

В. И. Расторгуев

*Подвигу русского народа,
совершенному при создании
Военно-Морского флота
России, посвящаю...*



**Воронежский
государственный
университет**

2002

УДК 94 (47).05
ББК 63.3(2)46
Р 24

*Редактор: доктор исторических наук, профессор Душкова Н. А.
Издание осуществлено при финансовой поддержке администрации Воронежской области.*

Расторгуев В. И.

Р24 Воронеж – Родина русского Военно-Морского флота. – Воронеж: Воронежский государственный университет, 2002. – с.

ISBN 5-9273-0335-8

Настоящее издание посвящено истории создания русского Военно-Морского флота в Воронеже. В нем впервые представлены материалы и документы (некоторые впервые), которые помогают достаточно полно представить период строительства кораблей и судов на верфях Воронежского края в Петровское время, взглянуть по-новому на картину исторических событий, связанных с русским флотом.

Книга написана живым, понятным языком. Обилие писем и документов придает работе особый исторический колорит, воссоздавая язык и стилистику эпистолярного жанра XVIII в. Надеемся, что это издание будет интересно не только историкам, краеведам, специалистам в области судостроения, но и широкому кругу читателей.

УДК 94 (47).05
ББК 63.3(2)46

Полное или частичное воспроизведение или размножение каким бы то ни было способом материалов, опубликованных в настоящем издании, допускается только с письменного разрешения автора.

ISBN 5-9273-0335-8

© Расторгуев В. И., 2002
© Воронежский государственный университет, 2002

История Петровского судостроения в Воронежском крае

Предлагаемая вниманию читателей работа В. И. Расторгуева вносит определенный вклад в многолетнее научное исследование по истории судостроения в Воронежском крае в 1695–1712 гг.

Ценность ее заключается прежде всего в том, что в ней представлены документы ранее неизвестные по истории Военно-Морского флота и Воронежского края, которые позволяют дать четкую картину происшедших событий в конце XVII и начале XVIII веков.

Автором прежде всего были использованы архивные документы конца XVII и первой половины XVIII веков, обнаруженные в Фондах РГАДА (фонды: 9, 159, 210), РГА ВМФ (фонды 3, 177, 212, 233, 234, 315), ГАВО (фонды: И-5, И8, И9, И154, И171, И181, И182, И287, И289, И290, И291, И292, И296, И298, И299, И300, И301, И302, И303, И304) и фондов – отделов рукописей Российской национальной библиотеки и Государственной публичной исторической библиотеки России, давшие основание провести углубленное исследование данной темы.

Это позволило автору исправить ошибки, допущенные во многих публикациях, в том числе и авторитетными учеными.

Публикуемые в приложении № 5 архивные материалы представляют особую ценность для Воронежского краеведения, так как наряду с информацией о судостроении содержат сведения, касающиеся Воронежской губернии:

- о городах, провинциях;
- о заводах, предприятиях, мастерских, мельницах;
- сведения о воеводах, комендантах, офицерах и дворянах;
- о дворах и строениях Воронежского, Тавровского и Павловского адмиралтейств, о строении Новохоперской крепости и о инженерных сооружениях;
- о мастерах, строителях, руководителях работ;
- о вооружении кораблей и судов и многое другое.

В работе впервые публикуются наименования отдельных кораблей и судов и даются им определения, а представленные старинные гравюры подтверждают, что именно Воронеж является колыбелью русского Военно-Морского флота.

Работа В. И. Расторгуева в значительной степени восполнила существовавший пробел в публикации документов по истории нашего Отечества. И это главное ее достоинство.

*Н. А. Душкова, доктор исторических наук, профессор,
заведующая кафедрой истории
Воронежского государственного
технического университета*

Предисловие

Представленная работа посвящена истории создания Военно-Морского флота России на верфях Воронежского края в 1695–1712 гг.

Несмотря на значительное количество публикаций по данной тематике в исторической литературе до настоящего времени, Петровское судостроение не достаточно глубоко изучено и отражено в исследовательских работах, не в полном объеме в них показаны результаты трудового подвига русского народа при строительстве Военно-Морского флота.

Работы известных ученых-историков С. И. Елагина, Ф. Ф. Веселаго, Е. Болховитинова, Л. Б. Вейнберга, Н. Г. Устрялова, М. М. Богословского, В. П. Загоровского, Б. Н. Зубова, Ю. М. Лавринова, посвященных Воронежскому судостроению не дают полной картины об объеме выполненных работ при строительстве кораблей, судов и инженерных сооружений в Воронежском крае. Недостаточно раскрывают вопросы:

- о типах и видах судов, их предназначении и местах постройки;
- о системе управления флотом;
- о руководителях работ, кораблестроителях и мастеровых людях.

Проведя углубленное изучение новых архивных документов, автору удалось исправить значительное количество ошибок, допущенных в том числе и авторитетными учеными, а также восполнить пробел существовавший в истории данного периода судостроения.

В работе на основании новых исследований даются уточненные сведения о типах и видах построенных кораблей и судов, их количестве, вооружении, местах постройки. Уточнены имена мастеров, руководящего и офицерского состава, даны более полные определения забытым старинным морским терминам. Вводится в научный оборот ряд документов, дающих четкое представление о кораблях, судах, инженерных сооружениях и предприятиях, построенных на Воронежской земле в Петровскую эпоху.

Автор выражает глубокую признательность и благодарность за оказанную помощь в обеспечении работы по сбору архивных документов и материалов фондов редкой книги в Санкт-Петербурге и Москве, а также за финансовую поддержку данного издания:

- главе администрации Воронежской области – Владимиру Григорьевичу Кулакову;
- первому заместителю главы администрации г. Воронежа Березкину Михаилу Александровичу;

- генеральному директору Воронежской ассоциации «Родник» Гуракову Сергею Николаевичу;
- президенту фирмы «Кристина» Бартеновой Ольге Борисовне;
- директору ОАО «Пчелка» Ляшенко Михаилу Васильевичу.

*В. И. Расторгуев, капитан I ранга,
начальник Военно-Морского отдела
военного комиссариата
Воронежской области.*

Петровское судостроение¹ в Воронежском крае в трудах ученых и исторической литературе

Истории Петровского судостроения на Воронежской земле посвящено достаточно большое количество работ. Но базовыми исследованиями до настоящего времени считаются работы ученых XIX и XX столетий С. И. Елагина (С. И. Елагин «История Русского флота». Период Азовский – Спб.; 1864 (т. ж. Приложения ч. 1–2), Н. Г. Устрялова (Н. Г. Устрялов. История Царствования Петра Великого. – Спб.; т. 1–3 – 1858; т. 4 – 1863; т. 6 – 1859), М. М. Богословского (М. М. Богословский «Петр I: Материалы для биографии». – М. 1940 – 1948.; т. 1–5), Ф. Яворского (Ф. Яворский. Сборник документов. Воронежские Петровские Акты. – Воронеж. 1872. Вып. I., – Я. Второва, К. Александрова-Дольника (Я. Второв, К. Александров-Дольник. «Древние грамоты и другие письменные источники, касающиеся Воронежской губернии и частью Азова: Воронежские Акты»: Воронеж. 1851. кн. 1, 1852 кн. 2, 1853 кн. 3) и диссертационная работа Ю. М. Лавринова (Ю. М. Лавринов «История кораблестроения в Воронежском крае в конце XVII века». – Воронеж – 1982), которые в той или иной мере раскрывают вопросы данного периода судостроения, они же вводят в научный оборот значительное количество архивных документов периода конца XVII начала XVIII вв., несущих информацию:

- о работе кумпанств при строительстве флота;
- о расположении основных верфей и баз;
- об использовании промышленных и людских ресурсов;
- о комплектовании флота и работе административных органов, занимавшихся вопросами судостроения.

Освещают многостороннюю деятельность Петра I и отдельных исторических личностей, принимавших участие в создании Военно-Морского флота России.

Наряду с этими трудами, ценные сведения по данному периоду судостроения содержатся в опубликованных документах в «Полном собрании законов Российской империи с 1649 г.» (Спб., 1830), и в «Письмах и бумагах императора Петра Великого». (Спб., 1887). А также в работах таких ученых, как:

¹ Под судостроением здесь и далее по тексту подразумевается строительство военных (вооруженных) и вспомогательных судов. А под термином военные суда понимаются прежде всего корабли, фрегаты, шнявы, яхты, галеры, брандеры, бригантины, бомбардирские шлюпки, боты.

Н. Бестужев (Бестужев Н. Опыт истории Российского флота., Л., 1961.), Вейнберг Л. Б. (Вейнберг Л. Б. Материалы по истории Воронежской и соседних губерний. Воронеж, 1885. Вып. 4; 1886. Вып. 7).

М. Вeneвитинов (Вeneвитинов М. Служebные бумаги Антона Лаврентьевича Вeneвитинова 1698–1701 г. // Воронежский юбилейный сборник в память 300-летия г. Воронежа. Воронеж, 1886. Т. I).

Е. Болховитинов (Болховитинов Е. Историческое, географическое и экономическое описание Воронежской губернии, собранное из историй, архивных записок и сказаний. Воронеж, 1800).

И. А. Быховский (Быховский И. А. Петровские корабелы. – Л.: Судостроение, 1982).

Е. А. Калинина (Калинина Е. А. История города Воронежа. Воронеж, 1941).

В. П. Лысцов. (Лысцов В. П. О мнимой демонстрации Азовского флота накануне Полтавской битвы // Край Воронежский. Межвузовский сборник. Воронеж, 1960. Вып. I).

Д. Ден (Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого. – СПб. 1999.

Г. М. Веселовский (Веселовский Г. М. Исторический очерк г. Воронежа. Воронеж, 1886).

И. И. Голиков. (Голиков И. И. Деяния Петра Великого., М., 1788–1789. т. 1–12; Дополнения к деяниям Петра Великого. – М., 1790–1797. т. 1–18).

В. П. Загоровский (Загоровский В. П. Петр Великий на Воронежской земле. – Воронеж, 1996.

Исторические сведения о жизни Митрофана – первого Воронежского епископа. – СПб., 1832.

Житие и славные дела государя императора Петра Великого самодержца Всероссийского. Венеция, 1772 (тип. Д. Феодозия).

Х. Чеботарев. Географическое описание Российской империи. М., 1776 .

Общий морской список. СПб., 1883.

Потому что некоторые документы не были известны ученым до настоящего времени, все вышеуказанные источники и работы не отражают полной картины о типах и видах судов, количественном и качественном их составе. Недостаточно убедительно раскрывают вопросы влияния Воронежского судостроения на внешнеполитическую деятельность России и развитие предприятий в Воронежском крае, связанных с судостроением. Не полностью они раскрывают и

механизм работы административных органов, а также предназначение и использование отдельных построенных судов.

Кроме того, в них допущено большое количество неточностей, из-за которых происходит путаница в исторических фактах. И как результат даже в настоящее время продолжает звучать в общественных кругах России вопрос: действительно ли г. Воронеж является Родиной русского Военно-Морского флота? Ведь государственные чиновники в подтверждение этому в 1996 г., может быть из-за своей несостоятельности, что не делает им чести, спланировали и широко отметили 300-летний юбилей Военно-Морского флота России в Москве, С.-Петербурге, Архангельске, где угодно, только не на его исторической Родине – в г. Воронеже. Несмотря на невиданную бесцеремонность отдельных из них, администрация г. Воронежа, коллективы промышленных предприятий, предприниматели в сложных экономических условиях изыскали средства, благодаря которым воронежцы достойно отметили праздник на земле, где зарождался флот России.

Проанализируем отдельные ошибки, допущенные учеными в своих исследованиях. Для примера рассмотрим две фундаментальные работы. Это работы С. И. Елагина и Ю. М. Лавринова. Данный выбор связан с тем, что в большинстве вышеуказанных работ повторяются одни и те же ошибки. На наш взгляд, это следствие того, что некоторые в своих исследованиях за основу брали монографию С. И. Елагина (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. СПб., 1864), в которой, несмотря на то, что работа до настоящего времени является одной из самых ценных по данному периоду судостроения, допущено большое количество ошибок и неточностей. Так, на стр. 280–323 в списке судов Азовского флота 1696–1712 гг. кумпанства перечислены не в полном объеме, названия отдельных искажены (так, кумпанство боярина кн. М. Г. Ромодановского названо кумпанством кн. Ф. Ю. Ромодановского; Тамбовского епископа названо кумпанством Тамбовского митрополита; Троицко-Сергеева монастыря названо кумпанство Троицкого монастыря и т. д.) Не указаны кумпанства бояр Н. К. Стрешнева, В. Ф. Долгорукова. А адмиралтейские кумпанства в работе вообще не рассматривались. Корабли, построенные в Рамони автор ошибочно показал в списке судов, которые построены были в Воронеже (корабли «Меркурий», «Барабан», «Три рюмки»). Допущен ряд ошибок в названии судов.

Отдельные виды и типы судов в списке не указаны¹.

Так, на стр. 322 бригантины «Лебедь» и «Гусь» причислены к шнявам.

Барбарский корабль «Замок» (Кастель, Ситадель) объединен с баркалоном «Сила» (Крепость) и назван кораблем «Крепость». Не смотря на то, что документы указывают, что это корабли разных рангов¹.

В действительности барбарский корабль «Замок» (Кастель, Ситадель) корабль 3 ранга построен был в 1698 г. в Паншине. И он не был в Константинополе. Корабль-баркалон «Сила» (Крепость) 5 ранга был построен в 1698 г. в Воронеже. А в 1699 г. полномочный посол украинцев на нем был отправлен в Константинополь для ведения переговоров. (Ввиду того, что автором допущена существенная ошибка, рассмотрим этот факт в отдельной главе на стр. 47ы.

Галеры и фуркаты, построенные в Воронеже, ошибочно показаны, что построены были в Преображенском да еще и по образцу галеры, присланной из Голландии. Обратимся к первоисточникам, в частности к гравюре Шхонебека², выполненной в 1699 году по указу Петра I «Осада Азова в 1696 г.» (см.: Прил. 2, ил. 5).

Внимательно изучив изображенные на ней военные суда мы не обнаружим сходства их с галерой, привезенной из Голландии. Изображение голландской галеры дано в работе С. И. Елагина (С. И. Елагин «История Русского флота: Период Азовский». СПб. 1864) на л. 4 иллюстраций (см.: Прил. 2, ил. 14), Н. А. Бестужев (Н. А. Бестужев. Опыт истории Российского флота. Л., 1961) в своей работе на стр. 69 указывает, что разобранный галера, привезенная из Голландии, была получена 9 января 1696 г. и сразу же отослана в Воронеж для образца. Этот же факт указывает в своей работе и И. Голиков (И. Голиков Историческое изображение и всех дел славного женеваца Франца Яковлевича Лефорта. М., 1800. С. 96).

Зная о том, что в марте 1696 г. пильная мельница в Преображенском была сломана, об этом свидетельствует письмо Петра I к А. Ю. Кревету от 7 апреля 1696 г³, а также учитывая низкую ее производительность, есть основание полагать, что галеры построены были ко второму Азовскому походу в основном турецким маниром в г. Воронеже и назывались фуркатами (полугалерами). – Прим. авт.

¹ РГАДА, ф. 9, д. 12, л. 603.

² Большинство изданий за гравюру Шхонебека ошибочно выдают литографию Р. Гундризера.

³ Письма и бумаги императора Петра Великого. (Далее П и Б. – Прим. автора) Т. 1. стр 59.

Вероятнее всего, после первого Азовского похода, была изготовлена часть судов ко второму Азовскому походу по образцу захваченного у турок фурката¹. В Преображенском же за такой малый промежуток времени могли лишь изготовить отдельный строительный материал для галер.

В работе С. И. Елагина не достаточно так же отражены вопросы управления и строительства производственных сооружений.

Отдельные документы, представленные в Приложениях ч. 1, 2 сокращены, а порой и искажены.

В диссертационной работе Ю. М. Лавринова «История кораблестроения в Воронежском крае в конце XVII века». Воронеж, 1982. допускаются неточности в терминологии. Так, например на стр. 7 автор отмечает, что наше исследование ограничивается рассмотрением создания только парусных морских судов, подразумевая в данном случае только корабли. При этом он забывает, что в конце XVII столетия в разряд морских парусных судов, строившихся в Воронеже, входили: бригантины, галиоты, яхты, бомбардирские шлюпки, каги, карбусы, боты и большинство из них были вооружены.

Повторяется ряд ошибок, допущенных С. И. Елагиным.

На стр. 24 автор сообщает: «...то, что именно галера послужила основным типом большинства кораблей русского флота 1696 г., думается не было простой случайностью...». Такое утверждение не уместно. К тому же мысль автора не раскрыта. Галера и корабль – это разные понятия. На стр. 25–27, 124 автор ошибочно считает, ссылаясь на С. И. Елагина, Ф. Ф. Веселаго, К. В. Базилевича, что постройка кораблей ко второму Азовскому походу началась в январе в Преображенском и завершена в апреле в Воронеже. Постройка кораблей и заготовка отдельных составляющих корабля – это разные понятия.

Документы свидетельствуют, что корабли, брандеры и галеры (фуркаты) для второго Азовского похода строились в Воронеже, а ни где либо. А термин «Суда Московского морского коравана» подразумевает всего лишь то, что это суда «Московии» Московского государства, России.

Автор диссертационной работы на стр. 50 указывает не полное количество судов, построенных государством в 1696–1700 гг., в частности: пропущен корабль-галиас «Апостол Петр», к кораблям причислены бригантины и брандеры.

В работе на рис. 3, стр. 58 не достаточно полно раскрыта им

¹ Елагин С. И. История Русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Прил. 1, л. 62.

организационная структура государственного кораблестроения. Здесь не показаны Адмиралтейские кумпанства, роль административных органов г. Воронежа и Адмиралтейского двора с адмиралтейцем А. П. Протасьевым, а позже и приказа Адмиралтейских дел. На стр. 30 автор работы ошибочно считает, что Воронежское адмиралтейство было построено в 1698 году, а не ранее.

Сведения, приведенные в табл. 2, на стр. 112, не отражают реальных данных о количестве людей, работающих при строительстве военного флота в Воронежском крае в конце XVII века. В 1697 г., 1698 и 1699 занаряжено было к корабельному делу не несколько сот или тысяч работников, как указывает Ю. М. Лавринов, а не менее 20 тысяч чел. ежегодно, о чем свидетельствуют документы¹.

Не соответствуют действительности данные, указанные автором на стр. 122, о приеме иноземцев на русскую службу в 1697–1699 гг. Документы свидетельствуют о том, что их было набрано не 120, как указывает Ю. М. Лавринов, а значительно больше. Только по одному наряду в 1698 г. в Голландии было набрано на Русскую службу 580 человек, которые в июне того же года отправлены были в Воронеж через Архангельск².

На стр. 127 автором неверно дано толкование о роли «Государева шатра на Воронеже». Автор ошибочно считает, что он (шатер) дублировал все распоряжения Володимирского судного приказа, а не наоборот и т. д.

