69 г. на острове Уникам, где потерял из-за цинги большую часть своих людей. Летом 1769 г. открыл и описал вместе с Левашовым группу небольших островов между Уникамом и Уналашкой (острова Креницына). В третий раз, разлучившись с Левашовым, вернулся в Нижнекамчатск, где зимовал.

Утонул в реке Камчатка.

В результате экспедиции Креницына было положено начало описания Алеутских островов, доказано островное положение Уникама. На основе материалов экспедиции Креницына составлена первая карта Алеутских островов.

Именем Креницына названы пролив между островами Онекотан и Харимкотан, мыс и гора на острове Онекотан, мыс в Бристольском заливе Берингова моря.

**Круз (Крюйс) Александр Александрович, фон** (ум. 06.02.1802) — капитан-командор (15.09.1801).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1766—1777). Направлен в Азовскую флотилию (1777—1779).

В Кронштадте с 1779-го. Ходил на фрегате «Наталья», кораблях «Вячеслав» и «Пантелеймон» (1779—1788).

Участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790). Отличился в Голландском (1788) и Эландском (1789) сражениях на корабле «Ярослав». На корабле «Двенадцать апостолов» состоял флаг-офицером в штабе отца — вице-адмирала А. И. Круза. Участвовал в Красногорском сражении, ко-

мандя фрегатом «Патрикий» в составе отряда контр-адмирала И. А. Повалишина, а также — в Выборгском сражении (1790).

Командир кораблей «Пантелеймон» (1791—1794) и «Пармен» в составе эскадры вице-адмирала П. И. Ханькова, совершил на нем поход из Кронштадта к берегам Англии, где крейсировал совместно с британской эскадрой в Северном море у острова Тексель, участвуя в блокаде побережий Голландии и Франции.

Командир кораблей «Святослав» и «Двенадцать апостолов» в Кронштадтском порту.

**Круз (Крюйс) Александр Иванович, фон** (26.10.1727, Москва — 05.05.1799, Кронштадт) — адмирал (06.07.1790).

Родился в семье датчанина, поступившего на русскую военную службу в 1723 г. Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве (1746).

Проходил морскую практику в английском флоте до 1753 г. На военной службе в русском флоте — с июля того же года на кораблях Балтийского флота в чине унтер-лейтенанта.

Участник Семилетней войны (1756—1763). Отличился при взятии прусской крепости Кольберг. С 1760 г. командовал фрегатами «Св. Михаил», «Надежда» и кораблем «Св. Евстафий Плакида», на котором в 1769 г. совершил переход из Кронштадта в Архипелаг под флагом командующего эскадрой адмирала Г. А. Спиридова. Участвовал в бомбардировке турецкой крепости Корон и взятии порта Наварин, а также в бою в Хиосском проливе.

Проявил себя в битве при Чесме (1770). Атаковав турецкий адмиральский корабль, схватился с ним на

абордаж, после чего оба корабля загорелись. Круз овладел кораблем противника, но не смог ликвидировать пожар, который привел к взрыву и гибели обоих кораблей. Адмирал Г. А. Спиридов, граф Ф. Г. Орлов и их штабы успели покинуть «Св. Евстафий» на шлюпке, а оставшийся на нем Круз был выброшен взрывом в воду и оказался в числе спасенных.

«...за сражение на море и сожжение неприятельского корабля 24 июня 1770 года» 9 июля 1771 г. награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Служил на Балтийском флоте, где командовал кораблями «Св. Андрей Первозванный», «Пантелеймон» (1773—1777). Помощник командующего Азовской флотилией (1777—1779), не допустил высадки турецкого десанта в Крыму, командующий эскадрой Балтийского флота (1785—1789).

В период Русско-шведской войны (1788—1790) эскадра под командованием Круза прикрывала Кронштадт и С.-Петербург с моря. В ходе Красногорского сражения (1790) корабли эскадры нанесли поражение противнику и вынудили его отступить.

6 июля 1790 г. в чине адмирала удостоен ордена Св. Георгия 2-й степени «Во уважении на усердную службу, искусства в деле, отличной его храбрости и мужественных подвигов, оказанных им, как в сражении с неприятелем во время, когда он в последних числах мая месяца 1790 года был им атакован в превосходных силах в трекратном бое отразил его, принудил к отступлению и главнейше способствовал к загнианию его в Выборгский залив, положил тем основание к победе, 22 июля над ним одержанной, так и в самый тот день при погоне за неприятелем и поражении его».

За участие в этой войне в 1790 г. Круз награжден золотым Георгиев-

ским оружием с надписью: «За храбрость» — шпагой с алмазами.

С января 1795 г. уволен в годовой отпуск. Командующий 2-й флотской дивизией в составе эскадры под личным командованием Павла I (1797).

Награжден всеми российскими орденами до ордена Св. Андрея Первозванного (1797) включительно.

Капитан генерал-майорского ранга (1779), контр-адмирал (1779), вице-адмирал (1783).

На скромном надгробии его могилы на Кронштадтском морском кладбище выбили, согласно завещанию Круза, лишь одну фразу, венчающую главный подвиг всей его жизни: Громами отражая гром, Он спас Петров и град и дом...

**Крюйс Корнелий Иванович** (04.06.1657, Ставангер, Норвегия — 03.06.1727, С.-Петербург) — адмирал (22.10.1721).

Один из сподвижников Петра I в создании русского флота. По происхождению голландец, служил в голландском флоте. В молодости совершил плавание в Индию и к берегам Америки, работал на строительстве кораблей и гаваней.

В 1698 г. был принят царем Петром I на русскую службу в чине вице-адмирала.

Участвовал в Керченском походе (1699) петровского флота, в 1699—1701 гг. — в строительстве Адмиралтейства в Воронеже, порта в Таганроге и крепостных укреплений в Азове. В 1702—1704 гг. наблюдал за обучением русских матросов за границей, нанимал на русскую службу иностранных корабельных мастеров и морских офицеров.

Возглавил оборону острова Котлин от нападения шведского флота (1705—1710), командующий эскадрой Азовского флота (1711).

Участник Северной войны (1700—1721). До 1713 г. командовал Балтийским флотом, руководил обороной С.-Петербурга в условиях его блокады шведским флотом.

Летом 1713 г. был отдан под суд за прекращение преследования обнаруженных кораблей шведской эскадры вице-адмирала Лиллье, допущенные при этом нераспорядительность и гибель корабля «Выборг». Приговорен к смертной казни, но помилован Петром I и сослан в Казань. В 1715 г. возвращен из ссылки, служил в Петербургском Главном адмиралтействе.

В 1717 г. был направлен в Ревель для принятия мер по обороне порта и стоявших в нем судов от ожидаемого нападения шведского флота. В декабре того же года назначен вице-президентом Адмиралтейств-коллегии.

В 1722 г. в отсутствие генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина исполнял обязанности президента коллегии.

Составитель первого русского Морского атласа с картами реки Дон, Черного и Азовского морей (1703), активный участник разработки Морского устава Российского флота (1720).

Погребен в Амстердаме.

**Кумани Николай Петрович** (ок. 1730, остров Крит — 1809, Севастополь) — контр-адмирал (30.09.1797).

На русской службе в чине мичмана с 1769 г. На корабле «Св. Евстафий Плакида» в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова совершил переход из Кронштадта в Архипелаг.

В Русско-турецкую войну 1768—1774 гг. участвовал в Чесменском сражении (1770). Находился в крейсере в Архипелаге, командовал полякой и бригантиной, затем был в составе экипажа корабля «Европа» (1771—1775). Командир фрегата «Победа» (1775).

В составе Азовской флотилии командовал полякой «Св. Екатерина», галиотом «Верблюды», кораблем «Журжа» (1776—1785), с расформированием флотилии переведен на Черноморский флот.

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. Командует фрегатами «Св. Иоанн Богослов», «Кинбурн», участвовал в бою у острова Филониси (1789), отличился в сражениях с флотом противника в Керченском проливе, у Гаджибея (1790), у мыса Калиакрия (1791).

29 января 1799 г. уволен от службы.

Награжден орденами Св. Георгия 4-й степени за 18 морских кампаний (1789), Св. Владимира 4-й степени, Св. Владимира 3-й степени.

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1796).

**Курганов Николай Гаврилович** (13.01.1726, Москва — 1796, Кронштадт) — подполковник (1791), профессор, преподаватель Морского шляхетного кадетского корпуса.

Окончил Московскую школу математических и навигацких наук, Морскую академию, преподавал в последней астрономию. Вместе с А. Д. Красильниковым обследовал берега Балтийского моря. Инспектор Морского шляхетного кадетского корпуса.

Издal несколько оригинальных и переводных сочинений по своей специальности: «Универсальная арифметика», «О науке военной», «Грамматика российская универсальная», превратившаяся при последующих изданиях (их было 18) в «Письмовник».

**Кусаков Иван Саввич** — генерал-лейтенант (14.03.1801).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1768).

На фрегате «Надежда Благополучия» в составе эскадры под командованием адмирала Г. А. Спиридова совершил переход из Кронштадта в Архипелаг, участвовал в обстреле крепости Модона и в высадке десанта у этого города (1770).

Находясь на том же фрегате, а затем на корабле «Чесма», был в крейсерстве в Архипелаге и участвовал при осаде и обстреле крепости Митилены (1771) во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг.

На фрегате «Африка», в составе эскадры под командованием вице-адмирала Н. В. Елманова, возвратился из порта Ливорно в Ревель (1775). Командирован с командой на Новохоперскую верфь, затем переведен на Гниловскую верфь, откуда прибыл в Таганрог, где принял в командование фрегат «Св. Николай» (1779), затем — фрегат «Одиннадцатый», шхуну «Измаил» и галиот «Дунай» (1780), шхуны «Победослав Дунайский» и «Измаил» при том же порте (1781).

Командовал фрегатами «Девятый» («Поспешный») и «Св. Георгий Победоносец» при Севастопольском порте (1783—1787), Новохоперской верфью (1788—1790).

Определен членом конторы Таганрогского порта (1793), советником Счетного департамента конторы главного командира Черноморского порта (1799), направлен на Новохоперскую верфь для наблюдения за постройкой судов (1800—1801).

Умер в Николаеве, Украина.

Капитан 1 ранга (14.04.1789), капитан бригадирского ранга (02.09.1793), капитан генерал-майорского ранга (23.01.1797).

**Кушелев Григорий Григорьевич** (1754—14.11.1833, с. Краснопольцы, ныне Торопецкого района Тверской обл.) — граф, адмирал (25.10.1798).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1766—1770) с золотой медалью.

Во время плаваний на Балтийском море (1767—1770) участвовал в перегоне кораблей из Архангельска в Кронштадт, включен в состав экипажа корабля «Св. Георгий Победоносец», отправлявшегося в Архипелаг.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Отличился в боевых операциях. Вернувшись на Родину в 1775 г., Кушелев помогал цесаревичу Павлу Петровичу в разработке трактата «Рассуждения о государстве вообще, относительно числа войск, потребного для защиты оного, и касательно обороны всех пределов».

В 1777 г. Кушелев откомандирован в комиссию для разборов журналов, планов и карт Архипелагской экспедиции. Руководителем комиссии был В. П. Дезин. Уволен от службы (1779—1786). Зачислен в штат свиты Павла Петровича, сопровождал его в финляндской армии (1786—1796).

Состоя при цесаревиче Павле, перевел с французского сочинение «Военный мореплаватель», написал «Устав военного флота», а в конце 1790-х издал свой последний труд «Рассуждения о морских сигналах, служащих к распоряжению военных флотов» — один из первых в России учебников по тактике для флотских офицеров в качестве обязательного практического пособия, много времени уделял составлению учебных программ для Морского корпуса и вновь открытых кораблестроительных училищ.

Положение Кушелева резко изменилось с восшествием Павла I на престол. Назначен вице-президентом Адмиралтейств-коллегии (10.1798—08.1801).

С 1799 г. находился при Александре Павловиче. С 30.05.1799 г. — граф.



Директор Артиллерийского департамента Военного министерства, Департамента водных коммуникаций и дорог (1800—1801).

После убийства Павла I в августе 1801 г. уволен по болезни в отставку.

Награжден орденами Св. Александра Невского (1796) и Св. Андрея Первозванного (1799).

Генерал-майор (1796), вице-адмирал (1798).

## Л

**Ламбро-Качони (Качони, Качиони) Ламбро Дмитриевич** (ум. в начале XIX в.) — капитан 1 ранга (29.07.1790).

По происхождению из Греции. В 1770 г. поступил на русскую службу волонтером на флот, находившийся в Архипелаге под главным командованием графа А. Г. Орлова. Ежегодно был в крейсерстве с флотом (1771—1775).

В 1775 г. переселился в Крым, в 1781 г. произведен в поручики, командирован с дипломатическим поручением в Персию под руководством графа М. И. Войновича. Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. Принимал участие в боевых действиях Черноморского флота под Очаковым в составе эскадры под командованием вице-адмирала Н. С. Мордвинова.

В 1787 г. командирован князем Г. А. Потемкиным в Архипелаг для формирования флотилии для ее участия в Русско-турецкой войне. Вооружив в Триесте за собственный счет фрегат «Минерва Северная», успешно вел боевые действия с противником, захватив в плен два военных судна, названных им «Великий князь Константин» и «Великий князь Александр», усилив отряд еще двумя судами, 24 июня 1788 г. взял с боем

крепость на острове Кафель-Россо, (ныне Кафельоризон) «и получил ключи от оной».

Командуя флотилией из девяти судов, продолжал вести поиски противника в Архипелаге. В сентябре того же года награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. В декабре 1796 г. переездом из полковника со старшинством от 29 июля 1790 г.

**Лаптев Дмитрий Яковлевич** (1701—1767) — мореплаватель, исследователь Арктики, вице-адмирал (30.04.1762).

Службу на флоте начал с 1718 г. гардемарин, в 1721 г. произведен в мичманы, служил на кораблях Балтийского флота «Москва» и «Св. Екатерина». В 1725—1730 гг. командовал шнявой «Фаворитка», фрегатом «Св. Яков», пакетботом «Флигель-де-Фам».

С 1730 г. участвовал в строительстве причалов Кронштадтской военной гавани. В 1737—1743 гг. руководил одним из отрядов 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Командир бота «Иркутск» и Ленско-Камчатского (Восточно-Ленского) отряда (1736). В результате плаваний и сухопутных походов отряда в 1739—1749 гг. были произведены описи побережья Северного Ледовитого океана от устья реки Лена до мыса Большой Баранов, бассейна и устья реки Анадырь, маршрута от Анадырского острога до Пенжинской губы, описан остров Св. Антония (ныне Крестовый), открыты острова Меркурьева (ныне исчезнувшие) и остров Св. Диомиды, произведена съемка рек Большой Анюй и Анадырь.

В 1745—1750 гг. — советник в Экспедиции над верфями и строениями. С 1750-го командовал кораблями «Иоанн Златоуст Первый», «Иоанн Златоуст Второй» и «Св. Николай».

С 1757 г. — командующий Кронштадтской эскадрой Балтийского флота.

В апреле 1762 г. уволен от службы. Контр-адмирал (1757).

Именем Лаптева названы: мыс на побережье дельты реки Лена, пролив между островом Большой Ляховский и материком Азии. В честь двоюродных братьев Д. Я. и Х. П. Лаптевых названо одно из восточных морей Северного Ледовитого океана.

**Лаптев Харитон Прокофьевич** (1700 — 21.12.1763) — исследователь Арктики, морской офицер, капитан 1 ранга (1758).

Начал службу на флоте с 1718 г. гардемарин. В 1725-м находился на морской практике в Италии, в 1734 г. был в крейсерстве в составе экипажа фрегата «Митау», захваченного французской эскадрой. После размена пленными все офицеры фрегата были приговорены за сдачу корабля противнику без боя к смертной казни, но затем помилованы. В 1736 г. был в кампании на корабле «Виктория», в июле того же года направлен на реку Дон, в следующем году командовал придворной яхтой «Декроне», а в декабре произведен в лейтенанты и направлен во 2-ю Камчатскую экспедицию 1733—1743 гг. вместо умершего В. В. Прончицева, командира одного из отрядов, для обследования побережья Сибири между устьями рек Лены до Енисея. Весной 1739 г. прибыл в Якутск, на дубельшлюпке «Якутск» спустился вниз по реке Лена, вышел в море западной протокой ее устья и, обойдя с севера остров Бегичев, прошел в Хатангский залив. Затем двинулся вдоль берега на север, открыл остров Преображения (ныне Северный), достиг мыса, которому дал наименование Фаддея, но из-за тяжелых льдов вернулся на зимовку в низовье реки Хатанга.

Ввел в своем отряде питание мороженой свежей рыбой, благодаря чему там не было ни одного заболевания цингой. Летом 1740 г. прошел на «Якутске» вдоль берега полуострова Таймыр до 75°26' с. ш., где судно было затерто и раздавлено льдами.

Покинув «Якутск» и выгрузив все запасы на льдину, благополучно перебрался со своими людьми на берег и в октябре вернулся на Хатангу к месту прежней зимовки. Весной 1741 г. пересек полуостров Таймыр на собаках до одноименного озера, по долине реки Таймыр, дошел до ее устья и, повернув на запад, достиг мыса Стерлигова, где встретился с С. И. Челюскиным, затем оба вернулись к устью реки Пясины и летом того же года на лодках поднялись вверх по этой реке до озера Пясины, откуда Лаптев, а за ним и отряд перебрались в Туруханск.

Лаптев открыл и описал свыше десятка мелких прибрежных островов.

В 1742 г., окончив исследования, через Енисейск выехал в С.-Петербург. По окончании экспедиции продолжил службу на Балтийском флоте. Командовал кораблями «Ингерманланд» (1747) и «Архангел». Обер-штер-кригскомиссар (1762—1763).

Именем Лаптева названы морской берег на полуострове Таймыр, мыс на полуострове Челюскин и др.

**Ларионов Василий Иванович** (род. в 1699) — адмирал (07.01.1764).

Окончил Морскую академию (1715—1719). Участник Северной войны (1700—1721). В 1727 г. командирован в Астраханский порт. Привел из Казани в Астрахань построенные гекботы, на которых ходил в Гилян. В 1729 г. назначен командиром Ярковского порта. В 1730-м направлен в Казань для перегона оттуда в

Астрахань новых гекботов. С 1734-го исполнял должность капитана над портом в Кронштадте. Автор трудов «Записки о строении Российского флота, корабельных лесах и водяных сообщениях», опубликованы в «Жизнеописаниях первых русских адмиралов» (СПб., 1834) и проекта соединения водным путем С.-Петербурга и Архангельска.

Находился в Якутске (1739—1741) по продовольственным вопросам 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743).

Пожалован в морские интенданты бригадирского ранга (1751). Находился в Астрахани для ревизии порта и пресечения там злоупотреблений (1751—1755). Назначен обер-штеркригскомиссаром, определен «к исправлению» должности генерал-кригскомиссара, которую исполнял до передачи князю Голицыну (30.04.1762—07.01.1764). В январе 1764 г. уволен от службы с чином адмирала.

Контр-адмирал (05.05.1757), вице-адмирал (30.04.1762).

**Левашов Василий Яковлевич** (1667—07.04.1751) — генерал-поручик (1727).

Поступив на военную службу солдатом, в 1696 г. принимал участие в подавлении стрелецких бунтов и в Азовском походе Петра I. В 1700 г. стал поручиком во вновь сформированных регулярных войсках. Участвовал в Северной войне (1700—1721), в боевых действиях под Нарвой, Шлиссельбургом, Ригой, Полтавой, затем был оставлен адмиралом Ф. М. Апраксиным в Швеции с флотилией и отрядом солдат для уничтожения коммерческих судов противника. Не раз выполнял особые поручения Петра I. В чине бригадира участвовал в Персидском походе

Петра I (1722—1723), затем был оставлен начальником в присоединенной к России северной части территории Персии до 1734 г. Награжден орденом Св. Александра Невского, получил 750 душ крестьян.

В 1741 г. вновь отправлен к границам с Персией с особыми полномочиями. Там сумел предотвратить распространение за ее пределы свирепствовавшей моровой язвы, за что ему был пожалован орден Св. Андрея Первозванного. В войне со Швецией командовал Галерным флотом (1741—1743), а затем дивизией.

Сенатор (1749).

**Левашов Михаил Дмитриевич** (1739—1775) — мореплаватель, исследователь Алеутских островов и полуострова Аляска, капитан-командор (05.01.1773).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1752—1758). Участник Семилетней войны (1756—1763), отличился при осаде крепости Кольберг. В мае 1764 г. назначен в экспедицию по изучению Алеутских островов и полуострова Аляска, в октябре 1765-го вместе с начальником экспедиции П. К. Креницыным прибыл в Охотск, в 1766 г., командуя гукомор «Св. Павел», совершил переход из Охотска в Большерецк, остался там на зимовку. В 1767-м на том же судне с 17 августа по 4 сентября перешел в Нижнекамчатск в устье реки Камчатка, где экспедиция провела зиму. 24 июля 1768 г., командуя тем же гукомором, Левашов отправился к Алеутским островам. Выполнил опись Командорских островов, некоторых из Алеутских островов и части северного берега полуострова Аляска, который в то время ошибочно считался островом, открыл несколько неизвестных ранее островов. Затем, соединившись с Креницыным, который находился на бри-

гантине «Св. Екатерина» у острова Уналашка, описал вместе с ним остров Унимак и участок северного берега полуострова Аляска.

Зиму 1768/69 г. провел на острове Уналашка, вел журнал, в который включил ценное этнографическое описание алеутов. Летом 1769 г. открыл и описал вместе с Креницыным группу небольших островов между Унимаком и Уналашкой (острова Креницына). В третий раз, разлучившись с Креницыным, описал Четырехсопочные острова, вернулся в Нижнекамчатск и зимовал там. После смерти Креницына (04.07.1770), приняв командование над экспедицией, вернулся с ней в Охотск.

24 октября 1771 г. через Сибирь возвратился в С.-Петербург.

В январе 1773 г. уволен в отставку по болезни.

Именем Левашова названы мыс на полуострове Камчатка, гора и мыс на острове Парамушир (Курильские острова), пролив, отделяющий острова Птичь от мыса Левашова на этом острове.

Капитан 1 ранга (1771).

**Лезнев Прохор Иванович** (ум. в 1802) — вице-адмирал (23.09.1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1756—1763).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг.

На корабле «Не тронь меня» в составе эскадры контр-адмирала Дж. -Эльфинстона проявил себя в сражениях при Наполи-ди-Романья, в Хиосском проливе и при Чесме (1770).

Командуя полякой «Патмос», крейсировал в Архипелаге, в 1775-м возвратился в Ревель. В 1776—1777 гг. находился в плавании у мыса Красная Горка, в 1778—1779 гг. — в командировке на реке Днепр. Командуя кораблем «Вячеслав» в составе эс-

кадры вице-адмирала С. К. Грейга, находился в плавании в Финском заливе (1781). Советник Интендантской экспедиции (1783—1786).

Командир кораблей «Не тронь меня» (1786—1788) при Кронштадтском порте, в эскадре контр-адмирала И. А. Павлишина, потом — в эскадре вице-адмирала В. П. Дезина, крейсировал в Балтийском море, затем возвратился в Копенгаген.

Участник Русско-шведской войны (1788—1790).

Командуя отрядом судов, находившихся между островами Рондо и Пейсари, проявил себя в Выборгском сражении (1790). Награжден орденом Св. Владимира 2-й степени. В 1791-м командовал эскадрой на Кронштадтском рейде, 1792 г. — переведен на Черноморский флот, где в 1798 г. назначен флагманом гребного флота.

В декабре 1800 г. уволен от службы.

За участие в 18 морских кампаниях награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1791).

Капитан 1 ранга (01.01.1783), капитан бригадирского ранга (22.09.1787), капитан генерал-майорского ранга (14.04.1788), контр-адмирал (06.07.1790).

**Лейн Эдвард** (1670-е — 08.06.1729, Кронштадт) — организатор судостроения и судоремонта, гидротехник, капитан-командор (22.10.1721).

Уроженец Шотландии. Принят на русскую службу в 1702 г. поручиком. Выполнял промерные работы при строительстве Воронежского адмиралтейства и Лодейнопольской верфи на Ладожском озере (1703). Служил офицером на шняве и фрегате «Михаил Архангел».

В 1708 г. на Лодейнопольской верфи занимался модернизацией старых бомбардирских судов. В 1711—

1714 г. по указаниям и чертежам Петра I руководил реконструкцией пристани, наблюдал за постройкой «первоначальной гавани» на острове Котлин. В 1711 г. в Выборге привел в боевую готовность 2 бригады для отражения нападения шведских кораблей.

Производил промеры глубин в Финском заливе в 1715—1722 гг. В августе 1719-го руководил установкой навигационных огней в устье реки Сестра и на Котлинской косе. В 1716—1724 гг. вместе с Петром I принимал участие в проектировании «корабельной» крепости и города, руководил строительством на острове Котлин Военной и Купеческой гаваней, Кронштадтского канала и доков, маяка на западной оконечности острова.

В 1713—1725 гг. руководил вновь созданным Котлинским адмиралтейством, обеспечивая достройку кораблей и судов, корпуса которых строились в С.-Петербурге и на Ладожском озере, а также ремонт кораблей. Капитан над Кронштадтским портом. Капитан 1 ранга (1715).

**Лефорт Франц Яковлевич** (23.12.1655, Женева, Швейцарская конфедерация, ныне Швейцария — 2.03.1699, Москва) — адмирал (1696).

Родился в семье крупного коммерсанта. Получил хорошее домашнее образование, окончил муниципальный коллегиум (1670). Свободно владел шестью языками. Служил во французской и голландской армиях. В 1675 г. приехал в Россию, а в 1678-м поступил на русскую службу с чином капитана. Под началом генерала П. Гордона служил в Киеве, участвовал в отражении набегов крымских татар на Украину, Крымских походах 1687, 1689 гг. (командовал ротой, батальоном, полком). Был одним из со-

здателей Семеновских «потешных» полков, ставших основой Российской регулярной армии. Первая встреча с Петром I у него произошла в Троице-Сергиевом монастыре, где укрывался юный государь и куда Лефорт явился со своими солдатами, чтобы защитить Петра от готовившегося Софьей выступления стрельцов. В 1690 г. состоялось их личное знакомство в немецкой слободе на Яузе. В 1691-м, заметив у Петра интерес к морскому делу, Лефорт предложил построить на реке Трубеж корабельную верфь, в 1693 г. Лефорт сопровождал царя в поездках на Белое море. Зимой 1693/94 г. организовал заказ большого фрегата в Голландии и снаряжение этого первого русского военного корабля, построенного за границей. Лефарту удалось склонить иноземных торговых агентов на приглашение из-за рубежа специалистов для постройки кораблей непосредственно в Архангельске. Также он приложил большие усилия по организации в Воронеже корабельных верфей. В 1695 г. по предложению Лефорта его полк (около 4,5 тыс. человек) полностью вошел в отряд матросов и стал называться «первым морским батальоном». Во время Второго Азовского похода (1696) Лефорт командовал русским флотом, который в устье Дона несколько раз отражал попытки турецкого флота прорваться к Азову для оказания помощи гарнизону осажденной крепости. Действия русского флота во многом способствовали успеху этого похода. Особые почести царь оказал первому адмиралу, пожаловав его «званием вице-короля великого герцогства Новгородского, пожаловал за службу при Азове несколько деревень и 200 крестьян, золотую медаль, соболью шубу, вышитое золотом платье, большой золоченый бокал с именем его величества и каменный дом».

Лефорт деятельно руководил постройкой судов на Воронежской верфи, положившей начало регулярному военно-морскому строительству в России. В 1697—1698 гг. он вместе с Ф. А. Головиным и П. Б. Возницыным возглавлял Великое посольство — русскую дипломатическую миссию в Западную Европу для укрепления и расширения связей России с рядом европейских государств в борьбе с Турцией за северное побережье Черного моря. Вернувшись в Россию, Лефорт тяжело заболел и в начале весны 1699 г. скончался в своем дворце. По указу Петра на могиле Лефорта была установлена мраморная доска с надписью: «На опасной высоте придворного счастья стоял непоколебимо».

Лефорт научил Петра I фехтованию, «правильному» кулачному бою, привил любовь к артиллерийскому делу, поведал о дуэлях и был автором проекта «Воинского устава», принятого в 1706 г.

**Лима Юрий Степанович**, де (убит 18.07.1702, ок. г. Дерпт, ныне Тарту, Эстония) — военно-морской деятель.

Венецианец. Приглашен на русскую службу при царе Федоре Алексеевиче.

Первый вице-адмирал Российского флота. Широко известен в России со времени Чигиринского похода (1678), когда был в чине подполковника инженерных войск. Участвовал в Первом Азовском походе (1695). У Петра I не было тогда ни одного сведущего и опытного моряка, потому он выбрал полковника Лима из сухопутных войск и назначил его вице-адмиралом.

Во Втором Азовском походе 10 мая 1696 г. Лима, имея под своим командованием семь галер, пошел вслед за адмиралом Ф. Я. Лефортом вниз по

рекам Воронеж и Дон к Азову, где участвовал в осаде и взятии этой крепости. В должности вице-адмирала состоял до 1698 г., когда был заменен К. И. Крюсом. После смерти Лефорта Лима в чине полковника принял командование его полком, которому было присвоено имя Лефорта.

Участник Северной войны (1700—1721), Лима в 1700 г. находился при осаде Нарвы, где его полк был одним из немногих, которые сохранили до конца боевой порядок, не оставив шведским войскам ни одного трофея. В 1702 г. Лима находился в корпусе генерал-фельдмаршала Б. П. Шереметева в Лифляндии. 18 июля Лима сдерживал натиск войск шведского генерала В. А. Шлиппенбаха у мызы Гуммельсгоф (близ Дерпта) до подхода войск Шереметева. В этом бою шведов разгромили, но Лима был убит.

Ю. С. Лима был любимцем Петра I и Лефорта, он отличался не только своими способностями, но и твердым характером, решительностью и смелостью.

**Ловцов Василий Михайлович** (XVIII в.) — штурман прапорщичьего ранга.

13.09.1792 г. бригантина «Св. Екатерина» под командованием начальника портовой службы Охотска В. М. Ловцова отправилась в Японию, имея на борту 42 человека, в том числе и трех японцев. Во главе миссии, направленной в Японию, был поручик А. К. Лаксман.

**Лопухин Никита Гаврилович** (род. в 1695) — контр-адмирал (05.05.1757).

В службе с 1717 г. гардемарин, в 1720-м зачислен по Адмиралтейству.

Командир пакетбота «Почталъон», галиота «Карс-Макер», на которых ходил между Кронштадтом и

Данцигом, яхты «Принцесса Анна» (1733—1740).

Назначен в советники Интендантской экспедиции (1740—1741).

Участник Семилетней войны (1756—1763). Имея флаг на корабле «Св. Николай», командовал Кронштадтской эскадрой корабельного флота, которая доставила в Данциг трехтысячный десант (1759). Директор Московской адмиралтейской конторы (01.1761 — 01.1762).

В июне 1763 г. уволен от службы.

**Лопухин Степан Васильевич** (ум. 06.07.1748, Селенгинск) — князь, государственный и военный деятель, вице-адмирал (03.10.1740), генерал-лейтенант (17.01.1742).

Из старинного княжеского рода. Двоюродный брат царицы Евдокии, был женат на известной красавице статс-даме Наталье Федоровне.

В 1708 г. направлен на учебу в Англию. На кораблях голландского флота ходил к Архангельску, был в составе экипажа английского корабля участником похода в Вест-Индию. В 1717-м возвратился в Россию, где произведен в лейтенанты.

Участник Северной войны (1700—1721). Командир шнявы «Наталья», на которой крейсировал у прусских и курляндских берегов (1718), участвовал в сражении со шведскими кораблями в Балтийском море у острова Эзель в составе отряда капитана 2 ранга Н. А. Синявина (1719), командир трофейного фрегата «Стор-Феникс» (1721), захваченного в Гренгамском сражении в 1720 г., корабля «Перл» (1726).

Назначен в генерал-адъютанты от флота ранга полковника (05.04.1727).

Чрезвычайный посланник России в Швеции (07.1727—11.09.1740). В сентябре 1727 г. из списков личного состава флота исключен. Генерал-

кригскомиссар (07.1740—01.1742).

При назначении астраханским губернатором (1742) переаттестован в генерал-лейтенанты.

В результате дворцовых интриг привлечен к судебной ответственности по так называемому «Лопухинскому делу» и сослан с семьей в Сибирь, где и умер. После его смерти жена и сын С. В. Лопухина возвращены из ссылки Петром III.

**Лупандин Василий Федорович** (ум. 15.09.1779, С.-Петербург) — контр-адмирал (29.04.1776).

В 1744-м произведен в гардемарины. Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море и совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1744—1758). Произведен в мичманы (1748). Командовал пакетботом «Меркурий», пинком «Кола» (1758—1759). В сентябре 1762 г. — в штате Морского шляхетного кадетского корпуса. Командовал кораблем «Наталья», пакетботом «Сокол», кораблем «Захарий и Елизавета», новопостроенным в Архангельске кораблем «Ростислав», на котором в 1769 г. совершил переход из Архангельска в Копенгаген, где вошел в состав эскадры адмирала Г. А. Спиридова для следования в Архипелаг.

В Русско-турецкую войну 1768—1774 гг. на том же корабле участвовал в Морейской операции, сражениях в Хиосском проливе и при Чесме (1770), затем крейсировал в Архипелаге (1771—1772). В связи с болезнью убыл в С.-Петербург. Командуя кораблем «Дерись», ходил в эскадре контр-адмирала К. М. Безбаля до Кеgebухты.

В апреле 1776 г. уволен от службы.

Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

Капитан 1 ранга (1765), капитан бригадирского ранга (1772).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Лупандин Ефим Максимович** — адмирал (09.05.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус.

В 1755 г. произведен в гардемарины, в 1758-м — в мичманы.

Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском и Северном морях, участвовал в двух переходах из Кронштадта в Архангельск и обратно (1756—1759).

В октябре 1762 г. направлен в Англию для обучения английскому языку и совершенствования в морской практике, ходил на судах британского флота в Америку (1763), был произведен в лейтенанты и в июле 1764 г. возвратился в Россию. Командир пинков «Гогланд» и «Са-турн».

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В 1773 г. возвратился в С.-Петербург.

Уволен от службы в связи с болезнью (1773—1779).

Определен в Галерный флот капитаном над портом. С декабря 1783 г. — капитан над Кронштадтским портом. Генерал-казначей (02.1793—11.1800).

В ноябре 1800 г. уволен от службы.

Награжден орденами Св. Георгия 4-й степени (1776), Св. Владимира 2-й степени (1790).

Капитан генерал-майорского ранга (1787), вице-адмирал (1793).

**Льюис Вилим Фомич** (ум. 03.1769) — адмирал (10.04.1762).

Уроженец Англии. Принят на русскую службу в чине подпоручика в августе 1714 г.

Командовал кораблями «Леферм», «Непунус», «Дербент» и

«Выборг» (1723—1733) Балтийского флота. Направлен в Голландию и Англию для набора на русскую службу корабельных мастеров и тиммерманов (1733).

Командовал Ревельской эскадрой при перевозке продовольствия из Риги в Кронштадт (1735), кораблем «Ревель», проводил испытания новых кораблей у Красной Горки.

Командир кораблей «Азов» и «Новая Надежда» (1736—1739). Направлен в Архангельск для командования отрядом построенных там судов, предназначенных для перехода на Балтийское море. Командуя кораблем «Пантелеймон», совершил на нем переход из Архангельска в Екатерининскую гавань Кольского залива, где и зимовал (1739—1742), принял командование Беломорской эскадрой для перевода ее на Балтику (1743). Главный командир Кронштадтского порта (1746—1751). Командовал Кронштадтской эскадрой в 1748, 1749 и 1753 гг.

Член Адмиралтейств-коллегии (1741—1754, 1757—1762). Главный командир Ревельского порта (09.1754—10.1757). Член Морской комиссии (1762—1764).

В январе 1764 г. уволен от службы.

Награжден орденом Св. Александра Невского (1762). Капитан-командор (1746), контр-адмирал (1747), вице-адмирал (1757).

**Люберас (Любрас) Иоанн-Людвик фон** (ум. 06.08.1752) — барон, инженер-строитель, генерал-аншеф (1742).

Шотландец по происхождению, в начале XVIII в. проживал с отцом в Шведской Лифляндии. В 1714 г. поступил на русскую службу в чине инженер-майора, занимался фортификационным строительством в Кроншлоте и Нарве. В Ревеле строил гавань и казармы (1716—1719). Направлен к графу Ф. М. Апраксину для



осмотра шведских крепостей и подходов к Стокгольму (1719), строил крепость на острове Нарген (1727) и Толбухин маяк.

Вице-председатель Берг-коллегии (1720—1722), руководил комиссией по описанию берегов и составлению карт Финского залива (1723).

Первый директор Сухопутного шляхетного кадетского корпуса (07.1731—1734). Люберас продолжал принимать участие в составлении планов перестройки Кронштадтского адмиралтейства и Артиллерийского двора, осматривал и перестраивал крепости в Кронштадте, Выборге и Кексгольме (1739—1742).

Представитель России при подписании Абоского мирного договора 1743 г., завершившем Русско-шведскую войну (1741—1743). Стремление России к упрочению русско-шведских отношений определило сравнительную умеренность русских территориальных требований. По договору русско-шведская граница в Финляндии была отодвинута до реки Кюмсне. Роль Любераса в подготовке этого договора была высоко оценена, его назначили полномочным министром России в Швеции (1744—1745).

Люберас руководил окончанием постройки Кронштадтского канала и доков (1745—1751), начатой еще при Петре I.

Генерал-майор (1727), награжден орденами Св. Александра Невского (1742), Св. Андрея Первозванного (30.07.1752).

## М

**Магницкий Леонтий Филиппович** (09.06.1669—19.10.1739) — математик, педагог.

По некоторым сведениям, учился в Славяно-греко-латинской академии в Москве.

С 1701 г. до конца жизни преподавал математику в Школе математических и навигацких наук в Москве.

В 1703 г. издал книгу «Арифметика», которая до середины XVIII в. была основным учебником математики в России, в том числе в военно-морских учебных заведениях.

**Малыгин Степан Гаврилович** (ум. 01.08.1764) — исследователь Арктики, капитан-командор (30.04.1762).

Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве (1717). В службе — с 1717 г. гардемарин. Участник Северной войны (1700—1721). В 1733-м представил в Академию наук свою книгу «Сокращенная навигация по карте де-Редукцион», после одобрения которой как первого на русском языке и обстоятельного руководства по навигации был приглашен преподавать математику в Штурманской роте.