Указанные ошибки характерны и для работ других авторов, перечисленных выше. Наряду с этим уместно так же напомнить, что к 300 летнему юбилею создания Военно-Морского флота России было выпущено издательствами большое количество исторической и научно-популярной литературы по данному периоду судостроения с допущением значительных неточностей и вольностей авторами издаваемых публикаций. Остановимся на отдельных из них.

А. М. Данилов (Данилов А. М. Линейные корабли и фрегаты Русского парусного флота. Минск., 1996. С. 286) утверждает, что Коротояк и Чижовка, где ранее шло судостроение, ныне не существуют, а место Чертовичка не установлено; а Воронежское Ступино почему-то автор нашел в Московской области в 20 км. от г. Каширы.

¹ Елагин С. И. История Русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Прил. IV. С. 480.

² ГАВО, Ф. И. 181, оп. 1, д. 35, лл. 1–10. По данным морского историка С. И. Елагина только в 1699–1701 гг. умерло 589 иноземцев, принятых на русскую службу.

В. Аникин (Аникин В. Отсюда пошел Российский флот // Морской сборник. № 9. 1997. С. 65) в своей статье утверждает: то, что Москва является колыбелью отечественного регулярного флота, едва ли кто будет оспаривать что, «здесь на берегу когда-то полноводной Яузы, в конце XVII столетия и родился наш флот...». А. С. Корх (Корх А. С. Петр I. Северная война 1700–1721 г. Внешторгиздат, 1990) Гравюры П. Пикарта с кораблями Воронежского флота почему-то автор отнес к кораблям Балтийского флота.

В Морском атласе (Том 3: Военно-исторический. М.: Изд. ГШ ВМФ, 1959. С. 184) авторы заходят еще дальше, ставя под сомнение, рос ли в Воронежской губернии корабельный лес? И навязывают мнение, что в Донском бассейне до последних лет XVII века судостроение не развивалось из-за отсутствия леса. На Дон суда доставлялись в разобранном виде или волоком с Волги и Оки. Здесь комментарии видимо будут излишни. Не заказ ли это? Хочется верить, что вышеизложенные вольности авторами допущены только лишь по незнанию материала. Ведь документы XVII–XVIII столетий свидетельствуют о том, что бесспорно Воронеж является колыбелью Русского Военно-морского флота. Верфи, где строились корабли и суда, установлены и местонахождение их известно. А корабельный лес в Воронежском крае рос и имелся в больших количествах, как в XVII, так и XVIII вв.

Все сказанное позволяет сделать вывод, что история Петровского судостроения до настоящего времени недостаточно изучена и ждет новых исследований.

Рождение флота

Не только лишь из-за вековых лесов и судоходной реки начал строиться на Воронеже флот, а также Многие Воронежцы из поколения в поколение занимались постройкой судов.

Бесспорно, еще до Петровского кораблестроения на верфях Воронежского края строились гребно-парусные суда в больших количествах: в 1677–1678 г. накануне русско-турецкой войны для Чигиринских походов; 1687, 1689 гг. – для Крымских походов князя Василия Голицына.

Так, только в 1659–1660 гг. на берегу лесного Воронежа построено было 500 судов, на которых по указу царя Алексея Михайловича восьмитысячный отряд казаков под предводительством воеводы Хитрова отправился в низовья Дона¹.

Попытки создания Военного флота России были и ранее: во время Ливонской войны 1558–1583 гг. для возвращения выхода в Балтийское море Иваном Грозным; царем Алексеем Михайловичем в ходе русско-шведской войны 1656–1661 гг., но они не увенчались успехом.

В конце XVII столетия Воронежская земля в силу исторической необходимости стала Родиной регулярного Военного флота России, получившего под сводами Успенской-Адмиралтейской церкви благословение на служение Отечеству и начавшего свои деяния во славу его.

Русь родилась на волнах – в воряжской ладье – ее национальная политика не могла не быть политикой в первую очередь морской.

Петр понимал, что лишь выходом к морю можно вернуть России ее великодержавность. И для достижения этой цели делал все от него зависящее, не щадя себя и своего народа.

К. Маркс, давая оценку положения Русского государства этого периода, в известной работе «Тайная дипломатия XVIII века» писал: «Ни одна великая нация никогда не существовала и не могла существовать в таком отдаленном от моря положении, в каком первоначально находилось государство Петра Великого; никогда ни одна нация не мирилась с тем, чтобы ее морские побережья и устья ее рек были от нее оторваны; Россия не могла оставлять устье Невы, этого естественного выхода для продукции северной России, в руках Шведов, так же, как устье Дона, Днепра и Буга и Керченский пролив в руках кочевых татарских разбойников». Строительство русского регулярного флота было подготовлено экономическим и политическим развитием России.

Когда силы Турции были частично отвлечены на запад войной с Венецией, Австрией и Польшей, Петр I принял решение начать борьбу за выход к морю с южного направления. В связи с чем русские войска в 1695–1696 гг. совершили походы в устья Дона и низовья Днепра, овладев Азовом, Кизикерменом и другими более мелкими Турецкими крепостями.

¹ *Морской сборник*. № 1. М., 1996. С. 84.

Для первого Азовского похода силами Белгородского полка было изготовлено около 2000 плавсредств в том числе 1318 стругов, кроме того 27 стругов было изготовлено в Преображенском, 204 морских лодки-однодеревки, 134 плота, несколько паузков. Больше половины плавсредств было построено в Воронеже мастерами г. Воронежа, Орлово, Урыва, Коротяка, Ольшанска, Костенска и Острогжска. Другая часть судов была построена в Козлове, Сокольске и Добром местными мастерами.

Но поход на Азов (1695) закончился как известно неудачей, не смотря на то, что войска овладели передовыми укреплениями турок.

Основными причинами неудачи этого похода явились:

– отсутствие у России военного флота (что позволяло Турецким военным судам беспрепятственно доставлять осажденному гарнизону людское пополнение и материальные средства);

– в управлении Азовской армией не было элемента единоначалия (армией руководили три равноправных генерала и Петр I);

– недостаточная подготовка войск к осадным действиям.

Штурм крепости Азов был отложен до весны следующего года с целью строительства военных судов, способных заблокировать крепость с моря и нейтрализовать Турецкий флот. В ноябре 1695 года в Москве собирается «консилия генералов» – Военный совет из трех командующих: П. Гардона, Ф. А. Головина, Ф. Я. Лефорты, с участием Петра. На нем было решено в Воронеже построить и вооружить к весне боевые суда. Для заготовки лесов и постройки судов было отоблагодариено около 30 тысяч человек. Заготовление лесных материалов поручено было стольнику Григорию Титову. К первым числам февраля 1696 года он должен был с работными людьми распилить более 7000 деревьев дубовых, ясеневых и липовых по данным ему размерам и чертежам в брусья, бруски, пластины, доски, «для галейного, галерного, каторожного и брандерного дела», собрать с уездных обывателей смолу и конопать. Так же заготовить скобы, крючья, гвозди и все припасы сложить под Воронежем на луговой стороне реки, к приезду государя. Частично лесоматериалы так же заготовлялись в Преображенском и других городах России. 28 февраля 1696 г. в Воронеж прибыл Петр I. На территории пристанского двора, принадлежащего местной приказной избе, на базе небольшого строения был возведен Государев шатер – первоначальный центр управления делами судостроения. Используя заготовленный материал на луговой стороне Воронежа, с прибывшими мастерами, Петр производит закладку военных судов. Сам непосредственно участвует в постройке галеры «Принципиум». Так, 6 марта 1696 года в письме боярину Стрешневу

Петр сообщал: «А мы по приказу Божию к прадеду нашему Адаму, в поте лица едим хлеб свой...»¹. Позже, 23 марта 1696 г., Петр пишет в Москву князю-кесарю Ф. Ю. Ромодановскому: «...А о здешнем возвещаю, что галеры и иные суда ... строятся, да ныне же зачали делать на прошлых неделях два галеаса...»². Капитан А. Мейер, руководивший постройкой галеасов, прибыл в Воронеж в конце апреля³.

В течение месяца все военные суда в основном были построены, в том числе собрана и галера, привезенная из Голландии. Экипажи судов комплектовались солдатами Преображенского, Семеновского полков, а так же новобранцами. Было сформировано 28 рот. К началу второго похода в состав Азовского флота входили корабли-галеасы «Апостол Петр» и «Апостол Павел», 23 галеры и фурката, 4 брандера, более 1300 стругов, морских лодок и плотов. А так же, как утверждают ученые Н. А. Бестужев (Бестужев Н. А. «Опыт истории Российского флота». Л., 1961 г. С. 69), В. А. Берх⁴, В. И. Даль (Даль В. И. Матросские досуги. М., 1991. С. 31), Н. Полевой (Полевой Н. Обзорение русской истории до единодержавия Петра Великого. Спб., 1846. С. 282), В. Броневской (Броневской В. История Донского войска и описание Донской земли и кавказских минеральных вод. Спб., 1834. Ч. I. С. 215) было построено еще 2 корабля или прама. (Документов о их строительстве пока не обнаружено. Прим. авт.). Сведения, указывающие на существование их, содержатся также на гравюре А. Шхонебека «Осада Азова русскими в 1696 г.», выполненной по указу Петра I в 1699 году и в «Кратком описании всех случаев касающихся до Азова». Изд. III., Спб., 1782. С. 167. К походу так же были построены 2 подъемных струга, которые сделаны были с насосными трубами для подъема галер на мелях.

2 апреля 1696 г. были спущены на воду первые галеры «Принципиум», «Св. Марк» и «Св. Матвей». Адмиралом флота назначен был царский любимец Ф. Я. Лефорт, вице-адмиралом Ю. С. Лима, шаутбенахтом Б. Е. де Лозиер. (Ошибочно считается, что адмиральские чины учреждены в русском флоте в 1699 году. – Прим. авт.). Командирами галер и брандеров назначены были капитаны из различных полков.

Тщательно снаряжено было сухопутное войско, разделенное на 3 дивизии (Гордона, Головина и Фегемена), численность которого составляла до 75 000 чел. Учтя опыт первого Азовского похода в

¹ П и Б т. 1. С. 54.

² П и Б т. 1. С. 55.

³ П и Б т. 1. С. 61.

⁴ РГАВМФ Ф 315, оп 1, д. 42, л. л. 119, 122.

котором отсутствовал элемент единоначалия, для централизованного руководства над сухопутными войсками назначен был генералиссимус боярин А. С. Шеин. С 23 по 26 апреля более 7 полков на плавсредствах отправились вниз по Дону. В мае русский флот, построенный в Воронеже, вышел в Первый свой боевой поход к Азову.

С 3 по 24 мая из Воронежа к Азову отправились 4 отряда судов. Шествуя Доном в морском звании камендора (камандора), царь 8 мая 1696 года отдал Указ по галерам, регламентирующий порядок морской службы. Указ был написан на галере «Принципиум»¹.

Первый отряд судов под командованием царя 15 мая прибыл к Азову, а 27 мая русские военные суда заблокировали город с моря. 28 мая с суши армия начала осаду крепости. Вследствие активных действий вновь созданного флота в устье Дона против Турецкой эскадры, насчитывавшей в своем составе более 13 линейных кораблей, 17 галер и десятки других судов с 4-тысячным войском, турки вынуждены были 24 июня уйти в море, отказавшись от попыток оказать помощь Азовскому гарнизону. В результате столкновений Турецкий флот потерял 2 линейных корабля и до 40 судов. Сохранившиеся документы свидетельствуют, что действительно было уничтожено 2 корабля. Однако, насчет типов других судов существуют значительные разногласия, связанные видимо прежде всего с незнанием авторами документов названий турецких судов.

Петр I о бое, произошедшем 19 мая с судами турецкого флота сообщал в письмах от 31 мая 1696 г. А. А. Виниусу и Ф. Ю. Ромодановскому, что было уничтожено 2 турецких корабля и 11 тунбасов и ушколов². Трофеи составили 300 бомб, 500 копей, 5000 гранат, 86 бочек пороху, 26 человек взято в плен, а также большое количество различных вещей и продуктов. В журнале же барона Гизена (Гюйсена) по этому поводу сделана следующая запись³: «... 19 мая на неприятеля пошли с 16 галерами и многими малыми судами (Видимо имелись ввиду морские лодки. – Прим. авт.) на каждом из которых было по 60 чел. Турецкий флот состоял из 13 кораблей, 15 великих барок, 13 полугалер. Так как ветер был Северный, галеры не прошли. Тогда на турок пошли меньшие 100 судов в каждом по 60 человек. Победа одержана над 12 турецкими барками, 2 великими

¹ РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 38, л. л. 10–23.

² Устрялов. Н. История царствования Петра Великого. Приложение. Т. II. Спб., 1858. С. 427.

³ РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 10, л. 13.

кораблями. В последних Турецкий Ага обретенся и с 270 чел. в плен взяты. Остальные побиты и в воду гонены. 10 полугалер сожгли, да 10 великих щеп, которые уйти хотели, противным ветром на мелкие места гонены ...Взято 70 мелких пушек, 300 великих бомб, 500 пик, 4000 гранат, 89 бочек пороху, а также много число сабель и другого оружия...». Другие документы несут примерно такую же информацию. Не смотря на незначительные расхождения в данных, это свидетельство о первых победах русского флота в первом боевом походе. Безусловно, эти данные требуют более детального исследования, как и данные о турецких военных судах, взятых русскими в Первом Азовском походе.

Видя бессмысленность обороны 18 июля 1696 года турки сдали крепость. Русским войскам досталось 96 пушек, 21 купеческий корабль, 14 грузовых судов-кончебасов, много оружия, воинская казна и многочисленные трофеи.

Взятие Азова явилось началом больших преобразований в России. Щедро наградив отличившихся участников Азовского похода (Генералиссимус Шеин А. С., адмирал Лефорт Ф. Я., генерал-комиссар Ф. А. Головин были пожалованы вотчинами. Именными указами для участников похода введены были льготы. Освобождены от помещиков матери, дети и пасынки крепостных людей, добровольно записавшихся в солдаты. Служильным людям прибавлено было в поместных и денежных окладах...¹), Петр I созывает думу для обсуждения дел в завоеванном крае.

Двадцатого октября 1696 г. состоялось заседание боярской думы по случаю взятия у турок крепости Азов. На заседании молодой царь наряду с другими вопросами изложил свои мысли о создании регулярного военного флота, подчеркивая высокую роль военных судов, участвовавших в Азовских походах, и необходимости отечественного кораблестроения «Нечто же лутче мню быть, еже воевать морем, – отмечал Петр в своем предложении Боярской думе, – понеже зело близко есть и удобно многократ паче, неже сухим путем. К ему же потребен есть флот». И высший законодательный орган всея Руси – Боярская дума – постановила: «Морским судам быть...». Так было принято решение о создании в государстве Военно-Морского флота. Именно с этого времени началось активное внедрение новых понятий, связанных с Военно-Морским флотом, строитель-

¹ ПСЗ. Т. III. С. 271–273, 279, 280.

ство которого было поставлено в ранг первостепенной государственной важности. Флот начал осознаться, как одна из главных сил в защите Отечества. Местом базирования Азовского флота был определен Азов и Таганрог.

Предложение Боярской думы, касающиеся завоеванной крепости Азова¹

(1696 октября 20)

205-го², октября в 20 день, приговорено:

...Морским судам быть, а скольким, о том справитца о числе крестьянских дворов, что за духовными и за всяких чинов людьми, о том выписать и доложить не замотчав, а положить суды по дворам сколько пристойно, а о торговых людях выписать ис томоженных книг, что с них взято в 202-м, и 203-м и в 204 годах пятые и десятые деньги и с каких промыслов.

ноября в 4 день приговорено:

корабли сделать со всею готовностью и с пушками и с мелким ружьем, как им быть в войне, к 206-му году к апрелю, а делать их по нижеписанным статьям:

Святейшему Патриарху, и властем и монастырям с осьми тысяч крепостных дворов корабль.

3 бояр и со всех чинов служилых людей с 1000 крестьянских дворов корабль.

А буде ис тех кораблей которому учинитцы гибель от чего нибудь, и вместо того корабля впредь готовому быть с такого ж гото...

О начале строительства флота в первом морском Уставе России написано³: «...Усмотрено место к корабельному строению удобное на р. Воронеже под городом того ж имени. Призваны из Англии и Голландии искусные мастера и году 1696 началось новое в России дело: строенье великим иждевением кораблей, галер, яхт и протчих судов водных...».

¹ П и Б, т. I (1688–1701). Спб. 1887. (Здесь и далее даты указаны по старому стилю. – Прим. авт.).

² 7205 год от сотворения мира.

³ РГАДА, ф. 9., 1 отд. д. 38, л. 900.

Первоначально для укрепления Азовской крепости и заселения Азова было направлено 3000 человек войска, 400 человек конницы и 3000 семей. Ведь владение Азовом открывало путь к дальнейшему продвижению России на юг, к обладанию Черноморским побережьем и Черным морем.

Упорное противодействие со стороны турок и татар было неизбежно. К нему должна была готовиться Россия и готовиться поспешно. А для этой цели наряду с армией необходим был флот, строительство которого являлось делом исключительной сложности. Это означало: создание верфей, устройство баз, портов, постройку различных классов кораблей и судов и их оснащение соответствующим оборудованием и вооружением; строительство заводов, мастерских, различного рода исследовательских лабораторий; подготовку и содержание офицерских кадров и рядового состава.

Русское правительство не располагало финансовыми средствами и достаточной производственной базой, но не смотря на это приняло решение о создании флота в самое короткое время.

А Петр I, узаконив свое постановление, 14 ноября 1696 года вновь собирает Думу, которая утверждает первую Программу судостроения в России.

Решено: к апрелю 1698 года построить 52 военных судна, которые разделялись на 4 класса: баркалоны – 20; барбарские – 14; бомбардирские – 6; галеры – 12. Для вооружения судов планировалось заготовить 1668 пушек, в т. ч. 584 дробовых, 80 басов и 24 мозжера¹. Кроме того планировалось построить более 2000 ботов, бригантин, карбусов, галиотов, каг, шлюпок, будар, стругов, плотов и других плавсредств и специальных судов.

Для чего участники постройки военных судов слагались в «кумпанства», т. е. купу владельцев. Так образовались 17 духовных, 18 светских и 17 гостиных (купеческих) кумпанств. В связи с тем, что единым административно-финансовым и отчетным органом гостиных кумпанств стала корабельная палата (Палата корабельного строения), которая была размещена в Москве. Гостиные кумпанства в отдельных документах называются как кумпанства гостей. Кумпанства носили названия по имени сановников, занимавших наиболее видные места в России.

Ввиду того, что в исторической литературе по настоящее время существует путаница о количестве кумпанств и их руководителях, рассмотрим этот вопрос подробнее.

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 1, л. 9 об.

Как мы знаем из источников по первому наряду кораблестроительной Программы предполагалось построить кумпанствами 52 военных судна, в строительстве которых должны были участвовать 17 духовных кумпанств, 18 светских, 14 гостиных и 3 именитого человека Г. Строганова. Количество кумпанств, как мы видим, равно количеству кораблей. Учитывая то, что гостиные кумпанства после формирования были объединены в единое, административно-финансовым органом которого стала Корабельная полата. И что из 17 кораблей, строившихся духовными кумпанствами, 3 корабля строились кумпанством Троицко-Сергеевского монастыря, и отдельно 3 корабля строились кумпанством именитого человека Г. Строганова, можно утверждать, что в конце 1697 года строительством кораблей в Воронежском крае занимались 35 кумпанств, в т. ч. 15 духовных (строили 17 кораблей), 18 светских (строили 18 кораблей), 1 гостиное (строило 14 кораблей) и именитого человека Г. Строганова (строило 3 корабля), не считая кораблей адмиралтейских кумпанств.

После царского Указа (1698 года) о строительстве добавочных запасных кораблей¹ в Воронеже было образовано еще 18 складных кумпанств, в том числе 9 духовных и 9 светских. Нарядом также дополнительно предписывалось гостинному кумпанству построить 1 барборский корабль и 5 шихбомбардиров, а Григорию Строганову – 1 барборский корабль (см. Прил. 5, док. 25).

Таким образом, из вышеизложенного следует, что в конце XVII века в Воронежском крае в кораблестроительной Программе участвовало 53 кумпанства² (не считая адмиралтейских), из них: 24 духовных, в т.ч. 9 складных (строили 26 судов); 27 светских, в т.ч. 9 складных (строили 27 кораблей); 1 гостиное (строило 20 кораблей) и именитого человека Г. Строганова (строило 4 корабля). Если считать количество кумпанств по количеству строившихся кораблей и галер, как это делалось в начальный период судостроения, то их было бы 78.

Для строительства Адмиралтейского двора, а так же кораблей и судов, финансируемых из казны государства, были созданы Адмиралтейские кумпанства³, первые из которых возглавляли стольник Григорий Грибоедов, дворянин Иван Зиновьев, Алексей Грамотин, стольник Павел Бохин, дворянин Яков Жеребцов, Дмитрий Дивов, Иван Москотиньев, Иван Титов, Гаврила Савелов, стольник кн. Ни-

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 263, л. 1–8.

² Там же.

³ ГАВО, ф. и.–182, оп. 1, д. 124, л. 8.; д. 140, л. 4.

колай Лихудьев, дворянин Антон Веневитинов, Александр Михнев, Иван Лосев, целовальник С. Семенов и другие. В начале XVIII столетия адмиралтейские кумпанства назывались фамилиями корабельных мастеров¹.

Как правило на каждое из этих кумпанств возлагалось изготовление лесов на два корабля и на несколько специальных судов, плавсредств и сооружений.

В первоначальный период в каждом адмиралтейском кумпанстве находилось по 200 рабочих людей².

Всем кумпанствам были выданы подробные «рописи» с размерами и вооружением будущих судов, потребностями в рабочей силе и мастеровых. (см. Приложение 5, док. 11).

Думному дворянину Ивану Петровичу Савелову и дьяку Миките Павлову 10 января 1697 года по Указу Петра I было предписано «...осмотреть леса, описать их и развесть на корабельное дело и на иные малые суда на 52 кумпанства по росписи присланной из Володимирского судного приказу...». Для отбора лесов в помощь им были даны корабельные мастера. Им предписано было так же отвести леса на строительство Адмиралтейского двора.

Леса были исследованы и отведены в Воронежском, Усманском, Белоколовском, Добренском и Козловском³ уездах. Они заготавливались для кораблей только в течение трех месяцев в октябре, ноябре, декабре⁴. В начале XVIII столетия после выполнения первого наряда на строительство судов материал для кораблестроения кроме вышеуказанных мест заготавливался так же в Борщевских, Тамбовских, Костенских, Коротоякских, Усередских, Ябровских, Верхососенских, Старооскольских, Новооскольских, Острогужских, Ольшанских, Елецких, Лебедянских, Хоперских, Борисоглебских, Икорецких лесах. Так, в 1706 году для строительства 60 и 80 пушечных Тавровских кораблей заготавливали материал в Борщевских, Ольшанских, Елецких, Добренских лесах корабельные мастера Рыц Броун и Герей Ворт. А в 1697–1699 гг. в Ольшанском заповедном лесу был заготовлен материал на второй складной корабль кн. Я. Ф. Долгорукого. И мастером М. Петровым заготавливались морские струговые трубы⁵.

¹ ГАВО, ф. и.–171, оп 2, д. 84а, лл. 20 об., 24, 50, III об.

² ГАВО, ф. 182, оп. 1, д. 143, л. 14.

³ РГАДА, ф. 210, Белг. стол, столбцы, д. 1717, лл. 10–12.

⁴ РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 55, л. 6.

⁵ РГА ВМФ, ф. 177, оп 1, д. 32, л. 125 об.

С 1697 года корабельные работы развернулись в полном объеме. Как и год назад в Воронеж и другие близлежащие города и поселки прибывали десятки тысяч людей со всей России. Так, Успенского монастыря игумен Тит по делу о падеже 24 лошадей (см. Прил. 5, док. 16) указывал на то, что в 1698 году в деревне на окраине Воронежа на каждом дворе поставлено было человек по 50 с лошадьми, привлеченных для судостроения. Масштабы судостроения значительно возросли. Строились большие корабли, вооруженные десятками орудий.

Воронеж становился подлинной «Колыбелью Русского военного флота». Так, голландский путешественник К. де Бруин в начале XVIII столетия, побывавший в Воронеже, в своих записках отмечал, что в Азовском флоте находится более 68 кораблей, 21 галера, около 200 бригантин, не считая строящихся и других видов судов. На строительство и обслуживание флота, а также баз, сооружений, заводов, предприятий и мастерских ежегодно привлекалось от 50 до 100 тысяч человек.

Так, только в Азове и Троицком в 1704 г. работало 30 370 человек, в 1705 г. – 32 288 чел., в 1706 г. – 37 208 чел., в 1707 г. – 26 266 чел., в 1709 г. – 18 100 чел¹.

А количество людей, приписанных к Воронежу в Приказе адмиралтейских дел (см. Табл. № 1) по наряду у корабельных и иных дел, находилось в 1700 г. – 20 939 человек², в 1701 г. – 26 976 чел, в 1702 г. – 28 811 человек³.

Условия труда были тяжелые, многие мастеровые и работные люди болели и умирали. Так, по данным С. И. Елагина, с 1 июля по 3 августа только в Воронеже, Устье и при строительстве Таврово болело 2218 человек, из которых 48 человек умерло.

Кроме того, как свидетельствуют документы, для нужд флота постоянно привлекались и воинские подразделения, дислоцирующиеся в Воронежском крае⁴. Так, например, в январе 1706 года в Азове находилось 3 полка, в Троицком – 5 полков, в Острогжске – 1 полк, в Белгороде – 1 полк, в Воронеже – 3 полка, в Коротояке – 1 полк, в

¹ Елагин. С. И. История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864, Прилож. Ч. II. С. 343.

² ГАВО, ф. 171, оп 1, д. 55, лл. 1–2.

³ ГАВО, ф. 171, оп 1, д. 94, л. 20.

Таблица № 1
Города, приписанные к Воронежскому Адмиралтейству
(к корабельным Воронежским делам) в 1701-1712 гг.¹

№ п/п	Название города и населенного пункта	Годы приписки			с 1712
		1701	1705	1708–1710	
1.	Воронеж	+	+	+	+
2.	Коротояк	+	+	+	+
3.	Усмань	+	+	+	+
4.	Костенск	+	+	+	+
5.	Орлов	+	+	+	+
6.	Землянск	+	+	+	+
7.	Доброй	+	+	–	–
8.	Демшинск	+	+	+	+
9.	Сокольск	+	+	+	–
10.	Белоколодск	+	+	+	–
11.	Елец	+	+	+	–
12.	Острогожск	–	+	+	+
13.	Ольшанск	–	+	+	+
14.	Урыв	–	–	+	+
15.	Усерд	–	+	+	+
16.	Верхососенск	–	+	–	+
17.	Романов в степи	–	–	+	–
18.	Доброе городище	–	–	+	–
19.	Ряской	–	–	+	–
20.	Скопин	–	–	+	–
21.	Лебедянь	–	–	+	–
22.	Ефремов	–	–	+	–
23.	Донков	–	–	+	–
24.	Черн	–	–	+	–
25.	Талицкий	–	–	+	–
26.	Сапаяк	–	–	+	–
27.	Битюцкие села	–	–	+	–
28.	Битюцкие Икорецкие волости	–	–	–	+
29.	Новопостроенные крепости: Транжамент близ Черкасского, Павловск на Осереде, Тавров, Хоперская крепость.				

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 12., лл. 674, 674 об.; Отдел рукописей Российской национальной библиотеки. Ф. XVII. 61, л. 158 (Книга № 49, кабинет Петра I); ПСЗРИ, 1830. т. IV., с. 438.

Козлове – 1 полк, численность которых составляло более 10 000 человек¹. Корабельные и строительные леса заготавливались и складировались кроме Воронежа на пристанях по реке Воронеж выше Адмиралтейского двора на Грязновской, Инютинской, Волчьей, Ерковской, Нижней Ерковской, Ступинской, Рамонской, Чертовицкой. Ниже Адмиралтейского двора по рекам Воронеж и Дон: на Ивановской, Верхней Борщевской, Нижней Борщевской, Топильской, Фарасанской (видимо Фарастанско. – Прим. авт.), Коротоякской и других².

Не дожидаясь готовности кораблей, заложенных весной и летом 1697 года, Петр I обязал кумпанства строить дополнительно новые корабли и суда³, и уже к апрелю 1698 года планировалось построить их более 80-ти, в том числе 55 кораблей, 11 бомбардирских судов и брандеров.

Работа шла довольно успешно и к концу 1698 года в основном все планируемые суда были построены⁴.

В тяжелейших условиях, приобретая опыт судостроения, Россия становилась морской державой. В июне 1698 г. царь дает распоряжение: «...которые корабли спущены, поставить в пристойных местах, а которые не спущены, до указа на воду не спускать, а совершать отделку, чтоб были со всяким ружьем и припасы сколько на каждом корабле готовить велено и пушки совсем устроя и мачты устроить и оснастить как на море. Выставить караулы, чтоб порухи и пожара не учинено...»⁵. Со строительством флота проводилась реорганизация и перевооружение армии. Цесарский резидент Плейер в письме к своему императору в марте 1697 года докладывал: «...предстоит война серьезная и настойчивая... По всем городам России арсеналы наполняются запасами, старые пушки и мортиры переливаются... Все дворянство, способное носить оружие, призывается на службу частью в Азов, частью в Крым...».

Для заведывания воинскими чинами флота из иностранцев 11 (21) декабря 1698 года был учрежден Воинский морской приказ.

Корабли вначале строились в Воронеже, Чижевке, Чертовицке, Рамони, Ступине, Коротояке, Хопре, Паншине. Позже в Таврове,

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 6, лл. 999–1005.

² РГАДА ф. 210, Москов. стол, столбцы, д. 1052, лл. 4, 43, 45, 51; РГА ВМФ, ф 177, оп. 1 д. 26, лл. 125–128

³ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 263, л. 2.

⁴ Елагин. С. И. (История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Приложение. Ч. 1. С. 408.

⁵ ГАВО, ф. и.–182, оп. 1, д. 139, л. 17.

устье р. Воронеж и Азове. Морские лодки строились в Воронеже, Битюге, в Острогжске и Ольшанске. С постройкой кораблей созданы были ремонтные подразделения в местах дислокации судов. Это в Воронеже, Чижовке, Трушкино, Таврове, Устье, Ступино, Острогжске, Усерде, Ольшанске и других местах.

Обучение личного состава экипажей кораблей и судов началось с момента их постройки (1698).

При дворах и мастерских в Воронеже созданы были учебные подразделения по подготовке морских специалистов, в которые только в августе 1700 г. было определено на учебу 504 человек, в сентябре 1702 г. 1200 человек, в этом же году бочарному делу на бочарном дворе обучалось 178 человек.

В 1703 году в Воронеже открыта была первая адмиралтейская школа.

Для обучения морских специалистов администрацией адмиралтейского двора закупались учебники по арифметике, буквари на славянском и латинском языках, азбуки, псалтыри и часословы.

Прежде чем направить молодых матросов на корабли Азовского и Балтийского флотов им давали в Воронеже начальное образование и обучали азам морского дела. Так, Апраксин 3 мая 1703 года в письме Петру I докладывал: «...да матросов, которые выростки, научил изрядно 500 человек, те будут на кораблях...».

В Азове личный состав проходил морскую практику в учебном отряде кораблей и судов. Лучшие из матросов после двухгодичной службы отправлялись для углубленного изучения морского дела за границу¹.

Петр I не хотел мириться с тем, что без иностранных мастеров кумпанства не могли обходиться. Надо было срочно готовить знающих корабелов. С этой целью молодые люди отправлялись за границу обучаться морскому делу. А в 1697 году за границу выехал и сам Петр I в составе «Великого посольства» руководить переговорами и обучаться морской науке. В связи со сложившимися обстоятельствами в 1698 году царь возвращается из-за границы. Проведя два месяца в Москве в связи с стрельецким розыском, в исходе октября прибывает в Воронеж в сопровождении вице-адмирала К. Крюса.

Судостроительные работы, произведенные в его отсутствие, радовали Петра. Ведь затеянное сложное предприятие строительства

¹ Елагин С. И. (История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Ч. II. Прилож. IV. С. 102, 119.

Воронеж - Родина Русского Военно-Морского флота

Олга

Российское государство в конце XVII века.

Военного флота в России до этого момента устрашало его самого: «...Мы, слава Богу, – писал он своим сподвижникам в Москву, – зело в изрядном состоянии нашли флот и магазейн (цейхгауз – Прим. авт.) обрели. Только еще облак сомнения закрывает мысль нашу, да не укоснеет сей плод наш, яко фиников, которого насаждающие не получают видеть. Обаче надемся на Бога со блаженным Павлом: «Подобает делателю от плода вкусити...».

К приезду Петра десятки кораблей достраивались, отдельные были спущены на воду. Представшее перед ним зрелище напоминало Амстердам и Дептфорд. Вместе с тем, из-за неопытности и недостатка специалистов отдельные суда требовали частичной или значительной переделки¹.

Комиссией под непосредственным руководством Петра проверялся каждый корабль на прочность и будущую пригодность. Суда спускались на воду и проходили испытания. Так, в начале декабря, корабль Патриарха при испытании во многих частях получил повреждения и распался². Таким образом, ввиду недостатков часть кораблей подверглась частичной или значительной переделке, а отдельные видимо были и разобраны. Изучив список кораблей, приведенных в книге «Краткое описание всех случаев, касающихся до Азова» (изд. III Импер. Акад. наук, 1782) и в дневнике И. Г. Корба в подтверждение сказанному, наименования отдельных из них мы не находим в Перечне судов, указанных в монографии С. И. Елагина (Елагин С. И. История Русского флота: Период Азовский – Воронеж, 1997) и в работе Ф. Ф. Веселаго (Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 годы. – Спб., 1872). Список судов, которые планировалось построить к весне 1698 года и указанных в дневнике И. Г. Корба был, следующий:

Некачественное состояние отдельных судов было так же связано и с тем, что нанятые из разных стран, обладавшие разным уровнем квалификации, иностранные корабельные мастера строили суда зачастую из сырых лесоматериалов. В марте 1705 года в письме к госсекретарю (Харлеу) посол Витворт сообщал: «...Первая попытка судостроения не увенчалась большим успехом, потому, что для работы употреблялся свежий лес...». У кораблей кумпанств В. Ф. Салтыкова, Ф. А. Зыкова, М. А. Черкасского, С. Ф. Толочанова, В. Ф. Долго-

¹ РГАДА, ф. 9, 1 отд. д. 40, л. 532.

² Корб И. Г. Дневник путешествия в Московию (1698–1699 гг). Спб., 1906. С. 104.

Списокъ¹
военныхъ кораблей, построенныхъ на Воронежской верфи
въ царствованіе Императора Петра Великаго,
иждивеніемъ знатнѣйшихъ фамилій

Военные корабли	Имена	Имена Строителей	Длина,	Ширина,	Глубина,	Пушки	Люди
			Футы				
Перваго ранга							
1	Корол. Солнце	На собственный счетъ Его царскаго Величества	133	33	11	60	500
2	Царь и Король Польскій, ова Корол. брата		150	36	11	60	500
3	Царевичъ Алексей Петровичъ		139	37	11	60	500
4	Велик. Монархъ		136	37	11	60	500
5	Неповѣдимый		135	37	11	60	500
6	Торжествующій		135	37	11	60	500
7	Викторія		135	37	11	60	500
8	Отважный		135	35	11	60	500
9	Воннъ Гүннїадъ		135	35	11	60	500
						540	4500
Второга ранга							
1	Геркулесъ	Кн. Мих. Легук. Черкаской	136	29 1/2	9 1/2	50	360
2	Марсъ	Кн. Фед. Иван. Троекурокъ	136	29 1/2	9 1/2	50	360
3	Юпитерь		123	34	13 1/2	48	350
4	Меркурій		123	34	13 1/2	48	350
5	Луна		123	34	13 1/2	48	350
6	У т р е н н я я звезда		123	34	13 1/2	48	350
7	Нептунъ		123	34	13 1/2	48	350
8	Язонъ		123	34	13 1/2	48	350
9	Александръ Вел.		123	34	13 1/2	48	350
10	Тамерланъ Вел.		123	34	13 1/2	48	350
11	Юлій Кесарь		123	34	13 1/2	48	350
12	Оборона		123	34	13 1/2	48	350

¹ Списокъ взятъ изъ книги: Краткое описание всехъ случаевъ, касающихся до Азова. Изд. III. Импер. Акад. наукъ, 1782 г., Корбъ И. Г. в своемъ «Дневнике путешествія въ Московію 1698 и 1699 годовъ» в приложеніи указываетъ такой же списокъ судовъ.