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Начальник западного (Обского) отряда. Летом 1736 г. на двух ботах (дубель-шлюпках) совершил вместе с А. И. Скуратовым переход от острова Долгий на Баренцевом море через пролив Югорский Шар в низовье реки Кара, где оставил суда на зимовку. Летом следующего года провел оба бота на восток вдоль побережья Карского моря от реки Кара в устье реки Обь через пролив между полуостровом Ямал и островом Белый (ныне остров Малыгина) и по этой реке — до Берёзова. Весной 1738 г. Малыгин возвратился в С.-Петербург.

В результате плаваний отряда Малыгина была составлена карта значительной части побережья Северного Ледовитого океана от реки Печора до реки Обь. В 1738-м во главе отряда учебных судов ходил с курсантами из Кронштадта в Архангельск и обратно.

В 1741—1748 гг. руководил подготовкой штурманов для флота (заведовал Кронштадтской штурманской ротой). Добился у Адмиралтейств-коллегии выделения фрегата для практического обучения учеников. Ввел ряд усовершенствований в учебный процесс. Начальник Казанской адмиралтейской канторы с 1762 г.

Его именем были названы пролив в Карском море между полуостровом Ямал и островом Белый, банка в Карском море у берега Харитона Лаптева, русское экспедиционное судно, советские ледокольный пароход и ледокол.

Капитан (1740).

**Матвеев Андрей Артамонович** (15.08.1666 — 16.09.1728, Москва) — граф, государственный и военно-морской деятель, действительный тайный советник (1715), сенатор (1719).

Предок Матвеева был воеводой еще в годы царствования Ивана Грозного, и с тех пор, до середины XVII в., представители этой фамилии занимали в России ведущие административные, военные и дипломатические посты.

Андрей был введен в царскую семью (Алексея Михайловича и Натальи Кирилловны), где познакомился с трехлетним царевичем Петром. Затем вследствие дворцовых интриг семья Матвеевых была сослана. После избрания царем Петр немедленно освободил эту семью, и 11 мая 1682 г. они возвратились в Москву.

Матвеев стал одним из ближайших сподвижников Петра I, поддерживая царя во всех начинаниях, и твердо противостоял его недругам.

Он начал службу в Посольском приказе. В 1691—1693 гг. — воевода в Двинском крае (Архангельск). Посол в Голландии (1699—1712). Су-

мел удержать правительство Голландии и ее союзницы Англии от помощи Швеции в Северной войне (1700—1721) против России.

Посол при дворе австрийских Габсбургов в Вене (1712—1715). Отозван из страны пребывания с титулом графа Римской империи и тайного советника.

Петр I справедливо считал Матвеева одним из лучших российских дипломатов. При крупнейших европейских дворах эту оценку разделяли и другие царствующие особы.

Директор Морской академии (1713—03.01.1719).

Президент Юстиц-коллегии, сенатор (1719—1721).

24 июня 1718 г. Матвеев, будучи членом Верховного суда, подписал смертный приговор царевичу Алексею.

В 1724 г. назначен «первоприсутствующим Московской сенатской канторы», фактически — московским градоначальником, губернатором Москвы.

Был командирован Екатериной I ревизовать Московскую губернию, где вскрыл «непостижимое воровство и хищения», подверг виновных суровым наказаниям (в одном случае — смертной казни), что отчасти явилось причиной его выхода в отставку в 1727 г.

Похоронен в Столпах в церкви св. Николая.

Сочинения: Записки//Записки русских людей. СПб., 1841; Русский дипломат во Франции: Записки Андрея Матвеева. Л., 1972.

**Мекензи Фома Фомич** (ум. 10.01.1786, Севастополь) — контр-адмирал (01.01.1783).

На военной службе — с 1765 г. Командир палубного бота, брендвахтенного трофейного фрегата «Ульриксдал», пинка «Венера», ходил из

Кронштадта в Любек, совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1766—1769).

На корабле «Не тронь меня» в составе эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона совершил переход из Кронштадта в Портсмут (1769), затем на корабле «Святослав» в составе той же эскадры — в Архипелаг, где в чине капитан-лейтенанта принимал участие в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. Участвовал в сражениях у крепости Наполи-ди-Романья, командуя брандером, входившим в отряд контр-адмирала С. К. Грейга, отличился при Чесме, за что был награжден 09.07.1772 г. орденом Св. Георгия 4-й степени и произведен в капитаны 2 ранга.

После излечения от ранения продолжал участие в боевых действиях в Архипелаге до 1774 г. Командуя отрядом из трех построенных в Архангельске фрегатов, обеспечил их переход в Ревель (1776), командир корабля «Дерись» на переходе из Ревеля в Кронштадт (1777). Командуя тем же кораблем, ходил на нем в Финском заливе, затем совершил переход из Кронштадта до Лиссабона (1778—1783). Назначен на Черноморский флот. Служил в Севастополе в качестве строителя порта. Командовал эскадрой в Черном море, имея флаг на фрегате «Крым» (1784—1786).

Капитан 1 ранга (21.04.1777), капитан генерал-майорского ранга (28.06.1782).

**Мельников Михаил** — капитан генерал-майорского ранга (22.09.1787).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1752—1759). В 1759-м произведен в мичманы. 1751—1762 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, плавал на кораблях до Копенгагена. Участник Семилетней войны (1756—1763). Совер-

шил переход на пинке «Слон» из Кронштадта в Архангельск, к архипелагу Шпицберген и обратно (1763—1765).

В 1769-м на корабле «Не тронь меня» совершил переход из Кронштадта в Архипелаг в составе эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона.

В Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. участвовал в сражениях при Наполи-ди-Романья и Чесме (1770), в бомбардировке крепости Митилена (1771). Командуя фрегатом «Архипелаг» в составе эскадры контр-адмирала А. В. Елманова, крейсировал в Архипелаге (1772—1773), выходил к Константинополю (1774), совершил переход из порта Ауза с албанскими переселенцами в Керчь под купеческим флагом (1775), затем был переведен в С.-Петербург.

Командуя отрядом новопостроенных кораблей, совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1777—1778). Командовал кораблем «Благополучие» в составе эскадры бригадира П. Л. Палибина в Атлантическом океане (1780), командовал кораблем «Не тронь меня» в составе эскадры контр-адмирала Я. Ф. Сухотина, совершил переход в Средиземное море, затем вернулся в Кронштадт (1781—1782).

Командовал кораблями «Благополучие», «Три иерарха», отрядом новопостроенных судов, с которыми совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1787), кораблем «Европа» (1788—1789).

В апреле 1789 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1780), капитан бригадирского ранга (1783).

**Меншиков Александр Данилович** (06.11.1673, Москва — 12.11.1729, Берёзов, ныне Берёзово Тюменской обл.) — светлейший князь, граф, государственный и военный деятель, ад-

мирал (06.05.1727), генералиссимус (12.05.1727).

Мальчиком взят Ф. Я. Лефортом в слуги, в 1686 г. стал «государственным денщиком» у Петра I, которому помогал в создании «потешных» войск, с 1693 г. — бомбардир Преображенского полка. Сопровождал царя в поездках по России, Азовских походах 1695—1696 гг., Великом посольстве 1697—1698 гг. в Западную Европу.

В Амстердаме был определен учеником на Ост-Индскую верфь, в 1699 г. получил звание корабельного подмастерья. После смерти Лефорта стал ближайшим сподвижником Петра I.

Граф (1702) — поручик гвардейской бомбардирской роты.

Впервые проявил себя в ходе Северной войны (1700—1721). В звании поручика от бомбардиров Меншиков отличился при взятии Нотебурга летом 1702 г. Храбрость и расторопность его были столь очевидны, что Петр I назначил его комендантом завоеванной крепости. Весной успешно командовал отрядом из 30 лодок с солдатами при нападении в устье Невы на шведские галиот «Гедан» и шняву «Астрильд». За захват этих судов в плен в лихом абордажном бою Меншиков был награжден орденом Св. Андрея Первозванного, в том же году назначен генерал-губернатором Ингерманландии и Петербурга, стал руководить судостроением на Олонецкой верфи. В 1705 г. в чине генерал-поручика успешно руководил действиями русских войск в Литве, в 1706 г. разбил корпус шведского генерала А. Марденфельда при Калише, в 1707-м командовал русскими войсками, расположенными в Польше, в мае того же года Петр I удостоил Меншикова титула светлейшего князя Ижорского, ранее, в 1705 г., Меншикову был по-

жалован титул светлейшего князя Римской империи.

С началом похода Карла XII в Россию Меншиков принимал энергичные меры по усилению русской армии, активно участвовал в разгроме шведских войск. В сентябре 1708 г. он во главе конницы отличился в сражении при деревне Лесная, в ноябре овладел штурмом городом Батурин — опорным пунктом гетмана И. С. Мазепы, в мае 1709 г. нанес удар по войскам противника под Опошней. В Полтавском сражении командовал авангардом, затем левым флангом русских войск. За отличие в нем произведен в генерал-фельдмаршалы. В 1709—1713 гг. командовал русскими войсками, действовавшими против шведских войск в Польше, Курляндии, Померании и Голштинии. В 1709 г. ему было присвоено звание корабельного мастера, в 1712-м он был произведен в чин капитан-командора, в 1716 г. — стал штурманахтом, в марте того же года он наблюдал за строительством гавани в Ревеле, в апреле — в отсутствие графа Ф. М. Апраксина — командовал Кронштадтской эскадрой и постройкой Адмиралтейской крепости в С.-Петербурге. Имея флаг на линейном корабле «Св. Александр», находился в плаваниях с флотом к Ревелю и Гангуту (1718).

Заведовал постройкой оборонительных сооружений и каменных зданий на острове Котлин (1719). Имея флаг на корабле «Фридрихштадт», командовал флотом у Красной Горки. 22 октября 1721 г. произведен в чин вице-адмирала. В 1723 г. во время торжественной церемонии встречи флотом ботика «Дедушка русского флота» под командованием императора исполнял на нем почетную должность лоцмана.

Президент Военной коллегии (1718—1724; 1726—1727).

С 1714 г. за допущенные им злоупотребления неоднократно находился под следствием, подвергался большим денежным штрафам.

После смерти Петра I, опираясь на гвардию, Меншиков оказывает решающую поддержку Екатерине I в ее провозглашении императрицей, за что в мае 1725 г. награжден орденом Св. Александра Невского. В годы ее царствования фактически являлся правителем России.

Однако в борьбе за сохранение своей власти Меншиков не сумел пресечь влияния на вступившего на престол в мае 1727 г. внука Петра Великого малолетнего Петра II представителей старой аристократии, враждебно настроенных к нему и добивавшихся его опалы. В сентябре того же года Меншиков был обвинен в государственной измене и хищении казны и вместе с семьей сослан в Берёзов. Было конфисковано все его имущество как в России, так и в Пруссии и Австрии, значительные вклады в английских и голландских банках; он был лишен чинов и наград.

Слабости Меншикова были на виду, как и его вклад в победы на театрах Северной войны, в создании регулярной армии и флота, в строительстве и благоустройстве новой столицы.

В ноябре 2002 г. в С.-Петербурге перед Меншиковским дворцом установлен бронзовый бюст А. Д. Меншикова (автор — М. Т. Литвиненко-Аникушина)

**Меншиков Гавриил Авдеевич** (1672, с. Преображенское под Москвой — 1742, Санкт-Петербург) — корабельный мастер. Капитан I ранга (1721).

Будучи бомбардиром Преображенского полка, участвовал в качестве боцмана в Азовских походах (1696—1697) Петра I, затем был включен в

состав Великого посольства. Был корабельным плотником на верфи Ост-Индской компании в Амстердаме, на верфях Англии и Венеции. По возвращении из-за границы работал в Воронеже на постройке судов в качестве подмастерья у корабельных мастеров-англичан (1702—1704), вместе с Ф. М. Склеевым переведен в С.-Петербург в качестве корабельного ученика.

В 1708 г. в звании баумейстера был переведен на Новолодожскую верфь в помощь английскому мастеру Р. Броуну на постройку первых линейных 50-пушечных кораблей «Рига» и «Выборг», одновременно самостоятельно строил на Олоонецкой верфи 50-пушечный корабль «Пернов» (1708—1710), затем в Новой Ладоге совместно с Ф. С. Салтыковым — 18-пушечные шнявы «Диана» и «Наталья» (1710—1712).

За усердную службу награжден поместьями, произведен в поручики лейб-гвардии Преображенского полка (1714). В 1714—1718 г. участвовал в постройке «государева» 90-пушечного корабля «Лесное», заложенного царем совместно с мастером Ф. М. Склеевым. В 1718—1725 гг. строил в С.-Петербурге 66-пушечный корабль «Нарва», 54-пушечный «Новая Надежда» (1726—1730), 66-пушечный «Ингерманланд» (1733—1735). Участвовал в Персидском походе Петра I (1722—1723). В 1724—1727 гг. достроил вместе с Р. Рамзом, Ф. Л. Пальчиковым и другими мастерами начатый Петром Великим первый отечественный 100-пушечный корабль «Петр I и II». В течение нескольких лет был обер-сарваером в Астрахани и Казани.

Построив за почти сорок лет более двухсот кораблей, фрегатов, шняв и других судов, в ноябре 1747 г. был

уволен от службы. Продолжал свою деятельность в кораблестроении в качестве советника Экспедиции над верфями и строениями.

Похоронен на Охтинском кладбище.

**Мешерский Степан Михайлович** (1698—1775) — князь, адмирал (04.05.1764).

В службе — с 1717 г. Командир кораблей «Св. Екатерина» (1744—1745) и «Кронштадт» (1745—1746). Капитан над Кронштадтским портом (1755—1762). Член Адмиралтейств-коллегии (04—05.1762). Главный командир Кронштадтского порта (05.1762—05.1764).

В мае 1764 г. уволен от службы.

Контр-адмирал (1757), вице-адмирал (1762).

**Миллер Герард Фридрих** (08.10.1705, Херфорд, Вестфалия — 11.10.1783, Москва) — путешественник, этнограф, картограф, член Петербургской академии наук (1731).

По национальности немец. В 1725 г. приехал в Россию, изучил русский язык. С 1725-го — адъюнкт, с 1731 г. — профессор истории, в 1728—1730 и 1754—1765 гг. — конференц-секретарь С.-Петербургской Академии наук. Участник 2-й Камчатской экспедиции 1733—1743 гг. Совершил продолжительные путешествия по рекам и территории Западной и Восточной Сибири. Автор исследований по истории русских открытий в Сибири и Тихом океане. Составитель обобщающих карт Северо-Восточной Азии и северной части Тихого океана. Директор Московского архива Министерства иностранных дел России.

Похоронен в лютеранской церкви св. Петра и Павла.

Основной труд: «Описание морских путешествий по Ледовитому и

по Восточному морю, с российской стороны учиненных» (1758).

**Милославский Федор Сергеевич** (1709—25.04.1783, С.-Петербург) — российский военно-морской деятель. Вице-адмирал (22.09.1763).

В 1718 г. поступил на службу учеником штурмана, определен в штурманы (1726). Адъютант контр-адмирала лорда Дурфуса (1728—1733).

С 1733 г. приписан к флоту, в 1734—1735 гг. был в плавании в Балтийском море, в 1736-м командовал пакетботом «Меркуриус», в Днепровской экспедиции — 1737—1740 гг.

В 1741—1743 гг. находился в кампаниях с флотом в Финском заливе.

Прокурор Адмиралтейств-коллегии (1753—1760), член Адмиралтейств-коллегии (1760), директор Морского шляхетного кадетского корпуса (1761), с января 1762 г. — член Комиссии о российских лотах.

С сентября 1763 г. уволен от службы.

Награжден орденами Св. Анны (1762), Св. Александра Невского (1764).

Контр-адмирал (1760).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Миниати Маттиас** — морской врач.

Выходец из Греции. Добровольно поступил на русскую службу.

Первый старший лекарь С.-Петербургского адмиралтейского госпиталя с октября 1715 г. Доктор флота с 1735 г. В 1738 г. участвовал в борьбе с эпидемией в Белгородском уезде.

**Миних Бурхард Кристоф (Христофор) Антонович** (09.05.1683, дер. Нейнгунддорф, графство Ольденбург, Дания — 16.10.1767, Дерпт (Тарту), Эстония) — граф, государственный и во-

енный деятель, генерал-фельдмаршал (1732).

По происхождению наполовину датчанин, родился в дворянской семье. Под руководством отца получил прекрасное инженерное образование. Служил волонтером в армиях Англии, Польши, Саксонии и других государств. С 1721 г. принят на русскую службу в чине генерал-поручика.

В 1721—1728 гг. руководил строительством шлюза на реке Тосна, Обводного и Ладожского каналов, дороги по берегу Невы от Шлиссельбурга до С.-Петербурга. «Из всех иностранцев, бывших в моей службе, лучше всех умеет предпринимать и производить великие дела» — таков был отзыв о Минихе Петра I за три месяца до кончины императора. Генерал-губернатор Ингерманландии, Карелии и Финляндии (1728—1730). С 1729 г. — генерал-фельдцейхмейстер (начальник артиллерии), член, а с 1732 г. — президент Военной коллегии. Председатель Военской комиссии.

Полководческий талант Миниха раскрылся во время Русско-турецкой войны 1735—1739 гг., где он командовал войсками в Крыму и Бессарабии. Армия под его командованием овладела Перекопом и в июне 1735 г. вступила в Бахчисарай, в 1737 г. овладела Очаковым, в 1739-м — Хотинном, практически взятым без боя. А со взятием в конце августа Ясс Молдавия окончательно перешла в подданство России.

Военная деятельность Миниха не шла вразрез с идеями Петра I, а сохранила их для будущего, что проявилось во время Семилетней войны (1756—1763).

После смерти императрицы Анны Иоанновны устранил регента Бирона и стал первым министром по военной, гражданской и дипломати-

ческой части, но вскоре был уволен в отставку. В 1742 г. приговорен судом к смертной казни, но помилован императрицей Елизаветой Петровной и сослан в Пелым (Зап. Сибирь), откуда возвращен Петром III в 1762 г. Во время дворцового переворота 1762 г. поддерживал Петра III, но после его отрешения от престола перешел на сторону Екатерины II, которая по достоинству оценила старейшего в Европе фельдмаршала.

С 1762-го — главнокомандующий над Ревельским, Рогервикским (ныне Палдиски), Нарвским, Кронштадтским портами и Ладожским каналом, ответственный за строительство Рогервикской гавани. Как военный деятель Миних отличался энергичностью, решительностью, деловитостью, храбростью, решительностью в проведении принятого решения в жизнь.

При его участии были проведены некоторые преобразования в русской армии: учрежден первый конный гвардейский полк, Сухопутный шляхетный кадетский корпус, введены новые штаты полевых и гарнизонных полков военного и мирного времени, организовано 20 полков для защиты южных границ России от набегов крымских татар, увеличено с 31 до 82 количество крепостей и др.

Похоронен в своем имении, в дер. Лунья, близ Тарту.

Награжден 6 орденами, в т. ч. Св. Андрея Первозванного, Св. Александра Невского, золотым оружием.

Оставил после себя «Записки фельдмаршала Миниха» (1774).

**Мишуков Захарий Данилович** (14.03.1684—02.12.1762, С.-Петербург) — адмирал (1757).

В 1699 г. недорослем из дворян взят ко двору. Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве (1702—1705).

В Северной войне (1700—1721) участвовал в разгроме войск шведского генерала Любекера в 1708 г., отмечен золотой медалью. Состоял при царе и участвовал в Гангутском сражении, после которого направлен в губернии «с известием о победе» в 1714 г.

В 1715 г. взят в плен шведами, при сопровождении на родину возвращавшегося из плена генерал-майора Горна, и в 1717 г. освобожден.

В 1721 г. направлен в Голландию для доставки в Россию построенных там кораблей «Ништадт» и «Принц Евгений». В ноябре того же года во время бури «Ништадт» сел на мель у острова Эзель и разбился о камни, экипаж был спасен.

В 1722—1723 гг. участвовал в Персидском походе Петра I, командуя в Каспийском море 1-й русской эскадрой, в 1723—1724 гг. — командир корабля «Мальбург» в его практическом плавании, принимал участие в гидрографических работах в Балтийском море, производившихся под руководством И. Л. Любераса. Составил карту Финского залива. Командир яхты «Элизабет» при перевозке из Шлиссельбурга в С.-Петербург мощей Св. Александра Невского. В 1725 г. назначен директором С.-Петербургской адмиралтейской конторы и Адмиралтейской верфи. Часто представлял императрице доклады по Морскому ведомству и объявлял коллегии высочайшее повеление. Участвовал в приемке работ по постройке Ладожского канала.

Командир кораблей «Исаак — Виктория» и «Рафайл» (1726). Назначен главным командиром Астраханского порта (12.1726—03.1730).

В 1732 г. занимался строительством каналов и доков в Кронштадте, в конце года — советник Адмиралтейств-коллегии, заведовал Экспеди-

цией фабрик и заводов Морского ведомства. В Брянске наблюдал за постройкой судов Днепровской флотилии (1738—1739).

Участник Русско-шведской войны (1741—1743). Командующий Балтийским флотом. Имея флаг на корабле «Св. Александр», крейсеровал с флотом в Финском заливе, но активности в своей деятельности не проявлял, несмотря на требования президента коллегии графа Головина. Мишуков мотивировал свои действия имеющимся у него указом императрицы действовать по своему усмотрению. В октябре 1742 г. флот вернулся в Кронштадт.

Командир Кронштадтского порта (10.1742—03.1745). В том же году назначен членом Адмиралтейств-коллегии. В последующие годы несколько раз командовал Балтийским флотом, в том числе и в 1756 г. во время Семилетней войны (1756—1763). Имея флаг на корабле «Св. Павел», крейсеровал с эскадрой у прусских крепостей Мемель, Пиллау и Данциг, а потом — у шведской Карлсруны (1757). Имея флаг на корабле «Св. Николай», командовал флотом, предназначенным действовать совместно со шведским против англичан, союзников Пруссии. В 1760 г. командовал эскадрой, образованной для действий против Пруссии, имея флаг на корабле «Св. Дмитрий Ростовский», находился с флотом у крепости Кольберг, руководил ее осадой, которая успеха не имела и завершилась отступлением. По окончании операции в С.-Петербурге ему было выражено высочайшее неудовольствие, назначен суд над виновными, но Мишуков, граф Фермор и генерал-поручик С. И. Мордвинов суду по Указу не подлежали.

Мишуков в 1762 г. был вновь назначен членом Адмиралтейств-колле-



гии, но в мае того же года отставлен от службы без прощения и пенсии.

Награжден орденами Св. Александра Невского (1747) и Св. Андрея Первозванного (1760).

Контр-адмирал (1732), вице-адмирал (1742).

Похоронен в Александро-Невской лавре на Лазаревском кладбище.

**Молчанов Никифор** (ум. 01.05.1764) — контр-адмирал (10.04.1762).

В 1720 г. поступил в службу гардемарином, в 1727 г. произведен в мичманы. Служил в Астрахани (1731—1738). Командовал яхтой «Елизабет» (1738—1741). Служил в Архангельске (1741—1743). В 1748 г. командовал кораблем «Св. Николай», на котором совершил переход из Архангельска в Ревель, в 1755-м назначен в секунд-интенданты. В составе эскадры адмирала З. Д. Мишукова командовал кораблями «Св. Сергей», (ходил с флотом к Данцигу и шведским берегам — к порту Карлсруна и «Св. Иоанн Златоуст» (1757—1758).

Переведен в Архангельск, где был капитаном порта и исполнял должность его главного командира (1759—1762).

За упущения при заключении торгов, самовольное оформление контрактов и нарушение приказов Адмиралтейств-коллегии был предан военному суду в 1762 г.

В декабре 1763 г. уехал из Архангельска.

**Мордвинов Александр Семенович** (род. 22.02.1753) — дипломат, тайный советник (1790), капитан генерал-майорского ранга (24.11.1783).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1766—1768). По окончании корпуса назначен флигель-адъютантом в штаб к своему отцу ад-

миралу С. И. Мордвинову (1768—1776).

Командир дивизии в С.-Петербурге, в связи с тем, что в море ходить не мог (1776—1778), советник в Комиссариатской экспедиции (1778—1781), поверенный в делах России в Генуе (1781—1783), полномочный министр (посол) при Генуэзской республике (1783—1785), с 1785 г. — Венецианской республике.

Капитан 1 ранга (01.01.1779).

**Мордвинов Николай Семенович** (17.04.1754, с. Покровское Белозерского уезда Новгородской губ., ныне Вологодской обл. — 30.03.1845, С.-Петербург) — граф, государственный, общественный и военно-морской деятель, адмирал (23.09.1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1766—1768). Находился в плавании от Кронштадта до мыса Дагерорт на фрегате «Св. Федор», в 1768-м находился в плавании от Кронштадта до Киля на пакетботе «Лучший» и до Любека на фрегате «Сергий», в 1769—1770 гг. командовал яхтой «Счастье».

16.06.1770 г. назначен флигель-адъютантом в штаб дивизии Балтийского флота к своему отцу адмиралу С. И. Мордвинову, 31.03.1771 г. — в штаб адмирала Ч. Ноульса в Кронштадте, в 02—07.1772 г. сопровождал его на Дунай для наблюдения за ремонтом захваченных у турок судов.

23 января командирован в Англию для поступления волонтером в британский флот. В 1774—1777 гг. ходил у берегов Америки. Возвратился в Россию. С 1781-го — командир корабля «Св. Георгий Победоносец». В 1782—1784 гг. в составе эскадры вице-адмирала В. Я. Чичагова совершил переход из Кронштадта в Ливорно и обратно, в 1784-м ездил на год за границу (в Италию).

По возвращении в Россию 11.09.1785 г. назначен старшим членом Черноморского адмиралтейского правления в Херсоне; в 1786-м — его председателем.

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. Командовал эскадрой из 8 судов, защищал устье Днепра от флота противника; в кампании 1788 г. атаковал стоявший под Очаковым турецкий флот и принудил его уйти из лимана, после чего с пятью галерами бомбардировал Очаков; в бою 30 октября, командуя гребным флотом, у стен этой крепости уничтожил 23 неприятельских судна.

27 декабря 1788 уволен в отпуск и сдал должность председателя Черноморского адмиралтейского правления, в июле 1789 г. возвратился на службу и вступил в прежнюю должность; в августе 1790 г. по прошению уволен от службы, до конца года жил в Москве, затем — в своем белорусском имении.

24 февраля 1792 г. назначен вновь председателем Черноморского адмиралтейского правления и командующим Черноморским флотом и портами. В конце 1798-го по ложному доносу был вызван в Петербург, арестован, отдан под суд, но оправдан.

25 января 1799 г. уволился со службы и поселился в своем имении в Крыму.

10 августа 1801 г. вновь принят на службу и назначен вице-президентом Адмиралтейств-коллегии; 15 сентября назначен членом Непременного совета, 24 ноября — членом Комитета для образования Новороссийского края; участвовал в заседаниях «Негласного комитета» при Александре I по крестьянскому вопросу.

Первый в России морской министр — с 8 сентября 1802 г., 28 декабря того же года по прошению уво-

лен от службы; находясь в отставке, жил в Москве, Киеве и Крыму.

В 1806 г. предводитель земского народного ополчения Московской губернии, с 1810-го — член Государственного совета. Сотрудник М. М. Сперанского. Председатель Департамента государственной экономики Гос. совета. Член Общества любителей российской словесности. С 1817 г. в отставке.

В 1826 г. — член Верховного уголовного суда по делу декабристов.

С июля 1834 г. — граф, действительный член Российской академии.

Награжден орденом Св. Андрея Первозванного.

Контр-адмирал (1787), вице-адмирал (1792).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Мордвинов Семен Иванович** (26.01.1700—20.12.1777, С.-Петербург) — крупный теоретик отечественного флота, адмирал (1764).

Окончил Морскую академию (1716), проходил навигационную практику во французском флоте (1717—1722). Королем Франции Людовиком XIV произведен в корабельные подпоручики (1722). После возвращения на родину с 1723 г. служил на Балтийском флоте, с 1724-го — адъютант главного командира Кронштадтского порта вице-адмирала Т. Гордона; в 1726—1729 гг. находился в плавании на учебных судах в составе эскадры адмирала А. Н. Сенявина, кроме того, исполнял различные поручения по Адмиралтейству (описал дубовые леса по берегам рек Волга и Кама).

Командир Яркковского порта (1731—1734).

Советник Комиссариатской экспедиции (1739—1740). Командовал кораблем «Императрица Анна», со-

вершил переход в составе отряда капитана Д. Путилова из Ревеля в Архангельск, откуда возвратился в 1744 г., командуя кораблем «Полтава». Затем снова назначен в Комиссариятскую экспедицию, где разобрал архив графа Ф. М. Апраксина, обнаружив много важных исторических документов. С 1746 г. — капитан Кронштадтского порта, ходил в плавание по внутренним морям. Советник С.-Петербургской адмиралтейской конторы (1752—1755).

Участник Семилетней войны (1756—1763). Командовал эскадрой, действовавшей против Пруссии. В 1759 г. за неудачу военных действий русских войск при осаде крепости Кольберг, под главным командованием адмирала З. Д. Мишукова, был отдан под суд, но затем прощен императрицей Елизаветой Петровной.

Во время царствования Петра III находился во главе Морского управления. С 1762 г. — член Адмиралтейств-коллегии и Комиссии по улучшению флота, с 1763-го — ее председатель.

В 1764 г. командовал дивизией Балтийского флота. В 1769-м принял активное участие в подготовке Архипелагских экспедиций.

С 1777 г. в отставке. Вице-адмирал (1762). Награжден орденами Св. Андрея Первозванного, Св. Александра Невского, Св. Анны.

Изобретатель ряда навигационных приборов. Перевел с французского несколько книг по морскому делу, автор «Полного собрания о навигации» (1748—1753, ч. 1—4), «Толкования о геометрии» (1753) и ряда других.

В конце жизни написал мемуары «Записки адмирала С. И. Мордвинова, писанные собственной его рукой» (опубл. в 1809 г.).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Муловский Григорий Иванович** (1757—15.07.1789) — капитан бригадирского ранга (14.04.1789).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1770—1772), получил назначение в экспедицию на Дунай адъютантом к адмиралу Ч. Ноульсу. На галиоте «Перемириеносец» ходил из Измаила в Таганрог и обратно. С 1773 г. служил в Кронштадте. В том же году в составе эскадры контр-адмирала С. К. Грейга совершил переход из Кронштадта в Средиземное море. Ходил до крепости Кафа, в Ливорно и обратно, командуя фрегатом «Св. Николай», совершил переход к Порт-Магону на острове Менорка, после чего прибыл на транспортном судне волонтером в Англию (1773—1775), затем возвратился в Кронштадт (1776), командуя фрегатом «Св. Марк», совершил поход в Любек. В последующем командовал катером, фрегатом «Св. Михаил», на котором в 1779 г. в составе эскадры контр-адмирала С. П. Хметевского совершил переход из Ревеля в Баренцево море до островов Варде и Кильдин, затем вернулся в Кронштадт.

В составе эскадры вице-адмирала В. Я. Чичагова на корабле «Св. Давид Селунский» совершил в 1782—1784 гг. переход из Кронштадта в Средиземное море, порт Ливорно, потом — в Неаполь, порт Ферраро и затем вернулся в Кронштадт. В 1785-м ходил в составе эскадры вице-адмирала А. И. Круза, в Балтийском море, командуя кораблем «Св. Иоанн Богослов».

Был назначен командиром отряда из четырех судов, предназначенных к кругосветному плаванию, но в связи с началом Русско-шведской войны (1788—1790) эта экспедиция была отменена, принял участие в Гогландском сражении (июль 1788), командуя кораблем «Мстислав».

Убит в сражении со шведским флотом у острова Эланд.

**Муромцов Александр Петрович** — генерал-майор (24.11.1783).

В 1745 г. определен в службу матросом. Окончил Морскую академию (1749—1752). В 1753—1762 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт. В 1757 г. произведен в мичманы. В 1763-м находился в составе Кронштадтской комиссии военного суда, в 1764—1765 гг. — в плавании от Кронштадта до мыса Дагерорт.

В 1769 г. на корабле «Три святителя» отправился из Кронштадта в Архипелаг в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова, участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. Командуя фрегатом «Св. Феодор» (1771), ходил в Архипелаге и участвовал в боевых действиях флота. Командир кораблей «Дерись», «Переслава», ходил на них в составе эскадры контр-адмирала И. Я. Барша в Балтийском море, фрегата «Четвертый» (1774—1776) — в Азовском и Черном морях.

Презус следственной комиссии при Таганрогском порте (1776). С октября 1777 г. командовал Азовской флотилией. В 1778-м командовал эскадрой. Капитан над Архангельским портом (1781—1783), в такой же должности в Херсоне с мая 1783 г.

С ноября 1785-го — в отставке по болезни.

Капитан 1 ранга (1777), бригадир (1782).

**Мусин-Пушкин Алексей Васильевич** (ум. в 1803) — адмирал (08.06.1797).

Окончил Морскую академию (1746—1748). Находился в кампаниях на Балтийском море, совершил два перехода из Кронштадта в Архан-

гельск — и обратно (1748—1766). Произведен в мичманы (1751). Командовал палубным ботом, новопостроенным бомбардирским кораблем «Юпитер», пинком «Вологда», на фрегате «Св. Михаил» был в крейсерстве на Балтийском море (1758—1763).

Казначей в Ревельском порту (1763—1767). Командовал в устье реки Западная Двина брандвахтенным фрегатом «Вестовой», на корабле «Три святителя» ходил в Балтийском море (1767—1769), командир фрегата «Св. Феодор» (1769), крейсировал там, обеспечивая переход эскадры адмирала Г. А. Спиридова в Архипелаг. Командуя кораблем «Память Евстафия», совершил переход из Архангельска в Ревель, ходил в Балтийском море до острова Гогланд и в Финском заливе 1771—1773 гг., затем на корабле «Мироносиц» отправился (1773) из Ревеля в порт Ливорно в составе эскадры контр-адмирала С. К. Грейга, которая стояла там до окончания Русско-турецкой войны (1768—1774), а затем в мае 1775 г. вернулась в Кронштадт. Командовал кораблем «Вячеслав» в Ревельском порту, в составе эскадр находился в плавании в Финском заливе (1776—1778).

В 1779 г. на новопостроенном корабле «Храбрый» отправился из Архангельска, командуя отрядом из двух кораблей и двух фрегат; у острова Кильдин соединился с эскадрой контр-адмирала С. П. Хмелевского, пришедшей из Ревеля, и крейсировал с ней в Баренцевом море, а в 1780-м совершил переход в Кронштадт. В 1781 г., командуя отрядом новопостроенных судов, совершил переход из Архангельска в Кронштадт и в том же году был назначен командиром Архангельского порта, во главе которого находился до 1787 г.

В июле 1788 г. назначен к временному управлению делами Кронштадтского порта на время болезни адмирала Д. Н. Сенявина, в марте 1789-го включен в число флагманов Балтийского флота. Участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790) и Ревельском бою (05.1790), был награжден золотой шпагой с бриллиантами.

С декабря 1791-го назначен снова к генерал-кригскомиссарской должности, в январе 1792 г. — флагманом в эскадру адмирала В. Я. Чичагова. Генерал-кригскомиссар (1787—1793), с перерывом.

В июле 1800 г. уволен от службы.

Капитан генерал-майорского ранга (1782), вице-адмирал (1787).

**Муханов Ипатий Калинович** (31.03.1677—22.05.1729, Москва) — контр-адмирал (31.05.1726).

Один из первых капитанов 1 ранга Российского флота.

Из солдат Преображенского полка. В 1697 г. отправлен в Голландию для изучения морского дела и по прибытии в Амстердам был определен на корабль матросом. В 1705-м возвратился в Россию. Ходил подпоручиком на судах Галерной флотилии шаутбенахта И. Ф. Боциса в Балтийском море.

Участник Северной войны (1700—1721). В 1714-м, в чине поручика — командир шняв «Св. Яков» и «Принцесса». В августе того же года конвоировал захваченные в Гангутском сражении шведские корабли с пленными в Ревель, в июне 1715 г. участвовал в плавании к острову Готланд для охраны торговых судов и перехвата каперов противника. В 1717—1720 гг. командовал кораблями «Ягудиил», «Арондель», «Астрахань», выполнявшими вместе с другими кораблями Балтийского флота боевые операции, в основном — у шведских берегов. В мае 1723-го при-

нял заведование морскими командами в С.-Петербурге, с сентября 1725 г. назначен презусом.

В мае 1726 г. уволен от службы по болезни.

Капитан 1 ранга (1721).

**Мятлев Василий Алексеевич** (1694—10.03.1762, С.-Петербург) — государственный и военно-морской деятель, адмирал (05.05.1757).

Из старинного дворянского рода, происходящий от Радши, выехавшего, по преданию, к великому князю Александру Невскому, потомок Радши в одиннадцатом колене. Пользовался особым доверием Петра I.

В службе с 1715 г. в звании подпоручика, находился в плавании на кораблях «Ингерманланд» и «Страфорд» (1716). Отправлен в Нижний Новгород руководить постройкой судов для Персидского похода (1722—1723), участвовал в десантных операциях на восточных берегах Каспийского моря на двух тялках. В августе 1723 г. зачислен в штат Астраханского порта, в сентябре 1725 г. был в экспедиции князя В. А. Урусова для описания берегов Каспия. С января 1726-го в С.-Петербурге исполнял должность советника Адмиралтейской канторы, в 1728-м командовал кораблем «Перл». Директор Академии морской гвардии — Морской академии (03.1730—12.1732).

Капитан над Архангельским портом с января 1733 г. руководил военным судостроением на Соломбальской верфи, а с сентября 1735 по 1740 г. исполнял должность главного командира этого порта. Принимал также участие в строительстве и снаряжении судов Обского отряда под командованием лейтенанта Д. Л. Овцына (1734—1738).

В 1743 г. уволен от службы с чином контр-адмирала.

Губернатор Сибири (1752—1757) с одновременным производством в генерал-лейтенанты. После принятия решения о возобновлении работ 2-й Камчатской экспедиции назначен ее руководителем (1753). Оказал значительную помощь в ее организации и в создании Иркутской навигацкой школы. В связи с Семилетней войной (1756—1763) возвращен во флот в январе 1757 г. Командир отряда из пяти линейных кораблей и одного фрегата. Имея флаг на корабле «Полтава», ходил у Данцига и блокировал прусское побережье Балтийского моря. В последние годы жизни служил в Адмиралтейств-коллегии.

Награжден орденом Св. Александра Невского (1753).