Военные корабли	Имена кораблей	Имена фронттемен	Датна, Ширнина, Гувнина,			Путьси	Люди
			Датна,	Ширнина,	Гувнина,		
13	Надежда		123	34	13/12	48	350
14	Бѣра		123	34	13/12	50	360
15	Любовь	П а т р і а р Х ь . Даріанъ	124	34	13/12	50	360
16	Щастіе		124	34	13/12	50	360
17	За отечество		124	34	13/12	50	360
18	Правосудіе		123	34	13/12	50	360
19	Дзвонъ		123	34	13/12	50	360
20	Асраҳданъ		123	34	13/12	50	360
Третьяго ранга						980	7100
1	Казань		139	29	11/4	42	250
2	Новгородъ		136	28	10/12	42	250
3	Орель	Израилянъ	126	27/12	10	40	240
4	Госоль		126	27/12	10	40	240
5	Ястребъ		126	27/12	10	40	240
Четвертаго ранга						204	1220
1	Веняминъ, глща Черваской	Кн. Млч. Давкс.	125	26/12	10/12	34	180
2	Гонръ		125	26/12	10	34	180
3	Барсъ		125	26/12	9 3/4	34	180
4	Девъ	Кн. Млч. Чирковъ	125	26/12	10/12	34	180
5	Медведь	Кн. Петръ Иванъ, Прозоровскій	125	26/12	10	34	180
6	Болкъ	Бас. Фед. Фадтыковъ	125	26/12	10	34	180
7	Анница	Кн. Троекуровъ	125	26/12	10	34	180
8	Вертогузъ	Кн. Петръ Хованской	125	26/12	10	34	180
9	-	К о л а р н . Трауханговъ	125	26/12	9/12	32	160
10	-	Федоръ, Зыковъ	125	26/12	9/12	32	160
11	-	Кн. Долгорукой	125	26	9	30	150
12	-	Кн. Ромодановскій	125	26	9	30	150
13	-		125	26	9	30	150
14	-		125	26	9	30	150
15	-		125	26	9/12	34	180
16	-		125	26	9/12	34	180
17	-		125	26	9/12	34	180
18	-		125	26	9/12	34	180

Военные корабли	Имена кораблей	Имена Фронтелей	Длина,	Ширина,	Глубина,	Пушки	Люди	
								Футы
19	-		125	26	9 ^{1/2}	34	180	
Пятого ранга						626	3260	
1	-	Царь Петръ Алексеевичъ	105	28	10	26	120	
2	-	Кн. Ромаданов.	106	26	9	24	120	
						50	240	
Брандеры								
1	Вулканъ	Купцы	80	24	10 ^{1/2}	8	26	
2	Этна		80	24	10 ^{1/2}	8	26	
3	Везувій		80	24	10 ^{1/2}	8	26	
4	Саламандръ		80	24	10 ^{1/2}	8	26	
						32	104	
Бомбардир-ные суда			Мортиры					
1	Сатүрнъ	Купцы	2	91	29	11	18	60
2	Громъ		2	95	29	11	18	60
3	Молнія		2	101	29	11	18	60
4	Градъ		2	101	29	11	18	60
5	Сила		1	101	30	12	14	50
6	Страшный		1	101	30	12	14	50
7	Берега желающ.		1	101	30	12	14	50
			<u>11</u>				<u>114</u>	<u>350</u>

Итого 66 кор. 18 Фтр. 2538 пцш., 11 мор. и 16.814 матр.

рукого, Т. Н. Стрешнева, И. Н. Одоевского, И. Б. Троекурова, П. И. Хованского, Ф. П. Шереметьева, а также Казанского Митрополита, Вологодского Архиепископа и Новодевичьего монастыря переделывались мачты, реи и стеньги¹. А боркалон Новодевичьего монастыря переделывался трижды.

Отсутствие общих единиц измерений наносило большой ущерб (на одних судах кораблестроители применяли голландские футы, на других английские, использовались старинные меры измерений такие, как сажень, палец, нога и т. п.). Отдельные корабли, построенные частными кумпанствами, были конструктивно несовершенны, разнокалиберны, обладали слабыми мореходными качествами.

Петр, получивший определенный опыт и теоретические познания за рубежом, при осмотре их сам убедился в этом и позже, 20 апреля 1700 года, принял решение об отстранении частных «кумпанств» от дальнейших кораблестроительных работ. После чего централизованное управление строительством флота и все достроечные кораблестроительные работы сосредоточены были в руках государства.

Для упорядочения системы измерений Царь совместно с талантливым кораблестроителем Ф. Скляевым разработал таблицу стандартов для основных параметров различных типов судов.

По Указу Петра I было строжайше запрещено отступать от установленных «добрых пропорций».

Рядом с построенным в конце 1697 года адмиралтейским двором действовала государственная верфь, на которой в это время было заложено и строилось 7 кораблей и 60 бригантин.

Руководство строительством флота России осуществлялось из Царского шатра на Воронеже Петром I, а в отсутствие его, адмиралтейцами с адмиралтейского двора¹. Царский шатер размещался в начале на территории Пристанского двора, затем на Адмиралтейском дворе. В связи с чем статус двора значительно возрастает и практически он становится органом управления строительством флота. В 1700 г. для более оперативного решения распоряжений по судостроению, которые отдавались руководителями на Воронежском адмиралтейском дворе, был учрежден Приказ адмиралтейских дел, канцелярии которого находились одновременно в Воронеже и Москве. При отсутствии адмиралтейца Ф. М. Апраксина в Москве, работала Московская канцелярия адмиралтейского приказа, а при отсутствии в Воронеже наоборот.

В Приказе адмиралтейских дел на Воронеже и в Москве распорядительными были дьяки: Осип Иванов, Пантелей Кондратов, Никита Павлов (помощник адмиралтейца), Алексей Горчаков, Воронежский воевода П. М. Игнатъев, Г. А. Племянников (товарищ адмиралтейца), Иван Олферьев, Никита Полуниин, а также подьячие Д. Воронов, П. Судачков, А. Минин, М. Нечаев, А. Баженов, А. Васильев и другие.

В интересах флота работали все государственные ведомства, каждое по своему направлению. Органы управления многих из которых были развернуты также и в Воронеже. В начале XVIII столе-

¹ На Воронеже руководство и контроль за строительством флота осуществлялось в 1696–1700 гг. адмиралтейцем Протасьевым А. П., с 1700 по 1707 гг. адмиралтейцем Ф. М. Апраксиным, 1707–1712 гг. вице-губернатором С. А. Колычевым и генерал-адмиралом Ф. М. Апраксиным. (П и Б . Т. IV. С. 375).

тия в Воронеже находился съезжий двор Розрядных дел, которым руководил дьяк Степан Ступин, Дворцовый приказ, которым руководил дьяк Герасим Потапьев и т. д.

В начальный период судостроения все указы поступали лично от царя в различные приказы и розряды. Из которых воеводы получали соответствующие распоряжения.

Администрация города Воронежа была разделена практически на две части, одна из которых находилась в руках воеводы – почти на прежних, существовавших до кораблестроения, основаниях; другая, гораздо важнейшая находилась в руках адмиралтейца.

Несомненно, что успех строительства флота в значительной степени зависел не только от организаторских способностей, но и от добросовестности, незаурядности людей вовлеченных волей судьбы в это важное дело. Кроме адмиралтейцев значимую роль преимущественно в казенном кораблестроении играла Воронежская администрация, в которую входили стольники и воеводы: в 1694–1695 гг. – Михайло Иванович Леонтьев, 1695–1697 гг. Сав Семенович Горчаков, 1697 г. – Дмитрий Васильевич Полонский, 1698–1701 гг. – Еремей Назарьевич Хруцов, 1701–1703 гг. – Петр Максимович Игнатъев, а так же подьячие: И. Моторин, П. Яковлев, К. Куренбин, А. Обанин, Г. Насонов, И. Прибытков, И. Острецов, В. Протопопов, Т. Романов, Л. Толмачев, М. Степанов и другие. Воронежская администрация руководила заготовкой и транспортировкой корабельного леса, его складированием и охраной. Обеспечивала поставку работников на верфи, а также на строительство сооружений и Воронежского адмиралтейского двора. Осуществляла отпуск почты с адмиралтейского двора, печать которого находилась у воеводы В. Полонского. А в отдельных случаях Воронежские воеводы ведали и Приказом Адмиралтейских дел (П. М. Игнатъев).

Кроме того, на нее возлагались функции по розыску беглых работников, заготовке угля, смолы и многое другое.

Активное участие в организации корабельного дела принимали также Антон Веневитинов, Александр Михнев, Трофим Стерлегов, Иван Лосев, Алексей Титов¹, стольник Кузьма Титов, целовальники Иван Кривошеин, Оскатек Синельников, Воронежские дворяне Федот Дмитриев, Антип Сахаров, подьячие Агафон Мешков, Гур Чушев, Василий Сафонов, Афанасий Васильев, Алексей Мортъянов и др. Осенью 1698 года, находясь в Воронеже, Петр I отдает

распоряжение вице-адмиралу К. Крюйсу готовить флот к будущей весне к походу в Азовское и Черное моря, а сам 19 ноября 1698 года на адмиралтейской верфи в торжественной обстановке закладывает первый линейный корабль России «Божие Предвидение»¹. Знакомясь с документами кабинета Петра I (РГАДА, ф. 9) и документами Петровского судостроения, хранящимися в фондах РГА ВМФ и ГАВО за 1698–1700 гг. мы видим, что вопросы кораблестроения царь держал на личном контроле, а находясь за пределами Воронежа, ежедневно отправлял Указы и распоряжения в том числе и по строительству корабля «Божие предвидение».

В журнале канцелярии Петра I за 207 год (т. е. 1698 г. – Прим. авт.) записано «...ноября в 19 день на память святого мученика Авдия заложили корабль, именуемый «Божие Предвидение». Киль положили, длина 130 футов, ширина 33 фута². Впоследствии строительством данного корабля занимался сам царь с русскими талантливыми корабелями Федосеем Склеяевым и Лукьяном Верещагиным без помощи иностранных мастеров.

В начале 1700 года царь, отдав ряд государственных распоряжений в Москве, в том числе и о назначении Ф. М. Апраксина адмиралтейцем, вместо уличенного в казнокрадстве Протасьева А. П., 11 февраля 1700 года отправляется в Воронеж готовить флот к войне. Находясь в Воронеже наряду с принятием важных государственных решений, царь участвует в достройке своего корабля, обучает командный состав, матросов и бомбардиров военному искусству.

К началу апреля корабль «Божие Предвидение» был построен.

В письме Ф. А. Головину 2 марта 1700 года Петр сообщал³: «Корабль, чаю при помощи Божией отделать и хочется спустить. (если не помешает что) для того, что первый...». А 27 апреля под гром орудий и барабанный бой корабль был спущен на воду в присутствии представителей дипломатического корпуса, государственных деятелей, знатных бояр, а также царевича Алексея Петровича и сестры царя – царевны Натальи Алексеевны. Дамы и девицы немецкой слободы, участвовавшие в царских увеселениях в Москве, также были приглашены на это торжество в Воронеж.

Многие из гостей впервые видели такое захватывающее зрелище, как ритуал спуска корабля на воду и его освещение. Глядя на

¹ «Божие Предвидение» или «Гото Предестинация», или «Предестинация», или «Божие Предвидение».

² РГАДА, ф. 9, I отд., д. 25, л. 72.

³ *Расторгуев В. И.* Воронеж – Родина Первого линейного корабля России. – Воронеж, 2000. С. 14.

гравюру данного корабля, выполненную А. Шхонебеком в трех видах в 1701 году (см. рис. № 1а, б, в) и сравнив ее с английским кораблем такого же ранга (см. рис № 2), можно с уверенностью сказать, что корабль был построен по английской технологии. Петр в данном случае использовал передовой опыт английского кораблестроения. Общаясь с современниками, он говорил: «Без Англии я был бы плохой мастер¹, навсегда остался бы я плотником, если бы не поучился у англичан».

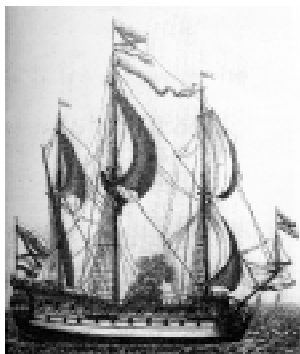


Рис. 1а

Петру очень хотелось продемонстрировать в первую очередь иностранным дипломатам Воронежский флот и первоклассный русский линейный корабль. Ведь столько потрачено было сил и средств, чтобы, получив опыт судостроения, опираясь на лучшие зарубежные школы, построить Отечественный линкор. Петр заботился прежде всего о Славе своего государства. И здесь уместно вспомнить его слова: «...а о Петре ведайте, что ему жизнь не дорога: жила бы Россия во славе и благоденствии, для «благоестояния Вашего...». Можно с уверенностью сказать, что цель Петра была достигнута: «Молодой государь весьма удивил своей расторопностью Европу...» (Вильтер Кробс).



Рис. 16

Современники лестно отзывались о Первом русском линкоре «Божие Предвидение». Так, посланник Дании Поль Гейнс, находившийся несколько месяцев в 1699-1700 гг. в Воронеже, доносил о корабле в Копенгаген: «Понимающие в судостроении единогласно признали его шедевром»².



Рис. 1б

¹ Perry. The state of Russia. Lond. 1716. S. 260.

² Расторгуев В. И. Воронеж – Родина Первого линейного корабля России. – Воронеж, 2000. С. 20.

Голландский путешественник К. де Бруин, посетивший город Воронеж в 1703 г., о линкоре писал: «Один из военных кораблей, выстроенный под надзором и по указанию Царя, блистал перед остальными всевозможными украшениями, в нем капитанская каюта обита ореховым деревом»¹.

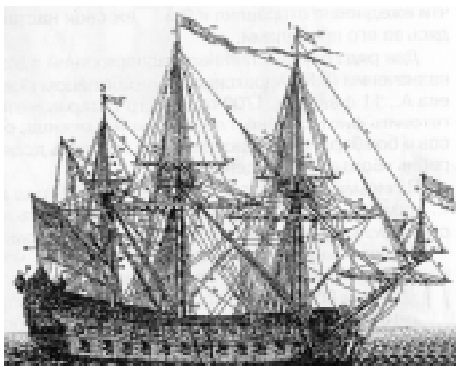


Рис. 2.

Действительно этот корабль относился к одному из первых произведений русского декоративного искусства в стиле Петровского барокко. Носовая часть и корма корабля украшены были скульптурными изображениями и богатою резной работой, составлявших необходимую принадлежность судов того времени. Роскошь отделки распространялась также на отдельные элементы палубы и на каюты. Резные круглые венки вокруг пушечных портов на бортах, как бы соединяли носовое украшение с кормовым. Вся резная работа была покрыта красным золотом. В конструкцию линкора было внедрено много новшеств. Важнейшие из них – киль, который состоял из двух брусьев, скрепленных особыми устройствами – «ершами», что при посадке на мель позволяло фальшкилю отделиться от набора, не вызывая течи в корпусе. Подобное приспособление в иностранных флотах появилось лишь в середине XIX столетия. Особенность корабля заключалась и в значительной кривизне бархоутов, не совпадавших с линией палуб, что придавало корпусу дополнительную продольную жесткость. Полные обводы носовой части корабля способствовали легкому восхождению его на воду. Корабль имел хорошую устойчивость и маневренность, а по ходкости был одним из лучших в Азовском флоте.

Следует отметить и то, что на гравюре А. Шохенбека (вид корабля сбоку) изображен трехцветный семиполосный флаг с Андреевским крестом на белом полотнище посередине. Есть основание считать, что это и есть первый Военно-Морской флаг России, про-

¹ *Расторгуев В. И.* Воронеж – Родина Первого линейного корабля России. – Воронеж, 2000. С. 20.

ект которого разработан был Петром I в Воронеже. После чего флаг был изготовлен в мастерской Воронежского адмиралтейства и освещен в Успенской адмиралтейской церкви, а затем поднят на линкоре «Божие Предвидение». Мнение Петра I об этом флаге было следующее: «Флаг в образе креста Андрея Первозванного может носить только флот достойный». О высоком качестве Воронежских судов в начале XVIII в. говорят многие документы. Так, об удачной конструкции Воронежских шлюпок говорит то, что неоднократно они преподносились в подарок иностранным особам. В 1703 г. одну из таких шлюпок русской работы Петр I преподнес в подарок амстердамскому бургомистру Николаю Витсену (Витсену) в знак благодарности за плодотворное сотрудничество в вопросах судостроения¹.

«...Ваше Величество Указ об отдаче шлюпки господину Витсену аз исполнил, – писал Крюйс из Амстердама 19 апреля 1703 года, – и оную позолотить повелел. Все люди удивлялись о презрядной ее пропорции...»

Шлюпки отправлялись также в Москву, Архангельск, С.-Петербург. Только в январе и феврале 1703 г. из Воронежа в Москву с полной укомплектованностью было отправлено 16 шлюпок, сделанных русскими и английскими мастерами. Так, 1 и 4 февраля были отправлены 5 шлюпок, изготовленных Симоном Шипером, и 6 шлюпок – Саввой Уваровым. Шлюпки имели по 8–10 весел².

Сохранившиеся документы свидетельствуют и о том, что в С.-Петербурге из Воронежа, также отправлялись военные яхты и скамповеи.

Построенные суда в Воронеже хранились бережно. Так около 60 бригантин, а так же как свидетельствуют документы Приказа адмиралтейских дел, в 1700 г. на зиму из воды были вынуты и поставлены на берегу для бережения, чтоб льдом не повредило³.

Во всех начинаниях по преобразованию России, строительству флота и армии Петр I получал полезные рекомендации своего духовного наставника Великого архиерея Митрофана Воронежского. Митрофан одобрял планы Петра в заведении флота и считал их спасительными для русского государства. Неоднократно жертвовал большие суммы денег на корабельное дело. Так и накануне спуска линкора «Божие Предвидение» на воду 25 марта 1700 года царь, находясь на празднике у Митрофана со своей свитой, вероятно,

¹ РГАДА, ф. 9, оп. 8, д. 26.

² РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 21, лл. 29 об, 49 об, 50.

³ РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, л. 180.

высказал ему нужду в деньгах. И Митрофан, не замедля, внес в казначейство Воронежского адмиралтейства на жалование ратным людям 4 тысячи рублей. За свое усердие и безупречность в любви к своему Отечеству, он был пожалован двумя похвальными грамотами царя. Текст одной из которых приводится ниже.

ГРАМОТА

Отъ Великаго Государя Царя и Великаго Князя Петра Алексіевича, всея Великія и Малыя и Белья Россіи: Самодержца, вогомольцу Нашему, Преосвященному Митрофану, Епископу Воронежскому.

Нынешного 1700 года Апреля въ ...день, донесено Намъ Великому государю, Нашему Царскому Величеству, что ты вогомольецъ Нашъ, для общія и Христіанскія пользы, на вспоможеніе святыя войны противъ непріятели Креста святаго, по доброжелательной ревности своей къ Намъ Великому государю, къ Нашему Царскому Величеству, ратнымъ людямъ морскаго воинскаго флота, которые служатъ Намъ Великому Государю, далъ изъ домовою своею казны четыре тысячи рублевъ на жалованье ихъ, на Воронеже. И мв Великій Государь усердножелательное твое къ Намъ Великому Государю и ко всему Христіанскому народу раденіе, въ даче изъ домовою твоею казны вышеписанного числа на жалованье ратнымъ людямъ денегъ, жалуюемъ милостиво и премилостиво похваляемъ; за которое твое усердножелательное раденіе и впрядь Наша Царского Величества милость къ тебе вогомольцу Нашему будетъ неотъемлема. И какъ къ тебе ся Наша великаго Государя грамота придетъ, и ты въ вогомольецъ Нашъ преосвященный Митрофанъ Епископъ сю Нашу Царского Величества милость къ себе за твое вышеупомянутое раденіе выдалъ, потому жъ и впрядь имель надежду.