## Н

**Нагаев Алексей Иванович** (17.03.1704, с. Сертькино, ныне Московской обл. — 08.01.1781, С.-Петербург) — ученый-мореплаватель, гидрограф и картограф, адмирал (04.06.1769).

Из обедневшей дворянской семьи. Окончил Морскую академию (1715—1721). Помощник преподавателя академии А. И. Чирикова при обучении гардемарин. Вел самостоятельно курс навигации (12.1722—04.1729), летом 1729 г. ходил с практикантами по Балтийскому морю на фрегате «Амстердам—Галей». Командирован в Астрахань для описания берегов Каспийского моря, где провел гидрографические исследования, которые явились первыми научными изысканиями этого водного бассейна (1730—1734). В чине лейтенанта был включен в состав сенатской комиссии по финансированию Морского ведомства, а также в «Следственный комиссариат о недоимках, непорядках и похищении

ях, чинившихся в провинциях» (1735—1739).

Руководил гидрографическим отрядом, проводившим в Финском заливе промеры фарватеров от С.-Петербурга до Выборга (1739—1740).

Участник Русско-шведской войны (1741—1743), командуя фрегатами «Кавалер» и «Меркуриус» в составе эскадры капитана В. Ф. Льюиса, принимал участие в боевых действиях. Летом 1742-го ходил в Северном Ледовитом океане. Советник экспедиции Петербургской академии наук по составлению карт Берингова моря и побережья Северной Америки по материалам 2-й Камчатской экспедиции (1744).

В летнюю кампанию 1746 г. ходил в составе эскадры под командованием вице-адмирала З. Д. Мишукова, командуя кораблем «Фридсмакер». В 1744—1752 гг. руководил гидрографическими работами, в результате которых был составлен Атлас Балтийского моря с Финским и Ботническим заливами, сопровождавшийся подробной легендой, составленной лично Нагаевым. По его инициативе в 1752 г. в Кронштадте был создан первый в России пост регулярных наблюдений за морем и погодой. В том же году возглавил работу Комиссии по преобразованию Морской академии в Морской шляхетный кадетский корпус и до 1760 г. был его директором и преподавателем. Несмотря на значительное противодействие со стороны коллегии, ему все же удалось провести в корпусе ряд серьезных преобразований. В те же годы составил новый Свод морских сигналов (1756), закончил свой монументальный труд по лоции Балтийского моря, изданный дважды (1789, 1790).

Состоял членом Государственной комиссии «для приведения флотов в лучшее состояние», занимался опи-

санием Ладожского озера и разработкой плана высокоширотной экспедиции Северным морским путем к Берингову проливу. В годы Семилетней войны (1756—1763) занимался гидрографическим описанием прусских берегов.

Командир Кронштадтского порта и одновременно командующий Балтийским флотом (1764—1765).

Советник Адмиралтейств-коллегии (1765—1775). В 1770-м им были составлены карты устья реки Колыма и Медвежьих островов, произведено описание бассейнов рек Москва и Ока, разработан способ определения поправок компасов по линии мир-и-диана.

С 10 июля 1775 г. в отставке.

Награжден всеми российскими орденами до ордена Св. Александра Невского включительно.

Контр-адмирал (1762), вице-адмирал (1764).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Никольском кладбище.

Его именем названы мыс на острове Кюсю (Япония) в Тихом океане, бухта в Охотском море у западного берега полуострова Старицкий и город на ее берегу, порт в Магадане.

**Нагаткин Иван Иванович** — бригадир (30.12.1771).

Окончил Морскую академию (1743—1745).

В 1751 г. произведен в мичманы. В 1745—1758 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, был участником перехода в Архангельск, служил в Конторе главного командира Ревельского порта в секретарской должности.

Командир пакетбота «Сокол», придворных яхт «Транспорт Анна» и «Вирцоу», пинка «Новая Двина», придворной яхты «Екатерина Вторая», командой десятибаночной гале-

рой «Ярославль», сопровождал Екатерину II в ее путешествии по Волге от Твери до Симбирска (1767).

Начальник экспедиции по описи устьев рек Днепр, Днестр и Дунай и постройки на Дунае фрегатов. В 1771 г. уволен от службы по болезни. Капитан 1 ранга (1770).

**Назимов Савва Максимович** — вице-адмирал (10.06.1775).

Окончил Морскую академию (1736—1738). Ходил на кораблях «Выборг», в 1741 г. — «Пантелеймон», «Леферм», адъютантом у вице-адмирала П. П. Бредалья. В 1743 г. произведен в мичманы, в следующем году служил в Адмиралтейств-коллегии в должности эскуатора. В 1745—1746 гг. был в отпуске, после окончания которого командирован на боте в Балтийское море для осмотра маяков, затем на том же судне совершил поход в Данциг.

Командир пинка «Кола», брандера «Митау», корабля «Рафаил» (1747—1750), Штурманской роты в Кронштадте (1750—1751). Член комиссии по рассмотрению дел по Адмиралтейскому департаменту (1754—1756). Командовал кораблем «Св. Александр Невский», фрегатом «Ягудиил» в составе эскадры адмирала Н. С. Мордвинова (1757—1759). Командирован в Нижегородскую губернию для организации перевозки эльтонской соли (1759—1762), в Казанскую, Нижегородскую, Оренбургскую губернии — для описи дубовых лесов (1763). В том же году назначен командующим над Галерным флотом, в 1764-м — капитаном над Кронштадтским портом, а с июня того же года и до 1769-го — командир этого же порта.

В январе 1773 г. переаттестован в генерал-интенданты и определен членом Адмиралтейств-коллегии.

С июня 1776 г. уволен от службы. Награжден орденом Св. Анны 1-й степени (1772).

Умер в Кронштадте.

Капитан генерал-майорского ранга (1769).

**Най Осип (Джозеф)** — корабельный мастер.

По происхождению англичанин.

На русской службе с 1698 г. Капитан-командор (10.07.1723).

Работал на строительстве Азовского флота, построил в Воронеже пять 60-пушечных кораблей, в Таврове — совместно с Р. Козенцем — четыре 80-пушечных, семь 48-пушечных кораблей, на Ижорской верфи — 20 бригантин.

С 1714 г. работал на С.-Петербургской Адмиралтейской верфи, где построил два бомбардирских корабля, 66-пушечные корабли «Исаак Виктория» и «Астрахань», 32-пушечные фрегаты «Крейсер» и «Яхт-Хунд», 54-пушечный корабль «Петр».

Най участвовал в строительстве крупнейшего 100-пушечного линейного корабля «Петр I и II» (1725—1727), строил 66-пушечные корабли «Слава России» и «Северный Орел» (1731—1735).

В мае 1737 г. вернулся на родину.

**Нарышкин Александр Львович** (26.04.1694—25.01.1746) — штурбенахт (24.11.1725), двоюродный брат Петра I, действительный тайный советник, сенатор.

В 1708 г. послан в Голландию для получения морской практики, ходил на голландских и английских кораблях в Испанию и Средиземное море, обучался парусному вооружению кораблей, в 1715—1721 гг. находился в Италии и Франции.

В феврале 1721 г. возвратился в Россию, произведен в поручики, в

марте 1722-го назначен в Адмиралтейскую контору по экипажеским делам. Капитан 3 ранга (10.1721).

Директор Морской академии, «Московской и других школ, обретающих в губерниях» (1722—1727).

**Нассау-Зиген Карл-Генрих-Николай Отгон** (05.01.1745—1808) — принц, адмирал (16.12.1790).

Родился во Франции в старинной аристократической семье. Когда ему исполнилось 12 лет, претендовавшие на титул и наследство родственники объявили его незаконнорожденным; он был лишен всех прав и навечно изгнан из родного гнезда.

15-летним юношей поступил во французскую армию, участвовал в Семилетней войне (1756—1763). Участвовал в кругосветном плавании в составе экспедиции под руководством Л. А. Бугенвилля (1766—1769), проводил географические и этнографические исследования. По возвращении из него Нассау организовал свою экспедицию в Центральную Африку. Вновь поступил на службу в 1780 г. во французскую армию, имея чин полковника, участвовал в осаде английской крепости Гибралтар. Продолжил службу в испанской армии в чине генерал-майора, затем был принят на русскую службу с чином контр-адмирала. В 1786 г. прибыл в Россию, сблизился с Г. А. Потемкиным, был представлен Екатерине II.

В 1788-м направлен на Черноморский флот, участвовал в Русско-турецкой войне 1787—1891 гг. Командуя Днепровской гребной флотилией, в июне 1788 г. у Кинбурнской косы под Очаковым одержал полную победу на турецком флоте. 24 июля награжден орденом Св. Георгия 2-й степени «...за оказанное им отличное мужество 1788 года июня 7 дня отражени-



ем на Очаковском лимане турецкой морской силы под командою капитан-удан-паши и одержанием под него знаменитой победы».

6 мая 1789 г. назначен командующим Балтийским гребным флотом.

Участник Русско-шведской войны (1788—1790). Одержал победу над шведским гребным флотом в бою 13.08.1789 г. на Роченсальмском рейде, захватив в плен девять судов, 45 офицеров и свыше 1200 рядовых. Награжден орденом Св. Андрея Первозванного. 28.06.1790 г. вновь атаковал шведский гребной флот на Роченсальмском рейде, но в этом бою потерпел жестокое поражение, потеряв 52 судна. После заключения 03.08.1790 г. мира со Швецией императрица наградила его производством в адмиралы, золотой шпагой и серебряным сервизом.

Командир Балтийского гребного флота и порта (12.1790—05.1792).

Уволен в заграничный отпуск (05.1792—11.1793).

По возвращении в Россию вновь вступил в командование гребным флотом (11.1793—10.1794), после неоднократных личных просьб уволен от службы с полным содержанием.

Умер в имении Тынне, близ Немирова, ныне Винницкой обл., Украина.

**Неводчиков (Новодчиков) Михаил Васильевич** (1706 — после 1771) — мореплаватель, геодезист, исследователь Алеутских островов, подштурман (1760).

Родом из тобольских крестьян. Участник 2-й Камчатской экспедиции 1733—1743 гг. В 1740—1742 гг. работал геодезистом. В 1743-м на боте описал часть западного берега Камчатки. Осенью 1745-го вышел вместе со зверопромысловой артелью на шитике, совершил переход из Нижне-

камчатка к ближним островам Атту и Агатту, крайним к западу в цепи Алеутских островов. До осени 1746 г. промышлял зверя на острове Атту.

В 1751 г. составил карту Ближних островов и вместе с донесением о своем плавании представил в Большерецкую канцелярию. В 1752-м «за обыскание неизвестных вновь островов и народов» по указу Сибирского приказа назначен унтер-офицером в команду Охотского порта. Активно участвовал в экспедиции П. К. Креницына и в обработке материалов экспедиции И. Синдта (1764—1768).

Ходил на галиоте «Св. Павел» между Охотском и Камчаткой (1769—1771).

Именем Неводчикова названы: бухта в Тихом океане, северная часть острова Атту (открытая им в 1745 или 1746 г., фамилия на карте искажена), бухта Берингова моря, Алеутские острова (открыта Неводчиковым в 1745—1746 гг.); мыс на тихоокеанском побережье полуострова Камчатка.

**Немтинов Михаил Степанович** (род. в 1727) — исследователь Арктики, капитан 1 ранга (07.07.1776).

В 1764 г. командир судна «Слон» и начальник отряда судов по перевозке грузов на Шпицберген для высокоширотной экспедиции адмирала В. Я. Чичагова. Составитель описи и карт архипелага Шпицберген. В 1776 г. уволен из флота.

**Неплюев Иван Иванович** (05.11.1693, с. Поддубье, ныне Лужского р-на Ленинградской обл. — 11.11.1773, там же) — дипломат, шаутбенахт Галерного флота (02.12.1730).

Из обедневших новгородских дворян (древнего рода боярина Кобылы). Окончил Морскую академию (1715), служил гардемарином на корабле

«Михаил Архангел», совершив плавание в Копенгаген, откуда был направлен в Венецию «для обучения мореплавания на галерах», участвовал в сражениях венецианского флота с турецким (1717—1718), в 1719-м поступил на службу в галерный флот Испании.

В июле 1720 г. возвратился в Россию, на экзамене заслужил похвальный отзыв Петра I и был пожалован чином поручика Галерного флота, назначен главным командиром над строящимися судами в С.-Петербурге. По предложению генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина назначен государем резидентом (посланником) в Константинополь (1721—1734).

Добился благоприятного для России договора о мире, подписанного 12.03.1724 г. с Турцией, которая не была допущена на побережье Каспийского моря; в Закавказье устанавливалось выгодное по тем временам для нас территориальное разграничение между русскими и турецкими владениями, за Россией сохранились города и провинции на западном и южном побережьях Каспия, которые были присоединены к ней по Русско-иранскому договору 1723 г.

«За долговременное при дворе турецком пребывание и в делах Ея Императорского Величества прилежную службу и многие труды» пожалован в капитаны 3 ранга (1724), 1 ранга (1726). Капитан-командор (1728), шютбенхт Галерного флота, тайный советник (1736), после чего исключен из списков флота.

Работал в коллегии Иностранных дел, выполняя различные высокие дипломатические поручения. Киевский губернатор (1737—1740), малороссийский губернатор (1740—1741).

В 1737 г. участвовал в Немировском конгрессе, где в ходе переговоров русская делегация потребовала

отмены всех ранее заключенных русско-турецких договоров и замены их новым договором. В 1739 г. — в переговорах о заключении Белградского мирного договора, который был подписан Россией и Турцией 18 сентября того же года под Белградом.

В начале царствования Елизаветы Петровны (1741) по навету своих врагов был снят с должности, лишен орденов и поместий, арестован, однако вскоре императрица убедилась в его невинности. Оренбургский губернатор (1742—1758).

С 1760 г. — сенатор и конференц-министр. Пользовался большим доверием императрицы Екатерины II, которая на время своего отъезда из Петербурга поручала ему все столичные войска, вела с ним переписку и вверяла его заботам наследника престола. Автор записок «Жизнь Ивана Ивановича Неплюева, им описанная», изданных в 1893 г.

Награжден орденом Св. Александра Невского.

**Никонов Ефим Прокофьевич** (ок. 1690 — нач. XVIII в.) — изобретатель, крестьянин-плотник из подмосковного села Покровское-Рубцово.

Автор проекта «потаенного огненного судна», он навсегда вошел в историю отечественного подводного судостроения и плавания. Вместе со своим «потаенным» судном он выдвинул идеи создания подводного оружия — «огненных медных труб» и свободного передвижения человека под водой, опередив время почти на два века.

В 1718 г. Никонов обратился к Петру I с челобитной, предлагая построить судно: «В море в тихое время будет ходить в воде потаенно и из снаряду забавать корабли». Петр принял предложение Никонова, определив его в мастера «потаенных» судов.

Мастеру выделили отдельный участок на Галерном дворе, где он по царской воле начал постройку натурной модели.

В конце января 1721 г. постройка опытного судна-модели в основном была завершена, а подготовка к спуску его на воду выполнена. В марте того же года Никонов был снова принят Петром I и лично доложил царю о готовности судна к спуску и испытаниям. Спуск по ряду причин состоялся только весной 1724 г. Попытка первого погружения окончилась неудачей, судно провалилось на глубину, ударившись о твердый грунт и повредив днище, после чего стало быстро наполняться водой.

Император одобрил и поддержал Никонова, приказал ему исправить повреждения, укрепить корпус судна и подготовить его к продолжению испытаний, которое состоялось в апреле 1725 г., однако Петр I уже не дождался до него. Никонов трижды погружался в своем судне под воду на непродолжительное время из-за течи корпуса, на котором не удалось добиться герметичности. Завершение работ осложнилось осенним наводнением 1726 г., когда судно получило новые повреждения. В январе 1728 г. Адмиралтейств-коллегия вынесла решение прекратить создание «потаенного» судна, а Никонова разжаловать в адмиралтейские работники и отправить в Астраханское адмиралтейство. Сведений о дальнейшей судьбе этого замечательного самородка-изобретателя обнаружить не удалось.

**Ноульс (Ноулз) Чарльз** (1697—1777, Лондон) — баронет, адмирал (1760).

Принят на русскую службу из английских адмиралов. Поступил в британский флот в 1718 г., где командовал кораблями «Саутгемптон»

(1732—1736) и «Даймонд» (1736—1737). Губернатор Ямайки (1752—1756). Участник Семилетней войны (1756—1763), баронет (1764).

Генерал-интендант флота (06.1771—05.1774). Принимал участие в постройке судов, предложил различные усовершенствования в кораблестроении. Под его руководством было построено 18 кораблей, в том числе 80-пушечный корабль «Иезекииль» (1773), в Кронштадтском порту провел экономически выгодные усовершенствования, по его проекту соорудили три сухих дока, чем заслужил благодарность Екатерины II.

Много сделав в наведении порядка в системе базирования флота, он оправдал возлагавшиеся на него надежды и за короткое время своей службы в России прекратил хищения в портах, ввел более простую отчетность, ускорил темпы судостроения и удешевил его. Командирован на Дунай «для осмотра и поправления взятых у противника и построенных вновь судов» (1772).

Дальнейшая активная деятельность адмирала Ноульса по приведению в порядок материальной части портов встретила сильное противодействие в Адмиралтейств-коллегии и сопротивление влиятельных врагов, с которыми он не смог бороться. Впал в немилость Екатерины II и в мае 1774 г. был уволен «по прошению с адмиральским жалованьем по смерти, в знак монаршего благословения за оказанные им усердие и ревность к службе».

В 1774 г. возвратился в Англию, где и умер.

**Нулев Стефан Козмич** (10.06.1767 — 29.01.1812, Кронштадт) — протоиерей Кронштадтского Андреевского собора.

Похоронен на городском кладбище.

**Нуман (Нюмен) Карл** — генерал-майор (28.11.1799).

Выходец из Швеции. На русскую службу принят в 1770 г. адмиралом Г. А. Спиридовым в Архипелаге. На фрегате «Св. Павел» ежегодно находился в крейсерстве в Архипелаге и у сирийских берегов, участвовал в бомбардировке турецкой крепости Яффа и при штурме крепости Бейрут, после чего прибыл в порт Ливорно (1771—1775). Мичман (1774).

Командир корабля «Св. Александр Невский», брендвахтенных фрегатов «Парос» и «Богемия» на Кронштадтском рейде (1782—1784), фрегата «Св. Патрикий», брендвахтенного фрегата «Надежда» (1787—1794) на том же рейде. Помощник капитана над Кронштадтским портом (1795—1800).

В ноябре 1800 г. уволен от службы. Капитан 1 ранга (1795).

## О

**Обольянинов Козьма Яковлевич** — генерал-лейтенант (1802).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1764—1769). Во флотской артиллерии с 1762 г.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Три иерарха» в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова совершил переход из Кронштадта в Архипелаг, проявил себя в Чесменском сражении (1770) и при обстреле крепости Митлена. Ходил на корабле «Св. Георгий Победоносец» и фрегате «Св. Михаил» (1773—1780). Командуя пинком «Кильдоин», совершил переход из Кронштадта в Архангельск, после чего возвратился в Ревель (1781), командуя фрегатом

«Св. Марк», ходил от Кронштадта до Ревеля для испытания мореходных качеств судна (1782), командуя фрегатом «Подражислав», ходил на Балтийском море в составе эскадр под командованием вице-адмиралов А. И. Борисова, затем А. И. Круза.

Во время Русско-шведской войны (1788—1790) командовал кораблем «Виктор» в составе эскадры под руководством С. К. Грейга в Гогландском (1788) и В. Я. Чичагова — в Эландском (1789) сражениях.

Командир корабля «Три иерарха» в составе эскадр адмиралов А. И. Круза в Красногорском и В. Я. Чичагова в Выборгском сражениях (1790).

«За отражение превосходившего своими силами неприятельского флота» награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Командуя тем же кораблем, ежегодно был в плаваниях в Финском заливе и одно лето в Балтийском море в составе эскадры адмирала В. Я. Чичагова (1791—1797).

Командир кораблей «Саратов», «Ростислав» (1797—1798). Председатель конторы Казанского адмиралтейства (1798—1805).

Капитан 1 ранга (1790), капитан бригадирского ранга (1796), генерал-майор (1799).

**Обриен Христофор** — вице-адмирал (14.02.1740).

Принят на русскую службу с чином контр-адмирала в 1737 г. из капитанов британского флота, был назначен командовать 2-й дивизией корабельного флота. В 1738—1739 гг. командовал практической эскадрой, имея в этих кампаниях свой флаг на корабле «Выборг», затем — на фрегате «Арондель» и корабле «Императрица Анна».

Обриен представил Адмиралтейств-коллегии проект нового устройства на кораблях скрыт-камер (по-

роховых погребов). Коллегия реализовала его предложение в виде опыта на одном судне, а затем внедрила и на других. В 1740 г., имея свой флаг на корабле «Императрица Анна», командовал практической эскадрой, затем перенес его на корабль «Св. Андрей» и крейсировал с эскадрой между Ревелем и финским побережьем.

Смарта 1741 г. — главный командир Кронштадтского порта. В 1742 г., когда истек срок контракта, по которому Обриен поступил на русскую службу, он по его личному желанию был уволен в отставку.

Как опытный моряк, Обриен всегда заслуживал уважение и одобрение своих действий Адмиралтейств-коллегии и пользовался большим авторитетом на флоте.

**Овцын Дмитрий Леонтьевич** (1708 — 09.1757) — мореплаватель, гидрограф, полярный исследователь, капитан 2 ранга (1749).

С 1726 г. в службе — штурманский ученик, в декабре 1729-го назначен адъютантом при Кронштадтском порте. В ноябре 1732-го произведен в унтер-лейтенанты, в январе следующего года в чине лейтенанта назначен в Тобольскую экспедицию.

В 1734—1738 гг. руководил отрядом 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743), по съёмке южного побережья Карского моря к востоку от Оби до Енисея летом 1737 г. на боте «Обь—почтальон» отряд прошел из Оби в Енисей и произвел первую гидрографическую опись этой части побережья Сибири. В 1738-м выехал в С.-Петербург с отчетами, в начале 1739 г. в дороге был арестован и передан суду за связь с находившимся в Берёзове ссыльным князем Долгоруковым, разжалован в матросы и отправлен в Охотск в команду капитан-командора В. Беринга. В феврале

1741 г. ему был возвращен чин лейтенанта.

Участвовал в плавании В. Беринга к берегам Америки. В 1745 г. командовал яхтой «Транспорт Анна», в 1746-м — пакетботом «Меркуриус», в 1749-м — пинком «Лапоминк», ходил из Ревеля в Копенгаген. За успешное проведение 2-й Камчатской экспедиции произведен в капитаны 2 ранга со старшинством с 25 июля 1749 г. В 1751-м командовал кораблем «Гавриил». Секунд-интендант (1755). Находясь на корабле «Полтава» (1757), исполнял во время кампании флота должность обер-штер-кригс-комиссара.

В июле 1757 г. уволен по болезни.

Его именем названы мыс на полуострове Таймыр и пролив между островами Олений и Сибирикова.

**Овцын Иван Тихонович** (ум. 14.10.1798) — контр-адмирал (02.01.1798).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1758). В 1755—1762 гг. ходил на разных судах в Балтийском море и сделал переход на пинке «Лев» из Кронштадта в Архангельск и обратно.

Участник Семилетней войны (1756—1763). В 1764—1769 гг. находился в кампаниях на Балтийском море. В 1769-м на корабле «Три иерарха» отправился в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова из Кронштадта в Архипелаг, на том же корабле в 1770 г. прибыл в Ливорно, затем, командуя фрегатом «Почтальон», ходил в Архипелаге, где участвовал в Чесменском сражении (1770) в ходе Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Командовал фрегатом «Санторин» при бомбардировке крепости Митилена, потерпел крушение в Архипелаге. Взят противником в плен со всем экипажем и отправлен в Константи-

нополь, где находился в тюрьме (1771—1773). После обмена военнопленными назначен капитаном над Аузским портом до 1775 г., после чего на корабле «Победа» возвратился из Архипелага в Ревель.

В январе 1776-го командирован на Днепр для промера реки от ее вихорья до Киева и осмотра лесов.

В феврале 1778 г. переведен в Петербург, в следующем году командовал вновь построенным в Архангельске кораблем «Св. Николай» и крейсировал в эскадре контр-адмирала С. П. Хметевского у острова Кильдюин, затем в ее составе вернулся в Кронштадт.

В 1780—1783 гг. исполнял обязанность капитана над Херсонским портом.

В апреле 1790 г. — капитан над Николаевским портом и начальник Школы штурманов. В 1798-м, имея флаг на корабле «Св. Троица», отправился в составе эскадры вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова в Константинополь. Командуя отрядом судов и имея флаг на фрегате «Царь Константин», находился в крейсере у берегов Крыма. Утонул при гибели фрегата, отнесенного сильным штормом к устью реки Дунай со всем экипажем.

И. Т. Овцын похоронен на острове Фидониси.

Капитан 1 ранга (1780), капитан бригадирского ранга (1790).

**Одинцов Евстафий Степанович** (ок. 1740 — ок. 1795) — контр-адмирал (14.04.1789).

25.05.1757 г. после ссылки на второй срок записан в матросы «вечно». В 1759 г. прощен и определен кадетом в Морской шляхетный кадетский корпус, который окончил в 1762-м. В 1760—1763 гг. находился в кампаниях на Балтийском море. В 1763-м командирован в Англию для совершенствования в морской службе, на следу-

ющий год — волонтером в Северную Америку, в апреле 1765 г. возвратился в Россию. В 1766—1767 гг. совершил переход из Кронштадта в Архангельск и обратно. В 1768-м крейсировал в Финском заливе между Кронштадтом и островом Гогланд, в 1769 г. совершил переход в Копенгаген, затем — в Средиземное море.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Находился в Архипелаге, проявил себя в Морейской операции.

В 1776 г. командовал фрегатом «Григорий», ходил на нем до Константинополя, в 1777-м — крейсировал в Архипелаге. В ноябре 1778 г. награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, в 1779-м возвратился в Кронштадт. Командовал кораблями «Саратов», «Спиридон», «Храбрый», «Ярослав», «Ростислав», на которых участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790), в Гогландском сражении (1788). Награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость». В апреле 1793 г. уволен от службы по болезни.

Капитан 1 ранга (1781), капитан бригадирского ранга (1785), капитан-генерал-майорского ранга (1787).

**Одинцов Иван Максимович** (ок. 1740—1802, С.-Петербург) — вице-адмирал (14.03.1801).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1759—1762).

В 1760—1767 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в переходе из Архангельска в Кронштадт. В 1767 г. командирован в Великий Устюг для набора рекрутов, а оттуда с ними — в Архангельск. На следующий год, командуя ботом «Лебедь», был направлен из Архангельска в Ковду и Кумбу для постройки временных постов наблюдений, после чего возвратился обратно.

В 1770—1772 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, на корабле «Победа» отправился из Ревеля в составе эскадры контр-адмирала Арфа в Архипелаг, где находился в крейсере (1773—1775) и после чего возвратился на корабле «Св. Януарий» в Кронштадт.

В 1777 г. командирован на Днепровский лиман в помощь генерал-контролеру Шубину для строительства гавани и верфи у Глубокой Пристаней.

В 1778 г. командовал фрегатом «Африка». Командуя отрядом из двух фрегатом, прибыл из Херсона в Ахтиарскую бухту на западном побережье полуострова Крым (1782), где выполнил промеры глубин и опись берегов, что обеспечило строительство новой базы Черноморского флота Севастополя.

В ноябре 1784 г. направлен в Архангельск, откуда в следующем году, командуя вновь построенным кораблем, совершил на нем переход в Кронштадт.

Командир кораблей «Три святителя», «Чесма» и «Иоанн Богослов», на последнем участвовал в Красногорском сражении (1790) в ходе Русско-шведской войны (1788—1790). За неправильные действия 23 мая во время этого сражения предан суду. В марте 1795 г. всемилощивейше прощен Екатериной II, в мае следующего года назначен командовать Штурманской ротой.

Капитан 1 ранга (1782), капитан бригадирского ранга (1787), капитан-генерал-майорского ранга (1784), контр-адмирал (1796).

**Озерецковский Павел Яковлевич** (1758, с. Озерецкое, ныне Дмитровского р-на Московской обл. — 1807, С.-Петербург) — протоирей, первый обер-священник армии и флота.

Окончил Духовную семинарию Троице-Сергиевой лавры. Пользовался большим авторитетом у императора Павла I, который, назначив его членом Синода, предоставил право личного доклада и поставил во главе всего военного духовенства России, учредив должность главного священника армии и флота.

Представляя свои проекты непосредственно на утверждение императора, Озерецковский создал самостоятельную организацию военного духовенства и основал для подготовки военных священников особую семинарию. Со смертью Павла I влияние Озерецковского ослабло, а компетенция обер-священника была ограничена строго определенными рамками.

Награжден орденом Св. Анны 1-й степени (1806).

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

**Орлов Федор Григорьевич** (08.02.1741, с. Люблино, ныне Бежецкого р-на Тверской обл. — 17.05.1796, Москва) — граф, генерал-аншеф (1775).

Службу начал солдатом лейб-гвардии Семеновского полка. Участник Семилетней войны (1756—1763). После переворота 1762 г. и восшествия на престол Екатерины II произведен в капитаны лейб-гвардии Семеновского полка, назначен камергером. С 1763 г. — член правительственного Сената, обер-прокурор одного из его департаментов, принимал деятельное участие в работе Комиссии по составлению нового Уложения от дворян Орловской губернии.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В качестве волонтера с эскадрой адмирала Г. А. Спиридова отправился в Архипелаг, где организовал восстание греков, отличился при взятии крепости Корона, Чесменском сражении (1770).

22.09.1770 г. удостоен ордена Св. Георгия 2-й степени «...за отличную храбрость и мужество, оказанные им во время одержанной над турецким флотом при берегах Ассийских знаменитой победы и подданный к приобретению оной пример и советы». С 1775 г. — в отставке. Жил в Москве, занимался воспитанием своих внебрачных детей, которым впоследствии были присвоены фамилия Орлова и дворянское достоинство.

Похоронен в Успенской церкви с. Отрада, ныне Серпуховского р-на Московской обл.

**Орлов-Чесменский Алексей Григорьевич** (24.09.1737, с. Люблино, ныне Бежецкого р-на Тверской обл. — 24.12.1807, Москва) — граф, военный и государственный деятель, генерал-аншеф (1769), генерал-адъютант (01.07.1766).

Службу начал солдатом лейб-гвардии Преображенского полка, в начале 1762 г. — сержант. Сыграл значительную роль в дворцовом перевороте 1762 г., который возвел на престол Екатерину II. Орлов заставил Петра III подписать отречение, после чего при его личном участии Петр был убит в Ропше. После вступления Екатерины II на престол был произведен в генерал-майоры. Открыто не принимал участия в государственных делах, но нередко проводил свои планы через брата Григория, на которого имел большое влияние.

В 1765 г. был командирован Екатериной II на юг России для предупреждения готовившегося там восстания среди казаков и татар.

Начало Русско-турецкой войны 1768—1774 гт. застало Орлова в Италии, оттуда он отправил в Петербург разработанный им план военных действий в Средиземном море против

Турции, а впоследствии возглавил общее руководство по его осуществлению. Орлов предложил воспользоваться восстанием греческого и славянских народов Балканского полуострова против власти Оттоманской Порты и нанести ей удар со стороны Средиземного моря. План был одобрен императрицей. Орлова назначили главнокомандующим морскими и сухопутными силами в Архипелаге (1769). Из Кронштадта в Архипелаг были отправлены эскадры адмирала Г. А. Спиридова и контр-адмирала Дж. Эльфинстона. Соединившись в июне 1770 г. у острова Мило, они под кайзер-флагом графа Орлова на корабле «Три иерарха», вышли на поиск турецкого флота, в Хиосском проливе. Обнаружив его, объединенная русская эскадра атаковала турецкие корабли и принудила искать спасения под защитой крепости Чесма.

26 июня в Чесменской бухте рядом брандеров под командованием контр-адмирала С. К. Грейга находившийся здесь турецкий флот был уничтожен.

В то лето русские морские и сухопутные силы под командованием Орлова овладели всеми крупными островами Адриатического архипелага, в последующие четыре года взяли крепость Митилена, разбили турецкие войска в сражениях при Каире и Бейруте, истребили оттоманскую флотилию при Патрасе. Орлов отличился в Италии при аресте (1775) «всклепавшей на себя имя» княжны Таракановой, якобы дочери Елизаветы Петровны, имевшей законное право на русский престол.

За особые заслуги перед Россией А. Г. Орлов получил от признательной императрицы Екатерины II почетную приставку к фамилии «Чесменский» и высочайшее повеление: «Кайзер-флаг, который столь кстати и



счастливо употребил... оставить у себя во всю жизнь и внести его в свой герб».

22.09.1770 г. удостоен ордена Св. Георгия 1-й степени «...за храбрость и разумное руководство флотом и одержание знаменитой при берегах Ассийских над турецким флотом победы и совсем оной истребивший».

В честь Орлова и его побед отчеканили особую медаль, воздвигли в Царском Селе мраморную Чесменскую (Орловскую) колонну, а на южной окраине С.-Петербурга — церковь Иоанна Предтечи и при ней — Императорский дворец Чесменский.

В декабре 1775 г. по собственной просьбе был уволен от службы. Приобрел громкую известность среди москвичей щедрым гостеприимством, главной страстью его жизни стали бега. Из его конюшен впервые появились знаменитые орловские рысаки, выведенные путем скрещивания лучших беговых пород арабской, фрисландской и английской. Вступивший на престол Павел I припомнил Орлову причастность к убийству своего отца Петра III. Орлов был лишен пенсии и других привилегий. Так как жизнь в России его становилось опасной, сумел выехать за границу, где он и жил до убийства Павла I. Император Александр I восстановил доброе имя героя Чесмы и наградил его орденом Св. Владимира 1-й степени. В 1806—1807 гг. принял деятельное участие в организации земских ополчений.

Генерал-майор (1762), генерал-поручик (1765).

Похоронен в Успенской церкви с. Отрада, ныне Серпуховского р-на Московской обл.

Судьбы всех братьев, в том числе Григория (1734—1783), Ивана (1728—1791), Владимира (1743—1821), настолько тесно переплелись, что, рассказывая о двух (Алексее и

Федоре), нельзя не упомянуть и трех других, хотя они оставили в российской истории менее заметный след. Их отец — Григорий Иванович — был новгородским губернатором.

**Остерман Андрей Иванович (Генрих-Иоганн-Фридрих)** (30.05.1686, Бохум графства Марк-Вестфалия Бранденбургско-Прусского княжества, ныне ФРГ — 20.05.1747, Берёзов, ныне пос. Берёзово Тюменской обл.) — барон, граф, государственный деятель, дипломат, генерал-адмирал (09.11.1740).

Немец. Сын лютеранского пастора. В 1704 г. в Амстердаме поступил на русскую службу секретарем вице-адмирала К. И. Крюйса, благодаря покровительству которого быстро приобрел доверие Петра I. Царю был представлен в 1707 г. Свободно владея русским и многими европейскими языками, был определен в Посольскую канцелярию.

Во время Северной войны (1700—1721) в январе 1718 г. был направлен вместе с генерал-фельдцейхмейстером, сенатором Я. В. Брюсом в Або в качестве уполномоченных министров для ведения мирных переговоров со шведскими представителями. Активно участвовал в работе Аландского конгресса на острове Сундшер Аландского архипелага (1718—1719) и выработке условий Ништадтского мирного договора 30 августа 1721 г. Конгресс проходил с перерывами и окончился безрезультатно из-за нежелания Швеции уступить России Лифляндию, подписание договора закрепило выход России к Балтийскому морю, тем самым была решена задача, стоявшая перед страной еще со времен царя Ивана III. Условия этого договора были настолько выгодными для России, что Петр I отметил: «Никогда наша Россия тако-

го полезного мира не получала». Остерман был пожалован тогда званием тайного советника и титулом барона Российского государства (1721), Брюс возведен в графское достоинство.

С 1723 г. Остерман был назначен вице-президентом Коллегии иностранных дел с чином действительного тайного советника. Вице-канцлер (1725—1741).

После смерти Петра I Остерман, умело лавируя между различными политическими группировками при российском дворе, беззащитно интригуя против многочисленных соперников, добился высших постов в правительстве, огромных земельных пожалований и доходов.

С 1726 г. — член Верховного тайного совета. В 1727—1730 гг. — воспитатель Петра II. Возведен в графское достоинство и награжден орденом Св. Андрея Первозванного (1727).

Остерман был назначен председателем Военской морской комиссии «для рассмотрения и приведения в добрый и надежный порядок флота, адмиралтейств и всего, что к тому принадлежит». В этой должности Остерман был основным руководителем больших преобразований по управлению флотом, проведенных в царствование императрицы Анны Иоанновны. 9 ноября 1740 г. в звании генерал-адмирала вступил в полное управление Морским ведомством, оставаясь во главе Коллегии иностранных дел.

Он, не будучи военным моряком, пользовался советами и указаниями лучших и опытнейших российских флотоводцев (адмирала Н. Ф. Головина и других).

После дворцового переворота 1741 г., который возвел на престол императрицу Елизавету Петровну, 25 ноября Остерман был арестован, об-

винен в политическом преступлении, лишен званий, чинов и орденов. Приговорен судом к смертной казни, замененной императрицей пожизненной ссылкой.

**Отто Христиан Григорьевич** (ум. 09.11.1725) — оберцейхмейстер.

Уроженец Швеции. Принят на русскую службу в июне 1648 г. в штурманы и направлен в Воронеж.

В 1699 г. участвовал в переходе на корабле «Крепость» с русским послом из Азовского моря в Константинополь, в 1700 г. произведен в поручики. В Воронеже заведовал изготовлением морских орудий, по поручению графа Ф. М. Апраксина осматривал Романовские и Липецкие заводы.

В 1711 г. заведовал снабжением артиллерией судов Азовской флотилии, в 1715 г. по приказанию Адмиралтейств-коллегии, набрав учеников для подготовки пушкарей, выехал с ними из Воронежа в С.-Петербург для управления артиллерийскими делами на флоте и при Адмиралтействе.

В 1717 г. Отто было поручено «обучать простых ребят артиллерии столько, сколько надлежит знать простому канониру», на следующий год направлены в его команды все служившие на кораблях констапели и пушкари.

С августа 1723 г. — член Адмиралтейств-коллегии. Управляющий Сестрорецкими оружейными заводами (02.1724—11.1725).

Генерал-цейхмейстер (1715—1725).