Писана лета 1700 Апреля въ 20 день.

У сей грамоты скрепа Дьяка Никиты Полѣнина, а справа Ивана Губина.

О взаимоотношениях этих великих личностей существует много легенд. В том числе связанных и с основанием Северной столицы на Неве. Осуществились прозорливые слова святителя Митрофана Воронежского, обращенные некогда к юному Петру: «Будешь жить в других дворцах, на Севере, и воздвигнешь новую столицу – Великий город в честь святого Петра, – предрек царю святой старец, – бог благословляет тебя на это. Казанская икона будет покро-

вом города и всего народа. До тех пор, пока Казанская икона будет в столице и перед нею будут молиться православные, в город не ступит вражья нога». Город действительно назван был Санкт-Петербургом. Начало крепости Кронштадт тоже связано с Воронежем, деревянная модель которой была изготовлена на Воронежском адмиралтейском дворе в 1703 г., по ней и был построен форт. Казанская икона, которой Митрофан благословил Петра I на строительство С.-Петербурга, сохранена и находится в Казанском соборе Северной столицы России. Узнав о смерти Митрофана в ноябре 1703 года Петр I прибыл в Воронеж для его похорон со своим царским синклитом, морскими офицерами, корабельными мастерами и своими государственными певчими. Когда духовенство готовилось поднять гроб с телом святителя, Петр I обратился к своей свите и сказал: «Стыдно нам будет, если мы не засвидетельствуем нашей благодарности благодетельному сему Пастырю отданием ему последней чести; итак вынесем тело его сами». И взяв гроб вместе с офицерами флота, нес его из собора до Усыпальни, где после обряда отпевания царь снова поднял гроб с офицерами и опустил его в могилу. После чего сказал: «Не осталось у меня такого святого старца». А при жизни его, царь прощал Митрофану то, что не смог простить другому. Так, когда Митрофан соблазнился поставленными у входа царского дворца в Воронеже статуями, и не хотел идти по этому поводу к государю, объявивши, что скорее примет смерть; царь приказал снять статуи.

Руководящие и командные должности в период судостроения в Воронеже, Устье, Таврове, Азове и Троицком занимали: адмиралтейцы А. П. Протасьев, Ф. М. Апраксин, адмирал Ф. Головин, вице-адмирал К. Крюйс, С. А. Колычев, шаутбенахт Иван Иванович фан Рез, капитан-камендор И. Бекман, офицеры И. Терл, А. Меэр, Я. Вандергун, С. Камер, И. Петров, М. Петров, Я. Замария, Н. Нанинг, А. Дениор, экипаж-капитан Я. Фангофт; А. де Кур, К. Отто, И. Бак, экипажмейстер и камендор П. Дорнкваст; В. Беринг, Н. Гагман, А. Росселиус, П. Плимен, Ян фан дер Ферф, Г. Гоппенар, Г. де Фрис, К. де Бруин и др.

Судостроительными работами на верфях Воронежского края руководили лучшие русские мастера. Царь, будущий адмирал – Петр I, Федосей Склеяев, «лучший в своем мастерстве», как характеризовал его Петр I, Лукьян Верещагин, Гаврила Меншиков, Анисим Моляров, Мокей Черкасов, Иван Немцов, Андрей Алатчанинов, Василий Шипилов, Филипп Пальчиков, Федор Плещеев, Иван Татищев, Савва Уваров, Яков Кочетов, Яков Михайлов, Иван Головин, Федор Чеколовский, мастер морских стругов М. Петров и многие другие.

Большой вклад в развитие Воронежского судостроения внесли руководители постройки стругов, морских лодок, плотов, шлюпок, ботов, такие, как столяр С. А. Огибалов, думный дяк А. И. Иванов, подьячий Д. Иванов, столяр С. Овцын, столяр К. Кафтырев, А. Посев, М. Сидоров (целовальник), подьячий И. Моторин.

Велика роль мастеров, работавших на нужды флота, прежде всего мастеров парусного дела И. Кочета, Ф. Н. Попова, резного дела В. Шпака, Д. Морозова, С. Федорова, компасного и часового дела Ф. Фомина, Ф. Ц. Цвилленева, С. Иванова, Н. Матюхина (Мотухина), блоковых мастеров П. Кобылина, Т. Лукина, мастера бочарного дела Ю. Иванова; мачтового дела П. Пасынкова, Ф. Чанчикова; смольного дела Ф. Кабызыхина, И. Фостова и многих других.

В начальный период строительства Военного флота и промышленных предприятий, работавших на его нужды, отмечается организующая и обучающая роль иностранцев и она действительно была велика. Лучшие из них принесли в Россию богатый опыт европейского кораблестроения, корабельной службы, морской тактики и применения новейшего оружия. Принятые на русскую службу офицеры голландского, английского, французского, венецианского, испанского и других флотов имели опыт морских сражений конца XVII века.

Россия для многих из них стала второй Родиной, и они с честью продолжили свой род на русской земле, оставив о себе добрую Славу.

Из флотоводцев, военачальников, мастеров и ученых иностранцев следует прежде всего выделить:

Голландцев: Фан Рез Яна, Г. Памбурга, Я. Янемана, К. Дюйца, П. Класса, Н. Кока, Я. Кола, Ф. Корнила, Я. Корнилисена, А. Нанинга, П. Некора, В. Шельтинга, П. Грота, А. Арианова, К. Бакара (Бокара), П. Баса, Т. Баумана, П. Беземакара, М. Бетера, К. Боота, И. Вилимсена, Г. Выбе, П. Гоора, И. Дегрейтера, Д. Дейкеса;

Норвежцев: К. И. Крюйса, П. Бредаля;

Шотландцев: П. Гордона, Я. Брюса;

Долматинцев: М. Х. Змаевича, К. Ж. Боциса;

Англичан: Д. Дена, Д. Перри, Н. Бейгуса, И. Бекмана, Р. Броуна, С. Гвына, Р. Девенпорта, Н. Джимса, Р. Козенца, А. Крейтера, О. Ная, С. Райта;

Венецианцев: Ф. Пикало, И. Фафсто, З. Брусия, З. Вентурини, Я. Вентурини, Е. Дебония, Я. Дезорция, И. Детонико, Ю. Лима, Я. Моро, А. Мосилина, М. Симунта, М. Стефанова;

Датчан: В. Беринга, Я. Ерика, С. Питерсона, К. Серейсона, Я. Янсена;

Курляндца: А. Декура;
Греков: И. Федотова, Ю. Русинова;
Швейцарца: Ф. Я. Лефорта;
Шведов: К. Отто, А. Росселиуса, А. Казана, М. Юдина и многих других.

Под их руководством строились первые корабли России, создавались новейшие образцы оружия, готовились кадры для военного флота.

Многие из первых руководителей и строителей флота в будущем стали государственными деятелями, военачальниками и ведущими мастерами судостроения. Так, Ф. М. Апраксин был удостоен звания генерал-адмирала; П. Михайлов, А. Д. Меньшиков, Ф. А. Головин, Ф. Я. Лефорт, М. Х. Змаевич звания – адмирала;

К. И. Крюйс, П. П. Бредаль звания – вице-адмирала; Н. А. Снявин, Иван Снявин, Рез (Ресс) Ян Фан, П. Гордон звания – штурбенахта¹. Командир одной из первых галер Азовского флота А. И. Репнин звания – фельдмаршала.

Чином корабельного мастера с рангом капитан-командора от флота пожалованы были 10 июня 1723 года Федосей Склеяев, Осип Най, Рыцар (Ричард) Броун, Рыцар (Ричард) Козанц (Козенц); с рангом капитана 1 ранга Гаврила Меньшиков, Роберт Девенпорт²; чином оберцейх мейстера (звание соответствующее штурбенахту) был пожалован Крестьян (Хонстин) Отто. Выдающимися конструкторами и строителями галер стали Юрий Русинов, Мокей Черкасов, Иван Немцов, талантливый кораблестроителем – Иван Татищев, Федор Салтыков, Филипп Пальчиков; инженером-механиком Анисим Моляров, ведущими мастерами парусного дела стали Иван Кочет и Фаддей Попов; мастерами блокового и мачтового дела Тихон Лукин и Степан Васильев. А также сотни других талантливых и достойных людей нашей Родины и иностранцев, честно выполнявших профессиональный долг на русской службе. Многие из них при строительстве кораблей, умирали от болезней. Так, в 1703 г. в Воронеже умер корабельный мастер Ян Терпелей; в 1713 году уже на Балтике Выбе Геренс, Лукьян Верещагин. По данным указанным в монографии С. И. Елагина, только с 1699 по 1701 гг. умерло 589 иноземцев, находившихся на русской службе.

Немаловажную роль в Воронежском судостроении играли подрядчики: Андрей Бутенант, Болдвин Томосов, Елизарий Гур, Давыд Рыц, Зиновий Суровцев, Елизарий Избрант, Франц Тимерман, Анд-

¹ РГА ВМФ, ф 212, оп. 11, д. 1586, л. л. 19–21 об.

² РГАДА, ф. 9, 1 отд. д. 27, л. 174, 222 об.

рей Минтер и др., которые занимались как постройкой кораблей и судов частных кумпанств, так и поставкой на них и на государственные суда пушек, оснастки, материалов и припасов. А также оборудования и материалов для предприятий Воронежского адмиралтейства¹.

Выдающиеся граверы, приглашенные Петром I из-за рубежа, В. Пикар (Пикарт), А. Шхонебек, а также русские граверные мастера А. Ф. Зубов, А. И. Ростовцев создали гравюры с изображением кораблей и судов флота Российского в период его зарождения. Отдельные из которых сохранились до наших дней. Они дают достаточно полное представление о Воронежском судостроении (см. Прил. 2).

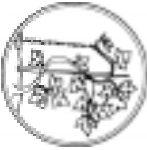





Корабли, построенные на Воронежской земле, отличались от построенных на Балтийском море и в Архангельске роскошью и оригинальностью в отделке. Это были настоящие произведения искусства. Каждый корабль имел имя и девиз. Исходя из которых разрабатывалась эмблема корабля, размещавшаяся на его корме. Девизы и эмблемы Воронежских кораблей царь утверждал лично. Документы подтверждают, что для выбора девизов и эмблем кораблей зачастую использовались зарубежные гербовники и эмблематические сборники. В 1705 г. по указу Петра в Амстердаме была издана книга «Эмблемы и символы», которая впоследствии играла основную роль при выборе символов и девизов кораблей. В таблице № 2 мы приводим некоторые примеры таких символов и девизов.





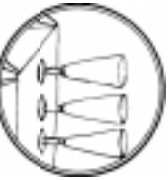

Таблица № 2
Эмблемы, которые были использованы при оформлении кормы Воронежских кораблей

№ п/п	Имена кораблей	Девизы кораблей	Эмблема	Описание символа
1.	Аист	Желал бы и всех их погубить		Аист, пожирающий змею
2.	Воронеж	Со временем		Три пальмы на трех горах

¹ РГАДА, ф. 210, Белг. стол, столбцы, д. 1722, л. 1; РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 21, л. 28.

Воронеж - Родина Русского Военно-Морского флота

№ п/п	Имена кораблей	Девизы кораблей	Эмблема	Описание символа
3.	Виноградная ветвь	После слез происходит плод		Виноградная лоза, источающая сок
4.	Геркулес	Безумное дерзновение		Дитя, мечем угрожающее Геркулесу или с ним битвсья хотящее
5.	Дельфин	Ничего же без совета		Дельфин на якоре и весло
6.	Единорог	Пред очами гнев		Единорог
7.	Рысь	Победа любит прилежание		Рысь с лавровою ветвью
8.	Скорпион	Смертию его многие исцеляются		Скорпион

№ п/п	Имена кораблей	Девизы кораблей	Эмблема	Описание символа
9.	Спящий лев	Сердце его бдит		Лев спящий
10.	Старый орел	Не гласом, но делами моими		Орел
11.	Старый дуб	Обновляет надежду		Старый пенъ вновь прозябающий
12.	Сулица	Умереть или выиграть		Копье с тремя коронами
13.	Три рюмки	Держите во всех делах меру		Рюмки на столе стоящие
14.		Эпое злым питается		Ехидна ест паука

Воронеж - Родина Русского Военно-Морского флота

№ п/п	Имена кораблей	Девизы кораблей	Эмблема	Описание символа
15.		Терпение все преодолевает		Бобр, грызущий дерево
16.		Божия сила с нами		Корона над крестом
17.		Сладость сокрыта под крепким		Белка грызущая орехи

В таблице эмблемы представлены схематично. На самом же деле, как свидетельствуют архивные материалы, эти рисунки перед тем, как наносить их на корму, были дополнены, доработаны и выглядели иначе. Так, например, корабль «Старый дуб» имел эмблему после доработки, утвержденную Петром I, на которой было изображено «...Восхождение солнца из-за горизонта под отрасль дуба с подписанием “обновляет надежду”»¹. А корабль «Старый Орел» после доработки рисунка имел уже эмблему Орла на дереве, собирающегося лететь. С подписью «Не гласом но делами». Эти резные картины на корме корабля были композиционной доминантой, вокруг которых дополнительно производилась богатая резная работа по дереву, дополняющая фигур божеств и зверей из легенд и мифов. Так, к примеру корма первого линейного корабля России «Божие Предвидение» была украшена скульптурными изображениями. Декор кормы имел центрическую композицию, подчеркнутую в

центре полукруглого гакоборта овальным щитом с изображением коленоприклоненной фигуры апостола Петра. На фоне моря с кораблем летящий голубь с миртовой ветвью. Вокруг щита располагались резные фигуры играющих Путти с дельфинами. Изогнутый кормовой балкон с балясинами в виде кариатид органично переходил в стульцы, образуя, как бы основание для четырех амуров, поддерживающих кровлю. Кроме того, этот балкон украшали львиные маски. А завершали композиционное решение кормы три фонаря искусно выполненных мастерами. Наряду с кормой также богато украшались носовая и боковые части корабля, а так же палуба и каюты. На наш взгляд, в настоящее время собрано достаточно материалов по Петровскому судостроению, чтобы восстановить облик каждого корабля, построенного в период зарождения Военного флота России. И здесь судомоделистам, художникам предоставляется достаточно большой объем работы. Очень важный для отечественной истории. Хотелось бы в очередной юбилей нашего Военно-Морского флота увидеть на книжных полках магазинов материалы по истории развития флота Российского государства. А не других государств, как это было при праздновании 300-летнего юбилея ВМФ. В первое десятилетие XVIII века судостроение на верфях Воронежского края активно продолжало совершенствоваться. На притоке реки Воронеж речке Тавровка построено было Тавровское адмиралтейство, на верфях которого уже в 1707 году закладывались корабли, среди них были и 80-пушечные. Спустя два года на реке Осереде, впадающей в Дон, заложена была Новопавловская верфь и адмиралтейство.

Корабли, фрегаты, шнявы, галеры и другие суда, запланированные к постройке в 1710–1711 гг. в связи с обострившейся обстановкой с Турцией, к 1712 году в основном все были построены

В эти годы Азовский флот, не смотря на имеемые трудности был готов к действиям против Турецкого. Так, в письме от 4 июля 1711 г. – командующий Азовским флотом вице-адмирал К. Крюйс из Троицкого докладывал Петру I¹: «...Господин Великий Адмирал (т. е. Ф. М. Апраксин – Прим. авт.) как на морские, так и на сухопутные дела доброе определение учинил, что с божию помощью в добром состоянии обретаемся. Нежели неприятель охоту иметь будет к нам прибыть, мы готовы его добро встретить...».

С учетом проведенного ремонта кораблей в Азовском флоте в 1711 г. в боеготовом состоянии находилось, не считая мелких су-

¹ РГАДА, ф. 9, II, д. 13, л. л. 597, 598, 602, 603.

дов, 30 вымпелов¹, в том числе 7 кораблей и 2 фрегата и это не смотря на то, что планируемый перевод кораблей и военных судов из Воронежа, Таврова и Устья в Азов не был осуществлен.

В кампанию же 1712 года Азовский флот готовился в 132 вымпела выступить против Турецкого. Для комплектования военных судов которого планировалось набрать 20 060 человек², но в связи с подписанием мирного договора между Россией и Турцией в морских сражениях этим судам участвовать не пришлось.

Так, по их сбережению государством был предпринят ряд мер для проведения работ по консервации судов, оставшихся на верфях и базах Воронежского края. 20 июня 1712 года Петр I издал Указ о заготовке 19 500 лубов на крышки для кораблей, шняв, галер и других плавсредств. Как гласил документ: «...дабы не упустить удобного времени сохранить от ветхости труды и интерес царского величества...»³.

Ответственными за работы назначены были мастера Иван Немцов и Макей Черкасов. Корабли и суда были в установленные сроки законсервированы. И еще многие годы стояли на южных рубежах государства, готовые в любой момент после расконсервации по сигналу пойти в бой для выполнения свойственных им задач.

Не смотря на отдельные неудачи, первая четверть XVIII века для России была ознаменована белестящими победами русского оружия и дипломатии. Россия получила желаемый выход в Балтийское море. Доля участия людского и промышленного потенциала Воронежского края в достижении этих побед была значительна.

«Сила» (Крепость, Штарк) – первый корабль Воронежского флота, пересекший Черное море в 1699 году

Не одно столетие среди ученых-историков идет спор о том, какой же корабль Воронежского флота пересек первым Черное море с полномочным послом думным дьяком Е. А. Украинцевым, направленным Петром I в Константинополь для переговоров в 1699 г., и на какой именно верфи он был построен.

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 13, лл. 597, 598, 602, 603.

² РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 11, л. 236.

³ ГАВО, ф. и.-304, оп. 1, д. 1, л. 761.

Ни в научной, ни в исторической литературе, ни в экспозиции музея Военно-Морского флота в Санкт-Петербурге полного и ясного ответа сегодня на эти вопросы получить невозможно, ибо выводы одних ученых полностью противоречат выводам других. Это видимо связано и с тем, что отдельные известные исторические документы имеют двойное толкование по этому вопросу. Так, ученые конца XVIII и начала XIX столетий А. Шишков, В. И. Даль (Шишков А. Список кораблей и прочих судов Всего Российского Флота. Спб. – 1799, с. 7; В. И. Даль. Матросские досуги. М., 1991. С. 31) утверждают, что в Константинополь посол Украинцев в 1699 г. – ходил на сорокапушечном фрегате «Ластка», а не на «Крепости». О том же свидетельствует и список кораблей и фрегатов, построенных в царствование императора Петра Великого, опубликованный в морском сборнике (Морской сборник. № 2. Спб. 1853.)