## II

**Павел I** (20.09.1754, С.-Петербург — 12.03.1801, С.-Петербург) — российский император (06.11.1796—11.03.1801), генерал-адмирал

(20.12.1762), полковник лейб-гвардии кирасирского полка.

С достижением совершеннолетия (20.09.1772) начал исполнять обязанности генерал-адмирала и президента Адмиралтейств-коллегии. В 1774 г. представил на рассмотрение Екатерине II свои «Рассуждения о государстве вообще, относительно числа войск, потребного для защиты оного и касательно обороны всех пределов». В 1776 г. в Берлине ознакомился с системой обучения войск в прусской армии. Заложил на собственные средства в С.-Петербурге на Каменном острове Инвалидный дом для увечных матросов-ветеранов.

В 1781—1782 г. совершил инкогнито путешествие по европейским странам с посещением портов адмиралтейств и верфей в Триесте, Венеции, Ливорно, Бресте, Саардаме. По результатам поездки составил отчет для доклада на Адмиралтейств-коллегии о состоянии военных и торговых флотов в зарубежных странах.

В 1786 г. руководил в Гатчине созданием новых образцов морской и полевой артиллерии. В 1787-м организовал на гатчинских озерах «Малую флотилию» из 24 судов.

Участник Русско-шведской войны (1788—1790) с частями гатчинского гарнизона в составе армии графа В. П. Мусина-Пушкина. Автор «Наказа», где изложил свои взгляды на переустройство государства и Вооруженных сил России.

Гатчинская малая флотилия (1787—1796) внесла определенный вклад в совершенствование организации и тактики флота. Положительные результаты ее деятельности после воцарения Павла внедрялись на всем Российском флоте.

Об. 11.1796 г. им подписан первый Указ, в котором он подчеркивает, что

«с принятием на себя власти в государстве за собой сохраняет звание генерал-адмирала». Для повышения уровня специального образования по распоряжению Павла I были организованы офицерские классы, на дело воспитания моряков обращалось особенное внимание. Он выразил желание, чтобы колыбель будущих кадров флота, Морской шляхетный кадетский корпус, находившийся в то время в Кронштадте, был размещен ближе к генерал-адмиралу. 8 декабря Павел пожаловал корпусу новое здание в Петербурге и через три дня посетил его в новом помещении.

5 апреля 1797 г. в день коронации Павла I состоялось посещение им подмосковного села Измайлово, где были отданы почести Петру I как «отцу флота Российского» с обещанием соорудить здесь обелиск в честь ботика «Дедушка русского флота». В том же году вместо Петровского Регламента были утверждены составленные с его участием «Уставы российских флотов», введены новые системы разделения эскадр на дивизии и кораблей по флотам. В июле 1797 г., имея штандарт на фрегате «Эммануил», командовал флотом, состоявшим из 44 судов, в составе трех дивизий при их плавании от Кронштадта до Красной Горки. В 1798 г. вышел Указ императора об учреждении двух штурманских и двух корабельной архитектуры училищ в Петербурге, Кронштадте, Херсоне и Николаеве. Введен в действие взамен Морского устава 1720 г. «Устав военного флота», разработанный при личном участии Петра I, где были подробно изложены обязанности флотских чинов и порядок их взаимоотношений.

29 ноября 1798 г. Павел I принял титул великого магистра державного ордена Св. Иоанна Иерусалимского, в 1799 г. он объявил о создании в со-

ставе Российского флота четырех Иерусалимских эскадр (по две на Балтийском и Черном морях). В 1800-м отдал приказ всем русским эскадрам, находившимся в Средиземном море и у берегов союзной Англии, возвратиться в Ревель и Кронштадт.

За неполные пять лет пребывания на российском троне он показал себя как реформатор военной системы, провел чистку среди генералитета, интронизировав лишь чинами, наградами и доходами.

Это был образованный император, в совершенстве владевший французским и немецким языками, в меньшей степени латынью, имел обширные знания по математике, географии и истории.

Убит участниками заговора в Михайловском замке. Похоронен в Петропавловском соборе.

**Паддон Джордж (Георгий Георгиевич)** (ум. 28.10.1749, Кронштадт) — капитан-командор (05.09.1747).

Сын английского морского офицера Д. Паддона.

С 1720 г. на русской службе. Лейтенант. Командовал в Ревеле бригадами фрегатами: трофейным (бывшим шведским) «Карлскрон Вапен» (1725), «Самсон» (1726—1727, 1730), «Крейсер» (1728—1730) и «Яхт-Хунд» (1731—1732).

Назначен капитаном над Архангельским портом, командир вновь построенного там корабля «Северная звезда» (до 1738). Командуя отрядом из четырех судов и имея брейд-вымпел на «Северной звезде», совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1733—1736). Командир корабля «Императрица Анна» (1739—1741), с октября 1739 г. командовал 2-й морской дивизией и 2-м морским полком.

В последующем — командир кораблей «Северный Орел», «Св. Алек-

сандр Невский», «Счастье» (1741—1746). С октября 1746-го исполнял должность капитана над Кронштадтским портом. Ходил с флотом на кораблях «Св. Петр» и «Фридемакер».

**Паддон Джордж (Георгий)** (ум. 31.12.1718, С.-Петербург) — военноморской деятель.

В 1717 г. из командоров британского флота принят Петром I на русскую службу в чине шаутбенахта. До этого командовал английской эскадрой.

Петр I рассчитывал найти в Паддоне знающего и опытного помощника при осуществлении своих планов захвата или приобретения промежуточных баз на морских путях в Индию (на острове Мадагаскар). Преждевременная смерть Паддона помешала реализации планов. В течение двух лет службы в Российском флоте он дважды командовал эскадрой Балтийского моря, ходившей в 1717 и 1718 гг. в Финском заливе у полуострова Дагерорт, мыса Гангут и Березовых островов.

Участвовал вместе с вице-адмиралом Крюисом в переводе на русский язык уставов британского и голландского флотов и адмиралтейств. Подал государю предложения об улучшении по содержанию флота и обучении морских команд в зимнее время, а также о порядке производства гардемарин и волонтеров в мичманы и мичманов в поручики.

Получил указание от Петра I «об освидетельствовании», вместе с капитан-командорами П. М. Сиверсом и Т. Гордоном, всех русских офицеров в теории и практике морского искусства. Подал государю предложение об улучшении питания экипажей на кораблях флота и состава кригсрехтов (военных судов), порядке распределения офицеров на суда, производстве в чин по экзамену, предос-

тавлении капитанами судов по окончании кампании шканечных журналов и времени составления расписаний нижних чинов, достойных повышения по службе.

**Палибин Никифор Львович** (ум. в 1796) — генерал-майор (28.06.1782).

Окончил Морскую академию, произведен в гардемарины (1748), мичманы (1757).

Участник Семилетней войны (1756—1763), ходил в Балтийском море в кампаниях на кораблях флота, проявил себя в Кольбергской операции при высадках десанта, совершил два похода.

В 1763 г. находился при Адмиралтейств-коллегии в должности экзекутора. Командир придворной яхты «Екатерина Вторая», 25-баночной галеры «Надежда», 10-баночной галеры «Казань», на которой сопровождал Екатерину II в ее плавании по реке Волга от Твери до Симбирска и обратно в Ярославль (1767).

Командир корабля «Св. Георгий Победоносец», на котором совершил переход из Ревеля в Архипелаг в составе эскадры контр-адмирала И. Н. Арфа, участвовал в бомбардировке крепости Митилена во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг., награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. В 1775 г. на корабле «Ингерманланд», командуя отрядом из трех судов и трех гуковок, совершил переход из Архангельска в Кронштадт.

В 1776 г. командовал тремя дивизиями Балтийского галерного флота, в 1777-м назначен командиром корабля «Владимир», на следующий год — членом комиссии по разделу призовых денег за участие в войне 1768—1774 гг. В 1780 г., командуя эскадрой, совершил с ней переход из Кронштадта в Лиссабон, в 1781-м возвратился в Кронштадт.

В июне 1782 г. уволен от службы. Похоронен на кладбище при церкви Сампсона Странноприимца. Капитан 1 ранга (1770).

**Пальчиков Филипп Петрович** (ок. 1678, Волховский уезд Угорского стана, ныне в Орловской обл. — 1744, Псковская губ.) — корабельный мастер.

Из старинного дворянского рода, выходцев из шляхетской Польши. Службу на флоте начал в 1699 г. матросом. В 1770-м определен в бомбардирскую роту, был с Петром I «во многих походах, баталиях и акциях, и при атаках крепостей и за помянутые службы пожалован в ту роту лейтенантом». Участвовал в Азовских походах 1696—1697 гг. и боевых действиях во время Северной войны (1700—1721). В 1703-м направлен на Олонецкую верфь в Новой Ладоге в распоряжение ее руководителя Ф. С. Салтыкова на постройку прамов и других судов.

Вместе с корабельными мастерами Ф. М. Скляевым, Г. А. Меншиковым и другими достроил начатый Петром первый отечественный 100-пушечный корабль Балтийского флота «Петр I и II», возглавив эти работы на завершающей стадии (1723—1727). Участвовал в приемке в казну новых кораблей, построенных на Соломбальской верфи, в Голландии, Англии и Дании. Успешно окончив курс морских и кораблестроительных наук Морской академии и получив звание корабельного подмастерья, Пальчиков стал первым отечественным кораблестроителем, получившим инженерное образование на родине.

Направлялся в Казань для строительства судов в 1730, 1733—1735 гг., где в последний год построил 4 шмака, затем в Астрахань для ремонта судов Каспийской флотилии, где он находился фактически в ссылке.

Пальчиков в разное время возглавлял кораблестроение на различных верфях страны. Был главным кораблестроителем в Воронежском адмиралтействе, Москве, Вышнем Волочке, Новой Ладоге, Нижнем Новгороде, управлял С.-Петербургской «партикулярной верфью», строившей суда для Невского флота.

В марте 1738-го уволен от службы. Императрицей Елизаветой Петровной пожалован в статские советники. Последние годы жил в своем имении в Псковской губернии.

Корабельный мастер полковничьего ранга (1724).

**Панов Никифор** — российский мореплаватель, бригадир (03.1767), исследователь Арктики.

В 1745 г. поступил на службу гардемарином, в 1748-м произведен в мичманы. Командовал пакетботом «Сокол», кораблем «Нептунус». С апреля 1762 г. был в штате Морского шляхетного кадетского корпуса.

В 1764—1766 гг. — участник высокоширотной экспедиции капитана 1 ранга В. Я. Чичагова для поисков пути через Северный Ледовитый океан к Камчатке, в которой командовал судном «Панов».

Командир корабля «Св. Екатерина» (1766—1767).

В декабре 1767-го уволен от службы, в марте 1768-го пожалован рангом бригадира.

Капитан 1 ранга (22.12.1766).

**Пасынков Федор Иванович** (1720—22.03.1802, Кострома) — генерал-поручик (12.09.1787).

Из потомственных дворян Костромской губернии. Окончил Морскую академию. В 1739 г. определен канониром в морскую артиллерию. Участник Семилетней войны (1756—1763). В 1766 г. назначен на должность совет-

ника Артиллерийской экспедиции. Управляющий Каменскими сибирскими заводами (1768—1770).

Генерал-цейхмейстер (1785—1789).

В апреле 1789 г. уволен от службы. Генерал-майор (1779).

**Перский (Перской) Тихон Леонтьевич** — генерал-майор (28.11.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1765—1770). Ежегодно ходил на кораблях в кампаниях на Балтийском море (1768—1770). На корабле «Св. Георгий Победоносец» под командованием Н. Л. Палибина совершил переход в составе эскадры контр-адмирала И. Н. Арфа из Ревеля в Архипелаг и на том же корабле участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. при бомбардировке крепостей Митилена, Бодрум и Станко. В 1775-м возвратился в Ревель, в 1777 г. переведен в Галерный флот. Командир галер «Митилена» и «Рак» (1778—1780).

Состоял при командовании Галерного флота дежур-майором (1781), командир яхты «Счастье» (1782—1783), помощник капитана над Галерным портом. Наблюдал за постройкой кораблей «Три иерарха» и «Иоанн Креститель» (1783—1785). Командир гребного фрегата «Св. Марк» (1788—1789), командую 20 канонерскими лодками, ходил между Петербургом и Кронштадтом, после чего был назначен начальником Роченсальмского порта (1790—1794), а в 1792 и 1793 гг. одновременно командовал и гребной флотилией. Командир гребного фрегата «Св. Александр» (1794—1796), советник Казанской адмиралтейской конторы (1796—1804).

20 октября 1804 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (01.01.1796).

**Плениснер Федор (Фридрих) Христианович** (начало XVIII в., Курляндия — после 1779, С.-Петербург) — мореплаватель, исследователь Чукотки, плотник (1769).

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743).

В 1741 г. на пакетботе «Св. Петр» совершил плавание к северо-западным берегам Америки. Служил в Петербурге (1742—1753). Премьер-майор Анадырского острога, главный командир этого острога (1761—1763). Обеспечил формирование и отправку экспедиции И. Б. Синдта, обобщил сведения об островах в Северном Ледовитом и Тихом океанах.

Командир Охотского порта (1764—1772).

**Плещеев Сергей Иванович** (ум. 23.01.1802, г. Монпельс, Франция) — вице-адмирал (1797), генерал-адъютант (1797).

Из старинного дворянского рода Мешковых-Плещеевых.

В службе с 1759 г. Произведен в мичманы (1764) и в начале 1765-го командирован в Англию для совершенствования в морской практике. Ежегодно ходил на судах британского флота у берегов Северной Америки. Лейтенант (1769). Во время пребывания в Англии русской эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона был принят в состав экипажа корабля «Св. Георгий Победоносец» (1770) и был на нем в крейсерстве в Архипелаге. На корабле «Ростислав» совершал походы между Архипелагом и Ливорно (1772). Командуя фрегатом «Св. Марк», ходил с придворными яхтами между Петербургом и Петергофом, позже командовал брандвахтенным фрегатом «Гремящий» на Кронштадтском рейде (1774—1775).

Член посольства, возглавляемого полномочным послом России в Кон-

стантинополе князем Н. В. Репниным (1775—1776), произвел опись и промеры глубин от Дарданелл до Константинополя, Синопа и Трапезунда, после чего прибыл в Таганрог, откуда — в Петербург (1775—1776).

Командовал придворной яхтой «Екатерина», затем был командирован в Швецию для изучения в ее портах организации «корабельного, галерного и армейского флотов» (1777—1781).

Состоял при его императорском высочестве генерал-адмирале Павле Петровиче (1781—1786). Командир кораблей «Чесма» (1786—1787) и «Азия» (1787—1788). В чине генерал-адъютанта был назначен состоять в свите императора Павла I (1797—1798).

Награжден орденом Иоанна Иерусалимского.

28 июня 1798 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1783), капитан бригадирского ранга (1787), вице-адмирал (24.09.1797).

**Повалишин Илларион Афанасьевич** (13.10.1739, с. Маркино Рязанской губ. — 04.04.1799, ныне Белоруссия) — вице-адмирал (06.07.1790).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1752—1758). Командовал купеческими судами (1760—1762). Участник Семилетней войны (1756—1763), в том числе и неудачной осады прусской крепости Кольберг в 1760 г.

С 1764 по 1769 г. на фрегате «Гремящий» ходил в Балтийском море. Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В 1773-м, командуя фрегатом «Св. Павел», совершил переход в Средиземное море и высадил в Морее находившихся на русской службе греков и албанцев, в 1775-м возвратился в Кронштадт. В 1777 г. назначен командиром корабля «Ингер-

манланд», на котором крейсировал в составе эскадры А. И. Круза в Северном море. В 1781 г. на корабле «Память Евстафия» совершил переход в Средиземном море в составе эскадры контр-адмирала Я. Ф. Сухотина, а в следующем году командовал переходом из Архангельска в Кронштадт и Ревель двух отрядов в составе вновь построенных кораблей и фрегатов.

В 1788 г. снова был направлен в Архангельск за построенными там кораблями, которые впоследствии, близ Карлсруны, вошли в состав эскадры вице-адмирала В. П. фон Дези-на. По прибытии в Копенгаген вступил в командование этой эскадрой и стал готовиться к боевым действиям в Русско-шведской войне (1788—1790). Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени за участие в 18 кампаниях. В 1789-м был сменен в Копенгагене в должности командующего эскадрой вице-адмиралом Т. Г. Козляниновым и на корабле «Чесма» присоединился около острова Борнхольм к флоту под командованием адмирала В. Я. Чичагова. 22—24 мая 1790 г., имея флаг на корабле «Три иерарха», командовал арьергардом в Красногорском сражении, за участие в котором награжден орденом Св. Владимира 2-й степени. Затем, командуя авангардом из пяти кораблей в Выборгском сражении и имея флаг на корабле «Св. Петр», выдержал натиск шведского флота при его прорыве из Выборгского залива в Карлсруну. Во время прорыва флот противника потерял захваченными, сожженными и потопленными 64 судна.

6 июля 1790 г. в чине вице-адмирала удостоен ордена Св. Георгия 2-й степени. «Во уважении на усердную службу и отличную храбрость и искусство, оказанных им в сражении с неприятелем 22 июня 1790 года, где он, имея особый отряд в пяти кораб-

лях и одном бомбардирском, выдержал жестокий огонь противу всего корабельного и гребного флотов шведских мимо его проходящих, сохранил вверенный ему отряд от брандеров неприятелем пущенных и действием артиллерии своей поставил на мель многие корабли и другие суда шведския, в добычу доставившия». В день заключения мира со Швецией, 8 сентября 1790 г., был награжден золотым Георгиевским оружием «За храбрость» — шпагой с алмазами за сражение у мыса Красная Горка.

С 1791 г. — член Адмиралтейств-коллегии, в 1795-м командовал 2-й дивизией Балтийского флота. В сентябре 1797-го награжден орденом Св. Анны 1-й степени и уволен от службы.

Капитан генерал-майорского ранга (1783), контр-адмирал (01.01.1784).

**Подводин Василий Никитич** — генерал-майор (10.06.1804).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1762—1769). Командуя палубным ботом, ходил из Ревеля в Пиллау и Ригу (1772). В Донской флотилии на Азовском море командовал шхунами «Победослав—Дунайский» и «Вячеслав», ходившими по Керченскому проливу, трехмачтовым судном «Волк». На Азовском море занимался постановкой шпирт-бакенов, был начальником брандвахтенного поста на Таганрогском рейде (1777—1779). Командир бота «Елап», новопостроенного в Таганроге бомбардирского корабля «Гарантул», фрегата «Архипелаг», при Херсонском порте — фрегатов «Пятый» и «Шестой».

В 1782 г. определен по Адмиралтейству и назначен помощником капитана над Херсонским портом (1783), в 1785-м назначен советником в Интендантскую экспедицию в С.-Петербурге. Командирован в Выборг для ремон-



та судов гребного флота, поврежденных в Роченсальмском сражении (1789), в г. Фридрихсгам (ныне г. Валком) — для наблюдения за постройкой канонерских лодок (1790). Презус-комиссии военного суда (1792—1794).

Командир отряда из 50 канонерских лодок в Роченсальме (1794—1795), 3-й и 5-й гребных эскадр при Главном гребном порте (1795—1799), корабля «Не тронь меня» (1799). Советник Счетной экспедиции Адмиралтейств-коллегии (1799—1804).

Уволен от службы в 1804 г.

Капитан 1 ранга (1798).

**Покос Фаддей** (ок. 1673 — не ранее 1733) — парусный мастер.

В 1697—1698 гг. обучался парусному делу и корабельной архитектуре в Голландии и Венеции, после чего под руководством голландских и венецианских мастеров совершенствовал свои знания при постройке кораблей Азовской флотилии.

Одним из первых в России произведен в зейль-макеры (парусные мастера).

Впоследствии являлся главным помощником Ивана Кочета — мастера парусного вооружения судов на Олонекской верфи и в Петербургском Главном адмиралтействе.

Строил «новоманерные» бригадины на Лужской и Ижорской верфях, в Воронежском адмиралтействе.

Являлся хранителем «модель-камеры» в Воронеже, где были собраны модели кораблей, построенных в Воронежском адмиралтействе, и элементы их парусного вооружения, а также чертежи.

**Полунин Федор Афанасьевич** (годы жизни неизвестны) — русский географ, коллежский асессор (23.04.1764).

На военной службе с 1747 по 1764 г.

Составитель русского географического словаря — «Географического лексикона Российского государства...» (1773, 3-е изд., ч. 1—7, 1801—1809), который служил одним из справочников по физической и экономической географии России до появления «Географическо-статистического словаря Российской империи» (т. 1—5, 1862—1883) П. Семёнова.

**Полянский Андрей Иванович** (конец XVII в. — 17.10.1764, Ревель) — адмирал (04.05.1764).

В 1716 г. по окончании курса в Морской академии отправлен гардемаринном во Францию для изучения морских наук. В 1725-м, возвратившись в Россию, произведен в унтерлейтенанты. Командовал пакетботами «Почт-Ваген» и «Курьер», ходившими между Кронштадтом и Данцигом. В 1733 г. командовал фрегатом «Принцесса Анна». В 1737-м назначен на должность начальника Московской адмиралтейской конторы. В 1739—1742 гг. плавал в Балтийском море, командуя фрегатами «Гектор», «Кавалер» и кораблем «Азов».

Участник Русско-шведской войны (1741—1743). Командуя кораблем «Ревель» (1743), крейсировал у острова Гогланд в составе русского флота под командованием адмирала графа Н. Ф. Головина, наблюдая за действиями противника. 7 и 8 июня участвовал в перестрелке с кораблями шведского флота, после которой противник ушел, не приняв решительного сражения. Затем ходил на том же корабле в Балтийском море до 1751 г. Главный командир Кронштадтского порта (09.1751—1757).

Участник Семилетней войны (1756—1763). Командовал практи-

ческой эскадрой в Балтийском море, в 1757 г. назначен начальником Ревельской эскадры, которая до конца октября блокировала прусские порты. Главный командир Ревельского порта (1757—1764). В 1758-м, имея флаг на корабле «Северный Орел», крейсировал с Ревельской эскадрой у островов Готланд и Борнхольм. В 1759 г. эскадра конвоировала транспортные суда с военными грузами для русской армии в Пруссии, блокировала порты противника совместно со шведской эскадрой, которая находилась под общим командованием вице-адмирала Лагер-Бьелке. В 1760 г. командовал отрядом союзного флота, участвовавшим в осаде крепости Кольберг (май—октябрь 1764 г.).

Награжден орденами Св. Анны (1754), Св. Александра Невского (1760).

Контр-адмирал (1751), вице-адмирал (1757). Командующий Балтийским флотом.

**Попов Петр Ильич** — землепроходец начала XVIII в., исследователь Арктики.

В поисках новых промысловых районов Попов в 1711 г. на коче спустился по реке Анадырь и достиг мыса Дежнева, пересек Берингов пролив, собрал сведения о быте чукчей и эскимосов, природе Чукотки и Аляски, кратчайшем пути на Аляску через Берингов пролив.

**Портнов Михаил Дмитриевич** (ок. 1730—1791) — корабельный мастер бригадирского ранга (1790).

В 1753 г. поступил в корабельные ученики. Изучал корабельную архитектуру в Дании, Англии и Франции (1765—1768). Работал на верфях Петербурга и Архангельска.

Построил в С.-Петербурге разборное судно собственной конструк-

ции длиной 8,5 м для перевозки тяжелой артиллерии, а также корабли «Св. Георгий Победоносец», «Св. князь Владимир» (1769—1771), «Царь Константин» (1770—1772).

С 1773 г. строил корабли и фрегаты в Архангельске: двадцать три 66-пушечных корабля типа «Азия» (1783—1791), двадцать четыре фрегата: одиннадцать 32-пушечных типа «Павел» (1772—1786), два 34—38-пушечных типа «Надежда Благополучия» (1783—1785), один 40—44-пушечный «Мстиславец» (1783—1784); восемь 44-пушечных типа «Брячислав» (1784—1789), два 44-пушечных «Архангел Михаил» и «Рафаил» (1790—1791).

**Поскочин Иван Степанович** (ум. 06.03.1803) — капитан-командор (09.01.1803).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1776—1782). Служил на кораблях «Князь Владимир», «Храбрый» (1780—1784), «Царь Константин» (1785—1786). Определен в Галерный флот. Командуя военной галерой «Ипать», на которой находилась Екатерина II, прошел по Днепру от Киева до Кайдакова, затем в Херсон.

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. Командуя плавучей батареей № 1 во флотилии принца Нассау-Зигена, прошел на ней по Лиману от Глубокой Пристани к Очакову, где участвовал в сражениях с турецким флотом, за что был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени и золотой шпагой с надписью: «За мужество» (17.06.1788). Ранен, командуя флагманской бригаантиной «Благовещение», крейсировал между Очаковым и Гаджибеем, участвовал при штурме Сулинских укреплений, взятии Тульчи, штурме Измаила. Награжден орденом Св. Владимира 4-й

степени. Имея под командованием первый отряд галерных судов, в 1791 г. участвовал во взятии Браиловских береговых батарей. В 1796-м назначен на Черноморский флот. Командир фрегата «Федор Стратилат», корабля «Св. Троица» в эскадре вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова, совершил на нем переход из Севастополя в Архипелаг, где участвовал в боях за овладение островами Цериго, Занте и Кефалония в Ионическом море. По прибытии к острову Корфу вел бой с 80-пушечным кораблем противника. Продолжал командовать кораблем «Св. Троица», по уходе флота в крейсерство (1799) оставался для защиты острова Корфу. В 1800-м совершил на том же корабле переход от этого острова в Севастополь.

Командир корабля «Св. Павел» Черноморского флота (1801—1803). Капитан 1 ранга (1798).

**Поскочин Федор Васильевич** — контр-адмирал (28.11.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1771—1777). Ежегодно находился в кампаниях в Финском заливе и Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт на вновь построенном корабле «Азия» (1774—1778). В 1782-м переведен в Азовскую флотилию, командуя полякой «Патмос», крейсировал у крымских берегов (1782), флаг-капитан в эскадре контр-адмирала Ф. Ф. Мекензи, находился в крейсерстве на Черном море (1783), командовал пинком № 2 в Азовском и Черном морях (1784—1786), фрегатом «Стрела» (1787).

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. сражался с противником у острова Фидониси на корабле «Св. Георгий Победоносец». Командуя тем же кораблем, крейсировал с флотом в Черном море, конвоировал

гребную флотилию от Севастополя к устью Дуная (1789), ходил с флотом от Севастополя до Синопа, после чего участвовал в сражениях с турецким флотом в Керченском проливе (1790) и Гаджибейском лимане.

В 1791 г. переведен на Дунайскую гребную флотилию и за участие в сражениях против береговых укреплений противника награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. В 1796-м определен казначеем в Черноморское адмиралтейское правление.

В ноябре 1799 г. уволен от службы.

**Потемкин-Гаврический Григорий Александрович** (13.09.1739, с. Чижово, ныне Духовщинского р-на Смоленской обл. — 05.10.1791, близ г. Яссы, ныне Румыния) — граф, светлейший князь, государственный, военный и военно-морской деятель, дипломат. Генерал-фельдмаршал (1784).

Выходец из семьи небогатого смоленского помещика, Потемкин не имел, казалось, никаких шансов на сколько-нибудь выдающуюся карьеру. Он начал службу традиционно для дворянина — военным, как его отец, который дослужился до чина подполковника.

Однако все изменилось, когда он был замечен при дворе. Вахмистр Потемкин за участие в дворцовом перевороте 1762 г., который возвел на престол Екатерину II, получил чин подпоручика гвардии. В ходе Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. отличился в боях под Хотинем, успешно участвовал в сражениях при Фокшанах, Ларге и Кагуле, за что получил чин генерала. В январе 1774 г. Екатерина II вызвала его из действующей армии в Петербург. С этого времени началось его сближение с императрицей, завершившееся браком. Назначен членом Госсовета,

вице-президентом Военной коллегии, награжден орденом Св. Андрея Первозванного, возведен в графское достоинство.

В 1776 г. Потемкин возглавлял организацию карательных действий против Е. И. Пугачева, а в 1775 г. по инициативе Потемкина была ликвидирована Запорожская Сечь как возможный очаг новых массовых выступлений.

В 1776 г. был удостоен титула князя Священной Римской империи и назначен генерал-губернатором Новороссийской, Азовской и Астраханской губерний.

В 1783 г. реализовал свой проект присоединения Крыма к России, получив за это титул светлейшего князя Таврического. В 1784-м назначен президентом Военной коллегии. Главнo-начальствующий над Черноморским флотом (1783—1791). Способствовал основанию и строительству Херсона, Николаева, Севастополя, получивших привилегии в морской торговле наравне с Петербургом и Архангельском. Под руководством и по инициативе Потемкина осуществлялось строительство военного и торгового флотов на Черном море, укреплений на морском побережье. Во время Русско-турецкой войны 1787—1891 гг. командовал Екатеринославской армией.

16 декабря 1788 г. Потемкин удостоен ордена Св. Георгия 1-й степени: «В воздаяние усердия к отечеству, искусства и отличного мужества, с которым, предводительствуя армией Екатеринославскою и флотом на Черном море и одержав важные над неприятелем России и всего христианства поверхности, предупредил покорить оружию город и крепость Очаков».

В решении военных стратегических и тактических вопросов опирался на полководческое искусство

П. А. Румянцева, А. В. Суворова, Н. В. Репнина и других русских талантливых военачальников.

Кавалер всех российских орденов.

В честь Потемкина был назван эскадренный броненосец — «Князь Потемкин Таврический» (1904).

Г. Р. Державин писал о нем:

Се ты, отважный из смертных!  
Парящий замыслами ум!  
Не шел ты средь путей известных,  
Но проложил их сам — и шум  
Оставил по себе в потомки;  
Сей ты, о чудный вожьд Потемкин!

Похоронен в Екатерининском соборе Херсона, Украина.

**Престон Джемс** — контр-адмирал (23.09.1797).

Уроженец Англии. Принят на русскую службу (1770) в чине капитан-лейтенанта контр-адмиралом Дж. Эльфинстоном в эскадру под его командованием, совершил переход из Кронштадта в Архипелаг, где командовал пинком «Св. Павел».

В 1771 г. уволен от службы адмиралом Г. А. Спиридовым, в 1788-м вновь принят на службу в чине капитана 2 ранга.

Участник Русско-шведской войны (1788—1790), командовал кораблем «Дерись» в Эландском сражении (1789), в Красногорском и Выборгском сражениях — кораблем «Иоанн Креститель» (1790) в составе эскадры вице-адмирала А. И. Круза.

За храбрость, проявленную в Красногорском сражении, награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (29.05.1790). В последующие годы — командир кораблей «Всеслав» (1790—1791), «Болеслав» (1791—1792) в Кронштадтском порту, занимался обучением экипажей.

В январе 1799 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1795).

**Прибылов Гаврила Логинович** (ок. 1747 — апрель 1796, остров Кадьяк, Аляска) — исследователь северной части Тихого океана, штурман.

Биографические сведения о нем скудны. Известно, что с 1781 г. Прибылов состоял на службе торговых компаний купцов П. С. Лебедева-Ласточкина и Г. И. Шелехова. Командуя различными судами, ходил в северной части Тихого океана — в заливе Аляска, в Беринговом и Охотском морях (1781—1786).

В 1786—1788 гг. открыл в юго-восточной части Берингова моря острова Св. Георгия и Св. Павла, которые в 1820—1825 гг. были названы его именем. В 1795 г. по заданию А. А. Баранова доставил на побережье островов Якутат (Беринга) первую партию русских переселенцев.

**Прокофьев Фома Яковлевич** — капитан генерал-майорского ранга (1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1760—1768).

На фрегате «Африка» в эскадре контр-адмирала Дж. Эльфинстона совершил переход из Кронштадта в Портсмут (1769), затем в Архипелаг. На нем же участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. в сражениях при Наполи-ди-Романья, в Хиосском проливе и при Чесме. В 1775 г. в составе эскадры вице-адмирала А. В. Елманова возвратился из Архипелага в Ревель. Командирован в Донскую флотилию, находился при Новохоперской верфи (1779—1783), в Севастопольском порту (1783—1785), капитан над Херсонским портом (1786—1787), командир фрегата «Поспешный» (1787—1788), стоявшего у входа в Севастопольскую бухту в качестве плавучей батареи.

Член Черноморского адмиралтейского правления (1781—1793). Обер-

интендант Черноморского флота (1793—1798).

В октябре 1798 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1789), капитан бригадирского ранга (1793).

**Прончищев Василий Васильевич** (1702 — 29.08.1736) — мореплаватель, полярный исследователь, капитан-лейтенант.

Окончил Школу математических и навигацких наук в Москве (1718), служил на Балтийском море. В 1722—1723 гг. участвовал в Персидском походе Петра I. Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743), где был начальником отряда для описи берега Северного Ледовитого океана между устьями рек Енисей и Лена. Летом 1735 г. спустился на дубель-шлюпке «Якутск» по Лене из Якутска, обогнул ее дельту и зазимовал в устье реки Оленёк, в 1736-м достиг восточного берега полуострова Таймыр и вдоль него прошел на север до 77°30' с.ш.; на обратном пути умер от цинги.

Во время этого плавания были открыты острова Петра и восточная группа островов Самуила (ныне острова Комсомольской Правды), у северо-восточного берега полуострова Таймыр, а также ряд неизвестных ранее островов и мысов, произведена первая инструментальная съемка реки Лена от Якутска до ее устья, а также побережья Северного Ледовитого океана от его устья до мыса Фаддея. В плаваниях Прончищева принимала участие и его жена Мария (ум. в 1736) — первая полярная путешественница. Оба они похоронены на берегу реки Оленёк.

Его именем названы часть восточного берега полуострова Таймыр и мыс на его северо-восточном берегу, а также кряж между устьями рек Оленёк и Анабар, бухта в море Лаптевых (у берега Прончищева).

**Псаро Антон Константинович** — капитан генерал-майорского ранга (14.04.1789), тайный советник (1797).

1 мая 1769 г. принят на флот из армейских капитанов в лейтенанты.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Командир шебеки «Греция», ходившей у берегов Сирии, участвовал в бомбардировке крепости Бейрут, после чего принял в командование корабль «Не тронь меня» и находился в порту Ауза (1772). Награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (22.02.1773).

Уволен от службы (1777—1780). Вновь принят с назначением на должность поверенного в делах России на Мальте «По обществу Мальтийского ордена» (1780—1788). Участвовал в экспедиции в Средиземном море.

Капитан 1 ранга (1783), капитан бригадирского ранга (1787).

**Пустошкин Павел Васильевич** (1749, дер. Панихино, ныне Киришского р-на Ленинградской обл. — 14.10.1829, г. Лубны, ныне Полтавской обл., Украина) — вице-адмирал (09.05.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1760—1766). Находился в кампаниях на кораблях Балтийского флота (1766—1768), после чего был переведен на Черноморский флот, крейсировал на праме «Дефоб» от Икорецкой верфи до Азова, командовал брандвахтенной канонерской лодкой № 24, двумя брандерами в составе Азовской флотилии, затем — кораблем «Хотин» на Черном море (1769—1774). Занимался описанием берегов рек Днепр и Южный Буг, командовал галиотом «Буйвол», ходил на нем из Таганрога в Константинополь и обратно, фрегатом «Почтальон» у Керченского пролива (1776). Был направлен на Тамань для сопро-

вождения в порт Еникале крымского хана Шагин-Гирея (1777).

Командир корабля «Корон» при Таганрогском порте (1779), переведен с Черноморского на Балтийский флот (1780), а в 1782-м вновь на Черное море, где назначен командиром фрегата «Почтальон» при Таганрогском порте.

Был флаг-капитаном в эскадре вице-адмирала Ф. А. Клокачева, ходил на фрегате «Победа» от Таганрога до Севастополя, после чего на боте «Битюг» производил промеры и опись берегов Днестровского лимана. Командовал кораблем «Мадон» при Таганрогском порте (1783). Начальник Гниловской верфи (1784—1787), командир Таганрогского порта (1787—1790).

За успешную постройку на Гниловской верфи 27 военных судов награжден орденом Св. Владимира 4-й степени (1789), а за отличное прилежание и труды по управлению Таганрогским портом — орденом Св. Владимира 3-й степени (1790).

Участник Русско-турецкой войны 1787—1791 гг., во время которой сражался с турецким флотом у мыса Калиакрия, в сентябре 1791-го вступил в командование Дунайской флотилией и Черноморским гребным флотом. 11 сентября 1792 г. за участие в боевых действиях у мыса Калиакрия награжден орденом Св. Георгия 3-й степени. В 1794-м командовал эскадрой на Севастопольском рейде, а с 1795-го — Николаевским портом, состоял членом Черноморского адмиралтейского правления, с 1797-го — командующий гребным флотом на Черном море.

В 1798 г. назначен командующим Днестровской эскадрой. Имея флаг на корабле «Св. Михаил», совершил переход из Черного моря в Архипелаг, где присоединился у острова Кор-

фу к эскадре вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова.

Командуя отдельной эскадрой, ходил на Средиземном море от острова Корфу к итальянским портам Анкона, Генуя, Специя и Ливорно. За участие во взятии крепости Корфу награжден орденом Св. Анны 1-й степени, за взятие Неаполя — командорским крестом Св. Иоанна Иерусалимского (1799). В 1800-м возвратился из Средиземного моря в Севастополь.

В октябре 1807 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (01.01.1787), капитан бригадирского ранга (14.04.1789), капитан генерал-майорского ранга (16.09.1790), контр-адмирал (22.09.1793).

**Пушкин Петр Калинович** (ум. 27.09.1744) — действительный статский советник (1743), капитан 3 ранга.

В 1708 г. определен после окончания Школы математических и навигацких наук в Москве волонтером в голландский флот. Ходил на его кораблях до берегов Португалии (1710—1716). По возвращении в Россию произведен в лейтенанты.

Участник Персидского похода 1722—1723 гг. под командованием Петра I.

В Каспийском море командовал 4-й эскадрой ластовых судов, участвовал во взятии Баку. В 1726 г. переведен из Астрахани в С.-Петербург.

Помощник директора (1728), директор (1728—1730; 1739—1744) Морской академии в С.-Петербурге. Советник Экипажеской экспедиции (1732—1739), Адмиралтейств-коллегии (1739—1740; ноябрь 1740 — сентябрь 1744).

**Пуцин Иван Петрович** (1754—07.11.1842, С.-Петербург) — генерал-лейтенант, генерал-интендант (13.11.1802).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1765—1771). Ежегодно ходил из Кронштадта в Архангельск в составе экспедиции на пинках «Слон» и «Нарген», на корабле из Архангельска в Кронштадт (1769—1772).