В. Г. Крайнюков в своей работе «Первенец Воронежской верфи» (Судостроение. – № 10, 1986. С. 6) со ссылкой на документы указывает, что весной 1711 г., следуя с Балтики в Азов, вице-адмирал Крюйс К. И. получил от генерал-адмирала Апраксина Ф. М. Петровский Указ, один из пунктов которого гласил: «Предестинацию», «Ластку», а так же «Апостола Петра» за первенство хотя и будут худы, без указа не ломать и принять меры к их сбережению¹.

Следуя логике документа корабль «Апостол Петр» был первым кораблем Азовского Флота, «Предестинация» – первым линейным кораблем русского флота, а «Ластка», видимо, одним из первых кораблей, пересекшим Черное море.

В то же время военно-морской историк XIX столетия Елагин С. И. (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Воронеж, 1997. С. 296) утверждает, что посол был отправлен в Турцию на корабле «Крепость» (Замок, Ситадель, Кастель, Старгейт), построенном в Паншине.

Такого же мнения придерживались ученые Ф. Веселаго и Н. Устрялов (Веселаго Ф. Список Русских военных судов с 1668 по 1860 г. Спб., 1872. С. 446–447; Устрялов Н. История царствования Петра Великого. Спб., 1858. Т. 3. С. 281).

В работах конца XIX начале XXI столетий новые документы по данному вопросу не рассматривались, ученые придерживались положений, высказанных в монографии С. И. Елагина, считая, что ко-

¹ РГА ВМФ, ф. 234, оп. 1, д. 25, л. 2 об.

рабль «Крепость», построенный в Паншине в 1699 г., являлся посольским кораблем. Документы же по данному вопросу несут следующую информацию:

1) Карта Азовского моря выполненная гравером А. Шхонебеком по указу Петра I в 1701 году, содержит наименование кораблей эскадры адмирала Ф. Головина в которой, как мы знаем, находился и посольский корабль.

В перечне судов, имеющих на карте, корабль «Крепость» отсутствует, но зато записано, что П. Памбург (Прим. авт. капитан Посольского корабля.) командовал кораблем «Сила».

2) Капитан Бекман в письме к Ф. Головину из Азова 22 мая 1704 года¹ по вопросам починки кораблей о «Силе» докладывал: «...И на тот мост для починки который корабль изволишь всташить прежде, корабль «Звезду» или корабль «Силу» который в Царьграде был...».

Так какой же корабль из вышеуказанных был в Константинополе в 1699 г.? Чтобы установить истину необходимо дополнительно ввести в научный оборот новые архивные документы. И на первом этапе установить:

– сколько же кораблей находилось в Азове и Таганроге в 1699 году;

– какими кумпанствами и где они были построены;

– определить точное их название (так как одни и те же корабли по тем или иным причинам в разных документах имели разные наименования).

И только после этого выявить имя корабля, который в 1699 году ходил с послом в Константинополь.

Количество кораблей, находившихся в Азове по состоянию на 1699 год, установим с помощью новых, ранее не опубликованных документов.

Рассмотрим Ведомость² поданную адмиралтейцу Ф. М. Апраксину 25 февраля 1700 г. о судостроительных работах, состоянии флота и о строениях Воронежского адмиралтейства (См.: док. № 25, приложение № 5), она позволяет точно установить, что весной 1699 года было отправлено в Азов 7 кораблей баркалонов в том числе 3 построенные на Хопре Кумпанствами кн. Б. А. Голицина, кн. М. Г. Ромодановского, стольника И. Большого-Дашкова, что было бояри-

¹ Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Приложение IV. – Спб., 1864. С. 30.

² РГА ВМФ, ф.233, оп. 1, д. 263, лл. 1–5.

на М. Б. Милославского и 4, построенные на реке Воронеж кумпанствами бояр М. Я. Черкасского, П. И. Прозоровского, М. Б. Троекурова, кн. П. Г. Львова, что было кумпанство стольника кн. Г. Тэфянкина (Г. В. Тюфякина. – Прим. авт.), один Шихбомбардир, построенный гостиним кумпанством. А также четыре барбарских корабля, построенных в Паншине, один кумпанством боярина Л. К. Нарышкина, остальные три кумпанства именитого человека Г. Строганова. Кроме того, в Азове находились корабли-галеасы «Апостол Петр» и «Апостол Павел», построенные для второго Азовского похода. Ведомость¹ о количестве казенных и кумпанских кораблей на Воронеже, в Азове, Троицком по состоянию на начало 1702 года (см.: док. № 30, приложен. № 5) свидетельствует о том, что в Азове и Таганроге находилось 13 кораблей, в том числе 2, которые ранее назывались галеасы и 1 шихбомбардир. Список² кораблей, находящихся в Азове (Документ исполнен не позднее 1701 года, так как в списке не указаны корабли «Св. Георгий» и «Еж», которые до 1702 года находились в Воронеже и Коротояке соответственно) подтверждает то, что в Азове в 1701 г. находилось 13 кораблей, кроме шихбомбардира «Миротворец».

Из вышеизложенного следует, что со второй половины 1699 по 1700 год в Азове и Таганроге находилось 14 кораблей, построенных на Воронеже, Хопре и в Паншине. Один из которых с августа 1699 г. по июнь 1700 г. отсутствовал, находясь с послом в Константинополе.

Определив количество кораблей, находившихся в Азове, приступим к рассмотрению документов, с помощью которых возможно определить их имена.

В списке судов, находившихся в Азове по состоянию на 1701 год³ значатся следующие корабли:

- «Меркурий» 26 п.
- «Безбоязнь» 36 п.
- «Благое начало» 32 п.
- «Цвет войны» 40 п.
- «Соединение» 30 п.
- «Звезда» 50 п.
- «Ситадель» 54 п.
- «Скорпион» 30 п.

¹ РГА ВМФ, Ф. 212, оп. 11, д. 1586, лл. 5–8.

² РГАДА, Ф. 9, II отд., д. 12, л. 603.

³ РГАДА, Ф. 9, II отд., д. 12, л. 603.

- «Крепость» 36 п.
- «Отворенные ворота» 36 п.
- «Флаг» 34 п.
- «Апостол Петр» 36 п.
- «Апостол Павел» 30 п.

Итого 13 кораблей. Отсутствует шихбомбардир «Миротворец».

Внимательно изучив имена кораблей и их вооружение в данном списке мы приходим к выводу, что корабли «Ситадель» и «Крепость» это не одно и то же, как утверждает историк русского флота С. И. Елагин (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Воронеж, 1997. С. 296). Одно их вооружение указывает на то, что это два разных корабля, относящиеся один к 3, другой к 5 рангу, согласно таблицы классификации кораблей на 1701 год.

Есть основание полагать, что два корабля разных рангов историк С. И. Елагин ошибочно объединил в один корабль «Крепость» (Замок, Ситадель, Кафель, Старгейт) видимо потому, что если следовать логике словаря В. Даля (Даль В. Толковый словарь. Т. 1–4. Спб. М., 1882.) кораблем «Крепость» можно назвать и корабль «Замок» (Ситадель), и не смотря на то, что они имели разную смысловую нагрузку, ошибочно все же были объединены. Вероятнее всего, корабль «Крепость» (Сила) нес нагрузку мышечной, телесной силы, а «Замок» (Ситадель) – инженерного сооружения. Следуя этому, видимо, и полномочный посол дьяк Е. Украинцев корабль «Сила» в отдельных своих донесениях ошибочно называл кораблем «Крепость».

В списке судов, находящихся в Азове и Троицком по состоянию на 1702 год¹ (Документ исполнен не ранее 1702 года, так как корабли «Св. Георгий», «Разженное железо» и «Еж» переведены в Азов были в апреле 1702 г.) значатся следующие корабли:

- Апостол Петр;
- Апостол Павел;
- Меркурий;
- Звезда;
- Замок, на них по 52 пушки;
- Флаг;
- Скорпион;
- Миротворец;
- Св. Гергий;
- Разженное железо;

- Цвет войны;
- Сила 36 пушек;
- Отворенные ворота;
- Безбоязнь;
- Благое начало;
- Соединение;
- Еж;

Итого: 17 кораблей.

Автором этого документа корабль «Ситадель» назван кораблем «Замок», а корабль «Крепость», назван кораблем «Сила». Остальные названы без изменений.

В списке судов Азовского флота¹ (Документ исполнен не ранее 1704 года, так как в списке показан корабль «Старый Орел», который был построен в 1704 году) корабли классифицированы по пятиранговой системе. Здесь корабль «Ситадель» с девизом «Бьют мя, но и подкрепляют», назван как «Замок» с тем же девизом и отнесен к кораблям 3 ранга, а корабль «Крепость» без изменения названия отнесен к кораблям 5 ранга.

В списке судов Азовского флота² (Документ исполнен не ранее 1705 года, так как в нем указаны корабли «Старый Орел», «Старый Дуб», «Спящий лев», которые были построены в 1704–1705 гг.) автором документа корабль «Ситадель», назван как «Кастель» с девизом «Бьют мя, но и подкрепляют» и отнесен к кораблям 3 ранга. Корабль же «Крепость», назван кораблем «Штарк» и отнесен к кораблям 5 ранга.

Такого же характера несколько списков судов Азовского флота находятся в РГАДА в фонде № 9 (РГАДА, Ф. 9, II отд., д. 12., лл. 586, 586 об., 595, 595 об., 617, 617 об.). А отдельные из таких списков опубликованы в работе С. И. Елагина (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Приложение IV. С. 22, 23, 174). Из вышеизложенного следует, что ни в одном из списков корабль «Замок» с девизом «Бьют мя, но и подкрепляют» не был назван «Крепостью». Корабль же «Сила» неоднократно был назван «Крепостью».

Таким образом, документы подтверждают ошибочное мнение С. И. Елагина, что корабль «Крепость» был построен не в Воронеже, а в Паншине, и что название корабля «Крепость», идентично «Ситадели», «Замку», «Кастелю». Это вовсе не так. Мы видим, что документы свидетельствуют об обратном.

¹ РГАДА, Ф.9, II отд., д. 12., л. 609.

² РГАДА, Ф. 9, II отд., д.12., лл. 634, 634 об.

«Ситадель», «Кастель», «Замок», приводимые в разных источниках относятся к одному и тому же кораблю. Ведь у всех этих наименований, как указано в документах, девиз и ранг корабля был один и тот же. А учитывая вооружение указанного корабля мы приходим к выводу, что именно он был построен в Паншине. И название «Замок» (Ситадель, Кастель, Старгейт). Одновременно в этих документах наряду с кораблем «Замок» (Ситадель, Кастель, Старгейт) числится и корабль «Крепость», только другого ранга. А изучив изображение баркалона «Крепости», выполненное штурманом этого корабля К. Отто в начале XVIII столетия (см.: прил. 2, ил. № 18), мы видим, что даже его вооружение говорит о том, что это не 54 пушечный барбараит корабль, построенный в Паншине.

И это подтверждает еще раз то, что корабль баркалон Сила («Крепость») был построен не в Паншине, а в Воронеже.

При рассмотрении нового документа «Сводной таблицы сигналов»¹, разработанной для проведения первых морских маневров в Азовском море в 1699 г., были обнаружены сведения о том, что один из кораблей эскадры адмирала Ф. Головина был построен в Рамони. А это значит, что он являлся одним из 4-х баркалонов, построенных на р. Воронеже и находившихся в Азове в 1699 г., название которого, наряду с рассматриваемым вопросом, нам представляется возможность установить в результате анализа исследуемых документов.

Рассмотренные работы и документы позволяют достоверно утверждать то, что по состоянию на 1699 год в Азове находилось 14 кораблей.

Данные о типах, названиях, вооружении, местах постройки и руководителей кумпанств приведем в таблице № 3.

Таблица № 3.
Корабли, находившиеся в Азове в 1699 году

№ п/п	Тип корабля	Название	Вооружение (кол-во пушек), шт.	Место постройки	Кем построен (название кумпанства)
1	2	3	4	5	6
1.	Бывший галеас	Апостол Петр	36	на Воронеже	

№ п/п	Тип корабля	Название	Вооружение (кол-во пушек), шт.	Место постройки	Кем построен (название кумпанства)
2.	Бывший галеас	Апостол Павел	30	на Воронежке	
3.	Баркалон	Меркурий (Меркуриус)	26	на Воронежке	Окольнич, кн. Воронежке П. Г. Львова, что было кумпанство столыника кн. Терьяника (Тюфякина)
4.	Баркалон	Безбоязнь (Сундербан, Сундэрфрес)	36	на Холпре	Эти три корабля построены кумпанствами боярина кн. Б. А. Голицина, кн. М. Г. Ромадновского и столыника Ивана Большого-Дашкова (что было кумпанство боярина М. Б. Милославского).
5.	Баркалон	Благое начало (Гут Бегин, Гут Анфаген, Десегель Бегин)	32	на Холпре	
6.	Баркалон	Соединение (Уния, Эйнхикейт)	30	на Холпре	
7.	Баркалон	Цвет войны (Орлах блом)	40	на Воронежке	Эти три корабля построены кумпанствами бояр и кн.
8.	Баркалон	Крепость (Сила, Штарк)	36	на Воронежке	М. Я. Черкасского, П. И. Прозоровского, И. Б. Троекурова.
9.	Баркалон	Отваренные ворота (Опен де Порт)	36	на Воронежке	
10.	Барбарский	Звезда, Штарн, Дегу-дестарн)	50	в Паншине	Один из 4-х кораблей принадлежал кумпанству боярина
11.	Барбарский	Флаг	34	в Паншине	

Воронеж - Родина Русского Военно-Морского флота

№ п/п	Тип корабля	Название	Вооружение (кол-во пушек), шт.	Место постройки	Кем построен (название кумпанства)
12.	Барбарский	Скорпион	30	в Паншине	Л. К. Нарышкина остальные три именитому человеку Г. Строганову.
13.	Барбарский	Замок (Ситадель, Кастель, Старгейт)	54	в Паншине	
14.	Шихбомбардирский	Миротворец (Вредемакар)	12 пушек и 2 мартиры	в Чижевке	гостиным кумпанством

Определим, который же из кораблей, указанных в таблице № 3, был построен на Рамонской пристани. Из Ведомости о состоянии Воронежского флота, поданной адмиралтейцу Ф. М. Апраксину 25 февраля 1700 г.¹, мы знаем, что на р. Воронеже были построены и отправлены в Азов в 1699 г. четыре баркалона кумпанств бояр М. Я. Черкасского, П. И. Прозоровского, И. Б. Троекурова и князя П. Г. Львова (что было кумпанство стольника кн. Г. Тёфянкина (Тюфякина). Это были корабли «Сила» (Крепость), «Цвет войны», «Отваренные Ворота» и «Меркурий».

Уточним, какие же кумпанства строили корабли в 1697–1699 гг. на Рамонской пристани.

Работы ученых С. И. Елагина (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Прилож. IV. С. 489, 492, 495, 497), Н. Устрялова (Устрялов Н. История царствования Петра Великого. Спб., 1858. Т. II. Прилож. XV. С. 523) указывают на то, что в Рамони строились корабли кумпанствами Б. П. Шереметева, Н. К. Стрешнева, В. Ф. Долгорукова и Г. В. Тюфякина. В. И. Панова (Панова В. И. Воронежские корабли: Учебно-методическое пособие. Воронеж, 1996. С. 31). Того же мнения в своей диссертации придерживается и Ю. М. Лавринов.

Н. В. Ильинский (Ильинский Н. В. Рамонь. История района. Воронеж, 1984. С. 15) утверждает, что в Рамони строили корабли кумпанства Н. К. Стрешнева и Б. П. Шереметева.

Материалы для истории Воронежской и соседних губерний, (Воронеж, 1887. Т. 1. С. 301, 302, 305, 306) свидетельствуют о том, что судостроительными работами на Рамони руководил капитан Симон Питерсон. Об этом так же свидетельствуют записи в книге почтовым письмам Приказа адмиралтейских дел за 1700 год¹ в них указывается на то, что капитан Симон Питерсон строил корабли в кумпанствах Т. Н. Стрешнева, Ф. П. Шереметева, стольника кн. В. Долгорукова и кн. Г. Тюфякина (что ныне ведает П. Г. Львов).

Из вышеизложенного следует, что в конце XVII столетия на Рамонской пристани строили корабли кумпанства Б. П. Шереметева, Ф. П. Шереметева, Н. К. Стрешнева, Т. Н. Стрешнева, В. Ф. Долгорукова и П. Г. Львова (которое было кумпанством Г. Тюфякина). Изучив же росписи кумпанств, опубликованные в монографии С. И. Елагина (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Приложение III. Ч. 1. С. 181, 182) мы приходим к выводу, что кумпанщики Н. К. Стрешнев и Т. Н. Стрешнев входили в одно кумпанство, так же как и Б. П. Шереметев и Ф. П. Шереметев. Следовательно, вышеуказанные светские чиновники образовывали не 4 кумпанства, а только 2. Поэтому, в конце XVII века в Рамони строили корабли 4 частных кумпанства.

Сравнив кумпанства и корабли, построенные ими на Воронеже, которые в 1699 г. находились в Азове (см. табл. 3) и кумпанства, которые строили корабли на Рамонской пристани, убеждаемся, что только один корабль баркалон кумпанства кн. П. Г. Львова (ранее кумпанство стольн. Г. Тюфякина) входит в поле зрения исследуемого вопроса. А это значит, что баркалон данного кумпанства и является кораблем, построенным на Рамонской пристани в 1698 году и имя его «Меркурий».

Другие три баркалона, в том числе и «Сила» (Крепость, Штарк), построены были на правой стороне р. Воронеж, ниже Адмиралтейского двора.

Что же касается фрегата «Ластки», это отдельный вопрос, который требует дополнительных исследований. Документы свидетельствуют о том, что в 1700 году еще один корабль Азовского (Воронежского) флота, помимо «Крепости», был отправлен в Константинополь.

¹ РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, л. 143.

Перевод с Цесарских печатных курантов каковы присланы в Посольский приказ в 1700 году июня в 12 день¹ содержит следующую информацию: «...с Москвы апреля в 15 день второй воинский корабль по изволению его царского величества для продолжения перемирия с Турки Черным морем в Царьград послан...».

Есть основание полагать, что возможно это и был фрегат «Ластка».

Таким образом, из вышеизложенного материала следуют выводы:

– Корабль «Сила» (Крепость, Штарк), который в 1699 г. первым пересек Черное море, следуя в Константинополь с полномочным послом думным дьяком Украинцевым, был построен в Воронеже в 1698 г.

– Корабль «Меркурий» кумпанства кн. П. Г. Львова (которое ранее было кумпанством Г. Тюфякина) и находившийся в эскадре адмирала Ф. Головина в 1699 г. был построен на Рамонской пристани в 1698 г.

– Вторым кораблем, убывшим в Константинополь в апреле 1700 года, есть основание полагать, был фрегат «Ластка».