На корабле «Граф Орлов» в составе эскадры контр-адмирала В. Я. Чичагова совершил переход из Кронштадта в Архипелаг, участвовал в сражении в Патрасском заливе (1772), на том же корабле крейсировал в Архипелаге в составе отряда капитана 1 ранга М. Т. Коняева (1773—1775).

На фрегате «Богемия» совершил переход из Ливорно в Кронштадт (1775—1776), назначен командовать придворной яхтой «Петергоф» (1778). Ежегодно плавал на судах Галерного флота (1779—1786).

Командуя галерой «Днепр», прошел по Днепру от Киева до Екатеринослава в составе флотилии, на которой находилась Екатерина II (1787).

Капитан Галерного порта (1787—1797). Обер-интендант (1797).

С 1802 г. состоял управляющим Исполнительной экспедиции с чином генерал-интенданта.

Сенатор (1821).

Награжден орденами Св. Анны 1-й степени, Белого Орла (1834).

Капитан 1 ранга (1790), капитан бригадирского ранга (1796), генерал-майор (1798).

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

**Пуцин Петр Иванович** (1728—1812) — адмирал (06.07.1790).

Окончил Морскую академию (1743—1745), произведен в мичманы в 1748-м.

В 1745—1764 гг. находился в кампаниях на Балтийском море и участвовал в 1757 г. в высадке десанта у крепости Кольберг во время Семилетней войны (1756—1763).

Командовал пинком «Слон», фрегатом «Св. Михаил», кораблем «Св. Дмитрий Ростовский» (1759—1765).

Во время посещения Екатериной II Шлиссельбурга командовал торншхоутом в плавании до Ладожского озера, после чего возвратился в Петербург на яхте «Св. Андрей», затем был переведен в Галерный флот. В 1767-м командовал 12-баночной галерой «Тверь», на которой Екатерина II совершила плавание по Волге от Твери до Симбирска, в 1768 г. возвратился на барках с командами в С.-Петербург. В 1769-м участвовал в описи берегов реки Шексна, а затем Азовского моря. На следующий год переведен в столицу, после чего командирован для наблюдения за постройкой судов на верфи при Новохоперской крепости. На время отсутствия графа И. Г. Чернышева исполнял должность главного командира Галерного порта.

С декабря 1772 г. назначен на должность капитана Кронштадтского порта, с июля 1782-го — генерал-интендант. В этой должности привлек особое внимание как знаток хозяйственной части флота.

Его заслуги были высоко оценены Екатериной II, которая назначила Пушина главным командиром (1788—1798) Кронштадтского порта с оставлением его в должности генерал-интенданта. Вместе с тем ему было поручено главное наблюдение за постройкой в Кронштадте новых судов и снаряжением к плаванию 14 старых линейных кораблей. Должность генерал-интенданта Пушин исполнял почти 15 лет, а главного командира Кронштадтского порта — 12 лет (до 1800). В 1797-м был назначен начальником дивизии, в июле того же года — главнокомандующим Балтийским гробным флотом. С октября 1798 г.

присутствовал в Сенате по делам Адмиральств-коллегии.

Награжден орденами Св. Александра Невского, Св. Андрея Первозванного.

В мае 1802 г. уволен от службы по болезни.

Контр-адмирал (1779), вице-адмирал (1782).

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

## Р

**Рамбург Иван Степанович** (ок. 1694 — ок. 1770, С.-Петербург) — кораблестроитель, генерал-лейтенант.

Сын француза на русской службе — учителя танцев при дворе царя Петра I.

В 1715 г. поступил на службу в Петербургское адмиралтейство корабельным учеником в команду мастера Ф. М. Скияева. Петр I заметил сметливость Рамбурга и повелел зачислить его в «собственные ученики», затем направил в Адмиралтейскую школу, а оттуда в 1724 г. — для обучения на семь лет во Францию (на верфи Тулона, Марселя, Бреста, Гавра, Бордо и других портов). После окончания учебы Рамбург сдал экзамен и получил диплом, уравнивавший его в правах с отечественными корабельными мастерами. По возвращении в Россию в 1731 г. вместе с Г. Окуновым разработал проект и начал по нему постройку 32-пушечного фрегата «Митау». За успешное завершение его строительства был награжден в 1733 г. высокой денежной премией, произведен в корабельные мастера майорского ранга. В 1734—1736 гг. построил в С.-Петербурге 54-пушечный корабль «Азов». Советник Интендантской экспедиции (02.02.1737), предложил применять при строительстве кораблей же-



лезные кницы вместо деревянных, как принято во Франции, что повышало прочность их корпусов.

Советник Экспедиции над верфями и строениями (1740—1743). Неоднократно посылался Адмиралтейств-коллегией в инспекционные поездки. В 1744 г. был направлен в Москву «для исправления маскарадного корабля»: ремонта ботика Петра I — «Дедушки русского флота».

В 1747—1749 гг. построил в Петербурге 66-пушечный корабль «Иоанн Златоуст», в 1759—1762 гг. — 80-пушечный «Кир Иоанн». В 1757-м произведен в сарваеры бригадирского ранга и назначен главным кораблестроителем Казанского адмиралтейства. С 1762 г. — член Адмиралтейств-коллегии, с июня 1764 г. — генерал-казначей этой коллегии.

В декабре 1765 г. уволен от службы в отставку по болезни.

Бригадир (1757), генерал-майор (1762).

Похоронен на Лазаревском кладбище Александровской лавры.

**Рамз (Рамзай) Ричард** (ок. 1665—1740, С.-Петербург) — капитан-командор (22.08.1732), корабельный мастер (1737).

Выходец из Англии. В 1715 г. принят на русскую службу в корабельные мастера с рангом капитана. Принял русское подданство, пользовался особым доверием Петра I. В Петербургском Главном адмиралтействе построил 80-пушечные корабли «Норд-Адлер» и «Св. Андрей» (1716—1721); 54-пушечный «Рафаил» (1721—1724) и 32-пушечный фрегат «Винд-Хунд» (1724).

Рамз участвовал также в достройке заложенного в 1723 г. Петром I «государева корабля» — «Петр II» (1724—1727). В 1739—1740 гг. построил в С.-Петербурге 10-пушечные

бомбардирские корабли «Юпитер» и «Самсон».

Неоднократно выступал экспертом по вопросам отечественного кораблестроения. Был также прекрасным судомоделистом. Адмиралтейств-коллегия поручала ему изготовлять модели всех трофейных шведских кораблей и других судов, а также ремонтировать модели, находившиеся в Морской академии.

**Рибас (Дерибас) Осип (Иосиф) Михайлович, де** (06.06.1749, Неаполь, Италия — 01.12.1800, С.-Петербург) — адмирал (1799).

По национальности испанец. В 1765—1769 гг. служил волонтером в неаполитанской армии. На русскую службу по приглашению графа А. Г. Орлова поступил в 1772 г.

Участник Семилетней (1756—1763) и Русско-турецких войн 1768—1774 и 1787—1791 гг. В чине майора принимал участие в сражениях с турецким флотом в Днепровском лимане (1788), командовал авангардом при взятии крепостей — Гаджибей и Аккерман (1789). В том же году взял в плен два турецких корабля. В 1790 г. гребная флотилия под руководством де Рибаса вошла в устье реки Дунай, захватив турецкие батареи, защищавшие вход в устье реки и, рассеяв неприятельскую флотилию, овладела крепостями Тульча и Исачка. Он участвовал во взятии крепости Измаил, разработал план ее штурма, одобренный А. В. Суворовым, командовал при штурме крепости гребной флотилией и десантом. 20 декабря 1790 г. в чине генерал-майора был удостоен ордена Св. Георгия 2-й степени «во уважении на усердную службу, многия труды и подвиги, понесенные им в течение минувшей кампании, когда он, командуя гребною Черноморскою флотилиею при вступлении оной в

Дунай, опровергнув неприятельския укрепления, устье его заграждавшия, разбил и пленил все суда флотилии турецкой и овладел замками Тульчею и Исакчею»...

В 1791 г. участвовал в наведении моста при переправе русской армии через Дунай и принимал участие в сражениях у Мачина и в переговорах с турецкими представителями о мире. Командующий Черноморским гребным флотом в 1793 г. Построил в Гаджибее Военную гавань и Купеческую пристань, основал там новый город Одессу. «Устроение гавани сей мы полагаем на вас... быть главным начальником оной; мы надеемся, что вы потащитея, чтобы город предоставлял торгующим защиту, ободрение и покровительство...» — из рескрипта Екатерины II. «Ваш план и проект устройства нового города очень хорош. Вы там начальник и хозяин, а я ваш помощник» — из письма А. В. Суворова Рибасу.

В 1797 г. Рибас был отозван в Петербург. В 1798 г. командирован в Ревель для осмотра Морского госпиталя и всех мест, где заготавлился провиант, Рибасу было поручено изыскать средства к его выгодной покупке и доставке в столицу. Генерал-кригскомиссар (1798—1800). Член Адмиралтейств-коллегии.

С 1799 г. — управляющий Лесным департаментом. 1 марта уволен от службы за финансовые злоупотребления, а 30 октября вновь принят на службу с назначением присутствовать в Адмиралтейств-коллегии. Рибас разработал план усиления Кронштадта и приступил к его осуществлению. Рибас — личность противоречивая, и воспоминания о себе он оставил неоднозначные.

Награжден орденами Св. Владимира 3-й степени (1788), Св. Георгия 3-й степени, Св. Владимира 2-й сте-

пени (оба 1789), Св. Георгия 2-й степени, Св. Александра Невского (оба 1791).

Контр-адмирал (1791). Вице-адмирал (1793).

Похоронен на Смоленском лютеранском кладбище.

**Римский-Корсаков Воин Яковлевич** (04.06.1702—30.07.1757, С.-Петербург) — основатель династии морских офицеров, последователь Петра I в деле строительства флота, вице-адмирал (1755).

Сын петербургского вице-губернатора Якова Никитича. Окончил Морскую академию (1716). По указанию Петра I в 1717 г. двадцать лучших дворянских юношей, среди них и гардемарин В. Я. Римский-Корсаков, были отправлены во Францию для совершенствования в морском деле. После обучения «морскому искусству» для получения практического опыта в управлении парусными судами он с другими гардемаринами несколько лет состоял на действительной службе во французском флоте.

Вернувшись в 1724 г. в Россию, служил на Балтийском флоте, с 1732 г. командовал кораблями. В 1740-м в чине капитана 1 ранга командирован «стоять за маршала от флота» (соответствует в настоящее время военно-морскому атташе) при графе А. И. Румянцеве, назначенном полномочным послом в Константинополь. В кампанию 1743 г. командовал кораблем «Азов», с 1747 г. — начальник С.-Петербургской корабельной команды, с 1751-го — командир Кронштадтской эскадры.

Член Адмиралтейств-коллегии (1750—1755).

В 1755 г. уволен в отставку по болезни.

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Розмыслов Федор Ф.** (начало XVIII в. — 1771) — мореплаватель, штурман, поручик (1760).

Окончил Морскую академию. Ежегодно участвовал в кампаниях Балтийского флота (1744—1766), совершил четыре перехода из Кронштадта в Архангельск.

В 1768—1769 гг. по поручению архангельского генерал-губернатора руководил первой российской экспедицией по изучению Новой Земли.

В конце лета 1768 г. Розмыслов прошел через пролив Маточкин Шар в Карское море, произвел его первую опись, зимовал на Новой Земле, где провел регулярные наблюдения и собрал материал о своих метеорологических наблюдениях и природе Новой Земли. В 1769 г. пытался пройти из Маточкина Шара на восток к устью реки Обь. Орывки из его путевого журнала впервые были напечатаны в книге «Записки, издаваемые Государственным адмиралтейским департаментом, относящиеся к мореплаванию, наукам и словесности» (1820).

Погиб при крушении судна у острова Гогланд в Финском заливе.

Именем Розмыслова названы залив и остров в Карском море (архипелаг Норденшельда), долина на побережье Баренцева моря на Новой Земле.

**Роксбург Василий Васильевич** (ум. в 1782) — капитан генерал-майорского ранга (07.07.1776).

На русскую службу принят из английской в капитаны 2 ранга в феврале 1764 г. В Балтийском море ходил волонтером в эскадре адмирала А. И. Полянского. Командовал кораблем «Кир Иоанн», бывшим шведским фрегатом «Ульфиксдаль», кораблями «Город Архангельск» и «Три святителя» (1765—1770).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Командовал кораблем

«Святослав» в бою в Хиосском проливе (24.06.1770), который шел под флагом контр-адмирала Дж. Эльфинстона. 27 сентября 1770 г. корабль потерпел крушение на рифе у острова Лемнос. 27 июля 1773 г. за отличие в боевых действиях награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

Уволен от службы 31.12.1776 г.

**Ртищев Василий Алексеевич** (1705, дер. Кутково Каширского уезда Тульской губернии, ныне области — 1780, С.-Петербург) — мореплаватель, исследователь морей Лаптевых и Охотского, капитан 3 ранга (21.01.1758).

В 1730 г. определен в подштурманы.

Участник 2-й Камчатской экспедиции 1733—1743 гг. На боте «Иркутск» отправился из Якутска вниз по реке Лене для исследования восточной части побережья моря Лаптевых. С 1736 г. находился в отряде капитана М. П. Шпанберга, по приказанию начальника экспедиции В. И. Беринга выполнил опись реки Иня (1741), в последующем на дубель-шлюпке «Надежда» участвовал в описи реки Уда, Шантарских островов и обследовании восточного побережья острова Сахалин, осмотрел и описал пролив (позднее получивший наименование Лаперуза) между Курильскими островами и островом Хоккайдо (Япония). 1 января 1738 г. за участие в экспедиции произведен в штурманы.

В 1757 г. назначен заведующим морской частью в Охотске, принял дела в 1760-м.

Командир Охотского порта (1760—1764). Оставался в Охотске до 1776 г.

Именем Ртищева названа река на острове Сахалин.

**Румянцев-Задунайский Петр Александрович** (04.01.1725, Москва —

08.12.1796, с. Ташан, ныне Переяслав-Хмельницкого р-на Киевской обл., Украина) — граф, генерал-фельдмаршал (1770).

Участник Семилетней войны (1756—1763). Командуя бригадой, затем дивизией, отличился под Грос-Егерсдорфом (1757) и Кунерсдорфом (1759), где русские войска нанесли сокрушительное поражение французской армии.

В чине генерал-поручика во главе корпуса успешно руководил осадой и взятием прусской крепости Кольберг, что было основной задачей русской армии в кампанию 1761 г. Здесь Румянцев впервые участвовал в совместных боевых действиях с флотом по единому плану. Для действий с суши был выделен 24-тысячный осадный корпус под его командованием, а с моря — эскадра под командованием вице-адмирала А. И. Полянского (в составе 19 линейных кораблей, фрегатов и бомбардирских кораблей) с отрядом транспортов для перевозки десанта в 2 тыс. человек под командованием капитана 1 ранга Г. А. Спиридова.

В Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. Румянцев в чине генерал-аншефа в кампании 1768 г. командовал 2-й армией с задачей прикрывать южные границы России и район действий 1-й армии генерал-аншефа А. М. Голицына от нападения крымских татар. Для отвлечения турецких сил с главного театра предусматривались одновременные действия русско-го флота в Архипелаге.

В ноябре 1768 г. началось воссоздание Азовской флотилии, которое возглавил контр-адмирал А. Н. Сенявин. С 1770 г. ее базой стал Таганрог. В сентябре 1769-го Румянцев принял командование 1-й армией, которая заняла Яссы и Бухарест. В июне 1770 г. она разгромила близ Рябой

Могилы войска крымского хана Капсан-Гирея, в июле в сражении у реки Кагул — турецкую армию Халиль-паши, после чего капитулировала крепость Измаил и затем — Килия. Русские войска вышли на левый берег Дуная. 26 июля 1770 г. Екатерина II пожаловала Румянцеву орден Св. Георгия 1-й степени и звание генерал-фельдмаршала. Тогда же императрица почтила графа собственноручным письмом, где в частности говорилось: «Вы займете в моем веке несумненно превосходное место предводителя разумного, искусного и усердного. За долг почитаю вам отдать сию справедливость».

Готовясь к военным действиям за Дунаем, Румянцев начал создавать Дунайскую флотилию, которая включала 67 вооруженных судов. Весной 1772 г. в командование флотилией вступил адмирал Ч. Ноульс. План кампании 1774 г., разработанный Румянцевым, предусматривал форсирование Дуная русскими войсками. В июне корпус генерал-поручика А. В. Суворова разгромил турецкую армию под Козлуджей. Главные силы Румянцева также переправились через Дунай и заблокировали крепости Силистрия и Русчук. Большое влияние на исход войны оказали активные действия Азовской флотилии, после чего турецкий визирь предложил начать мирные переговоры. 10 июля 1774-го в дер. Кючук-Кайнарджа (ныне Болгария) был подписан мирный договор между Турцией и Россией, по которому последняя после длительной борьбы получила выход к Черному морю и возможность создания Черноморского флота. За эти победы над турками Румянцев в 1775 г. получил почетную приставку к фамилии — Дунайский.

В последующем Румянцев командовал тяжелой кавалерией русской

армии, в начале Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. командовал 2-й армией. В результате конфликта с главнокомандующим русскими силами Г. А. Потемкиным фактически устранился от командования. В 1789 г. был отозван в С.-Петербург.

Румянцев как полководец и один из организаторов русской регулярной армии применял в разных кампаниях и на различных театрах военных действий прогрессивные формы ведения боя, что оказало большое влияние на развитие русского военного искусства.

В 1799 г. на Марсовом поле был воздвигнут обелиск «Румянцова победам», в 1818 г. он был перенесен и установлен в сквере между Академией художеств и 1-м кадетским корпусом (ныне площадь им. Шевченко).

**Рыдин Моисей** (ум. 18.10.1771) — мореплаватель, капитан-лейтенант (12.03.1771).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1751—1759).

В 1755—1763 гг. служил на различных судах в Балтийском море. В 1759-м командовал на Данцигском рейде палубным ботом. В 1764—1766 гг., командуя гукором «Св. Михаил» в отряде М. С. Немтынова, совершил переход из Архангельска в бухту Коломбай (залив Беллсунд у берегов острова Западный Шпицберген) с материалами для организации базы высокоширотной секретной экспедиции под руководством адмирала В. Я. Чичагова, где зимовал. Участвовал в экспедиции на судне «Бабаев».

В 1767 г. прибыл в С.-Петербург и оставлен при его корабельной команде. В 1769 г. командовал придворной яхтой «Алексей» (1769—1770). В октябре того же года командирован для описи рек Днепр, Днестр и Дунай в составе экспедиции капитана И. И. Нагаткина.

**Рябинин Михаил Ильич** (1725 — 17.05.1790, С.-Петербург) — вице-адмирал (28.07.1782).

Окончил Морскую академию и произведен в гардемарины в 1744 г., в мичманы — в 1746 г.

В 1745—1747 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт в составе экипажа на корабле «Архангел Рафаил». В 1748—1751 гг. участвовал в описи берегов и промерах глубин Финского залива. В 1756—1764 гг. ходил в Балтийском море, в 1759-м переведен в Галерный флот. В 1762-м состоял при Петербургском порте, в сентябре того же года переведен в штат Морского шляхетного кадетского корпуса.

В 1763 г., командуя 54-пушечным кораблем «Город Архангельск», был в плавании с гардемаринами в Северном море, в следующем году командовал кораблем «Москва», затем был оставлен при Петербургском порте.

С января 1765 г. назначен в советники Интендантской экспедиции, с производством в полковники.

Служил в Донской экспедиции на реке Дунай и Черном море (1765—1776). Генерал-интендант (06.1776—1782). Генерал-контролер (1782—1790).

Награжден орденом Св. Анны 1-й степени (1780).

Именем Рябинина названа банка в Финском заливе.

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

## С

**Салтыков Федор Степанович** (1675 — 02.08.1715, Лондон) — первый российский корабельный мастер (1703).

В 1697—1700 гг. проходил обучение кораблестроению в Голландии и

Англии, в 1700—1711 гг. работал на Азовской, Сяьской, Олонецкой и Новоладождской верфях. На Олонецкой верфи построил (1703—1704) 28-пушечный фрегат «Флигель де-фам» («Летящая слава»), на остальных — транспорты и несколько скампавей, в 1706—1707 гг. под Смоленском руководил постройкой грузовых судов для обеспечения операций русской армии, в 1707—1708 гг. строил малые суда на Кронверкской верфи Петербурга, в 1710—1711 гг. в Новой Ладоге, совместно с А. Д. Меншиковым, построил две 18-пушечные государевы шнявы.

В 1711-м направлен инкогнито под видом российского дворянина-путешественника за границу с целью собрать сведения о продающихся в странах Западной Европы кораблях и найти возможность их приобретения. Купил и отправил в Россию 11 кораблей, 4 фрегата, нанял на русскую службу многих офицеров и нижних чинов, оказывал помощь учившимся там русским. Представил Петру I обширный проект различных преобразований и нововведений, которые, по его мнению, надлежит провести в России, в том числе план экспедиции для отыскания морского пути в Индию через Северный Ледовитый океан.

**Самойлович (наст. фамилия Сушинский) Данил Самойлович** (11.12.1744, дер. Яновка Черниговской губ. — 20.02.1805, Николаев, Украина) — основатель отечественной эпидемиологии, военный врач, действительный статский советник (1799).

Из семьи небогатого сельского украинского священника. Окончил Киевскую духовную академию.

В ноябре 1761 г. поступил учеником в С.-Петербургский адмиралтейский госпиталь, в 1765-м выпущен из этой школы со званием подлекаря, оставлен в том же госпитале,

в 1767-м произведен в лекари. Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. С 1771 г. — штаб-лекарь. Работал врачом в чумных госпиталях в Угрешском, Симоновском и Даниловском монастырях. Введен в специальную комиссию по борьбе с чумой в Москве.

В 1776 г. — в отставке, выехал за границу. По возвращении служил в различных морских госпиталях. Доктор медицинских наук (1784).

Участник отражения высадки турок у Кинбурна в 1787 г. Спас в Русско-турецкой войне 1787—1791 гг. жизнь А. В. Суворова. В 1796—1799 гг. — организатор борьбы с эпидемией «моровой язвы» на юге России.

С 1800 г. — инспектор Черноморского медицинского управления. Первым из русских ученых дал клиническое описание чумы и разработал прививки против нее.

Сочинения: Избранные произведения. В 2 т. М., 1949—1952 гг.

**Сандерс Томас** (ум. 12.1733, С.-Петербург) — вице-адмирал (06.05.1727).

Выходец из Англии. Принят на русскую службу в 1718 г. в Амстердаме с чином капитан-командора. По прибытии в Россию командовал отрядом из пяти кораблей, имея свой брейд-вымпел на построенном в Голландии в 1714 г. корабле «Мальбург» и находился в крейсережке по Финскому заливу.

Командир корабля «Нептунус». Имея брейд-вымпел на корабле «Св. Петр», ходил с флотом в заливе у мыса Красная Горка (1721), в следующем году принял временно командование над Котлинским портом, участвовал в составлении штата «корабельной такелажки». Крейсировал с флотом между мысом Красная Горка и Березовым островами. Член Адмиралтейств-коллегии (12.1723).

Командуя эскадрой корабельного Балтийского флота, ежегодно ходил с практической целью по Финскому заливу и Балтийскому морю, с марта 1726 по 1729 г. — главный командир Ревельского порта. В мае 1727-го, имея флаг на корабле «Не тронь меня», командовал Ревельской эскадрой на ее переходе в Кронштадт.

Главный командир в Кронштадте (январь 1730 — январь 1732). Член Морской комиссии (1732), шаутбенахт (1721).

**Селиванов Федор Михайлович** (06.1700—17.04.1782, С.-Петербург) — вице-адмирал (10.07.1775).

Окончил Морскую академию и произведен в прапорщики (1729), в лейтенанты — в 1733-м. В 1736 г. назначен советником в Экспедицию Морской академии и школ. В 1739-м произведен в капитаны, в июне того же года назначен заведовать Экспедицией академии и школ, в сентябре 1747 г. определен заведовать учебным процессом у гардемарин.

В 1754-м назначен в Адмиралтейство казначеем с чином подполковника, в 1757 г. — полковник, с марта 1762-го — прокурор Адмиралтейств-коллегии с присвоением звания статский советник.

Генерал-контролер (1764—1766).

С марта 1776 г. уволен от службы.

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Селянинов Василий** — корабельный мастер, генерал-майор (01.01.1784).

Поступил на службу в корабельные ученики в 1740 г. Строил в Петербурге 36-пушечный прам «Олифант», в 1761 г. командирован в звании корабельного мастера майорского класса в Архангельск, где построил 66-пушечные корабли «Не тронь меня» и «Саратов» (1762—1763),

32-пушечные фрегаты «Надежда» (1762—1763) и «Африка» (1764—1768), пинки «Паломник», «Венера» и «Сатурн».

В 1769—1772 гг. построил в С.-Петербурге 74-пушечный корабль «Св. великомученик Пантелеймон», в 1771 г. в Кронштадте — 10-пушечные бомбардирские корабли «Марс» и «Юпитер», в 1772—1779 гг. — 74-пушечный корабль «Изезкииль» и 66-пушечный корабль «Давид Селунский».

В 1776 г. командирован на Днепр, чтобы выбрать место для строительства новой верфи и гавани и оценить имеющийся в районе строительный лес. В 1779-м под его руководством началась постройка в Херсоне 60-пушечного корабля «Св. Екатерина», но в 1780 г. по заявлению генерал-лейтенанта И. А. Ганнибала Адмиралтейств-коллегией корабль признан негодным, Селянинов был отстранен от его дальнейшей постройки, а корабль впоследствии разобран на стапеле.

В 1777—1783 гг. построил в Петербурге совместно с И. В. Ямесом 74-пушечный корабль «Победослав», 100-пушечный корабль «Иоанн Креститель» («Чесма»), а также 14-пушечный бомбардирский корабль «Гром».

В январе 1784 г. уволен от службы. Обер-интендант (1777).

**Сент-Илер П.** — барон, генерал-лейтенант.

Родился в Тулоне (Франция). Был кушом. За многочисленные преступления взят под стражу в Неаполе, бежал. Приехал в Санкт-Петербург. Принят на русскую службу в 1715 г. с чином генерал-лейтенанта.

По поручению Петра I занимался составлением проектов организации морского училища, которые, однако, не были одобрены.

В октябре 1715 г. назначен директором Академии морской гвардии

(Морская академии). Имел частые конфликты с князем А. Д. Меншиковым, графом А. А. Матвеевым, профессором А. Д. Фарварсоном. Не оказал существенного влияния на характер учебного процесса и организацию военно-морского учебного заведения.

В феврале 1717 г. по приказанию Петра I был отставлен от службы и вернулся на родину.

**Сенявин Алексей Наумович** (05.10.1722 — 11.08.1797, С.-Петербург) — адмирал (10.07.1775).

Представитель старинного русского дворянского рода, из которого вышел ряд военно-морских деятелей. Сын первого профессионального моряка русского происхождения вице-адмирала Наума Якимовича Сенявина.

В службе с 1733 г. Произведен в мичманы.

Участник Русско-турецкой войны 1735—1739 гг. в составе Днепровской флотилии, состоял адъютантом при своем отце.

С 1739 г. на Балтийском флоте.

Участник Русско-шведской (1741—1743) и Семилетней (1756—1763) войн, во время последней при осаде крепости Кольберг в 1760-м командовал кораблем «Св. Павел». В отставке (1762—1766).

Генерал-казначей (1766—1768).

Во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. командовал Азовской флотилией, оказывал содействие русским войскам в овладении турецкими крепостями Керчь и Еникале и, обороняя побережье Крыма и Керченский пролив, руководил Донской экспедицией по строительству «новоизобретенных» мелкосидящих судов, способных пройти через мелководное устье Дона и вести боевые действия на Азовском море, их постройкой на Херсонской и других верфях.

Участвовал в создании Черноморского флота.

Уволен от службы по болезни (1788—1794). Вновь принят на службу с назначением присутствовать в Адмиралтейств-коллегии (1794—1797).

Награжден орденом Св. Андрея Первозванного, Св. Александра Невского, Св. Владимира 1-й степени и Св. Анны 1-й степени.

В 1870-х гг. прах и надгробие А. Н. Сенявина перенесены с Лазаревского на Тихвинское кладбище Александро-Невской лавры.

На могиле — мраморная каннелированная колонна, увенчанная урной с пламенем.

На мраморной доске — текст:

Здесь, под камнем сим,  
Лежит преславный адмирал,  
Кой лести не любил, коварство

презирал,  
Сенявин доблестен, вождь мудрый,  
милосердный,  
Оставивший к себе почтенья храм  
бессмертный,  
Друг человечества, друг верной  
правоты.  
Прохожий, помолись об нем Творцу  
и ты!

Сочинитель Завалиевский.

**Сенявин Григорий Алексеевич** (29.01.1767—17.04.1831, С.-Петербург) — капитан-командир (05.10.1798).

В 1775 г. поступил в главную артиллерию сержантом, в 1780-м произведен в подпоручики с определением на флот.

Совершил переход в составе экипажа корабля «Исидор» от Кронштадта до Ливорно и обратно (1780—1781). Адъютант у контр-адмирала Борисова, затем флигель-адъютант в штабе отца — адмирала А. Н. Сенявина (1781—1782).

Командирован в Англию для службы волонтером на судах британского



флота (1783—1787). Возвратился в Россию и принял участие в Русско-шведской войне (1788—1790).

Командовал фрегатом «Брячислав», который принял участие в Гогландском сражении (1788), кораблем «Победослав» — в Эландском сражении (1789), на следующий год командуя тем же кораблем — в Красногорском и Выборгском сражениях. За первое был награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость».

Командир корабля «Память Евстафия», на котором во главе эскадры под флагом вице-адмирала Л. И. Ханькова совершил поход к берегам Англии для совместных действий с британским флотом в войне с Францией (1795—1796). Капитан над Херсонским портом (1797).

В октябре 1798 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1795).

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Тихвинском кладбище.

**Сенявин Николай Иванович** — вице-адмирал (10.06.1775).

Окончил Морскую академию и произведен в гардемарины в 1738 г., в мичманы — в 1743 г.

Участник Семилетней войны (1756—1763). Командовал фрегатом «Архангел Михаил», отрядом из десяти галиотов и ластовых судов.

В 1761-м отдан под суд за потерю фрегата и галиота, приговорен к штрафу. От наказания освобожден императрицей Екатериной II в 1764 г.

Капитан над портом в Риге (1766). Назначен на должность начальника Галерного флота и порта в августе 1768 г. Исполнял должность главного командира порта в Кронштадте (1773—1774).

С июня 1775 г. уволен от службы.

Бригадир (1766), контр-адмирал (1770).

**Сиверс Петр Иванович** (1674 — 12.1740, С.-Петербург) — вице-президент Адмиралтейств-коллегии (1727—1732), адмирал (06.05.1727).

Выходец из Дании. Принят на русскую службу с чином капитана в 1704 г. в Амстердаме вице-адмиралом К. И. Крюйсом, по приезде в Архангельск направлен на Олонецкую верфь.

Участник Северной войны (1700—1721). Командуя шнявой «Де фалк» и фрегатом «Кроншлот», принимал участие в обороне Котлина (1705), осенью того же года был командирован Крюйсом к Петру I в Гродно с донесением о состоянии флота. Командир фрегата «Кроншлот» (1707—1708).

Руководил экипажескими делами при С.-Петербургском адмиралтействе (1712). Командуя отрядом бригаантин, находился в крейсерстве в Финском заливе и участвовал в Финляндском походе под командованием графа Ф. М. Апраксина. В июне 1713 г. направлен с офицерами и командой в Ревель для укомплектования отряда купленных в Англии кораблей, с которым затем, командуя линейным кораблем «Виктория», вышел из Ревеля на соединение с эскадрой Крюйса. В августе назначен помощником адмиралтейского советника А. В. Кикина.

Участник Гангутского сражения (1714), в котором Сиверсу было поручено охранять от шведских кораблей прамы и бомбардирские суда, а затем конвоировать до Гельсингфорса захваченные в плен корабли. Командир кораблей «Леферм» (1715—1716) и «Москва» (1717). Наблюдал за постройкой Ревельской гавани, был назначен первым начальником этого порта (1717—1719). Командуя эскадрой корабельного флота и имея флаг на корабле «Гангут», находился в крей-

серстве в Финском заливе, а по возвращении из плавания назначен командующим — флагманом на острове Котлин (1719). Командуя эскадрой, руководил обороной Котлинского порта от предполагаемого нападения шведского и английского флотов (1720). С января 1721 г. — член Адмиралтейств-коллегии.

Сиверс после заключения Ништадтского мирного договора стал пользоваться особым расположением царя и дружбой с графом Ф. М. Апраксиным. Они приглашали Сиверса на все важные совещания и брали с собой, когда ездили в Кронштадт для осмотра новых строений.

Главный командир Кронштадтского порта (1724—1727).

Вице-президент Адмиралтейств-коллегии с 14 ноября 1727 г. В то же время граф Апраксин, находясь в Москве, поручил ему исполнять свои обязанности по управлению делами Морского ведомства, а как старший из адмиралов Сиверс занял президентское место в Адмиралтейств-коллегии. С вступлением на престол императрицы Анны Иоанновны Сиверс утратил часть своего авторитета, а пререкания с членами коллегии подготовили его опалу. 18 февраля 1732 г. он был уволен от службы и отправлен из С.-Петербурга в свое имение. В январе 1740-го получил разрешение на лечение в С.-Петербурге, где и скончался.

Капитан-командор (1715), шаутбенахт (1719), вице-адмирал (1721).

Награжден орденом Св. Александра Невского (1725).

**Симанский Александр Лукич** (19.11.1752 — 15.07.1810, С.-Петербург) — вице-адмирал (14.03.1801).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1765—1771). На корабле «Диспеч» ходил между Крон-

штадтом и Гогландом. В 1776 г. на фрегате «Григорий» совершил переход из Кронштадта в Константинополь, в 1776—1779 гг. на нем же находился в Архипелаге, а затем из Ливорно возвратился в Кронштадт. В 1780—1781 гг. командовал придворной яхтой «Петергоф», в 1782—1785 гг. в Азовском и Черном море — бомбардирскими кораблями «Модон», «Хотин» и фрегатом «Бористен».

Уволен от службы (01.1785—05.1789).

Флаг-капитан при командующем Балтийским гребным флотом вице-адмирале принце Нассау-Зигене, участник Выборгского и Роченсальмского сражений в период Русско-шведской войны (1788—1790).

В 1791 г. — дежурный адъютант при командующем русскими войсками в Финляндии генерал-аншефе А. В. Суворове, в 1792 г. исполнял должность командующего Балтийским гребным флотом, в 1793-м состоял при вице-адмирале принце Нассау-Зигене, в 1796-м командовал эскадрой в Финском заливе, в 1797-м временно командовал портом в Роченсальме, в следующем году при Петербургском порте — 3-й эскадрой гребного флота.

С 12.11.1800 г. — главный командир Рижского порта, в 1802 г. командовал эскадрой в Балтийском море.

В 1803-м — управляющий Провиантским департаментом Адмиралтейств-коллегии.

С ноября 1804 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1790), капитан бригадирского ранга (1796), контр-адмирал (1798).

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

**Синопеус Демьян Петрович** (ум. 14.04.1776) — морской врач.

Выходец из Финляндии.

Принят на русскую службу в 1730 г. Лекарь С.-Петербургского адмиралтейского госпиталя, старший доктор Кронштадтского адмиралтейского госпиталя. Руководитель медицинской службы Российского флота (1740—1776).

Автор первого в мире труда о морской гигиене — «Описание болезней моряков» (СПб., 1734).

**Синявин (Сенявин) Иван Акимович** (ок. 1679 — 27.08.1726, Астрахань) — шаутбенахт (20.12.1725).

Солдатом Преображенского полка участвовал в маневрах «Потешной» флотилии Петра и строительстве судов для нее. В 1697-м был направлен в Амстердам для изучения морского дела, плавал волонтером на кораблях голландского флота. По возвращении в Россию был произведен в боцманы. Работал на строительстве судов на Сясьской и Лодейнопольской (с 1703 г. — Олонецкой) верфях, в том числе 14-пушечной шнявы «Мункер» под руководством Петра I и корабельного мастера И. Немцова.

В плену в Швеции (1705—1707), после освобождения и возвращения в Россию участвовал в переводе в Кроншлот судов, построенных на Олонецкой, Лужской, Новолодожской и Нарвской верфях. Командир отряда из десяти бригаantin. Находясь в составе судов Галерной флотилии шаутбенахта И. Ф. Боциса, сопровождал к Выборгу транспорт судов с провиантом (1710).

Командир построенной Петром I и Ф. М. Склевым шнявы «Лизет» в составе эскадры вице-адмирала К. И. Крюйса (1712—1713). Привел из Архангельска в Ревель корабль «Рафаил», который после ремонта и вооружения артиллерией был включен в состав той же эскадры (1714). Воз-

главил переход еще трех новых 52-пушечных кораблей «Уриил», «Селафаил» и «Варахаил» постройки Соломбальской верфи из Архангельска в Копенгаген (1715). Руководил их ремонтом в Дании после шторма.

Командир корабля «Ревель» (1718—1720). Наблюдал за доставкой из Казани в С.-Петербург корабельного леса (1720). Командир кораблей «Фридемакер» и «Св. Андрей» (1721—1723). Директор С.-Петербургской адмиралтейской конторы (1723—1725). Главный командир Астраханского порта (12.1725—08.1726).

Капитан-командор (1721).

**Синявин (Сенявин) Наум Акимович** (ок. 1680 — 05.1738, Очаков) — первый русский, по происхождению, флагман Российского флота, вице-адмирал (06.05.1727). Младший брат И. А. Синявина.

На службе с 1698 г. матросом. Участник Керченского похода (1699) на корабле Азовского флота «Отверенные врата», Северной войны (1700—1721), был под Шлиссельбургом, Канцами, Нарвой, Юрьевым и Выборгом. В бою отряда Шереметева со шведскими войсками (1706) получил ранение.

В 1709 г. сопровождал Петра в его поездках в Воронеж, Азов и Троицкое, затем под Полтаву, в С.-Петербург и Москву, в декабре того же года пожалован в поручики Преображенского полка. В 1710 г. находился при царе на шняве «Мункер», конвоировал транспорт с провиантом до Выборга, привел из Новой Ладоги построенный там корабль «Выборг». В 1711 г. сопровождал Петра I в Прутском походе, затем в путешествии через Варшаву, Торунь, Карлсбад, Эльбинг, Кёнигсберг до С.-Петербурга; находился с ним в плавании на кораб-

ле «Самсон» до Выборга, потом — в путешествии в Померанию. В 1713 г. был направлен в Данию с поручением привести в Россию три закупленных в Англии корабли.

Принял в Копенгагене командование над кораблем «Рандольф» и прибыл на нем в начале марта в Ревель. В 1715—1716 гг. перевел из Англии в Россию корабль «Страфорд», командовал купленным в Голландии кораблем «Девоншир» в составе Соединенного союзного флота у берегов Дании.

В 1719 г. был направлен Петром с крейсерским отрядом в составе шести кораблей и одной шнявы для перехвата шведской эскадры, одержал победу в Эзельском бою.

Член Адмиралтейств-коллегии (1721). В 1722 г. находился на острове Котлин, исполняя должность командующего эскадрой — флагмана, в декабре того же года вместе с Петром I посетил верфи Воронежской губернии. В 1728—1732 гг. — главный командир Галерного флота и порта, под его наблюдением создавались новые верфи. По распоряжениям Адмиралтейств-коллегии Синявин занимался разведанием в Казанской губернии корабельных лесов для постройки галер, инспектировал Сестрорецкие заводы, изготовлявшие якоря. В 1733 г. в качестве представителя Адмиралтейств-коллегии наблюдал за вооружением и разоружением судов в Кронштадте. Главный командир Ревельского порта (1734—1737).

С 1737 г. — начальник Днепровской флотилии, главная база которой находилась в Очакове.

Награжден орденом Св. Александра Невского (1725). Шаутбенахт (1721).

**Сипягин Мартьян Яковлевич** (1737 — 18.05.1803, ныне с. Романцево Буй-

ского р-на Костромской обл.) — вице-адмирал (25.09.1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1749—1758). Произведен в гардемарины в 1757 г., в мичманы — в 1758-м.

В 1755—1765 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в Семилетней войне (1756—1763), в Кольбергской операции. В 1759 г. служил на ревельских провиантских складах Балтийского флота. С 1764-го командовал Кронштадтской брандвахтой, пакетботом «Летучий», кораблем «Память Евстафия», затем кораблем «Победа», на котором в 1772 г. совершил в составе эскадры под командованием контр-адмирала В. Я. Чигагова переход из Ревеля в Архипелаг, где и находился в крейсерстве, а в 1773-м на том же корабле совершил переход из порта Ауза в Ливорно и обратно. Участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. Командир корабля «Ингерманланд», ходил у мыса Красная Горка в составе Кронштадтской эскадры под командованием вице-адмирала С. К. Грейга (1776—1777).

Состоял презумом в портовых комиссиях (1777), в том же году командирован в присутствие Московской адмиралтейской конторы, а затем назначен командиром корабля «Твердый» Балтийского флота. В 1780 г. вновь назначен членом Московской адмиралтейской конторы, а с 1787 г. — ее командиром.

С января 1799 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1778), капитан бригадирского ранга (1782), капитан генерал-майорского ранга (1787).

**Скляев Федосей Моисеевич** (04.01.1672, с. Преображенское под Москвой — 10.05.1728, С.-Петер-

бург) — корабельный мастер, капитан-командор (10.07.1723).

Сын царского коноха. В 1676 г. записан в «Потешный Петров полк» бомбардиром, в 1691 г. в том же качестве — в Преображенский полк. В 1696 г. плотничал в Воронеже на сборке галеры «Принципиум» под руководством голландских корабельных мастеров на русской службе Ф. Тиммермана, П. Класа и Я. Янсена.

В 1697-м был направлен в числе волонтеров с Великим посольством Петра I в Голландию для обучения на верфи Ост-Индской компании в Амстердаме корабельному делу, на следующий год — в Венецию, где строил парусно-гребные суда, затем в Англию.

В 1699—1703 гг. работал в качестве «ученика корабельного мастера Петра Михайлова» в Воронеже на строительстве «государевых» кораблей, без помощи иностранных мастеров.

В 1704 г. направлен на Олонецкую верфь, затем находился на постройке судов в Шлиссельбурге. В период Северной войны (1700—1721) участвовал в нескольких боевых операциях, в том числе Полтавской битве, где командовал ротой, весной 1710 г. в Ледовом походе Балтийского флота к Выборгу командовал шнявой «Мункер», на которой Петр I держал свой флаг.

С 1706-м построил корабли в Петербурге по собственным или разработанным совместно с Петром I чертежам: быстроходную яхту «Надежда» (1706), 16-пушечную шняву «Лизет» (1707—1708), 54-пушечный первый линейный корабль Балтийского флота «Полтава» (1709—1712), 32-пушечную быстроходную шняву «Принцесса» (1711—1714), 60-пушечный корабль «Нарва» (1712—1714), 68-пушечный «Ревель» (1712—1717); большие прамы: 24-пушечный «Дикий

Бык», 18-пушечный «Медведь», 38-пушечный «Думкрат» (1713) и 50-пушечный фрегат «Св. Илья» (1713—1714), 80-пушечный корабль «Фридемакер» (1716—1721), который был крупнейшим в то время в мире, 36-пушечный «Олифант» (1717—1718). Вместе с царем Склаев разрабатывал чертежи 100-пушечного корабля «Петр I и II», типовые проекты линейных кораблей различных рангов.

Склаев был крупным специалистом по судоремонту. В 1710 г. руководил спасением экипажа 50-пушечного корабля «Пернов», в 1715-м — 60-пушечного корабля «Нарва», в 1719 г. — подъемом затонувшего 90-пушечного корабля «Лесное». Внес значительный вклад в развитие теории и практики отечественного кораблестроения. Русские и иностранные корабельные мастера высоко ценили его знания и умение.

Похоронен в Александро-Невской лавре.

**Скорбеев Федор Григорьевич** (ум. в 1796) — капитан бригадирского ранга (09.02.1793).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1762—1768).

В 1765—1777 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, командовал пинком «Св. Евстафий».

В 1778 г. переведен с Балтийского флота на Донскую флотилию, командуя кораблем «Мадон», ходил на нем в Азовском море и Керченском проливе. В 1780 г. переведен из Таганрога в Кронштадт; в Балтийском флоте командовал кораблями «Ингерманландия», «Св. Александр Невский», «Св. Иоанн Креститель», «Чесма», «Преслава» (1780—1786).

Участник Русско-шведской войны (1788—1790). Командуя кораблем «Прохор», участвовал в Ревельском сражении и за содействие при взятии в

плен корабля противника «Принц Карл» награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость». Участник Выборгского сражения, за отличие в нем награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1790). В последующем командир корабля «Св. Евсевий» в составе эскадры адмирала В. Я. Чичагова, участвовал в блокаде пролива Зунд, затем находился в практических плаваниях в Финском заливе при Кронштадтском порте, командующий 1-й флотской дивизией (1793—1796).

Капитан 1 ранга (1789).

**Скорняков-Писарев Григорий Григорьевич** (2-я половина XVII в. — 1747) — гидростроитель, генерал-майор (23.01.1722).

Происходил от польского выходца Семена Писаря. Был в числе молодых дворян, отправленных Петром I за границу для обучения наукам. Выполнял его поручения военного и политического характера. В 1715 г. в чине капитан-поручика преподавал в Морской академии артиллерию. Руководил разведочными работами и строительством каналов, в том числе Ладожского и Литовского, и других гидротехнических сооружений на реках Западная Двина, Днепр, Ловать и др.

Участник Северной войны (1700—1721), Полтавского сражения (1709), осады Выборга (1710).

Директор Морской академии (январь 1719 — октябрь 1722).

Обер-прокурор Сената (1722—1723). Отрешен от должности в связи с публичной ссорой в здании Сената со взаимными оскорблениями между ним и вице-канцлером П. П. Шафировым. Для последнего дело закончилось ссылкой, поведение Скорнякова-Писарева Петр I нашел «незаконным и неприличным», снял его с должности обер-прокурора, конфисковал его имения и отлучил наблю-

дать за работами на строящемся Ладожском канале. В 1724 г. был прощен с пожалованием чина полковника и возвращением половины отнятых у него имений. После смерти Петра I начались придворные интриги за престолонаследие. В царствование Петра II в мае 1727 г. за участие в заговоре против князя А. Д. Меншикова Скорняков-Писарев был лишен чинов, высечен кнутом и сослан на поселение в Сибирь.

При императрице Анне Иоанновне — командир Охотского порта (1731—1740). Участвовал в подготовке 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743), с одним из руководителей которой (М. П. Шпанбергом) у него сложились напряженные отношения. После очередной ссоры в 1736 г. уехал из Охотска в Якутск. «За дурное управление, безчинство и своеволие устроен вновь назначенным командиром порта А. М. Девиером.

Указом императрицы Елизаветы Петровны возвращен из ссылки и по прибытии в С.-Петербург в апреле 1743 г. восстановлен в чине генерал-майора. Автор первого на русском языке сочинения по механике «Наука статическая или механика».

Предположительно, скончался в С.-Петербурге.

**Скуратов Алексей Иванович** (начало XVIII в. — не ранее 1752) — мореплаватель, исследователь Арктики, капитан 3 ранга (05.09.1751).

Учился в Морской академии. Поступил на службу гардемариню, произведен в мичманы в 1726 г. Проходил морскую практику во Франции. После возвращения на родину в 1730 г. назначен для обучения морскому делу гардемариню.

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Назначен в со-

став Обского отряда под командованием лейтенанта С. Г. Малыгина (1735). Летом следующего года доставил к острову Долгий (у входа в Хайпудырскую губу Баренцева моря) в распоряжение Малыгина две дубель-шлюпки и вместе с ним провел на зимовку суда в реку Кара. Летом 1737 г., командуя дубель-шлюпкой, прошел проливом, названным позднее именем Малыгина, отделяющим остров Белый от материка, обогнув полуостров Ямал, зашел в Обскую губу и далее вверх по Оби до пос. Березова. После отбытия Малыгина в С.-Петербург в 1738—1739 гг. на двух ботах (вторым командовал М. Головин) вернулся по тому же маршруту в обратном направлении из Обдорска (ныне Салехард) в Архангельск, зимовал на реке Кара. После прибытия в 1740 г. в С.-Петербург составил первую сравнительно точную карту пройденного им участка западного сектора Арктики (река Обь от Березова до ее устья, юго-западное побережье Карского моря от Обской губы до пролива Югорский Шар, отделяющего остров Вайгач от материка). В 1740—1751 гг. ходил на кораблях в Балтийском море, затем был переведен в Галерный флот.

В сентябре 1752 г. уволен от службы.

Его именем названы мыс в Карском море на северо-западной оконечности полуострова Ямал, мыс и пролив у острова Диксон на западном берегу полуострова Таймыр, в конце XIX в. — судно «Лейтенант Скуратов».

**Скуратов Николай Сергеевич** (02.12.1741—04.04.1812) — вице-адмирал (19.06.1797).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1756—1762). Прозвищен в гардемарины в 1759 г., в мичманы — в 1762-м. Ежегодно на-

ходился в кампаниях на Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1759—1765).

В 1765-м, командуя пакетботом, ходил от С.-Петербурга до пос. Гора Валдай, в сентябре того же года по его личной просьбе направлен на остров Мальта. В 1769-м возвратился в Россию, имея чин лейтенанта.

На корабле «Тверь» ходил в Балтийском море, на корабле «Св. Георгий Победоносец» — из Ревеля в Англию в составе эскадры контр-адмирала И. Н. Арфа (1770), затем на корабле «Всеволод» совершил переход из Англии в Порт-Магон (остров Менорка). Командовал фрегатом «Парос», кораблем «Три святителя», фрегатом «Делос», на котором крейсировал у Архангельска (1772—1774).

Командовал фрегатом «Св. Павел», командирован в 1776 г. из Кронштадта в Ливорно с коммерческими целями в отряд капитана 2 ранга Т. Г. Козлянинова и до 1779 г. находился в Средиземном море и Архипелаге. В 1781—1782 гг. командовал кораблем «Европа», находился в Средиземном море в составе эскадры контр-адмирала Я. Ф. Сухотина, в 1787—1790 гг. командовал кораблем «Три иерарха». Участвовал в Русско-шведской войне (1788—1790), в Выборгском сражении, командуя кораблем «Царь Константин».

В январе 1799 г. уволен от службы. Похоронен в Сергиевой пустыне. Капитан генерал-майорского ранга (1789), контр-адмирал (1790).

**Собакин Михаил Михайлович** (середина XVII в. — не ранее 1728) — обер-сарваер (1721).

Сын окольного М. М. Собакина, воеводы Переяславля.

Один из строителей на Переяславской верфи судов «Потешной» флотилии Петра I (1688—1692).

В 1702—1709 гг. корабельным учеником работал на верфях, где строились суда для Балтийского флота. Участвовал в Полтавском сражении (1709). Руководил постройкой, ремонтом судов и переборкой на них войск во время Прутского похода Петра I (1711).

В 1715 г. был произведен в унтер-басы (корабельные подмастерья) на Новолодожской верфи, где руководил приемкой поступающих из Казани корабельных лесов для Петербургского Главного адмиралтейства, стал корабельным мастером.

После сдачи в 1717 г. построенных им на этой верфи 72 транспортных судов для Балтийского флота был переведен в Главное адмиралтейство. С 1721 г. возглавил судостроение на этой верфи.

**Соймонов Федор Иванович** (1692, Москва — 01.07.1780, Москва) — государственный деятель, мореплаватель и гидрограф, генерал-кригскомиссар (18.10.1739).

Из старинной дворянской семьи. С 1708 г. учился в Школе математических и навигацких наук в Москве, затем более двух лет стажировался в Голландии, после чего получил чин мичмана (1716).

Участник Северной войны (1700—1721), находился в кампаниях на Балтийском море на корабле «Ингерманланд» под флагом Петра I (1716—1718).

Совместно с капитаном К. Верденом в чине лейтенанта был в экспедиции, описавшей южные и западные берега Каспийского моря. На основе материалов погибшего в 1717 г. поручика А. Бекосича-Черкасского К. Верденом была составлена и издана карта Каспийского моря, на которой впервые давались относительно правильные очертания

всей его береговой линии (1719—1720).

Участник Персидского похода Петра I (1722—1723), где командовал кораблем и отрядом флотилии. В 1726—1727 гг. продолжил работы по описанию Каспийского моря. Начальник экспедиции, открыл вход в залив Кара-Богаз-Гол. Составил атлас и лоцию этого моря (1731).

В 1727-м переведен на Балтийский флот. В декабре 1730 г. назначен прокурором Адмиралтейств-коллегии. В 1731-м в качестве представителя от Адмиралтейств-коллегии направлен для проверки Сестрорецких заводов, в августе того же года — в Москву с ревизией Адмиралтейской конторы, в феврале 1732 г. — в Кронштадт с проверкой денежной казны. С декабря 1732-го — обер-штер-кригс-комиссар Адмиралтейств-коллегии в звании капитан-командора.

Инициатор и составитель переводных изданий атласа и лоции Балтийского моря (1738).

В октябре 1739 г. назначен генерал-кригскомиссаром в Адмиралтейств-коллегию с полномочиями «яко вице-президенту». Как друг А. П. Волынского подвергся немилости фаворитки императрицы Анны Иоанновны Э. Бирона и в 1740 г. был обвинен в государственных преступлениях, бит кнутом и отправлен в вечную каторгу в Сибирь (1740—1742). Был прощен императрицей Елизаветой Петровной, но оставался в Сибири. В 1753 г. — руководитель комплексной Нерчинской экспедиции по описи рек Шилка, Амур и других. В 1754 г. основал в Нерчинске Навигацкую школу, в 1758 г. в Тобольске — Геодезическую. Сибирский генерал-губернатор (1757—1763). Переведен в Москву. Тайный советник (1757), сенатор (1763). С 1766 г. в отставке.



Награжден орденом Св. Александра Невского (1762).

Похоронен в Высоцком мужском монастыре, близ Серпухова.

Его именем названы мыс в Охотском море (залив Терпения) в 1805 г., банка в Каспийском море (Красноводский залив) в 1836 г.

Основные труды Соимонова — по экономике, географии и истории Сибири: «Описание Каспийского моря...» (1763), «Краткое изъяснение о астрономии...» (1765) и др.

**Стеллер Георг Вильгельм** (10.03.1709, Виндсхейн, Франкония, ныне ФРГ — 12.11.1746, Тюмень) — путешественник и натуралист.

Адъюнкт С.-Петербургской Академии наук (1737). Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Проводил исследования на Камчатке, участвовал в плавании В. И. Беринга к берегам Америки, зимовал (1741/42) на острове Беринга и представил первое его описание. Ему принадлежат труды «Путешествие от Камчатки к Америке вместе с капитан-командором Берингом» (1793) и «Описание земли Камчатки» (1774).

Его именем названы горы и ледник в заливе Аляска, бухта и река на острове Ату, мыс в заливе Фаддея (море Лаптевых).

**Стерлегов Дмитрий Васильевич** (ок. 1707—1757) — мореплаватель, исследователь северного побережья Сибири, лейтенант (1741).

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Летом 1734 г. подштурманом обследовал в отряде под командой Д. Л. Овцына Обскую губу. В 1738 г. произведен в штурманы, летом того же года, вышел из устья реки Енисей на боте «Обь Почталион» под командованием Ф. А. Минина, который пытался обогнуть с севера полу-

остров Таймыр, но лишь незначительно продвинулся из Енисейского залива в Карское море до 73°14' с. ш. В начале 1740 г., отправившись на собачьих упряжках от устья реки Турухан (левый приток Енисея), закончил в марте—апреле опись западного берега полуострова Таймыр (участок от 73°14' до 75°20' с. ш.). В 1741 г. был произведен в лейтенанты, но через год по неизвестным причинам разжалован в матросы.

Именем Стерлегова названы мысы у Таймырского залива и на берегу Харитона Лаптева, пролив в шхерах Минина (Карское море).

**Стурм Александр Иванович** (07.09.1745—10.05.1822), генерал-лейтенант (09.05.1799).

На военной службе с 1760 г. В 1786 г. в чине надворного советника назначен смотрителем Петербургского морского госпиталя, в 1788 г. — помощник начальника Ревельского порта, в 1790 г. — капитан того же порта, в 1802 г. назначен членом Контрольной экспедиции.

В 1804 г. уволен от службы.

Награжден орденом Св. Анны 1-й степени и Св. Владимира 3-й степени.

Генерал-майор по Адмиралтейству (1796).

Похоронен в С.-Петербурге на Смоленском православном кладбище.

На памятнике выбита эпитафия:

Почий в покое ты, о истый веры  
сын!  
В враге своем всегда любил ты  
человека;  
Был нежный друг родных,  
примерный гражданин;  
Отечеству служил со славою  
полвека.

**Сукин Яков Галактионович** (ум. 04.05.1802, Архангельск) — генерал-майор (28.11.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1764—1770). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1768—1770). Командир палубного бота корабля «Св. Георгий Победоносец», транспортного судна «Дюк Рутланд». В Архипелаге на фрегате «Андро» крейсировал в 1771—1772 гг., после чего возвратился в С.-Петербург. В 1773—1775 гг. был в плаваниях на Балтийском море.

В 1776-м находился под следствием. За дерзкие речи в суде, по совокупности вины, разжалован в матросы на 6 месяцев. В феврале 1777 г. возвращен в прежний чин — лейтенанта. Находился в плавании между Кронштадтом и Ревелем (1777—1779). Командовал транспортным судном «Соломбала», фрегатами «Возмислав» и «Мстиславец» (1783—1788). В связи с болезнью освобожден от командования кораблем и назначен командиром Штурманской роты в Кронштадте (1788).

Во время Русско-шведской войны (1788—1790), будучи командиром корабля «Европа», участвовал в двух боях с судами гробного флота противника, после чего продолжал командовать той же ротой (1789).

Командир корабля «Америка», на котором участвовал в Красногорском и Выборгском сражениях, за что награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость». Командир корабля «Максим-Исповедник». Награжден орденом Св. Владимира 4-й степени (1790). Вновь продолжал командовать той же ротой в 1791—1792 гг., а с 1793-го — кораблем «Три святителя» в Северном море в эскадре адмирала А. И. Круза, в 1794-м — кораблем «Св. Александр Невский».

Капитан над Архангельским портом (с 1797).

Капитан 1 ранга (1795).

**Сумароков Илларион Никифорович** — капитан бригадирского ранга (01.01.1796).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1764—1770). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море на корабле «Всеволод» (1768—1772), затем был командирован в Донскую флотилию, где совершал плавания по Азовскому и Черному морям (1772—1775).

Командир бота «Курьер», перевозил освобожденных из плена турок из Таганрога в Синоп (1775), фрегата «Архипелаг», брандвахтенной шхуны «Вячеслав» (1776—1777), на следующий год переведен на Балтийский флот. Ходил на бомбардирском корабле «Страшный», корабле «Не тронь меня», командовал придворной яхтой «Петергоф» (1779—1786). Командирован в Архангельск; командуя транспортным судном «Кильдюин», совершил переход из Архангельска в Кронштадт (1787). Командир госпитального судна «Холмогоры»; ходил с флотом на Балтийском море (1789), командуя фрегатом «Симеон», эскортировал канонерские лодки из Кронштадта в Фридрихсгам, после чего был с флотом в Финском заливе, командир корабля «Не тронь меня» (1791—1793).

26 ноября 1792 г. за 18 морских кампаний награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Командир кораблей «Св. Георгий Победоносец» и «Глеб» (1793—1796).

В январе 1796 г. уволен от службы. Капитан 1 ранга (1793).

**Сухотин Иван Михайлович** (род. ок. 1700 г.) — мореплаватель, капитан-командор (22.09.1763).

Окончил Морскую академию (1715—1725). Произведен в гардемарины в 1721 г., в мичманы — в 1725-м. Участник 2-й Камчатской экспедиции

(1733—1743), командир дубель-шлюпки в Обском отряде экспедиции (1735—1738) под командованием лейтенанта С. Г. Мальгина.

С 1753 г. переведен в Галерный флот, помощник капитана над Архангельским портом, в 1755-м определен в Галерную гавань С.-Петербурга в должность капитана над портом.

В сентябре 1763 г. уволен от службы, вскоре скончался.

Капитан 1 ранга (1758).

**Сухотин Яков Филиппович** (1730—06.1790, С.-Петербург) — вице-адмирал (24.11.1783).

Окончил Морскую академию (1743—1745). В 1745 г. произведен в гардемарины, в 1751-м — в мичманы. В 1745—1751 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, совершил переход из Архангельска в Кронштадт, с 1752 г. служил в петербургских экипажеских магазинах (складах), в 1754—1755 гг. совершил переход на пинке «Кола» из Кронштадта в Архангельск и обратно, в 1756—1758 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, командовал ревельским брендвахтенным галиотом «Юнге-Тобиас» (1758—1761).

В 1766—1767 гг. — советник при Московской адмиралтейской конторе, в 1768-м командовал фрегатом «Св. Феодор». В 1769 г., командуя отрядом из 29 новопостроенных вооруженных лодок, совершил переход от Икорецкой верфи к Черкасску, в 1770 г. — командуя тремя вооруженными лодками, производил промеры и опись Азовского моря до Бердянской косы. В том же году назначен командовать на Азовском море эскадрой в составе из восьми линейных и одного бомбардирского корабля, в 1771 г., командуя кораблем «Хотин», ходил от Таганрога до Еникальского пролива, находясь на том же корабле, ко-

мандовал эскадрой в Азовском море (1772).

В 1773 г., командуя эскадрой из четырех кораблей, крейсировал на Черном море, близ Еникальского пролива. Участвуя в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг., одержал на реке Кубань победу над шестью турецкими судами и в этом же году, в связи с болезнью, переведен в С.-Петербург. В 1776-м командирован в Архангельск для перегона в Балтийское море четырех новопостроенных фрегатов, с которыми прибыл в Ревель. В 1777-м назначен шефом первого солдатского батальона, командовал кораблем «Пантелеймон» при плавании у мыса Красная Горка в составе Кронштадтской эскадры контр-адмирала В. Я. Чичагова.

В 1779 г. командирован на Донскую флотилию. В 1781-м, имея флаг на корабле «Пантелеймон», вышел с эскадрой из Кронштадта в Средиземное море и прибыл в Ливорно, а в 1782-м возвратился в Кронштадт. В следующем году определен членом в Адмиралтейств-коллегию и в Комиссариатскую экспедицию, в ноябре назначен командующим Черноморским флотом. 6 января 1784-го прибыл в Херсон, где вступил в должность.

В 1785 г. переведен на Балтийский флот, в мае 1786-го вступил в управление Комиссариатской экспедицией.

Участник Русско-шведской войны (1788—1790). Имел флаг на корабле «Двенадцать апостолов», в Красногорском сражении 23—24 мая 1790 г. в составе эскадры адмирала А. И. Круза командовал авангардом. Во время этого боя ему ядром оторвало ногу. 29 мая того же года «за оказанную храбрость и распорядительность в сражении» награжден золотой шпагой с бриллиантами. Вскоре скончался от полученного тяжелого ранения.

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Сютерланд (Сутерланд) Джон** (ум. 04.10.1757, С.-Петербург) — корабельный мастер.

Выходец из Англии. В 1737 г. принят на русскую службу корабельным подмастерьем в ранге поручика.

В 1739—1740 гг. построил в Петербурге 24-пушечные прамы «Олифант» и «Дикий Бык», в 1741 г. — 6-пушечный бомбардирский корабль «Гром». В 1747-м пожалован в корабельные мастера майорского ранга.

В 1751—1752 гг. построил в Петербурге 10-пушечный бомбардирский корабль «Дондер» и 36-пушечный прам «Олифант», в 1753—1757 гг. в Кронштадте — 80-пушечный корабль «Св. Павел».

Несмотря на отдельные удачные корабли, качество их постройки оставляло желать лучшего. Слабость рангоута и такелажа, недостаточная прочность корпусов приводили к тому, что едва судно выходило в море, как на нем обнаруживалась сильная течь корпуса или случались повреждения, заставлявшие немедленно отправлять корабль в ближайший порт для ремонта.

## Т

**Татаринов Михаил** (ум. 18.07.1784, Иркутск) — мореплаватель, картограф, штурман, секунд-майор (1776).

В службе с 1739 г. Начальник Иркутской навигацкой школы, участвовал в Нерчинской экспедиции 1753 г. Вместе с Ф. И. Соимоновым занимался съемкой и описью рек и земель Нерчинского уезда, участвовал в съемочных работах от поселка Кяхта до Цуруханского форпоста и в строительстве судов в устье реки Хилек. К началу 1780-х гг. составил

подробное «Описание Курильских островов».

Именем Татаринова назван вулкан в Охотском море, острове Парамушир (Курильские острова).

**Татищев Василий Никитич** (19.04.1686, Псковский уезд — 15.07.1750, с. Болдино, ныне Солнечногорского р-на Московской обл.) — государственный деятель, историк и географ.

Окончил в Москве Инженерную и артиллерийскую школу. В 1716 г. поступил на флот гардемаринном.

Участник Северной войны (1700—1721). Выполнял различные военно-дипломатические поручения Петра I. В 1720—1722 и 1734—1737 гг. управлял казенными заводами на Урале, основал Екатеринбург.

В феврале 1741-го уволен от службы с чином коллежского советника и определен к статским делам. Астраханский губернатор (1741—1745).

Среди научных работ Татищева широко известна «История Российская с самых древнейших времен» (в 5 т. М., 1768—1848), где в одной из глав впервые в России были сформулированы теоретические основы географической науки, показана практическая важность ее для народного хозяйства и государственной политики.

Татищев составил первый русский энциклопедический словарь (до буквы К): «Лексикон Российской исторической, географической, политической и гражданской» (ч. 1—3, 1793). Отечественные географы называют Татищева отцом русской географии. С группой геодезистов начал картографирование России, первым провел границу между Европой и Азией. В 1745 г. издал «Атлас Российской». Его по праву называют и первым русским историком.

**Татищев Иван Юрьевич** (1652—1730, Новгород) — выдающийся российский организатор отечественного кораблестроения Петровской эпохи.

Начал службу в 1668 г. Участник походов русской армии под командованием князя В. В. Голицына на Украину и в Крым в 1687—1689 гг.

В 1701—1703 гг. в устьях рек Волхов и Луга руководил постройкой 600 стругов и паузков для переброски войск фельдмаршала Б. П. Шереметева к шведским крепостям: осенью 1702 г. — к Нотебургу, а в апреле 1703 г. — Ниеншанцу. В 1703 г. Татищев сменил графа П. М. Апраксина на посту воеводы Новгорода и, став одновременно комендантом Новгородской приказной палаты, принял в свое ведение массовую постройку судов.

Основал Сясьскую верфь и руководил ею до 1706 г. В 1705—1721 гг. на верфях Северо-Запада России строил транспортные суда для Балтийского флота, а также суда Галерного флота (1712—1714). С началом создания Петербургского адмиралтейства все лучшие кадры Сясьской верфи Татищев отправил туда, а сам возглавил заготовку дубовых и иных лесоматериалов для него. Одно время он числился в штате Адмиралтейства в качестве шлюп-мастера, заведовавшего постройкой шлюпок для строившихся судов. В 1712 г. Татищев наблюдал за постройкой на реках Луга и Волхов галерными мастерами Кикиным и Шпаковским 50 скампавей; руководил строительством судов на этих реках вплоть до окончания Северной войны. Петр I неоднократно привлекал Татищева к руководству постройкой транспортных судов для внутренних водных перевозок и всегда оставался доволен его исполнительностью.

С начала 1720-х гг. — в отставке по болезни.

Похоронен на городском кладбище.

«В историю отечественного кораблестроения И. Ю. Татищев, — как отмечал историк российского кораблестроения И. А. Быховский, — вошел как создатель и руководитель первой в бассейне Ладожского озера судостроительной верфи, положившей начало постройке судов для нарождавшегося Балтийского флота, а также как талантливый кораблестроитель-самоучка».

**Тверитинов Алексей Владимирович** (1742—18.11.1798) — генерал-майор по Адмиралтейству (24.11.1796).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1759—1766). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море, участвовал в Кольбергской операции (1758—1761), затем был направлен в Азовскую флотилию, где командовал 14 военными лодками в Азовском море (1770).

В Русско-турецкую войну 1768—1774 гг. на корабле «Мадон» участвовал в сражении с турецким флотом при обороне Керченского пролива. Командуя галиотом «Верблюд», ходил между Керчью и Балаклавой (1774). Командовал последовательно бомбардирским кораблем, ботом «Миус», галиотом «Верблюд», кораблем «Мадон», фрегатом «Седьмой», кораблем «Азов» (1775—1778), совершил переход из Керчи в Таганрог и затем был командирован в Москву. На фрегате «Десятый», затем «Крым», которыми он командовал (1783—1787), совершал плавания по Черному морю. Советник Черноморской интендантской экспедиции (1787—1791), обер-штер-кригскомиссар (1791—1798).

Капитан 1 ранга (1787), капитан бригадирского ранга (1790).

**Телепнев Стахий Никитич** (кон. 1740-х — 12.02.1806, Москва) — генерал-лейтенант (13.11.1802).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1763—1769). Гардемарином ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море. После окончания корпуса назначен в Донскую флотилию. Ежегодно был в крейсерстве в Азовском и Черном морях. Во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. участвовал в бою с турецкими кораблями у мыса Таклы. В 1775 г. переведен в Кронштадт, ходил в Финском заливе на пинке «Св. Евстафий», который в составе отряда капитана 2 ранга Т. Г. Козлянинова в 1776 г. совершил переход из Кронштадта в Константинополь. В последующем находился в кампаниях на фрегатах «Павел» и «Наталия», кораблях «Св. Спиридоний», «Царь Константин», совершил переход из Ливорно в Кронштадт (1778—1784).

26 ноября 1784 г. награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Командовал фрегатом «Слава» в плаваниях на Балтийском море (1785), кораблем «Азия» (1786—1787) в Кронштадтском порту. Капитан над Ревельским портом (1788—1789).

В Русско-шведскую войну (1788—1790) участвовал в Ревельском и Выборгском сражениях (1790), командуя кораблем «Ярослав». Награжден за отличие золотой шпагой с надписью: «За храбрость». Исполнял должность капитана над портом в Ревеле (1791—1796), состоял капитаном над Кронштадтским портом (1797—1802). Назначен председателем Московской адмиралтейской конторы (1802—1806).

Капитан 1 ранга (1790), капитан бригадирского ранга (1796), генерал-майор (1798).

**Толбухин Артемий Ильич** (ум. 08.11.1750) — контр-адмирал (17.04.1750).

Из старинного русского дворянского рода. Окончил Морскую академию. В 1716 г. поступил на службу гардемарином и направлен одним из первых для обучения морскому делу в Венецию.

По возвращении в Россию в 1720 г. произведен в унтер-лейтенанты Галерного флота, в 1723 г. командирован в Воронеж на строящиеся там прамы и галеры. После того ходил на галерах и командовал фрегатом «Св. Яков». В 1730-м назначен советником при С.-Петербургской адмиралтейской конторе, прокурор Адмиралтейств-коллегии (1733—1739). Капитан-командор (1745). Главный командир Галерного флота (1739—1742).

В мае 1743 г. командовал эскадрой Галерного флота, отправленного из Кронштадта в Аландские шхеры для нанесения удара по шведскому побережью с высадкой там десанта корпуса генерал-фельдмаршала П. П. Ласи, что определило заключение в том же году Абоского мирного договора между Россией и Швецией, завершившего войну 1741—1743 гг. В 1746 г. назначен присутствовать в конторе Галерного флота.

**Толбухин Дмитрий** — морской офицер.

В 1716 г. поступил на службу гардемарином, произведен в мичманы (1719).

Участник Северной войны (1700—1721). Отличился в Эзельском бою с отрядом шведских кораблей в Балтийском море, находясь в составе отряда капитана 2 ранга Н. И. Сенявина (1719).

Участвовал в подготовке судов для Персидского похода Петра I (1722—1723) в Нижнем Новгороде. В 1727 г. командирован в Казань, на-

значен советником Московской адмиралтейской конторы (1731).

Командир фрегата «Амстердам-Галей» (1733—1734).

Капитан над Астраханским (1734—1736), Азовским портами (май—декабрь 1737), временно командовал всеми морскими чинами и кораблями находящейся в море Донской флотилии (1738).

Переведен на Балтийский флот, командовал фрегатом, построенным в Голландии «Де Кронделивде» (1740—1741). Капитан над Архангельским портом (1741—1743).

Уволен от должности за превышение власти и несвоевременное отправление в Кронштадт эскадры под командованием капитана В. Ф. Льюиса.

Обер-штер-кригскомиссар (1747—1755).

В 1755 г. уволен от службы.

**Толбухин Федот Семенович** (ум. в 1716, Кроншлот) — полковник.

С юношеских лет служил в армии, участвовал в походах русских войск против турецкой армии и крымских татар. Отличился в 1-м Азовском походе Петра I (1695).

При основании С.-Петербурга был назначен первым комендантом морского форта Кроншлот. Здесь летом 1705 г. он успешно отразил попытку эскадры шведского флота под командованием адмирала Анкерштерна разрушить Кроншлот и прорваться к Петербургу. Высадка на остров Котлин десанта шведских войск также не имела успеха, они понесли большие потери.

Был комендантом Кроншлота до своей смерти. Маяк у западной оконечности острова Котлин, построенный с деревянной башней по указанию Петра I в 1719 г., переименован в честь Толбухина (1736). В 1809—1810 гг. возведена кирпичная на гранитном цоколе

башня этого маяка, сохранившаяся до настоящего времени.

**Тревенен Джеймс (Яков Иванович)** (ум. 22.06.1790) — капитан 1 ранга.

Уроженец Англии. В 1787 г. принят на русскую службу в чине капитан-лейтенанта и в том же году произведен в капитаны 2 ранга.

Во время Русско-шведской войны (1788—1790) командовал кораблем «Родислав» в Гогландском сражении (1788) и потом, командуя отрядом из трех кораблей, ходил в дозоре у полуострова Гангут. «За усердные труды в хранении со вверенного эскадрой поста при Гангуте» произведен 22 октября того же года в капитаны 1 ранга, в последующем участвовал в боевых действиях против кораблей шведского флота. В 1789 г. был направлен с эскадрой к полуострову Порккала-Удд и проливу Барезунд для пресечения прохода гребной флотилии противника; в результате боя противник был вынужден отступить. 27 ноября 1789 г. награжден золотой шпагой. Тревенен командовал кораблем «Не тронь меня» в Красногорском сражении (1790), за участие в котором награжден орденом Св. Владимира 3-й степени. Во время Выборгского сражения (июнь 1790) убит на том же корабле.

**Трубецкой Дмитрий Сергеевич** (ум. 17.03.1804) — капитан-командор (15.09.1801).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1767—1774). Ежегодно участвовал в кампаниях на Балтийском море (1767—1773). На корабле «Исидор» в составе эскадры под командованием контр-адмирала С. К. Грейга в 1773—1774 гг. совершил переход из Кронштадта в Средиземное море. Ходил в порт Ауза, Константинополь, Ливорно. В 1775 г. на фрегате «Св. Нико-

лай» крейсировал между Ливорно и Порт-Магоном (остров Менорка). На следующий год на том же фрегате совершил переход из Ливорно в Портсмут. В 1776—1779 гг. находился в Англии для совершенствования в английском языке. По возвращении в Россию ходил на корабле «Америка» в составе эскадры контр-адмирала М. И. Борисова, от Кронштадта до Ливорно и обратно (1780—1781). Командовал брадвахтенными фрегатами «Констанция» и «Богемия», транспортным судном «Турухтан», госпитальным судном «Холмогоры» (1785—1788). Участник Русско-шведской войны (1788—1790), Гогландского и Ревельского сражений. Командовал фрегатом «Надежда Благополучия», шебекой «Минерва», последней — в Роченсальмском сражении, в Красногорском и Выборгском сражениях — гребным фрегатом «Св. Павел».

В 1793 г. командовал отрядом из пяти плавучих батарей, фрегатом «Св. Александр» (1794), кораблем «Никанор» (1795—1797). Ходил в составе эскадры под командованием вице-адмирала П. И. Ханькова в Англию, а затем — в Северное море. Командовал кораблем «Св. Петр» при Кронштадтском порте (1798), в 1799—1800 гг. — строившимся в Петербурге кораблем «Благодать».

В мае 1802 г. уволен в отпуск на юг России до выздоровления.

Капитан 1 ранга (1796).

## У

**Уберский Григорий Григорьевич** (1743 — 28.11.1796, Кронштадт) — первый кронштадтский протоиерей.

Похоронен на городском кладбище.