Промышленный потенциал Воронежского края в период судостроения

Строительство военного флота оказало значительное влияние на возникновение и развитие местной промышленности. Прежде всего связанной с созданием базовых предприятий, обеспечивающих высокое техническое состояние строящихся судов, их вооружение, оснащение и содержание.

До настоящего времени в исторической литературе этот вопрос освещен не достаточно полно. Ученые XVIII–XX столетий, в том числе Воронежские историки-краеведы в своих работах ограничиваются лесопильными, кожевенными, смолотоваренными, кузнечными, парусными, канатными и прядильными предприятиями, созданными в Воронежском крае в период судостроения. В отдельных работах указывается также на то, что была активизирована деятельность железодельных Боринского, Кузьминского и Липецкого заводов.

А что говорят документальные источники по этому вопросу?

Так, Голландский путешественник К. де Бруин посетивший г. Воронеж с Петром I в 1703 году оставил документальные свидетельства

ства о том, что в Воронеже был литейный завод, где выливались пушки. Но об этом факте почему-то в исторической литературе умалчивается, а если и упоминается, то с осторожностью. Также, как и о свидетельствах Барона Гизена (Гюйсена), посетившего Воронеж в 1709 году¹ и так же указывавшего на то, что в Воронеже имелся литейный завод, где выливались пушки, мортиры и другие предметы.

Молчание здесь было видимо связано прежде всего с тем, что ученые не зная принципа технологии производства, не нашли этому факту объяснения. И до последнего времени придерживались ошибочного мнения первого Воронежского ученого краеведа Болховитинова Е. А. (Болховитинов Е. А. Историческое, географическое и экономическое описание Воронежской губернии – Воронеж, 1800. С. 52): «...сей литейный завод должно разуметь Липецкой, приписанный к Воронежу. А в Воронеже ж и около Воронежа близко нет нигде и следов литейного завода; да и далеко вокруг Воронежа не находится нигде и никаких руд...». Документы свидетельствуют не в пользу Болховитинова Е. А., о чем будет сказано ниже. (В своей работе Болховитинов Е. А., ссылаясь на журнал Барона Гизена, приводит неполные сведения очевидца о состоянии г. Воронежа в 1709 году, как и Голиков И. И. (Голиков И. И. Дополнения к деяниям Петра Великого. М., 1791. Т. VIII. С. 233) вероятно с первоисточником эти ученые не работали – Прим. авт.).

В нашей работе первоисточник представлен впервые в полном объеме (см.: док. № 34, Приложение № 5). С началом судостроения в Воронеже и его окрестностях были созданы литейные предприятия и заводы. Документы обнаруженные на сегодняшний день свидетельствуют, что только в Воронеже работало не менее трех предприятий, на которых выливались как чугунные, так и медные пушки, мортиры, фолконеты, пушечные ядра, изготавливались инструменты и детали. В районе Чижовки находился мозжерный двор и завод. В 1713 году в Новопавловске (ныне г. Павловск Воронежской области – Прим. авт.) был построен и начал работать пушечный литейный двор.

Кроме того в начале XVIII столетия в связи с возросшей потребностью Военно-Морского флота и армии в вооружении начали интенсивно развиваться железодельные заводы: Липецкий (1703 г.), где выливались пушки, изготавливались ружья и якоря; Романовские заводы Кузьмы Борина на р. Белый Колодезь (1693 г.) здесь вылива-

¹ РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 10, л. 137 об.

лись чугунные пушки и к ним ядра; Кузьминский завод на р. Кузьминке (1705 г.), который также работал на нужды флота.

Так, в 1701 г. только на Романовских заводах подряжено было вылить и привести на Воронеж в Адмиралтейский приказ 3 тысячи пушек¹, вес которых составлял 219 тысяч пудов. О качестве пушек в письме от 15 марта 1703 г. К. Крюйс с Ф. Головину сообщал: «...На Воронеже изобрел я, что пушки на Романове льют толь добрые, как лучшие светские (т. е. шведские) ...».

Кроме вооружения на литейных дворах и заводах изготовлялось полосовое железо, котлы, якоря, топоры, ножи, замки, лопаты, кирки, косы, серпы, сковороды, гвозди и многие другие вещи.

Ознакомившись с перечнем проведенных работ на Воронежском пушечном дворе и его кузнечном сарае с 24 августа по 3 ноября 1709 года (см.: док. № 36, Приложение № 5) мы видим достаточно большие возможности данного предприятия. А по документам № 78, 80, 90, опубликованных в Приложении № 5, представляется возможность проследить постройку пушечного двора на Осереде (г. Павловск – Прим. авт.) и ознакомиться с его описью, которая была составлена М. Сипягиным в декабре 1713 года.

Таким образом, документы бесспорно подтверждают о наличии и работе литейных предприятий в Воронежском крае в указанный период. Наряду с ними в Воронеже работали мастерские и лаборатории по изготовлению огнестрельного оружия, гранат, бомб и ядер². Так, 20 мая 1698 г. огнестрельного дела мастером Улрихом Фоншперетером – Шперейтером было изготовлено: ядер, огневых – 2, горящих – 2, светлых – 3, бомб начинено 500 – трехпудовых, ручных гранат – 504 шт. Вооружение постоянно усовершенствовалось. При испытании которого иногда погибали и мастера. Так, 10 марта 1703 года при испытании оружия погиб пушечного дела мастер Томас Сненглин³. Работали ружейные мастерские. Из денежной ведомости за 1710 г. видно что ружейного дела мастеру Томасу Данильсону за 50 фузей было заплачено 50 рублей⁴. В это же время здесь работал ружейного дела мастер Мар (Мару) Ян.

Первоначально для работы отдельных Воронежских предприятий железо поставлялось с заводов боярина Л. К. Нарышкина⁵, а также с Липецких и Тульских железоделательных заводов.

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп.1, д. 263, л. 10.

² ГАВО, ф. и.-181, оп.1, д. 51, л. 4.

³ РГА ВМФ, ф. 177, оп.1, д. 32, л. 38.

⁴ ГАВО, ф. и.-296, оп. 1, д. 12, л. 3.

В Воронеже наряду с адмиралтейским и пушечным дворами были построены и работали следующие дворы:

- Литейный;
- Мозжерный;
- Якорные;
- Корабельный;
- Шнявный;
- Хамовный; (Ткацкая фабрика. – Прим. авт.)
- Кожевенного дела;
- Пумповый (Насосный. – Прим. авт.);
- Бочарный;
- Блоковый;
- Столярного и токарного дела;
- Смольный;
- Горшечного дела;
- Пузырного дела;
- Мастерской двор;
- Запасный;
- Уксусный;
- Конопатный с каменной сушильной;
- Канатный (На данном дворе работали: прядильщики, вьюшники, колесники, трепальщики (из матросов), спускальщики.)
- Прядильный и многие другие.

Рассмотрим один из первых дворов, построенных в Воронеже в 1699 году – Запасный двор. Для каких целей он был построен и что собою представлял?

В 1698 г. Петр I, находясь с Великим посольством за рубежом планировал на вновь построенных в Воронеже кораблях осуществить воинский поход в 1699 г. в Азовское и Черное моря с целью демонстрации морской силы и решения дипломатических вопросов в пользу Российского государства. Готовилось к походу более 80 кораблей и галер. По этому вопросу в письме Головина Ф. А. к Стрешневу Т. Н. из Амстердама от 13 мая 1698 года сообщал: «... к предбудущему воинскому походу готовить на 82 корабля по 4 бочки пива доброго. Запасы готовить на 20.000 человек...»¹. В это же время Петр I дает Стрешневу Т. Н. распоряжения: «...Изготовить на Воронеже и иных городах столовые всякие запасы к предбудущему

¹ Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864. Прил. 1. С. 408.

воинскому морскому походу по Росписи присланной из Амстердама»¹. Приводим Роспись запасам, которые необходимо было отправить, поставить в Воронеж. Это: 182 500 пуд. хлеба печеного. А в них 22 812 чети с осьминою муки;

- 13 250 чети муки ржаной;
- 53 000 пуд. гороху, а в них 5196 чети;
- 53 000 пуд. круп, а в них 6625 четей;
- 52 125 пуд. солонины;
- 78 187 пуд. с полупудом ветчины;
- 39 750 пуд. масла коровья;
- 13 250 пуд. сала ветчинно;
- 53 000 пуд. соли, велено поставить в Паншине;
- 91 250 ведер вина;
- 91 250 ведер сбитню;
- 91 250 ведер уксусу;
- 4 920 ведер пива доброго, триста шестьдесят восемь бочек;
- 14 760 ведер пива матрозского, девятьсот восемьдесят четыре бочки.

О порядке складирования и хранения запасов 1 октября 1698 года Петр I отправляет Указ в Розряд² «...К предбудущему воинскому морскому походу построить на Воронеже близ реки, где пристойно, чтоб водою не снесло и к грузке запасов к судам было вблизи для приему запасов и приезду дворовым и всяких чинов людям и подрядчикам двор, со всяким дворовым и хоронным строением. А на том дворе поставить избы 4 сажень с сеньми и огородить забором и покрыть навес длиною 30, поперег на 3 сажнях. Да на запасы построить анбары на вино длиною 30, поперег 4 сажень. На муку, на масло, на сало 2 анбара длиною по 20, а поперег по 4 сажени, в трехаршинную сажень. Да на уксусное варенье 20 изб по 5 сажень вышиною по 4 аршина с большими печью без полов и без лавок.

10 погребов длиною по 6, поперег по 4 сажени.

10 очагов, где стоять котлам. И построить сарай в длину на 15 поперег 5 сажень. И те избы и погребы и сараи и анбары покрыть чем пристойно и для того строения послать из Приказу Бьшого дворца стольника Ивана Иванова сына Щепотева». Документы свидетельствуют, что вначале к дворовому строению определены были по наряду из Розряда 270 человек воронежцев и 130 человек корото-

¹ РГАДА, ф. 210, Белг. стол., столбцы, д. 1717, л. 1–3.

² РГАДА, ф. 210, Белг. стол., столбцы, д. 1717, л. 20.

ячен, которые обязаны были прибыть для работы с лошадьми, топорами и со всякими плотничными снастями. Но 13 декабря 1698 г. последовал очередной Указ, чтобы воронежцев и коротоячен отпустить к корабельному делу, а вместо них назначить донковцев 583 человека»¹.

Для строительства двора, леса были отведены под Чертовцом, а так же использовались лесные запасы, заготовленные на пристанях Воронежского края для строительства Азова и Троицка. По состоянию на 27 декабря 1698 года было построено 3 избы с печами, 11 изб срублено и построен амбар запасной на 30 сажень.

На сегодняшний день мы знаем место нахождения Адмиралтейского двора, Цейхгауза, Успенской адмиралтейской церкви. Такие строения, как Запасный двор не мог не оставить следов своего существования. Изучив по документам XVIII–XX столетий архитектурные памятники г. Воронежа (гравюры, литографии, чертежи, рисунки, фото). Есть основание полагать, что на ил. № 42, 43, приложения № 2 изображены остатки Запасного двора в Воронеже. Смотря на изображение, мы видим двор, который по своей архитектуре и местонахождению соответствует требованиям, предъявляемым к нему Петром I.

Кроме дворов в Воронеже работали заводы:

- блочный;
- мозжерный;
- пороховой;
- канатный;
- кирпичный;
- черепичный.

Здесь же размещались сытный, кормовой и хлебный дворцы. И большое количество предприятий и мастерских среди которых такие, как:

– по изготовлению компасов и часов² (Из переписки Адмиралтейского приказа мы видим, что в Воронеж из Москвы в марте 1700 г. поставлялось к компасному и часовому делу меди зеленой 5 пудов, компасных кружков 800 шт., к компасному делу белых ниток 27 пятинок).

- по пошиву флагов и вымпелов;
- по изготовлению инструментов;
- мастерские резного дела;
- по изготовлению мачт;

¹ РГАДА, ф. 210., Белг. стол. столбцы, д. 1052, л. 14;., д. 1717, лл. 142, 143.

² РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, лл. 6, 32.

- по изготовлению весел;
- предприятие пузырярного дела;
- по изготовлению свеч;
- слюдяного и оконечного дела;
- шлюпочные и ботовые мастерские с сараями;
- парусные;
- оружейная мастерская;
- фонарного дела;
- столярная мастерская;
- токарная;
- мастерская беиншнидарам;
- мастерские по пошиву одежды и обуви;
- насосного дела мастерская и многие другие.

В Адмиралтействе находилась Чертежная светлица, избы для вязания штропов, молярная изба, каменный трехэтажный цейхгауз. Работало большое количество кузниц, в том числе: кузница медного котельного дела, якорные кузницы, одна из которых была о 7 горнах; кузница о 40 горнах на мелочь всякую с сараями. Кроме Воронежа на всех судоверфях Воронежского края и местах дислокации кораблей и судов также построены были и работали кузницы.

С постройкой кораблей появились и доки как в Воронеже, так и в Таврове, Устье, Таганроге, Азове и Павловске. В Воронеже в 1699 году работал сухой док с 5 шпильями¹. Позже появились каменные доки, а в 1700 г. плавающие доки, построенные в Рамони (Рамонь по праву считается родиной плавающих отечественных доков. – Прим. авт.). В них производилась постройка и починка кораблей и судов. Для безопасного хождения кораблей и судов по р. Воронеж, а также их постановки в соответствующие места для хранения и починки построены были шлюзы в Воронеже и в устье р. Воронеж, благодаря которым вода в реке поднималась до 15 футов. Уже в 1703 году они успешно использовались по назначению. Так, только в августе на устье с помощью использования шлюзов 15 кораблей были поставлены на землю на подготовленные места для их осмотра и починки. Также для поддержания соответствующего уровня воды в реке построено было достаточное количество плотин, строительством которых руководил стольник М. Н. Чаплин. Так, в 1703 г. при впадении р. Воронеж в Дон сделана была большая плотина и створчатый шлюз.

В местах постройки и дислокации кораблей и судов воздвигались крепости и защитные сооружения. Создана была соответствующая инфраструктура для поддержания судов в готовности к боевому применению. Строились жилые помещения для их личного состава.

Для обеспечения судостроительных работ пиломатериалами наряду с крытыми лесопильнями действовало более 10 водяных и ветряных пильных мельниц с мастерскими дворами при них. Только с 1698 по 1701 г. в районе Воронежского адмиралтейства было построено и работало 5 пильных мельниц¹, три из которых водяные и две ветряные. Две водяные пильные мельницы, как утверждает русский морской историк С. И. Елагин (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Воронеж., 1997. С. 140), находились напротив Успенской адмиралтейской церкви в районе шлюпочного сарая. Ветряные же мельницы, как свидетельствуют документы, находились одна за рекою Воронежам на против Богословской пристани, другая же в районе парусной избы. Эти мельницы строили мастера Карнилюс Девид, Дирик Фандердисен (Фандердесен), Ян Шарль, Данила Колмогор, Никита Черкашенин. Позже были построены и начали работать еще шесть пильных мельниц в Чижовке, Ступине, Белоколодске (1703 г.), Таврове, Ольшанске (1705), а также Петровском². (форт Петровский сооружен был на берегу Дона против Азова – Прим авт.). Так, для обслуживания работ только на одной Белоколодской мельнице требовалось до 800 человек.

На рис. № 3а, б приведены фрагменты чертежа Ступинской мельницы.

Кроме того в Воронеже и его окрестностях действовало более 15 водяных, ветряных и парусных жерновых и толчейных мельниц. По состоянию на 1697 г. в окрестностях Воронежа действовало только 5 водяных мельниц (см.: док. № 6, приложение 5). Это на р. Девнице мельница Воронежского епископа, на р. Усмани под с. Собакиным мельница попа С. Собакина, на р. Усмани под с. Гололобовым мельница воронежца А. Прибыткова, под г. Воронежем мельница Успенского монастыря и мельница на р. Ивнице у с. Ступина Воронежца Антона Веневитенова.

¹ РГА ВМФ, ф. 177, оп 1, д. 11, лл 165 об., 181, 188 об., 210 об.; д. 32, л. 43. ф. 233, оп. 1, д. 263, лл. 5–7. ГАВО, ф 171, оп. 1, д. 92, л. 2; д. 76, л. 6. Любомиров П. Г. из истории лесопильного производства в России в XVII, XVIII и начале XIX вв.: Исторические записки. М., 1941. Т. 10. С. 232–233.

² РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 19, л. 197 об.; РГАДА, ф. 9, II отд., д. 1, л. 543. Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Ч. II. Пр. IV. С. 58. Прил. V. С. 310. Спб., 1864.



Рис. 3а. Фрагмент с чертежа, где быть пильной мельнице на р. Ивнице¹

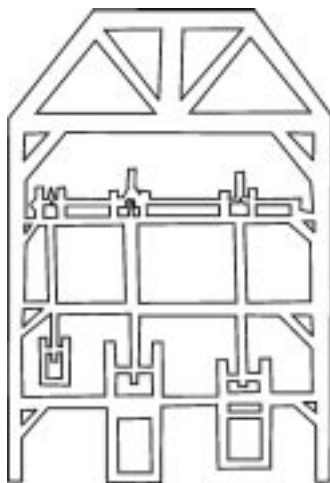


Рис. 3б. Фрагмент с чертежа пильной мельницы на р. Ивнице²

Документы свидетельствуют, что с началом судостроения только в районе Чижовки построено было и работало более 3 мельниц³. Этот факт подтверждают так же записки голландского путешественника К. де Бруина бывшего в Воронеже с Петром I в 1703 году. (К. де Бруин. Путешествие в Московию. Россия XVIII в. глазами иностранцев. 1989. с. 118, 119). В районе Воронежа так же в это время работала Парусная мельница, изображение которой и запечатлел на гравюре К. де Бруин (см.: ил. 40, приложение № 2). Вероятнее всего, эта мельница была построена мельничным мастером Никитой Черкашениным, работавшим в это время в Воронеже, а не Черкасом, как указывает К. де Бруин. В районе Адмиралтейства в 1700 г. мастером Никитой Андреевым так же была построена ветряная с 4 жерновами мельница⁴. Из вышеизложенного видно, что Воронеж в данный период был одним из самых промышленно развитых городов России. Значительное развитие в

¹ РГАДА, ф. 210, Белг. стол, столбцы, д. 1722, л. 4.

² РГАДА, ф. 210, Белг. стол, столбцы, д. 1722, л. 27.

³ РГА ВМФ, ф. 233, оп.1, д. 20, лл. 253–254.

⁴ РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, лл. 182, 182 об.

данный момент получило и винокуренное производство, в таких городах, как Воронеже, Таврове, Орлове, Усмани, Коротояке, Острогжске, Усерде. На плодородных землях Воронежского края выращивались зерновые культуры и хмель, спрос на которые в данный период значительно возрос.