**Урусов Василий Алексеевич** (ок. 1690 — 22.07.1742) — князь, генерал-поручик (17.06.1739).

Учился морскому делу в Голландии и Дании, ходил на судах флотов этих стран (1708—1716).

По возвращении в Россию произведен в поручики (1716). В Астрахани проводил описание Каспийского моря, его восточного берега (1718—1719), в Твери наблюдал за постройкой судов для Персидского похода Петра I, командовал на Каспийском море 3-й эскадрой ластовых судов (1722). Временно командовал Астраханским портом (1725—1726). Советник Московской адмиралтейской канторы (1731), Адмиралтейств-коллегии (1732—1733). Директор Морской академии (февраль 1733 — июнь 1739). Главный командир при Оренбургской комиссии с июня 1739 г.

Капитан-командор (1730).

**Ушаков Андрей** — генерал-лейтенант.

В 1716 г. в чине гвардии майора послан в Казань для проведения следствия по поводу «небрежения дубовых корабельных лесов», с 1717 г. был в Москве, где обеспечивал набор матросов из боярских людей. Наблюдал за выполнением работ в С.-Петербургском Главном адмиралтействе (1719—1723).

Член Адмиралтейств-коллегии.

## Ф

**Фалеев Михаил Леонтьевич** (ок. 1740 — 18.11.1792, Николаев, ныне Украина) — кременчугский купец, бригадир (1790).

Один из организаторов военного кораблестроения на юге России. Сподвижник и помощник князя Г. А. Потемкина в деле создания Черноморского флота. По его поручению основал судостроительную верфь в устье реки Ингул при впадении ее в Бугский лиман (1788) и г. Николаев (1789), руководил верфями на побережье Черного моря.



Наблюдал за строительством в Херсоне корабля «Преображение Господне» (1780—1783), в Николаеве — фрегата «Григорий Великия Армения» (1790—1791) и др.

Последние годы жизни служил в Николаеве в должности обер-штеркригскомиссара (1790). Заведовал всеми денежными расходами по строительству Черноморского флота.

Награжден орденом Св. Владимира 3-й степени.

Именем Фалеева была названа одна из центральных улиц Николаева.

**Фарварсон (Фархварсон) Андрей Данилович** (сер. XVII в., Шотландия — 19.12.1739, С.-Петербург) — бригадир (1737).

Окончил Эдинбургский университет (1695). Первый российский профессор математики и навигации, подготовивший многих морских офицеров Российского флота.

Принят на русскую службу в 1699 г. Преподавал в Московской школе математических и навигацких наук. С 1701 г. профессор Морской академии, в С.-Петербурге — с 1715 г., где работал до конца жизни.

Составил первые на русском языке учебники по математике, в том числе высшей. Автор ряда фундаментальных трудов, изданных в России («Тригонометрия плоская и сферическая» и др.).

**Федоров Николай Степанович** (ок. 1745—05.09.1796) — контр-адмирал (09.02.1792).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1766). На фрегате «Надежда Благополучия» ходил гардемаринном из Кронштадта в Ливорно и обратно (1764—1765), ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1766—1768). Совершил переход в Архипелаг. Ходил

в Копенгаген, а оттуда в Порт-Магон (остров Менорка у восточного побережья Испании) в 1769 г. Участвовал в Морейской операции на пинке «Са-турн». Ходил к Гибралтару, возвратился в Архипелаг (1771). Командовал купленным в Англии фрегатом «Запасный» (1772—1775), был на нем в Архипелаге, командовал брандвахтенным пакетботом «Сокол» на Кронштадтском рейде (1776). Определен к Морскому шляхетному кадетскому корпусу, совершал плавание с гардемаринами в Балтийском море (1778).

Командовал фрегатом «Св. Евстафий» (1779), ходил на нем в Северном Ледовитом океане, на фрегате «Легкий» — в Кадикс (Испания) (1781—1782). Командовал кораблем «Победослав» в Балтийском море (1783), фрегатом «Гектор». Командуя отрядом из трех фрегатов, ходил с гардемаринами и кадетами в Балтийском море (1787). Командовал кораблем «Двенадцать апостолов» в Эландском, Красногорском и Выборгском сражениях во время Русско-шведской войны (1788—1790). Командовал учебной эскадрой гробного флота в финских шхерах (1793).

Главный командир Астраханского порта и Каспийской флотилии с 28 декабря 1795 г.

Капитан 1 ранга (1784), капитан бригадирского ранга (1789), капитан генерал-майорского ранга (1790).

**Фомин Иван Константинович** (ум. 17.03.1821, С.-Петербург) — вице-адмирал (14.03.1801).

Из дворян. Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1770). Находился в кампаниях на Балтийском море (1765—1770) на корабле «Всеволод» в эскадре контр-адмирала И. Н. Арфа, совершил переход из Ревеля в Архипелаг (1769—1770).

Во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. на том же корабле участвовал в боях при Негропонте и Митилене (1771). На учебном фрегате «Надежда» в составе эскадры вице-адмирала А. В. Елманова возвратился из Ливорно в Кронштадт (1774). В дальнейшем совершил переход в составе эскадры на корабле «Твердый» из Архангельска в Кронштадт (1778), на фрегате «Наталия» — на пути в Англию в Северном море сел на мель, фрегат был разбит волнами, экипаж спасен (09.1779). Командовал фрегатом «Патрикий» в крейсерском плавании на Балтийском море (1786—1787).

Командирован в Удский острог в связи с назначением на должность капитана в Удский порт. Не обнаружив там удобной гавани, на байдаре обследовал и описал юго-западное побережье Охотского моря от устья реки Уды до входа в Амурский лиман в Татарском проливе и на северо-восток до залива Алдома. Вернувшись в сентябре 1789 г. в Удский острог, приступил к составлению проекта переноса Охотского порта к устью реки Алдома.

В марте 1800 г. проект был утвержден, но строительство нового порта не состоялось из-за недостаточного финансирования.

Главный командир Охотского порта (1801—1803).

В мае 1805 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1787), капитан бригадирского ранга (1790), капитан генерал-майорского ранга (1796).

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

## Х

**Ханьков Петр Иванович** (14.12.1743—10.12.1812, С.-Петербург) — адмирал (09.05.1799).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1759—1762). В 1760—1762 гг. гардемаринном ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море на кораблях Кронштадтской эскадры, участвовал в Семилетней войне (1756—1763). При взятии прусской крепости Кольберг в 1761 г. отмечен благодарностью адмирала З. Д. Мишукова «за ратное рвение и отвагу». В 1762 г. послан волонтером в Англию для совершенствования в морской практике. В 1763—1764 гг. ходил на военных судах британского флота в Северную Америку, Испанию. В сентябре 1765 г. возвратился в Россию.

На фрегате «Св. Александр» (1766) крейсировал между С.-Петербургом и Кронштадтом. В 1767—1769 гг. находился в кампаниях на Балтийском море, в 1769 г. на корабле «Три святителя» в составе эскадры адмирала Г. А. Спиридова совершил переход из Кронштадта в Архипелаг.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг., Морейской операции на корабле «Святослав» — в Чесменском сражении (1770). Ходил в Эгейском море до пролива Дарданеллы, затем на корабле «Ростислав» прибыл в Мессину. В 1771-м на том же корабле ходил из Мальты в Ливорно, в 1772—1773 гг. — в Архипелаге.

В 1775-м за боевые заслуги назначен командиром фрегата «Унгария», на следующий год — в дворцовую флотилию командовать императорской яхтой. В 1778-м совершил практическое плавание с гардемаринами из Архангельска в Кронштадт, командуя кораблем «Твердый». В сентябре следующего года, командуя фрегатом «Наталия», на пути в Англию попал на камни у острова Шкеленга в Северном море, жертв не было, но корпус фрегата был разрушен волнами. В 1780 г. командовал кораблем «Иезе-

киль» в составе эскадры под командованием контр-адмирала Н. Л. Палибина при переходе из Кронштадта в Средиземное море.

В 1782-м как опытный моряк и командир руководил ходовыми испытаниями новых фрегатов «Св. Марк» и «Проворный». В 1783-м назначен командовать Каспийской флотилией. В апреле 1785 г. отозван в С.-Петербург и назначен командиром на новый 100-пушечный корабль «Саратов» (до 1789 г.). Участник Русско-шведской войны (1788—1790). Имея брейд-вымпел на корабле «Св. Елена», проявил себя в Ревельском и Выборгском сражениях.

В 1792 г. командовал эскадрой из пяти кораблей и пяти фрегатов. Ходил с флотом под начальством адмирала В. Я. Чичагова от Кронштадта до Киече-бухты. В декабре 1793-го назначен командовать Гребным портом и флотом, без исключения из корабельного флота (до 1794 г.).

Во время войны Англии с Францией (1792—1797) возглавил русскую эскадру из двадцати кораблей, которая несла крейсерскую службу у берегов союзной Англии. Летом 1796 г. совместно с британским флотом осуществлял морскую блокаду Голландии, подписавшей мирный договор с Францией (1795). В 1797-м назначен командующим Императорской иерусалимской эскадрой Павла I, в 1800 г. командовал флотом при его плавании у мыса Красная Горка. Главный командир Кронштадтского порта (1799—1808).

В 1808 г. командовал флотом, действовавшим против англо-шведской эскадры в Финском заливе. За неисполнение предписаний Александра I был предан суду Адмиралтейств-коллегии. В 1809-м коллегия признала его виновным в неосмотрительной оплошности, слабости в командовании, мед-

лительности, так как он не воспрепятствовал соединению английских кораблей со шведским флотом и удалился, «не имея причин», в Балтийский порт, потеряв корабль «Всеволод», сожженный англичанами. По приговору коллегии за потерю корабля был разжалован в рядовые сроком на месяц, однако Александр I не утвердил этот приговор.

В 1809 г. был уволен в отставку «без почестей».

Награжден орденами Св. Владимира 2-й степени (1790), Св. Георгия 3-й степени (1790), Св. Анны 1-й степени (1797), Св. Иоанна Иерусалимского (1800), Св. Александра Невского (1807), командор ордена Св. Иоанна Иерусалимского большого креста.

Контр-адмирал (1789), вице-адмирал (1793).

Похоронен на Лазаревском кладбище Александро-Невской лавры.

**Харламов Алексей Михайлович** — капитан.

Руководил Адмиралтейскими Ижорскими заводами (1739—1765).

Дальнейшая его судьба неизвестна.

**Хитрово Софрон Федорович** (ум. в 1756) — мореплаватель, контр-адмирал (27.06.1753).

В 1715 г. поступил в Морскую академию. В службе с 1723 г. Штурман в Астрахани. На Балтийском флоте, командуя малыми судами, ходил в Финском заливе.

В 1733 г. назначен во 2-ю Камчатскую экспедицию штурманом 2 ранга. В 1741 г. выдержал специальный экзамен (во время зимовки в Петропавловске) и был произведен в «мастера флота» (штурман 1 ранга). В том же году на пакетботе «Св. Петр» под командой В. И. Беринга участвовал в историческом плавании к северо-за-

падным берегам Америки и первым высадился на остров Кадьяк. На обратном пути зимовал (1741/42) на острове Беринга, вернулся осенью 1742 г. в Петропавловск. По возвращении в С.-Петербург в 1746 г. Хитрово вместе с А. И. Нагаевым был «назначен к поверке карт Камчатской экспедиции». В 1749 г. произведен в капитаны 2 ранга «за претерпение многих и неслыханных нужд». Директор Московской адмиралтейской конторы с декабря 1749 г.

Капитан 1 ранга (1751).

Именем Хитрово назван мыс на острове Беринга, группа отдельных пиков между ледниками Беринга и Стеллера на северном побережье залива Аляска в Беринговом море и залив в Карском море на Новой Земле.

**Хметевский Василий Андреевич** (1698, с. Остафьево Суздальского уезда Владимирской губ., ныне обл. — после 1777) — мореплаватель, исследователь полуострова Камчатка и Охотского моря, капитан 2 ранга (01.01.1777).

Учился в Школе математических и навигацких наук, в 1723 г. переведен в Морскую академию, которую и окончил. Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). В 1739 г. на боте «Св. Гавриил» совершил переход из Большерецка (на западном побережье полуострова Камчатка) через первый Курильский пролив, вдоль его восточного побережья, где участвовал в выборе места и основании (1740) в Авачинской губе Тихого океана гавани Святых апостолов Петра и Павла с поселком (ныне г. Петропавловск-Камчатский).

В 1743—1744 гг. на дубель-шлюпке «Большерецк» выполнил глазмерную съемку северного берега Охотского моря (от Охотска до реки Вилига) и западного побережья Камчатки

(от реки Кахтана до Большерецка). Составил первые подробные карты этих районов. В 1755—1756 гг. участвовал в секретной Нерчинской экспедиции Ф. И. Соймонова. В 1761—1762 гг. описал Пенжинскую и Гижигинскую губы. Служил в Охотской портовой конторе. С 1771 г. — главный командир, губернатор Камчатки.

В 1777 г. уволен в отставку.

Именем Хметевского назван полуостров в заливе Шельтинга в Охотском море.

**Хметевский Степан Петрович** (род. в 1730, дер. Хомяково, ныне г. Переславль-Залесский Ярославской обл.) — контр-адмирал (14.01.1779).

Из обедневшей дворянской семьи. Окончил Морскую академию (1744—1747). В 1747—1749 гг. ходил на кораблях в Балтийском и Баренцевом морях, совершил переход из Кронштадта в Архангельск и обратно.

Участник Семилетней войны (1756—1763). Успешно командовал транспортом «Вологда», доставляя осадные орудия для взятия прусских крепостей Мемель и Кольберг. После окончания войны руководил заготовкой корабельного леса в казанских лесах.

Морской адъютант при наследнике престола Павле Петровиче (1762—1763). Командовал придворной яхтой «Св. Андрей», кораблем «Шлиссельбург», фрегатами «Гремящий», «Св. Сергей» (1763—1766).

В отпуске в 1767—1768 гг.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В 1769-м, командуя кораблем «Не тронь меня», Хметевский вышел из Кронштадта в Архипелаг в составе эскадры контр-адмирала Дж. Эльфинстона. В Портсмуте вступил в командование кораблем «Святослав» под флагом командующего эскадрой. 10 мая 1770 г. у острова Специя в районе крепости Наполи-ди

Романья был обнаружен турецкий флот. Из-за бездарного командования Эльфинстона два первых в строю русских корабля оказались под огнем четырнадцати кораблей противника. Экипаж корабля «Святослав» и его командир Хметевский проявили мужество и стойкость в этом бою, однако он закончился безрезультатно. Через сутки Эльфинстон вновь без успеха атаковал турецкий флот у стен той же крепости, затем самоустранился от командования эскадрой, передав ее Хметевскому.

Вскоре Хметевский принял в командование корабль «Три святителя», на котором участвовал в Чесменском сражении. В июне 1770 г. «за личное мужество и проявленную в сражении отменную храбрость» был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Командуя тем же кораблем, отличился при блокаде острова Станко (1773). После окончания войны в 1774-м возвратился в С.-Петербург.

26 ноября 1775 г. за боевые заслуги награжден орденом Св. Георгия 3-й степени. В феврале 1780 г. уволен от службы.

Автор исторического журнала пребывания русского флота в Архипелаге (1768—1774).

Капитан 1 ранга (1769), капитан бригадирского ранга (1776).

Похоронен в г. Переславль-Залесский, у Никитских ворот. На могиле было каменное надгробие, которое не сохранилось.

**Хомутов Петр Никитич** — капитан 1 ранга (18.01.1791).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1765—1771). Крейсировал между Кронштадтом и Ревелем на фрегате «Африка» (1769), на кораблях «Победа» и «Виктор» (1770 и 1771). Выполнил опись берегов и промеры глубин реки Дунай (1771—

1772). Совершал плавания на Черном море, в 1775 г. переведен из Таганрога в Петербург. Ходил в Балтийском море (1777—1778) на корабле «Ингерманландия» в эскадре контр-адмирала А. И. Круза от Кронштадта до пролива Ла-Манш, на корабле «Болеслав» (1783), командовал придворной яхтой «Алексей» (1784), фрегатом «Св. Александр» (1785—1787), кораблем «Св. Пантелеймон» (1787).

Участник Русско-шведской войны (1788—1790), командовал фрегатом «Мстиславец» в Гогландском сражении (1788), крейсирова у Гангута в эскадре капитана Я. И. Тревенена, участвовал в Эландском бою (1789), командовал кораблем «Св. Петр» в Красногорском сражении (награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость»), и в Выборгском сражении, за которое награжден орденом Св. Георгия 4-й степени (1790).

3 января 1791 г. уволен от службы.

**Хрущов Михаил Семенович** (1697—1756) — государственный деятель, генерал-поручик, сенатор (1740).

Участник Русско-шведской войны (1741—1743).

Командующий Галерным флотом.

## Ч

**Чаплин Петр Авраамович** (1699, с. Рождественское Дмитровского уезда Московской губ. — 29.08.1765) — капитан-командор (06.10.1763).

Окончил Школу математических и навигацких наук. Морскую академию (1724).

Участник 1-й Камчатской экспедиции (1725—1730). В январе 1725 г. с отрядом А. И. Чирикова выехал из С.-Петербурга в Якутск, куда прибыл в сентябре того же года.

В 1728 г. на боте «Св. Гавриил» прошел пролив, отделяющий Азию от

Америки, участвовал в описи Чукотского полуострова, открыл залив Креста, бухту Преображения, один из островов Диомиды и остров Св. Лаврентия.

Вел журнал экспедиции. В июле 1729 г. вместе с участниками экспедиции выехал из Охотска в С.-Петербург, куда прибыл в марте 1730 г. Под руководством А. И. Чирикова составил итоговую карту плавания.

В 1732 г. назначен на суда Кронштадтской эскадры и до 1750-го ежегодно находился в кампаниях.

В 1751—1755 гг. — командир эскадры учебных фрегатов Морского шляхетного кадетского корпуса, отряда фрегатов, несших крейсерскую службу в Балтийском море. Участник Семилетней войны (1756—1763), отличился в Кольбергской операции.

Капитан Ревельского (1760—1762), Архангельского (1763—1765) портов. Принимал участие в подготовке секретной высокоширотной экспедиции В. Я. Чичагова.

Именем Чаплина назван мыс в проливе Сенявина (Берингово море).

**Чевакинский Савва Иванович** (1713, с. Вешки, близ Торжка, ныне Тверской обл. — между 1774 и 1780) — архитектор, представитель русского барокко, ученик И. К. Коробова.

Главный архитектор Адмиралтейств-коллегии (1741—1767).

В 1761 г. разработал генеральный план застройки Кронштадта (осуществлен частично), построил в С.-Петербурге Николо-Богоявленский Морской собор (1753—1762), Шереметевский дворец (1750—1755), дворец Шувалова (1753—1755), склады корабельного леса «Новая Голландия» (1765—1780) и другие здания.

**Челюскин Семен Иванович** (1707, с. Мишина Поляна Белевского уезда,

ныне Арсеньевского р-на Тульской обл. — ноябрь 1764) — мореплаватель, исследователь Арктики, капитан 3 ранга (1760).

В 1714 г. поступил учеником в Школу математических и навигацких наук в Москве, где преподавали арифметику, геометрию, тригонометрию, географию, астрономию, навигацию, которую он особенно любил и лучше всего освоил.

В летнее время проходил морскую практику матросом на разных судах Балтийского флота. В 1728 г. произведен в подштурманы. В 1733-м — в штурманы.

Был включен в состав 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Уже первое задание В. И. Беринга организовать в Екатеринбурге изготовление на местных заводах припасов для экспедиции было выполнено им успешно. Находясь в Ленско-Хатангском отряде под командованием В. В. Прончищева, летом 1735 г. на дубель-шлюпке «Якутск» спустился из Якутска вниз по реке Лена к ее устью и далее морем Лаптевых прошел вдоль берега до устья реки Оленёк, где пришлось перезимовать, затем повернул на север вдоль побережья полуострова Таймыр (77°28' с.ш.), но из-за тяжелой ледовой обстановки вернулся к устью реки Оленёк, где Прончищев умер.

Летом 1739 г. на «Якутске» в составе отряда под командованием Х. П. Лаптева, следуя из устья реки Лена на запад в Хатангский залив, участвовал в открытии бухты Нордвик и острова Преображения. Зимой 1739/40 г. Челюскин вместе с Лаптевым и геодезистом отряда Н. Чекиным составили отчет и краткое «Описание берегов морских рек и заливов Северного моря, начавшихся с реки Лены».

13 июля 1740 г. «Якутск» в третий раз отправился на штурм Таймырско-

го полуострова, пройдя до 72°26' с. ш. Это было последнее плавание на дубель-шлюпке. На корабельном совете Лаптев и Челюскин приняли решение оставить судно, и его команда вернулась на реку Хатанга.

Весной 1741 г. на трех собачьих упряжках Челюскин с двумя матросами прошел по суше от реки Хатанга, где зимовал отряд Лаптева, до устья реки Пясина, затем — до устья реки Енисей и оставил описание западного побережья полуострова Таймыр до мыса Стерлегова. У мыса Лемана на побережье Карского моря встретился с Х. Лаптевым и в конце лета прибыл в пос. Туруханск, где на офицерском совете Челюскину была предоставлена честь описания северной части полуострова Таймыр.

Зимой 1741/42 г. Челюскин с тремя солдатами прошел 700 верст по тундре до Туруханска, затем на собаках достиг устья реки Хатанга, откуда отправился в путь, обессмертивший его имя. 1 мая 1742 г. Челюскин дошел до мыса Фаддея, 9 мая на полуострове Таймыр достиг самой северной оконечности Азии, определив ее широту 77°34'. В 1843 г. она была названа мысом Челюскина. Берег от устья реки Лены и Енисея был описан и положен на карту Челюскиным. Только по полуострову Таймыр он проехал и прошел около 7 тыс. км. Осенью 1742 г. он прибыл в Енисейск, где собрался вновь весь отряд Лаптева, и по первому санному пути с рапортом Адмиралтейств-коллегии о завершении работы отряда Челюскин выехал в С.-Петербург, куда прибыл в марте 1743-го. За труды по исследованию Таймыра штурмана Челюскина произвели в мичманы. После окончания работ экспедиции он несколько лет командовал придворной яхтой. Однако здесь он пришелся не ко двору и вновь пошел служить на

различных кораблях Балтийского флота.

В октябре 1760 г. уволен в отставку.

Его именем, кроме указанного выше, названы также полуостров у южного берега пролива Вилькицкого, острова в Таймырской губе и в устье реки Пясина на Карском море, советский грузовой пароход, на котором в 1933—1934 гг. была предпринята попытка сквозного плавания по Северному морскому пути от Мурманска до Владивостока за одну навигацию со сменой зимовщиков на острове Врангеля. В Беринговом проливе пароход «Челюскин» был затерт льдами, отнесен ими в центральную часть Чукотского моря, где в феврале 1934 г. раздавлен сжатием льдов. Участники плавания были вывезены на материк с дрейфующей льдины самолетами.

**Черевин Иван Григорьевич** (ум. 22.04.1757) — контр-адмирал.

В 1703 г. из солдат Преображенского полка зачислен в матросы. В 1713-м произведен в боцманы, в 1717-м — в подпоручики. С 1719 г. стал командовать галерой самостоятельно, ходил с Галерным флотом под командованием генерал-адмирала графа Ф. М. Апраксина. С 1721-го командовал гукорами «Первый капер», флейтом «Киль», бригадиром трофейным (быв. шведским) фрегатом «Стор. Феникс», кораблем «Нарва». Исправлял должность капитана над Кронштадтским портом (1734).

В последующие годы командовал фрегатом «Амстердам—Галей», кораблем «Нептунус», фрегатом «Кавалер», кораблями «Азов», «Ингерманланд» и «Св. Петр» (1734—1747). С марта 1747-го назначен членом Комиссариатской экспедиции, главный командир Архангельского порта

(1748—1750). С сентября 1751 г. — директор Петербургской адмиралтейской канторы. С декабря 1752-го — член Адмиралтейств-коллегии, с 1754-го командовал эскадрой с задачей крейсерства в Балтийском море во время Крымской (Восточной) войны 1853—1856 гг.

Капитан-командор (1747).

**Черкасов Иван Иванович** (05.01.1732, Астрахань — 29.10.1811, С.-Петербург) — барон, вице-адмирал (28.07.1782).

Первые годы жизни провел в Астрахани, где отец находился в ссылке. В 1742 г. вместе с братом отправлен для обучения в Кембриджский университет. Изучал также в Англии навигацию. В 1752 г. записан в лейб-гвардии Преображенский полк. В 1756 г. вернулся в Россию. 20.09.1756 г. произведен из полковых сержантов в прапорщики. В 1761 г. жил в Москве, с 1762-го числился по флоту, флигель-адъютант, совершил вместе с императором Петром III плавание из Оренбаума в Кронштадт и обратно. В 1762 г. штабс-капитан 1-й мушкетерской роты лейб-гвардии Преображенского полка, капитаном которой был Петр III.

После переворота 1762 г. был арестован, но вскоре освобожден. В 1771 г. из гвардии капитанов вышел в отставку с производством в бригадиры. С 22.02.1771 г. — обер-штер-кригскомиссар флота. С 31.12.1771 г. — генерал-кригскомиссар, с 1777-го — член Адмиралтейств-коллегии. В январе 1781 г. уволен в годовой отпуск. Затем вновь на прежней должности (1782—1783).

С января 1783 г. уволен в отставку.

Переводчик, писатель.

Похоронен в Александро-Невской лавре, на Лазаревском кладбище.

**Черкасов Мокей** (1670—03.02.1731, С.-Петербург) — галерный мастер.

Родом из приладожской деревни.

В 1703 г. направлен записным плотником на вновь основанную Олоонецкую верфь, где участвовал в постройке «государевой» галеры, которую заложил сам Петр I, а строил галерный мастер Ю. А. Русинов. Петр распорядился отдать Черкасова в ученики к галерному мастеру Н. Муцину, после чего он трудился под его руководством в С.-Петербурге на Галерном дворе, а также сопровождал в поездках в Новгородский и Старорусский уезды на заготовку лесоматериалов для постройки галер.

С 1713 г. по настоянию Русинова Черкасов был вновь переведен к нему помощником строителя, так как имел опыт «самостоятельного строения галер». По представлению Русинова Адмиралтейств-коллегия в 1714 г. произвела Черкасова в подмастерья скамповейного дела и направила во главе команды из восьми плотников в распоряжение командующего галерной эскадрой адмирала Ф. М. Апраксина для обеспечения ремонта гребных судов. Затем он был послан в Казань для постройки там 15 разборных скамповей, в 1716 г. направлен в Копенгаген для сборки и снаряжения этих скамповей, доставленных из Казани.

По возвращении на родину до 1719 г. строил галеры и скамповей на Галерном дворе, затем был прикомандирован к команде французского галерного мастера К. Ниуолона, где освоил постройку «новоманерных» галер.

В 1724 г. был направлен в Брянск, где построил для Днепровской флотилии десять галер и пять прамов. Произведенный в галерные мастера, он заведовал Киевской верфью, где строил суда с участием подмастерья



А. Аладчанина. В 1727 г. вновь переведен на Галерный двор, где вскоре стал ведущим строителем. В 1728 г. построил пять 20-баночных галер.

В 1730 г. приступил к постройке еще двух галер. Всего за 20-летнюю службу Черкасов построил около 100 галер, скамповей, прамов и будар.

Похоронен на Охтинском кладбище.

**Чернышев Григорий Петрович** (21.01.1672 — 30.07.1745, С.-Петербург) — граф, сенатор (1730), генерал-аншеф (28.04.1730).

Один из сподвижников Петра I. Род Чернышевых происходил от польского шляхтича Ивана Михайловича Черныша-Чарнецкого, служившего отцу царя Ивана Грозного.

В 1688 г. записан в «жилыцы», в 1689 г. — стольник, в 1702-м занял место судьи при казанском воеводе князе Д. Н. Черкасском, в 1695 г. участвовал в Азовском походе, с 1699-го — адъютант генерала князя Н. И. Репнина.

Участник ряда сражений Северной войны (1700—1721). Отличился при взятии Динамюнде, Шлиссельбурга, Канцева (1701—1703), командир Тобольского полка, брал Нарву, принимал сдачу Нарвы и Ивангорода (1704). В 1708—1709 гг. Чернышев умело и стойко оборонял от наступления шведских войск Ахтырку и Новгород-Северский, хотя их осадой руководил сам король Карл XII. Чернышев отличился в 1709 г. в Полтавской битве. В 1710-м командовал авангардом русских войск при взятии Выборга, был назначен первым комендантом города и крепости, в 1713—1714 гг. возглавил поход в Финляндию.

Вторую половину Северной войны Чернышев служил на флоте, ходил под парусами на галерах в мае—

июле 1713 г. Штурмовал Гельсингфорс, брал на abordаж ганзейские купеческие галионы, форсировал на плотах и лодках озера Финляндии. Был трижды ранен, в связи с чем перешел на службу в Адмиралтейство — оберштер-кригскомиссар (1714—1722) под началом генерал-адмирала Ф. М. Апраксина. Чернышев экзаменовал возвратившихся из-за рубежа русских гардемарин. В 1722 г. ему было поручено составление переписи податных сословий и подушных окладов в Москве и губернии, а в 1723-м он уже докладывал Сенату о результатах. В 1724 г. под его руководством строились казармы пехотным и конным полкам в четырех губерниях, в том числе и Московской.

Член Военной коллегии, генерал-кригскомиссар.

Губернатор Азовской (1725—1727), Лифляндской (1727—1730) и Московской (1730—1732) губерний. В 1730 г. активно боролся с членами Верховного тайного совета на стороне императрицы Анны Иоанновны.

С 1740 г. назначен в Сенат.

Современники Чернышева отмечали его недостаточную грамотность, компенсировавшуюся изрядным умом, большой опытностью в делах, никогда не оставлявшим его здравым смыслом.

Составил в 1738 г. «Записки графа Г. П. Чернышева», опубликованные в журнале «Русская старина» (1872), в которых содержались ценные сведения о современных ему событиях, в том числе и о деятельности русского флота.

Награжден орденами Св. Александра Невского и Св. Андрея Первозванного.

Отец генерал-фельдмаршала флота И. Г. Чернышева.

Похоронен на Лазаревском кладбище в Александро-Невской лавре.

**Чернышев Иван Григорьевич** (12.11.1726, С.-Петербург — 12.02.1797, Рим) — граф, дипломат, генерал-фельдмаршал флота (12.11.1796).

В 1739 г. поступил в Сухопутный шляхетный кадетский корпус. В 1741-м выпущен дворянином русско-го посольства в Копенгаген, где его брат Петр был чрезвычайным посланником. В 1742 г. переведен в Берлин секретарем посольства, в 1745 г. вернулся в С.-Петербург, произведен в подпрапорщики лейб-гвардии Семёновского полка, в 1746 г. — в прапорщики, в 1749-м — камер-юнкер. В декабре 1755-го — министр в Дрездене, затем в Вене, Париже. В 1757 г. вернулся в Россию. За особые заслуги перед государством был пожалован медными заводами на Урале. С 16 августа 1760 г. — обер-прокурор Сената, с 9 октября — главный директор в Комиссии по коммерции и мануфактуре. С 1761 г. — чрезвычайный и полномочный министр на Аугсбургском конгрессе. С 7 ноября 1762-го — член Особой духовной комиссии, с 22 марта 1763 г. — Адмиралтейств-коллегии, с 1764-го — докладчик при Екатерине II по морским делам, с декабря того же года — главный командир Галерного флота и порта. В 1768 г. — чрезвычайный и полномочный посол в Великобританию, с июня 1769 г. — исполняющий обязанности вице-президента Адмиралтейств-коллегии, президентом которой был генерал-адмирал Павел Петрович. Близость к гатчинскому двору и одновременное расположение Екатерины II сделали Чернышева первым лицом в Морском ведомстве.

Командовал Балтийским галерным флотом и портом, одновременно заведовал Каменноостровским инвалидным домом (1770—1790). Сенатор с оставлением в прежней

должности (1783—1789). С 1788 г. руководил обеспечением снабжения флота накануне и в ходе Русско-шведской войны (1788—1790).

С 12 ноября 1796 г. — президент Адмиралтейств-коллегии. В начале 1797 г. выехал для лечения в Италию.

Награжден орденами Св. Андрея Первозванного (1775), Св. Владимира 1-й степени (1782), Св. Анны 1-й степени (1756), польским — Белого Орла (1757).

Генерал-поручик (1762). По словам современников, Чернышев был «человек не столь разумный, сколь быстрый, увертливый и проворный и, словом, вмещающий в себе все нужные качества придворного».

Похоронен в Благовещенской церкви Александро-Невской лавры.

**Чефалиано Михаил Иванович** — капитан генерал-майорского ранга (1799).

В мае 1770 г. поступил на русскую службу волонтером. В порту Ауза.

В Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. на фрегате «Св. Павел» участвовал в высадке десанта при взятии крепости Кефалю на острове Станко (1771), на том же фрегате крейсировал в Архипелаге в 1772-м, участвовал при взятии крепости Бейрут (1773), в составе эскадры вице-адмирала А. В. Елманова принимал участие в сражении с турецкими галерами у крепости Монастырем (1774).

В 1776—1778 гг. крейсировал между Ливорно и Константинополем, в 1779-м совершил переход в Кронштадт. С 1782-го продолжил службу в Азовской флотилии, где командовал фрегатом «Тринадцатый», полякой «Патмос», брандвахтенным ботом № 7, фрегатом «Св. Николай», кораблем «Св. Владимир», с которым в составе Лиманской эскадры контр-адмирала Н. С. Мордвинова принял учас-

тие в Русско-турецкой войне 1787—1791 гг. около Очакова при отражении противника (1787).

Командуя тем же кораблем в эскадре контр-адмирала Поля Джонса, участвовал в сражениях с турецким флотом на Лимане, ходил между Очаковым и Кинбурном.

В 1789 г. назначен командующим гробной флотилией, с которой крейсировал между Херсоном и Очаковым. В 1790 г. командовал фрегатом «Св. Марк» в эскадре контр-адмирала Ф. Ф. Ушакова, ходил от Севастополя до устья Дуная. В 1791 г. на фрегате «Св. Георгий Победоносец» участвовал в сражении с турецким флотом у мыса Калиакрия (1791), за что награжден орденом Св. Георгия 4-й степени.

В 1792—1798 гг. — командир корабля «Св. Иоанн Предтеча» Черноморского флота. С 1798 г. начальствовал над флотскими командами в Севастополе, в ноябре того же года назначен капитаном над Таганрогским портом.

В апреле 1803 г. уволен от службы. Капитан 1 ранга (1791).

**Чихачев Иван Львович** (ум. 06.10.1741) — мореплаватель, морской офицер.

Из дворян Вологодской губернии.

Окончил Морскую академию (1721).

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Открыл вместе с А. И. Чириковым северо-западное побережье Северной Америки, ряд островов Алеутской гряды.

Умер от цинги.

**Чичагов Василий Яковлевич** (28.02.1726—04.04.1809, С.-Петербург) — мореплаватель, адмирал (28.06.1782).

Из дворян Костромской губ.

В службе с 1742 г., учился в Школе математических и навигацких наук в Москве. В звании гардемарина находился в Ревеле при береговой команде (1744), на следующий год произведен в мичманы и направлен для продолжения образования в Англию, где за 9 лет прошел хорошую высокопрофессиональную школу. По возвращении в Россию произведен в лейтенанты (1754). На фрегате «Св. Михаил» ходил в проливе Зунд «по секретной комиссии» (1757), затем принял командование тем же фрегатом, на котором крейсировал между Ревелем и Кронштадтом. В 1763 г. послан в Казань для освидетельствования леса для нужд корабельных верфей. В начале 1764-го назначен командиром линейного корабля «Ревель», однако вскоре отозван в Адмиралтейств-коллегию, произведен в капитаны бригадирского ранга с назначением начальником секретной высокоширотной экспедиции для отыскания морского пути из Архангельска через Северный Ледовитый океан к берегам Северной Америки, затем на Запад и через Берингов пролив (где экспедиция должна была встретиться с отрядом П. К. Креницына) к Камчатке.

В 1765 г. экспедиция достигла 80°26' с.ш. к северо-западу от Шпицбергена, но из-за тяжелых льдов в Гренландском море не смогла выйти в центральную часть Арктического бассейна и была вынуждена возвратиться в Архангельск.

Во время второй попытки в 1766 г. экспедиции удалось достичь 80°30' с.ш., но она также не увенчалась успехом. Тем не менее эта экспедиция сыграла большую роль в развитии географической науки, установив наличие постоянного дрейфа арктических льдов с востока на запад, были приобретены ценные сведения о природе Гренландского моря и другое.

В 1767 г. прибыл из Архангельска в С.-Петербург и возглавил Петербургскую корабельную команду.

Главный командир Архангельского (1768—1770) и Ревельского портов (1770—1772).

В 1771 г. командовал эскадрой и, имея флаг на корабле «Граф Орлов», ходил до острова Готланд, в 1772-м — в Средиземное море, в конце того же года — главный командир Ревельского порта. Главный командир Кронштадтского порта (1773—1775), крейсировал до острова Готланд, имея флаг на корабле «Св. Андрей».

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг.

Был командирован на Азовскую флотилию, где летом 1774 г. успешно отразил попытку турецкого флота прорваться через Керченский пролив в Азовское море и высадить десант на Крымском берегу, за что после возвращения в столицу награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, назначен членом Адмиралтейств-коллегии (1775). В марте следующего года уволен в годовой отпуск.

Главный командир Ревельского порта (1788—1792).

Участник Русско-шведской войны (1788—1790), во время которой руководил боевыми действиями Балтийского флота. Командовал эскадрой у мыса Красная Горка в Эландском (1789) и Ревельском (1790) сражениях. С помощью объединенных эскадр — Ревельской и Кронштадтской — блокировал шведский флот в Выборгском заливе, а при попытке последнего прорваться нанес ему серьезное поражение. За это был награжден орденом Св. Георгия 1-й степени (26.06.1790): «Во всемиловейшем уважении на отличные заслуги его, когда он, предводительствуя морскими силами в Балтийском море, после поражения неприя-

теля при Ревеле, держал в блокаде корабельный и галерный флоты в Выборгском заливе, напоследок 22 июня одержал над ними знаменитую победу с истреблением и пленением многих неприятельских кораблей, фрегатов и других судов».

С сентября 1797 г. уволен от службы.

Его именем названы бриг Российского флота, острова в архипелаге Новая Земля, остров в архипелаге Александры у берегов Северной Америки, залив и мыс острова Науру-Хива в Южной Полинезии, мыс на острове Кюсю.

Похоронен на Лазаревском кладбище Александро-Невской лавры.

Капитан 1 ранга (1764), контр-адмирал (1770), вице-адмирал (1775).

Награжден орденами Св. Анны (1772), Св. Георгия 4-й степени (1773), Св. Александра Невского (1782), Св. Андрея Первозванного (1790), Св. Георгия 1-й степени (1790).

### Ш

**Шапизо Яков** (ум. 10.01.1734) — капитан 1 ранга (14.01.1725).

В 1716 г. принят на русскую службу из поручиков британского флота в капитаны 4 ранга, вступил в командование пинком «Принц Александр». На следующий год Шапизо был переаттестован в капитаны 3 ранга, в 1718 г. командовал кораблем «Лондон».

Участник Северной войны (1700—1721). Командуя кораблем «Рафаил» и находясь в отряде капитана 2 ранга Н. А. Синявина, участвовал в сражении со шведскими судами у острова Эзель в Балтийском море. В бою (17.06.1719) проявил храбрость, командирскую смекалку, свои-

ми действиями воодушевлял подчиненных. Произведен в капитаны 2 ранга. После окончания войны командовал кораблями «Армонт», «Полтава», «Перл», «Архангел Михаил», «Принц Евгений» (1721—1732). Временно исполнял должность главного командира Ревельского порта (январь 1732—январь 1734).

**Шахов Иван Федорович** (род. в 1741) — директор Адмиралтейских Ижорских заводов (1783—1785), капитан 1 ранга.

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1758). Первое плавание совершил в 1760 г. на корабле «Св. Николай» из Кронштадта в Кольберг и обратно. В 1767—1769 г. ходил по Волге, руководил доставкой рекрутов. Из аттестации: «В должности исправен, поведения честного, подкомандующих содержит порядочно, почему и по повышению аттестуется». Командир корабля «Владимир».

**Шаховской Леонтий Никитич** (1741—26.11.1797, С.-Петербург) — князь, генерал-майор (06.07.1790).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1756—1762). В 1762 г. служил в Кронштадте смотрителем провиантских складов, в 1764 г. на яхте «Екатерина Вторая» ходил от Кронштадта до Балтийского порта, на следующий год совершил переход на новопостроенном корабле № 5 из Архангельска в Кронштадт. С 1767 г. служил на Галерном флоте командующим дивизией.

Командовал галиотом «Св. Николай», придворной яхтой «Св. Алексей», галерой «Удалая», галиотом «Кронштадт», галерой «Парос», на которой ходил с галерной эскадрой от Галерного порта в Петербурге до Березовых островов, в 1773 г. на ко-

рабле «Дмитрий Донской» в составе эскадры контр-адмирала С. К. Грейга совершил переход из Кронштадта в Архипелаг.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 г. Крейсировал между Ливорно и портом Ауза на корабле «Миросиц». В 1776 г. на том же корабле возвратился из Ливорно в Кронштадт с назначением командовать дивизией и морскими школами. С 1782 г. — советник Казначейской экспедиции.

С 1793 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1781), капитан бригадирского ранга (1785).

Похоронен на Смоленском православном кладбище.

**Шени Матрин Ильич** (1712, Новгородская губ. — 27.07.1762, С.-Петербург) — выдающийся русский хирург.

Получил образование в Семинарии Феофана Прокоповича в С.-Петербурге. В 1738 г. служил рисовальным мастером в Кронштадтском морском госпитале. В 1741 г. сдал экзамены на звание подлекаря, в 1745-м произведен в лекари.

В дальнейшем — преподаватель анатомии и хирургии в петербургских госпитальных школах, автор учебников по этим предметам. С 1754 г. — главный лекарь Санкт-Петербургского адмиралтейского госпиталя и главный преподаватель его госпитальной школы. При организации Академии художеств стал ее первым профессором анатомии.

Автор первого оригинального Анатомического атласа, который многие годы был основным учебником для госпитальных школ.

Сочинения: «Сокращенная анатомия» (СПб., 1757); «Основательные наставления хирургические и рукопроизводимые в пользу учащимся» (СПб., 1761, 1762).



Капитан генерал-майорского ранга (01.01.1766).

Именем Шельтинга названы гора и мыс на острове Сахалин, залив и лагуна в северной части Охотского моря.

**Шельтинг Вейбрант** (ум. 09.06.1718) — шаутбенахт.

Выходец из Голландии. На русской службе с 1703 г.

Участник Северной войны (1700—1721).

Командир отрядов Галерного флота (1706—1707), 60-пушечного корабля «Скорпион» на Азовском море (1710), отдельной эскадры (1712). В составе эскадры вице-адмирала К. И. Крюйса в 1713 г., преследуя противника на корабле «Выборг», посадил его на мель и разбил на подводных камнях у Гельсингфорса. Командовал корабельным флотом (1714).

В 1715 г. послан в Амстердам для наблюдения за отправкой в Россию купленных там кораблей и набора обер- и унтер-офицеров, мастеровых. По особому доверию Петра I командовал собравшимся у Копенгагена отрядом Российского флота, крейсировал с эскадрой около Ревеля.

Скончался на корабле «Мальбург» на Кроншлотском рейде.

Похороны Шельтинга состоялись в присутствии царя.

**Шенин Василий Иванович** (28.10.1757—26.02.1835, ныне Боровичский р-н Новгородской обл.) — генерал-лейтенант (13.11.1802).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1763—1770). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1764—1769).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Януарий» совершил в 1769—1770 гг. в составе эскадры контр-адмирала Г. А. Спиридо-

ва переход в Архипелаг, где участвовал в Морейской операции и Чесменском сражении (1770). Командуя рагузинским судном, привел его в порт Генуэзской республики, после чего прибыл в Ливорно (1770), на бомбардирском корабле «Гром» участвовал в морских сражениях у Негропонта и Митилены (1771). Командир корабля «Город Архангельск», пинка «Лучше назови», корабля «Александр Невский», фрегата «Вестовой» (1773—1776). Состоял светником в Интендантской экспедиции (1775—1786).

Обер-экипажмейстер (1797—1803).

Награжден орденом Св. Владимира 4-й степени.

Похоронен при Платоновской церкви.

Капитан 1 ранга (1790), капитан бригадирского ранга (1796), генерал-майор (1798).

**Шетилов Василий** — геодезист.

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743).

Исследовал малоизученные районы в бассейне реки Амур.

**Шишкин Петр Иванович** — контр-адмирал (18.12.1796).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1761—1766). Совершил переход на фрегате «Надежда Благополучия» от Кронштадта до Ливорно и обратно (1764—1765). В 1767 г. на галере «Казань» прошел по Волге от Твери до Симбирска в отряде, сопровождавшем Екатерину II, после чего был командирован из Ярославля в Нижний Новгород для перевозки рекрутов в столицу.

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Свято-слав» совершил переход из Портсмута (Англия) в Архипелаг, где участвовал в сражениях с турецким флотом

у крепостей Наполи-ди-Романья и Чесма, после чего на корабле «Три иерарха» совершил переход в Ливорно, затем в Порт-Феррано (1770). Командуя пинком «Сатурн», ходил между Ливорно и Аузой (1772). На корабле «Три иерарха» в составе отряда контр-адмирала А. В. Елманова участвовал в осаде турецких крепостей Бодрум и Станко (1773) и в 1775-м на фрегате «Северный Орел» возвратился из Архипелага в Ревель. Командирован для описи лесов по реке Десне (1776), в Казанскую губернию — по заготовке лесов для строительства фрегатов (1778—1780).

Командовал яхтой «Транспорт Анна», фрегатом «Слава», кораблем «Святослав» (1780—1784).

За 18 морских кампаний награжден орденом Св. Георгия 4-й степени, командирован в Астрахань, где стал командовать Астраханским портом и Каспийской флотилией (1784—1791). Переведен на Балтийский флот.

В январе 1799 г. уволен от службы.

Капитан 1 ранга (1784), капитан бригадирского ранга (1789).

**Шишков Александр Семенович** (09.03.1754 — 09.04.1841, С.-Петербург) — адмирал (1823).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1768—1772). В 1769—1773 гг. находился в кампаниях на Балтийском море и совершил переход из Архангельска в Кронштадт.

В 1773—1776 гг. состоял при Морском корпусе. В 1776-м на фрегате «Северный Орел» совершил переход из Кронштадта в Ливорно, а оттуда на фрегате «Констанция» прибыл в Мессину. В 1776 г. посетил Портсмут на фрегате «Св. Павел», из Мессины прибыл в Константинополь (1777).

В 1778—1779 гг. на фрегате «Северный Орел» ходил в Средиземном

море и по возвращении из Ливорно в Кронштадт вновь определен к Морскому корпусу. В 1780—1786 гг. состоял при том же корпусе, в одну из кампаний ходил на Балтийском море.

В 1786 г., командуя фрегатом «Ярославец», был в плавании с гардемаринами на Балтийском море. В 1790 г. состоял адъютантом при адмирале П. Я. Чичагове, участвовал в Выборгском сражении и был послан в С.-Петербург с донесением о разгроме в нем шведского флота в Русско-шведской войне (1788—1790).

Награжден золотой шпагой с надписью: «За храбрость».

В сентябре 1796 г. переведен на Черноморский флот. Почетный член С.-Петербургской академии наук (с декабря 1796). В августе 1797 г. назначен членом комиссии для свидетельства счетов по бывшей в Архипелаге эскадре. В октябре того же года включен в состав комиссии при проверке чертежной корабельной архитектуры при Адмиралтейств-коллегии. В 1798 г. командирован по особому поручению императора Павла I в Германию. С октября 1798-го назначен в Лесной департамент и одновременно членом Адмиралтейств-коллегии. В 1799-м стал историографом флота, в ноябре того же года — членом учрежденного при Адмиралтейств-коллегии Морского ученого комитета, а затем его председателем. Издал первую часть составленного им «Списка кораблям и прочим судам всего Российского флота». В 1800 г. временно исполнял должность вице-президента Адмиралтейств-коллегии, в том же году изданы его труды «Собрание морских журналов» и «Морские записки».

Статс-секретарь Александра I, член Госсовета, министр народного просвещения и иностранных исповеданий (1824—1828). Президент Российской академии наук (1813—1841).



Член суда по делу декабристов; один из инспекторов Цензурного устава 1826 г. Возглавлял литобщество в С.-Петербурге «Беседа любителей русского слова», боролся с сентиментализмом, выступив против Н. М. Карамзина и его последователей. Писал пьесы, оды, переложения псалмов, стихи.

По политическим взглядам — консерватор, боролся с идеями отмены крепостного права, яростный противник влияния идей Великой французской революции и просветительства в России.

Награжден орденами Св. Анны 1-й степени (1799), Св. Александра Невского (1812), Св. Владимира (1814).

Капитан 1 ранга (1796), контр-адмирал (1798), вице-адмирал (1799).

В 1826 г. издана составленная им книга «Военные действия Российского флота против шведского. 1788—1790 гг.». В 1830 г. представил императору Николаю I рукопись «Морского словаря», над составлением которого трудился более 15 лет. Словарь был издан в 1832—1840 гг. Морским научным комитетом, в 1834 г. напечатаны его записки о переходе из Кронштадта в Константинополь в 1776—1779 гг.

Похоронен в Лазаревской церкви Александро-Невской лавры.

**Шмалев Василий Иванович** (1737—1799, Петропавловск-Камчатский) — мореплаватель, морской офицер.

Главный командир Камчатки (1779—1790), командир Петропавловского порта (1790—1799).

Вместе с братом написал около 40 работ (справок, прибавлений, примечаний). Особую ценность представляет «Примечание капитанов Шмалевых о морских экспедициях разных кампаний с 1744 по 1781 год».

**Шпанберг Мартын (Мартин) Петрович** (1698—15.09.1761, Кронштадт) — мореплаватель, капитан 1 ранга (05.09.1751).

Выходец из Дании. В ноябре 1720 г. принят на русскую службу с чином лейтенанта. Командовал пакетботом «Св. Яков», ходил между Кронштадтом и Любеком (1724—1725).

Участник 1-й Камчатской экспедиции (1725—1730) на боте «Св. Гавриил» под командой В. И. Беринга в Чукотском море. В 1727 г. в чине капитан-лейтенанта командовал ботом (шитиком) «Фортуна», который дважды совершил переход из Охотска в Большерецк на полуострове Камчатка с участниками экспедиции. В 1729 г. вернулся в Охотск, а затем через Сибирь в 1730 г. — в С.-Петербург.

Участник 2-й Камчатской экспедиции (1733—1743). Руководил отрядом по изучению и описанию Курильских островов и обследованию побережья Японии. В результате его плаваний было доказано, что Азия не соединена по суше с Америкой.

В 1738 г., командуя отрядом из трех судов, на бригантине «Архангел Михаил» ходил вдоль Курильской гряды, открыл ряд неизвестных ранее островов и нанес их на карту. Экспедиция Шпанберга в составе четырех судов в 1739 г. открыла путь с Камчатки в Японию и составила описание северо-восточного побережья острова Хонсю. Русские впервые ступили на берег этой страны, войдя в контакты с ее жителями, в том числе с представителями властей. Посещением Японии судами под командованием Шпанберга положено начало истории визитов российских военных кораблей на Тихом и Индийском океанах.

В 1742 г. снова ходил из Большерецка к острову Хонсю на двух судах (вместе с А. Е. Шельтингом), но у 30° с.ш. из-за туманов повернул

обратно в Охотск. В 1743 г., как старший в чине, формально заменил умершего В. И. Беринга в должности начальника этой экспедиции. В 1745 г. за самовольное возвращение в С.-Петербург был предан суду и приговорен к смертной казни. В 1747 г. был помилован, но разжалован в поручики.

В 1749—1761 гг. служил на Балтийском флоте. В конце 1749-го снова предан суду за опрокидывание и затопление при выходе из устья реки Северная Двина в Белое море корабля «Варахаил», которым он командовал, и гибель при этом 28 человек экипажа. Оправдан в декабре 1752-го, так как 349 человек из состава экипажа спаслись. Командовал кораблем «Св. Иоанн Златоуст».

Его именем названы мысы в Анадырском заливе Берингова моря и на острове Хоккайдо, гора на острове Сахалин, острова в Карском море, в архипелаге Александра у Тихоокеанского побережья Северной Америки, на Малой Курильской гряде, ныне остров Шикотан, и пролив между островами Полонского и Шикотан.

**Шубин Николай** — лейтенант (28.12.1771).

Окончил Морской шляхетный кадетский корпус (1760—1768). Ежегодно находился в кампаниях на Балтийском море (1764—1769). С 1769 г. на флагманском корабле «Евстафий Плакида» эскадры контр-адмирала Г. А. Спиридова совершил переход из Кронштадта в Порт-Магон, затем участвовал в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг., в Морейской операции и Чесменском сражении (1770).

Командовал яхтой «Транспорт Анна», кораблем «Преслава» (1774—1779).

Закончил свою службу в Российском флоте в декабре 1779-го, про-

служив в чине лейтенанта восемь лет, но несмотря на это, вошел в историю С.-Петербурга.

В 1778 г. в Париже скончался великий французский писатель, философ и историк Вольтер. Екатерина II решила приобрести его библиотеку и после непродолжительных переговоров с племянницей писателя (вел их И. И. Шувалов), унаследовавшей знаменитую библиотеку, выкупила ее. Перевалочным пунктом стал порт Любек. Доставить этот бесценный груз из Любека в Кронштадт поручили командиру пакетбота «Быстрый» Шубину. 22 июня 1779 г. «Быстрый» вышел из Кронштадта и 8 июля благополучно прибыл на Травемюндский рейд, где в его трюм погрузили девятнадцать упакованных в брезент тюков, содержащих 6902 тома библиотеки и 37 томов рукописей Вольтера. 28 июля «Быстрый» вернулся в Кронштадт. С большими предосторожностями книги перевезли в Зимний дворец, где они находились до 1861 г. В настоящее время книги Вольтера хранятся в Российской национальной библиотеке.

**Шхонебек (Шхоньбек) Адриан** (род. в 1661, Роттердам) — голландский гравер.

Принят Петром I на русскую службу в 1697 г. Изготовил карту устья реки Северная Двина и Белого моря. Умер в России после 1710 г.

## Э

**Эльфинстон Джон** (1720—1775) — контр-адмирал.

Выходец из Англии. Принят на русскую службу в 1769 г. капитаном бригадирского ранга (29.06.1769).

Участник Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. На корабле «Не тронь меня», командуя эскадрой из трех

линейных кораблей, двух фрегатов, трех транспортов и одного пинка, был направлен в октябре 1769 г. из Кронштадта в Архипелаг для борьбы с турецким флотом на его морских коммуникациях с целью прекращения подвоза продовольствия в Константинополь из Египта, Леванта и Сирии.

11 мая 1770 г. с десантным отрядом, предназначенным для действий совместно с греческими повстанцами на побережье Мореи, эскадра прибыла в Архипелаг. В порту Рупино (Колокинский залив) она высадила доставленный из России десант с артиллерией. Через несколько дней, получив от местных жителей сведения о присутствии турецкого флота в районе Наполи-ди-Романья, эскадра вышла в море на его поиск.

16 мая она атаковала турецкую эскадру у острова Специя и принудила ее отступить в Навилийский залив под защиту крепости Наполи-ди-Романья, после чего соединилась у острова Цериги с эскадрой адмирала Г. А. Спиридова.

Эльфинстон активно участвовал в бою 24 июня в Хиосском проливе, возглавлял арьергард русского флота, заняв позицию между островами Тендос и Имброс. Затем эскадра приступила к блокаде Дарданелл с целью прекращения подвоза снабжения в Константинополь. Эскадра под командованием графа А. Г. Орлова в это время блокировала турецкую крепость Пелари на острове Лемнос, и противник вынужден был начать переговоры 24 сентября о сдаче. Однако турецким силам удалось доставить в Пелари подкрепления вследствие самовольного пре-

ращения Эльфинстоном блокады Дарданелл (ухода нескольких кораблей для спасения корабля «Св. Святослав»). В результате граф А. Г. Орлов принял решение прекратить операцию и оставить остров Лемнос. После этого Эльфинстон был отстранен от командования эскадрой и отправлен Орловым в Россию, а 19 июля 1771 г. уволен от службы.

## Я

**Яковлев Иван Яковлевич** (ум. 22.01.1707, С.-Петербург) — один из первых организаторов российского судостроения на северо-западе страны в Петровскую эпоху.

С 1703 г. в качестве коменданта руководил Олонецкой верфью, где уже до конца того же года успели заложить 30-пушечный фрегат «Триумф», семь 28-пушечных фрегатов: «Штандарт», «Шлиссельбург», «Петербург» «Флигель-Фам», «Кроншлот», «Дерпт», «Нарва», которые вступили в строй в 1704 г., а также пять шняв, двадцать галер и полугалер, галиот и тринадцать бригаantin, обеспечил их отправку в С.-Петербург.

В 1705 г. переведен в столицу для устройства Адмиралтейского дома (Главного адмиралтейства) и надзора за ходом кораблестроительных работ. В конце того же года здесь уже шло строительство двух бомбардирских кораблей, двух прамов, десяти шняв и двадцати четырех ботов, которые в 1706 г. были спущены на воду. После неожиданной смерти Яковлева его дела принял адмиралтейский советник А. В. Кикин.

## Воинские звания (чины) в военном флоте России XVIII в.

**Адмирал** (по-арабски эмир, повелитель, начальник) — воинское звание (чин). Во время пребывания на флоте адмиралы имели флаг на грот-мачте флагманского корабля. Впервые адмиральские чины введены в 1699 г. Петром I, законодательно оформлены Морским уставом 1720 г. и Табелью о рангах 1722 г. Предусматривалось 4 адмиральских чина: генерал-адмирал, адмирал, вице-адмирал, контр-адмирал (в начале XVIII в. арир-адмирал и шаутбенахт).

**Аудитор** (лат. слушатель, выслушивающий). В России это звание было введено Петром I. Впервые упоминается в Уставе генерала Вейде 1698 г., где было сказано, что «генерал-аудитор изображает виновному против воинских артикулов или прав приговор и осуждение...» Кроме ведения военных дел на аудитора были возложены и другие обязанности: генерал-аудитор в походах — начальник военной канцелярии, принимал участие в переговорах об обмене военнопленных.

С 1797 г. аудиторы были переименованы в гражданские чины.

**Гардемари́н** — звание введено Петром I в 1716 г. для воспитанников старших рот Морской академии при направлении во флот на практику, после которой гардемари́ну присваивался первый офицерский чин — мичман.

**Генерал-адмирал** — высший морской воинский чин, соответствовал званию генерал-фельдмаршала в армии. Впервые был присвоен в 1708 г. Ф. М. Апп-

раксину. С 1762 г. стал присваиваться как почетный наследникам царского престола. После 1908 г. это звание в русском военном флоте не присваивалось.

**Генерал-цейхмейстер** — главный начальник артиллерии флота. Должность введена Уставом воинским 1716 г.

**Капитан бригадирского ранга** — чин адмиральского состава в 1764—1798 гг. Имел на мачте своего корабля брейд-вымпел.

**Капитан-командор** — чин адмиральского состава в 1707—1732, 1756—1764 и 1798—1827 гг.

**Капитан корабля** — чин существовал в 1701—1713 и 1732—1751 гг.

**Капитан 1 ранга** — звание старших офицеров. Введено Петром I и окончательно оформлено Табелью о рангах 1722 г.; существовало в 1713—1732 и 1751—1917 гг.

**Капитан 2 ранга** — чин старших офицеров, введен Петром I и окончательно оформлен Табелью о рангах 1722 г.; существовал в 1713—1732 и 1751—1917 гг.

**Капитан 3 ранга** — звание старших офицеров, введено Петром I и существовало в 1713—1732 гг. В последующее время неоднократно упразднялось и вводилось вновь.

**Капитан 4 ранга** — звание существовало в 1713—1717 гг.; занимало про-

межуточное место между капитан-лейтенантом и капитаном 3 ранга.

**Капитан-лейтенант** — звание младших офицеров, существовало в 1713—1885 и 1907—1911 гг. По Морскому уставу Петра I 1720 г. офицеры, имевшие чин капитан-лейтенанта, являлись вторыми по старшинству лицами после капитана (командира) корабля.

**Капитан-поручик** — звание младших офицеров, существовало в 1699—1797 гг.

**Констапель** — первый офицерский чин в морской артиллерии до 1830 г., был заменен чином прапорщика.

**Контр-адмирал** — чин, соответствующий первому адмиральскому званию. Впервые введен по Регламенту парусного флота в 1699 г. как чин 4-го класса. Ему же соответствовало и звание (чин) арир-адмирала и шаутбенахта. В походе и бою контр-адмирал командовал в эскадре арьергардом.

**Лейтенант** — 1. В России впервые чин стал употребляться как составная часть названия некоторых генеральских чинов, введенных Уставом воинским 1716 г. Эти чины предназначались заместителям; 2. С 1701 г. звание (чин) введен для младших офицеров флота.

**Мичман** — буквально средний корабельный чин. Военная квалификация и служебное положение лиц, которым присваивалось звание «мичман», неоднократно изменялись. Впервые введен в 1716 г. как унтер-офицерское

звание, с 1732 по 1917 г. являлся первым офицерским чином, соответствующим поручику в армии (исключая 1751—1758 гг., когда мичманы были вновь отнесены к унтер-офицерам).

**Оберцейхмейстер** — начальник морской артиллерии.

**Обер-штер-кригскомиссар** — начальник Кригскомиссариата, ведавшего денежным довольствием и расквартированием, обеспечением личного состава, госпиталями, продовольствием, обмундированием и снаряжением флота. Должность введена Петром I в 1717 г. и соответствовала чину генерал-лейтенанта.

**Унтер-лейтенант** — чин младших офицеров, существовал в 1701—1732 и 1751—1758 гг.

**Шаутбенахт (шаубенахт)** — чин младшего морского генерала, соответствовавший контр-адмиралу; заимствован Петром I из Голландии (по-голландски — смотри ночью). Шаутбенахт почти всегда находился на головном корабле авангарда и, следовательно, должен был бдительно смотреть вперед.

Впервые был присвоен Петру I в 1709 г. В начале царствования императрицы Елизаветы Петровны вместо чинов шаутбенахта и арир-адмирала окончательно закрепился чин контр-адмирала.

**Экипажмейстер** — начальник службы снабжения флота, содержания складов, парусных и такелажных мастерских, деятельности портовых контор.

## Краткий словарь русских морских терминов и понятий XVIII в.

**Адмиралтейство** — 1. В России место постройки, вооружения и ремонта кораблей со всеми необходимыми для этого сооружениями (стапели, эллинги, доки, мастерские, склады).

2. Орган управления флотом. Учрежден Петром I, существовал до 1802 г., когда Адмиралтейство было переименовано в Министерство морских сил.

3. Здание в центре С.-Петербурга, построено архитектором А. Д. Захаровым в 1806—1823 гг.

**Бомбардирский корабль** — парусный двухмачтовый корабль, вооруженный 12—14 пушками крупного калибра или 2—4 мортирами.

**Бот** — небольшое одномачтовое парусное судно, применялось в военном и промысловом флоте для связи, посыльной службы, перевозки грузов, вооружалось артиллерией небольшого калибра.

**Брандер** — небольшое парусное судно, нагружалось различными воспламеняющимися веществами и предназначалось для уничтожения флота противника путем поджога его судов при сближении с ними вплотную.

**Бригантина** — двухмачтовое судно гребного флота для военных действий в шхерах и вблизи берегов, которое использовалось для перевозки войск (до 70 чел.), воинских грузов и имело кроме парусного вооружения 10—15 пар весел для движения при отсутствии ветра.

**Верфь** — место для постройки и ремонта кораблей (судов), со всеми спе-

циальными сооружениями: стапели, эллинги, доки, подъемные краны, мастерские, склады и т. п.

**Галера** — судно гребного флота для действий в шхерах вблизи берегов; имело от 16 до 25 пар весел и две мачты. Артиллерийское вооружение включало от 2 до 20 мелких пушек, иногда 1—2 мортиры. Численность экипажа вместе с гребцами (4—5 чел. на весло) доходила до 250 человек.

**Галиот (гальот)** — небольшое двухмачтовое парусное судно, использовавшееся в составе эскадр для посыльной и транспортной службы.

**Гекбот** — небольшое парусное судно (длина — 30,5 м; ширина — до 8,2 м; высота борта — до 3,7 м). Находился на вооружении Каспийской флотилии в первой половине XVIII в. и применялся для посыльно-сторожевой службы.

**Гребной флот (галерный, шхерный)** — соединение боевых и вспомогательных судов, основным двигателем которых были весла. Предназначался для действий в шхерах вблизи берегов, лиманов, на реках. Включал разнообразные типы судов (галеры, скампавеи, бригантины, дубель-шлюпки, канонерские лодки, иолы и др.).

**Гукор** — транспортное судно средней величины, иногда имевшее для самообороны артиллерийское вооружение (до 12 небольших пушек). Заимствовано в Голландии.

**Дубель-шлюпка** — первоначально шлюпка большого размера, крупнее

корабельного барказа; позже достигла более значительных размерений, имела палубу, мачту и до 20 пар весел. Артиллерийское вооружение доходило до 15 небольших пушек. Использовалась для действий у берегов, в шхерах, лиманах и на реках.

**Кайка** (от тур. каик — лодка) — небольшое судно гребного флота; в Балтийском флоте называлось полугалерой, в Черноморском — дубель-шлюпкой. В начале XVIII в. кайки имели 12 пар весел и 1 пушку в носу, позже при увеличенных размерах судна количество пушек доходило до 14—15.

**Ингерманландия** — старинное название земель по р. Нева и побережью Финского залива, первоначально заселенных финскими народностями, по наименованию ингров (ижора).

**Кампания** — период непрерывного плаванья кораблей (судов) флота в течение календарного года.

**Канонерская лодка** — парусно-гребное артиллерийское судно конца XVIII — первой половины XIX в. для действий у берегов в шхерах, лиманах и на реках. В зависимости от размеров имело от 7 до 15 пар весел и артиллерию — от 2 до 6 пушек крупного калибра или 2 мортиры. Наиболее крупные канонерские лодки, вооруженные мортирами, назывались бомбардирскими судами.

**Капер** — легко вооруженное мореходное судно частного владельца, снаряженное с разрешения правительства воюющего государства для борьбы против морской торговли противника и тех нейтральных держав, суда которых занимались доставкой ему военной контрабанды. Владелец тако-

го судна получал особое «каперское свидетельство» и имел право носить флаг данного государства.

Каперство было отменено Парижским мирным договором в 1856 г.

**Корвет** — трехмачтовое судно парусного флота с артиллерийским вооружением от 20 до 30 пушек на верхней палубе, предназначавшееся для разведки, посыльной службы и крейсерских операций.

**Корсерские (корсарские) суда** — небольшие быстроходные суда парусного флота разных типов и размеров, принадлежавшие архипелагским и черноморским грекам, которые во время войн России и Турции поступали на русскую службу, и, получив для своих судов вооружение, несли разведывательную и посыльную службу.

**Коттер (катер)** — легкое двухмачтовое судно для разведки, посыльной и крейсерской службы конца XVIII — начала XIX в.; в зависимости от размерений эти суда вооружались 8—38 пушками.

**Краер** — небольшое парусное судно с тремя мачтами.

**Лансон** — одно- и двухмачтовое парусное промысловое или каботажное судно, распространенное на Черном море.

Во время Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. лансонами называли также парусно-гребные суда, действовавшие в Днепровско-Бугском лимане и на Дунае. Использовались против гребных судов противника, а также для перевозки войск и высадки десанта.

Вооружение: 4—8 мелких пушек или 1—2 мортиры.

**Ластовые суда** — грузовые, транспортные и вспомогательные суда (баржи, плашкоуты и пр.) парусного флота, приписанные к военным портам и обслуживавшие потребности кораблей (судов) во время их стоянки в порту.

**Линейный корабль** — наиболее крупное по размерениям и мощное по артиллерийскому вооружению судно парусного флота, действовавшее при столкновении с противником в составе боевой линии; имело три мачты с прямым парусным вооружением, до 135 пушек крупного и среднего калибра на трех палубах и до 800 человек экипажа.

**Пакетбот** — небольшое двухмачтовое судно парусного флота для перевозки почты и посылочной службы; имел вооружение от 12 до 16 пушек мелкого и среднего калибров.

**Паузок** — парусно-гребное плоскодонное судно, беспалубное, с одной мачтой, имело длину до 24 м и грузоподъемность до 120 т. Служило для разгрузки крупных судов на мелководье.

**Пинк (пинка)** — промысловое и торговое судно для доставки боезапаса различных видов и продовольствия. В зависимости от величины размерений имело вооружение от 20 до 38 пушек, благодаря чему могло использоваться в военное время без охранения.

**Прам** — плоскодонное артиллерийское судно парусного флота с вооружением от 18 до 38 пушек и мортир крупного калибра. Применялось для действий на мелководье, у берегов, в лиманах и на реках против крепостей и других укрепленных пунктов противника.

**Презус** — председатель военного суда (до военно-судебной реформы 1867 г.).

**Сарваер** — эта должность приравнивалась к чину капитана 1 ранга. В обязанности сарваера входило наблюдение за строительством кораблей, состоянием верфей и судов действующего флота.

**Скампавей** — быстroxодная галера облегченного типа, имела 12—15 пар весел, две мачты для несения латинских парусов и вооружение из 1—2 пушек малого калибра. При перевозке десанта принимала до 150 солдат, служивших одновременно и гребцами.

**Струг** — известен с VI в. как парусно-гребное судно древних славян.

В XVI—XVIII вв. использовался на Волге как для разбойных нападений на торговые суда и города, так и для защиты торговых караванов от разбоя. Петр I использовал струги для переброски войск и снабжения в Азовских походах, при осаде крепости Нарва и в других военных действиях в Прибалтике. В первой половине XIX в. струги были вытеснены паровыми судами.

**Тендер** — небольшое одномачтовое судно парусного флота типа катера для разведывательной и посылочной службы с вооружением от 8 до 12 легких пушек.

**Флейт** — небольшое трехмачтовое транспортное судно с 4—6 пушками для самообороны.

**Фрегат** — судно парусного флота, второе после линейных кораблей по размерениям и мощности артиллерийского вооружения, имело три мачты с прямым парусным вооружением, от



30 до 62 пушек среднего и малого калибра на двух палубах. Предназначалось для дальней разведки и крейсерской службы, а также для боевых действий совместно с кораблями.

**Фрегат гребной** — наиболее крупное артиллерийское судно гребного флота с вооружением до 38 пушек. Использовалось для действий в шхерах и открытом море. Кроме обычного фрегатского парусного вооружения для движения в штиль имело 12—18 пар весел.

**Шебека** — легкое парусное гребное судно флотов стран Средиземного моря для разведывательной и посыльной службы. Впервые было применено в Российском флоте во время Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В конце XVIII в. входило в состав Балтийского гребного флота и, дос-

тигнув значительных размерений, имело три мачты с косыми парусами, от 30 до 50 пушек и до 20 пар весел.

**Шитик** — небольшое парусное речное плоскодонное судно с корпусом, сшитым ремнями.

**Шнява** — легкое двухмачтовое военное судно начала XVIII в. для разведывательной и посыльной службы в составе гребного шхерного флота с вооружением от 14 до 18 пушек мелкого калибра.

**Шхеры** — мелкие скалистые острова и группы надводных и подводных скал у берегов.

**Экзекутор** (лат. исполнитель) — судебный исполнитель, чиновник, ведавший хозяйственными делами учреждения.

Введение .....	3
----------------	---

## **Мореходство и морская сила России до Петра I**

Суда славян .....	10
Флот Древнерусского государства .....	12
Борьба новгородцев на Балтике .....	32
Войны за выходы к морям при Иване IV .....	37
Московские капера .....	40
«Не ходить в землю русскую с учением дела корабельного...» .....	42
Попытка создания русского военного флота в XVII в. ....	44
Первый русский парусный военный корабль .....	46
«Статьи артикульные» корабельного строя .....	48

## **Создание регулярного военно-морского флота в России: 1696—1725 гг.**

«Дедушка русского флота» .....	54
«Потешная» флотилия .....	55
Знакомство Петра I с морскими судами Беломорья в 1693 г. ....	56
Поездка в Архангельск в 1694 г. ....	58
Изучение опыта кораблестроения в Голландии и Англии .....	61
Голландия: царь-плотник .....	63
Англия: плотник становится инженером .....	67
Создание Азовского флота .....	71
Строительство Балтийского флота .....	88
Создание северо-западных верфей .....	89
Русские парусные корабли .....	91
Организация флота .....	100
Развертывание баз флота .....	102
Кронштадт .....	107
Петербург — главный военный порт России .....	109
Комплектование состава флота .....	112
Навигацкая школа .....	114
Академия морской гвардии .....	118
Обучение за рубежом .....	121
Морская пехота .....	124
От корабельного приказа до Адмиралтейств-коллегии .....	124
Каспийская военная флотилия .....	130
Первый русский Морской устав .....	131
Стратегия строительства флота .....	138
Помощники Петра I по созданию флота .....	147

Боевые действия русского флота при Петре I .....	152
Азовские походы (1695—1696 гг.) .....	153
Флот в Северной войне 1700—1721 гг. ....	165
Общий ход боевых действий — 165 ♦ 1700—1709 гг.: заметная роль Балтийского флота — 179 ♦ 1710—1715 гг.: Балтийский флот в наступлении — 189 ♦ Первые успехи русского парусного флота в борьбе на коммуникациях Швеции в 1715 г. — 219 ♦ Российский флот на заключительном этапе Северной войны: 1716—1721 гг. — 225 ♦ Победоносное окончание Северной войны. Ништадтский мир (1721 г.) — 260	
Персидский поход русской армии и флота в 1722—1723 гг. ....	267
О флотоводческом искусстве Петра Великого .....	274

## **Русский флот в 1725—1762 гг.**

Флот в Русско-турецкой войне 1735—1739 гг. ....	312
В русско-шведской войне 1741—1743 гг. ....	330
Боевые действия в Семилетней войне 1756—1763 гг. ....	339

## **Русский флот в царствование Екатерины II**

Флот в Русско-турецкой войне 1768—1774 гг. ....	364
Чесменское сражение 24—26 июня 1770 г. ....	374
Боевые действия русского флота в Архипелаге после Чесменской победы .....	387
За господство на Черном море .....	397
Бой у острова Фидониси .....	399
Керченское сражение .....	410
Сражение у Тендры .....	417
Сражение у мыса Калиакрия .....	424
На Средиземном море .....	431
Блокада и взятие крепости Корфу .....	447
Биографический словарь деятелей военного флота России XVIII в. ...	463
Воинские звания (чины) в Военно-морском флоте России XVIII в. ....	618
Краткий словарь русских военно-морских терминов XVIII в. ....	620



ИЗДАТЕЛЬСТВО  
**ПОЛИГОН**

**ПРЕДЛАГАЕТ:**

- литературу и энциклопедии по военной истории и технике
- книги по всеобщей истории, технике, электронике, медицине
- книги по кулинарии и домашнему хозяйству
- детскую, обучающую, художественную и специальную литературу
- словари и пособия по изучению иностранных языков

Наш адрес:

**194044, Санкт-Петербург,  
Б. Сампсониевский пр.,  
д. 38/40**

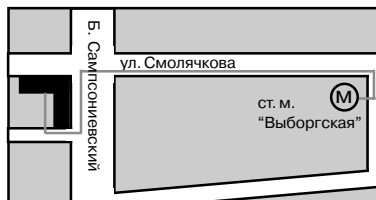
Тел.: **320-7424, 320-7423**

E-mail: **polygon@rol.ru**

**Доставка  
в любую  
точку России**

**Гибкая система  
скидок**

**Книгообмен**



*Научно-популярное издание*

**Владимир Антонович Золотарев  
Иван Александрович Козлов**

## **ТРИ СТОЛЕТИЯ РОССИЙСКОГО ФЛОТА**

Главный редактор *Н. Л. Волковский*. Редактор *И. В. Петрова*.  
Технический редактор *И. В. Буздаева*. Корректор *М. В. Чебыкина*.  
Компьютерная верстка *Л. Е. Голода*. Компьютерная графика *А. В. Аракчеева*.

В комментариях использованы материалы  
из исследований *Н. Боголюбова* и *М. Гордеева*

Подписано в печать 28.11.2002. Формат 84×108 <sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Печать офсетная.  
Гарнитура TimeRoman. Печ. физ. л. 19,5. Усл. печ. л. 32,76.  
Тираж 5000 экз. Зак. № .

ИД № 03073 от 23.10.2000 г.  
ООО «Издательство «Полигон»,  
194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.  
Тел.: 320-74-24; тел./факс: 320-74-23. E-mail: polygon@rol.ru