На дворах, заводах, мастерских предприятиях Воронежского края в начале XVIII века производились предметы и продукты, предназначенные, как для нужд Военного флота и Армии, так же и для гражданского населения. На многочисленных складах Воронежского адмиралтейства сосредоточены были огромные запасы предметов вооружения, корабельной оснастки, инструментов и обмундирования. Так, посол Бергенхельм в донесении Шведскому королю Карлу XII 1 ноября 1699 года в докладе о строительстве на Воронеже кораблей сообщал, что здесь «...чрезвычайно большой магазин, устроенный на более 100 000 чел., снабжающий как ружья, оружие, порох и фитили, так и мартиры новейшего изобретения, снаряды, пушки, другие военные принадлежности»¹ (Здесь речь прежде всего идет о Цейхгаузе и магазинных анбарах, располагавшихся на территории Адмиралтейского двора. – Прим авт.).

После Прутского невыгодного для России договора, в письме от 23 октября 1712 года адмиралтеец Ф. М. Апраксин докладывал Петру I² по поводу перевозки имущества Воронежского адмиралтейства в С.-Петербург следующее: «...Ваше царское величество, прошу: повели Указ послать в Сенат, которые пушки будут привозить с Воронежа, как же и другие припасы до Москвы, чтоб от Москвы давать подводы от всего государства, а не одной Азовской губернии. – Изволь государь милостиво разсудить: Возможно ли Воронежское адмиралтейство одною Азовскою губернию перевести в Санкт-Петербург...». Запасы были настолько огромны, что отдельные оставшиеся из них были использованы при строительстве и вооружении Донской флотилии в период царствования Анны Ионовны и Екатерины II.

Караваны груженых подвод не один год как при строительстве Воронежского флота, так и по заключению Прутского договора тянулись из Воронежа в Москву, Санкт-Петербург, Архангельск с необходимыми запасами и вооружением для кораблей и судов Бал-

¹ РГА ВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 548, л. 15.

² Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. Спб., 1829. Ч. II. С. 167.

тийского флота, а так же строившихся судов в Архангельске. Приведем ряд примеров. Так, только для одной перевозки корабельных припасов из Воронежа в С.-Петербург в октябре 1712 г. потребовалось 7950 подвод¹. А для перевозки пушек и корабельных припасов в 1713 г. было занаряжено 9018 подвод², также для отправки в 1714 г. из Воронежа в С.-Петербург 273 пушек потребовалось 1811 подвод³. А снабжение Балтийского флота началось еще с его зарождения на реке Сяси и Олонецкой верфи. Уже в 1702–1703 гг. несколько тысяч подвод было отправлено из Воронежа к местам постройки судов с орудиями, предметами оснастки и другими материалами необходимыми Балтийскому флоту.

Кроме корабельных запасов и вооружения перевозились так же заготовленные лесоматериалы, строительные материалы и продукты. Таким образом, после Прутского договора с прекращением интенсивного строительства военных кораблей и судов на верфях Воронежского края, еще долгое время многие предприятия Воронежского и Тавровского адмиралтейств продолжали работать и обеспечивать потребности Балтийского флота, армии и судостроительных работ в Архангельске.

Воронеж в конце XVII – начале XVIII вв.

В связи с интенсивным судостроением в Воронеже, прибытием сюда значительного количества людских ресурсов как из городов России, так и из европейских государств.

Облик города начал претерпевать значительные изменения и уже в начале XVIII столетия Воронеж являлся одним из красивейших многолюдных и промышленных городов России.

Иностранцы город сравнивали с Портсмутом или Марселем. А государственные деятели и дипломаты про Петра I говорили, когда он уезжал в Воронеж, что Петр убыл во второй свой Сардам.

Река Воронеж была покрыта сотнями кораблей и судов, относящихся к более 50 наименованиям. Многие из которых были вооружены, украшены символическими фигурами, обработанными золо-

¹ ГАВО, ф.-и. 304, оп. 1, д. 1, л. 793.

² РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 60, л. 108.

³ ГАВО, ф.-и. 296, оп.1, д. 25, л. 2 об.

том и соответствующей государственной символикой, оснащены такелажем с цветными парусами. Отдельные из кораблей, как сообщал Петру I адмиралтеец Ф. М. Апраксин, стоили доброго города. Царские яхты, корабли, галеры, бригантины, галиоты, гондолы, шлюпки, находящиеся у Адмиралтейского двора особо были украшены скульптурными изображениями и богатою резною работою, составляющею необходимую принадлежность судов того времени. Вся резная работа на них была также покрыта красным золотом. Эти суда по праву относятся к первым произведениям русского декоративного искусства в стиле Петровского барокко.

Причалы, пристани, фарватер реки содержались в образцовом состоянии. Барон Гизен по этому поводу в 1709 г. находясь в Воронеже, написал в своем дневнике следующее¹: «что касается до навигации, то там не только в изобилии находилась, но еще и в добром учреждении и доброго рукоделия». По реке периодически ходили очистительные и дноуглубительные машины, а так же суда навигационного обеспечения, построенные отечественными мастерами.

У реки образовался административно-производственный центр. Композиционной доминантой которого являлся Успенский адмиралтейский собор. В этом районе на одном из островов размещался Адмиралтейский двор, построенный под руководством стольников и дворян Григория Грибоедова и Павла Бохина в 1697–1698 гг.² В 1699 году по Указу Петра I решено двор делать каменным. В Ведомости поданной Ф. М. Апраксину 25 февраля 1700 года при приеме им должности адмиралтейца сообщалось³: «...На Воронеже сделаны из казны Великого государя и с збору полтинных денег Адмиралтейский двор со всяким хоромным и дворовым строением. А в прошлом 207 году (1699 г.) по Указу Великого государя Адмиралтейский двор велено делать каменной, и на то строение камень и кирпич и известь готовят...». Внутри двора находился Царский шатер (розряд, дворец) с его резиденцией откуда осуществлялось руководство строительством Военно-Морского флота России. В отсутствие Петра I канцелярия шатра продолжала работать под руководством дьяков Осипа Иванова и Никиты Павлова. Контроль за работой канцелярии по поручению царя осуществлял адмиралтеец А. П. Протасьев, толмачем (переводчиком) с голландского, швед-

¹ РГАДА, ф. 9, I отд., д. 10, л. 137 об.

² РГАДА, ф. 210, Белг. стол, столбцы, д. 1560, л. 25.

³ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 263, лл. 1–8.

ского, датского языков в шатер был назначен Густав Ланг, жалование которого составляло 3 рубля в месяц.

Адмиралтейский двор соединялся с правой стороной города мостом, имевшим подъемные ворота, украшенные аллегорическими статуями¹. При входе во двор на воротах в конце 1700 года были установлены большие железные часы с пятью колоколами боевыми², которые имели вес 48 пудов 18 фунтов. Часовником назначен был дьякон Иван Яковлев, который в октябре 1700 года прибыл из Москвы в Воронеж. Жалование ему было установлено по 1 рублю в месяц. Можно представить как далеко разносился музыкальный звон часов в окрестностях Воронежа, напоминая их обитателям о великих делах вершившихся здесь. Двор укреплен был крепостью, на которой размещены были десятки пушек, предназначавшихся как для ее защиты, так и проведения праздничных ритуалов. В сторону Чижовки от двора находилась государственная верфь, с другой стороны двора трехэтажный каменный Цейхгауз (склад морского снаряжения или Арсенал).

Реконструкцию фасадов первоначального вида Адмиралтейского двора достаточно убедительно, на наш взгляд, изобразил кандидат архитектуры Митин В. А. (См. рис. 4–7).

Несомненно уже в начале XVIII столетия сооружения как вокруг двора, так и внутри притерпели значительные изменения. Отдельные из них были построены так же как и царские хоромы уже из камня и кирпича. Благодаря гравюре выполненной в 1703 г. К. де Бруином (См.: ил. № 1, приложение № 2), мы можем увидеть состояние двора на 1703 год со стороны Чижовки. И не смотря на то, что на ней ряд объектов, автор наверняка не изобразил (так как отдельные из них составляли государственную тайну – Прим. авт.). Она все же дает достаточно полное представление о Воронежском адмиралтействе и дворе, кроме резиденции Петра I, находившейся на Адмиралтейском дворе. Царские дома также размещались в районе Адмиралтейской церкви и на корабельной верфи. А учитывая то, что многие месяцы Воронеж играл роль временной столицы, здесь размещалось управление внешней политики, а руководители Розрядов, Приказов, высокопоставленные должностные лица государства имели здесь свои дома и дворы. Возле Успенской адмиралтейской церкви за

¹ Соболев Н. Н. Чугунное литье в Русской архитектуре. – М., 1951. С. 17.

68 ² РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, л. 174.

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФАСАД

Амиралтейский двор
в г. Воронеже
постройка 1697–98 гг.

Рис. 4. Главный фасад. Реконструкция

СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ ФАСАД

Рис. 5. Адмиралтейский двор с северо-востока. Реконструкция

ЮГО-ВОСТОЧНЫЙ ФАСАД

Рис. 6. Адмиралтейский двор с юго-востока. Реконструкция

ЮГО-ЗАПАДНЫЙ ФАСАД

Рис. 7. Адмиралтейский двор со стороны Государственной верфи. Реконструкция

алтарем находилось три Министерских двора¹. За рекою Воронежем против шлюза в степи находились дома вельможного адмирала Ф. М. Апраксина, Патриарший, светлейшего князя А. Д. Меншикова, Дворы: думного дворянина и печатника Н. М. Зотова, кн. Ю. Шаховского, обер коменданта С. А. Колычева, корабельных и парусных мастеров Ф. Скляева, Ф. Попова, В. Шипилова, И. Немцова, М. Черкасова; капитанов Яна Фангоофта, Юста Дегретера; полковника Вилима Рыкмана и многих других руководителей и мастеров.

Выше Успенской адмиралтейской церкви вдоль реки построена была Немецкая слобода в которой проживали Голландские, немецкие, английские, французские, венецианские мастеровые, а также офицеры и матросы нанятые на русскую службу. В ней находилось две лютеранские церкви.

Ошибочно считается, что Петр I в Воронеже пытался насаждать каноны западной религии со ссылкой ученых именно на эти церкви (кирши, кирпичи). Поэтому рассмотрим подробнее данный вопрос. Дело в том, что как и русские мастера, так и многие иностранцы во время эпидемий болели и умирали на Воронежской земле, а перед смертью с отсутствием священника не перед кем им было исповедаться. Документы по этому поводу гласят о следующем: 18 октября 1700 года² в Воронеже в Адмиралтейском приказе били челом Великому государя греки капитан Андрей Депиор с 4 товарищами, «...работают де они на Воронеже у корабельного дела третий год, а священника у них на Воронеже греческого языка нет и многие из них лежат в скорби и исповеди принять не у кого». В декабре 1700 года из Патриаршего розряда по распоряжению Петра I в Воронеж был прислан священник Данила, владеющий греческим языком. Таким образом просьба греков была удовлетворена. А отсюда становится понятно, для чего построены были Лютеранские церкви в Воронеже и какую функцию они выполняли.

Строительство домов немецкой слободы в основном было осуществлено в первые годы XVIII столетия. Так о проделанной работе в Воронеже из Адмиралтейского приказа стольник П. М. Игнатьев в середине октября 1700 года докладывал в Москву адмиралтейцу Ф. М. Апраксину³. «...Избы новые нижний порядок все отделаны и печи складены и во всех живут иноземцы. А другой порядок все делают и отделают в скорых числах и станут доделывать последние и чаю милости божией к заговению отстроятся все. А вновь

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 20, лл. 252–254 об.

² РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, л. 188 об.

³ РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 11, л. 181.

построено по отъезде милости твоей 40 изб. И бога милости такожд де достраивать...».

Дома строились с учетом национальной особенности жильцов. И как отмечал в историческом очерке о немецкой слободе Л. Б. Вейнберг (Вейнберг Л. Б. Город Воронеж: Исторический очерк. Воронеж, 1886. С. 71–168) «Она, т. е. Слобода, по наружному виду могла называться истинною диковиною Воронежа. Рядом с легкою галереєю домика швейцарца, высилась неуклюжая крыша флегматика голландца; за нею английская изба с узкими окнами, раскрашенная под кирпич обнаруживала национальность своего хозяина».

В районе Адмиралтейской верфи располагались сухие, стационарные и плавающие доки, десятки элленгов.

В Воронеже и в его окрестностях постоянно работало более десяти пильных толчейных и жерновых водяных, ветряных и парусных мельниц, которые так же достойно вписывались в архитектурные ансамбли г. Воронежа.

Разведены были сады, произведена планировка улиц. В самом городе находилось множество церквей, сияющих и подкупающих своим великолепием. Таким благополучным состоянием они были обязаны прежде всего Воронежскому епископу Митрофану. В южной части Чижовки находился роскошный фруктовый сад, украшенный разнообразными растениями.

Тут же производились опыты разведения и культуры венгерских виноградных лоз под наблюдением Петра I.

Наряду с вышеизложенным в Воронеже действовало более 50 предприятий, каждое из которых имело свои архитектурные сооружения с соответствующими дворцами и подсобными помещениями.

Ценные исторические сведения о городе Воронеже оставил в своих записках очевидец тех событий голландский путешественник К. де Бруин, находившийся с Петром I в Воронеже в 1703 году (К. де Бруина. Путешествие через Московию. М., 1873.). И гофмейстер царевича Алексея барон Гизен (Гюйссен) бывший в Воронеже в 1709 году (См.: док. № 34, приложение № 5).

Из вышеизложенного следует, что Воронеж в Петровскую эпоху был одним из процветающих городов России; улицы которого видели первых лиц государства, дипломатов, мастеровых людей, военнослужащих, находящихся на русской службе в пестреющих кафтанах и одеяниях всех государств Европы. Здесь Россия в кратчайшие сроки перенимала богатейший опыт мастеров иностранных государств вместе с ее будущим императором, и внедряло лучшее

в экономику Российского государства. Вероятно, что, учитывая вышеизложенное, Петр I кораблю «Воронеж» дал лозунг «Со временем»¹, а для оформления кормы корабля выбрал рисунок, на котором были изображены три пальмы, на трех горах, символизирующие то, что город Воронеж в то время держал пальму первенства в России. А в Турции, Швеции, Англии, Франции, Польше, Испании и других государствах Европы Воронеж прежде всего ассоциировался с городом, где был создан сильный русский Военно-Морской флот, где работали военные лаборатории, имелись огромные арсеналы новейшего оружия и боезапаса, где был создан наряду с флотом и научно-технический потенциал России. Это было одно из чудес конца XVII начала XVIII веков, о котором незаслуженно пытаются умолчать и иногда принизить значимость этого яркого события в Отечественной истории.

Азовский (Воронежский) флот – как инструмент внешней политики

Масштаб судостроительных работ на верфях Воронежского края и их результат до сих пор поражает воображение.

Сотни лет не затихают споры ученых, которые в своих работах то преувеличивают, то значительно преуменьшают роль людского, природного и промышленного потенциала нашего государства раскрывшегося как никогда в данный исторический период.

В кратчайшие сроки на Воронежской земле за 1200 верст от моря был создан Военно-Морской флот России. Сооружение флота на реке, было таким неслыханным дивом, что многие иностранцы, приезжавшие в Москву, желали собственными глазами удостовериться в возможности исполинского предприятия. А на вопрос генерала Гордона: «К чему послужат Вам корабли без гаваней?» «Мои корабли – возразил Петр с гордой уверенностью, – найдут себе гавани». Флот имел в своем составе как боевые, так специальные и вспомогательные суда (См. приложение № 1), которые были оснащены новейшим вооружением и готовы выполнить задачи присущие им.

Исходя из новых архивных исследований с 1695 по 1712 гг. на верфях Воронежского края Адмиралтейскими и частными кумпан-

¹ РГАДА, ф 9, 1 отд., д. 40, л. 508.

ствами было построено¹: более 1000 кораблей и вооруженных судов в том числе 35 кораблей построенных государством, 15 бомбардирских, 18 барборских, 35 барколонов, 5 галеасов и прамов, более 50 галер и фуркатов, 14 шняв, 15 брандеров, более 9 военных яхт, 11 фрегатов, более 20 скамповей, около 200 брегантин, более 30 бомбардирских и мозжерных шлюпок, более 500 казацких морских лодок, более 20 галиотов (галеотов), более 100 транспортов, фишерботов, пакетботов, корабельных ботов, шмаков, тартан, суден «СНО» и ушколов. А также более 10 (десяти) тысяч стругов, будар, барок, ботов, дощаников, карбусов, паусков, шлюпок, плотов и других вспомогательных и специальных судов.

Задача, диктуемая временем, государством была выполнена в фантастически короткие сроки.

Не смотря на невероятные лишения и трудности, мощный боеспособный флот был создан. Он имел большое политическое значение, показав Турции и Европе на что способна Россия. Благодаря прежде всего его зарождавшейся мощи уже в январе 1699 года на Карловицком конгрессе было заключено двухлетнее перемирие с Турцией². Это был первый шаг к прочному миру на юге государства, к чему стремился Петр I после возвращения из-за границы в 1698 году, где он находился в составе Великого посольства.

Именно, находясь за границей, неоднократно столкнувшись вплотную с «грязными» дипломатическими играми, русский царь как государственный деятель повзрослел на несколько порядков; именно там, в конце своей поездки он понял, что антитурецкий союз России, Австрии и Венеции не прочен.

В связи с чем ранее принятое Петром решение о Военном походе с участием флота против Турок и Татар было отменено.

А в условиях приближающейся войны в Европе за Испанское наследство, Россия выбирает основным стратегическим направлением борьбу со Швецией за возвращение своих Прибалтийских земель. Не сокращая объема работ в Воронеже по созданию мощного флота способного соперничать и противостоять Османской империи.

Принимается ряд дипломатических шагов с целью заключения мира с Турцией и создания Северного союза, в который должны были войти Польша, Саксония и Дания.

¹ РГАДА, ф 9, II отд., д. 2, лл. 874, 875; РГА ВМФ, ф. 171, оп. 1, д. 21, л. 46; ф. 233, оп. 1, д. 10, л. 266; д. 20, лл. 261–262; д. 122, лл. 111–114; д. 183, лл. 75–76; д. 263, лл. 1–8; ф. 212, оп. 11, д. 1568, лл. 5, 6.

² ПСЗ. Т. III. С. 526–528.

Петр понял, что его государство из-за малейших дипломатических ошибок может быть втянуто одновременно в войну с Турцией и Швецией, которую придется вести на два фронта. Англия, Голландия и Империя в этом были заинтересованы и принимали все меры, чтобы Россия не смогла заключить мир с Турцией. И не смотря на благоприятные условия сложившиеся для объявления Россией войны Швеции, Петр I любой ценой стремился избежать войны на два фронта. И пока не была гарантирована безопасность южных границ, не брал на себя никаких обязательств перед союзниками. В связи с чем под его руководством проводится ряд тайных переговоров с союзниками против Швеции, в т. ч. и в г. Воронеже. Не дожидаясь окончания с Турцией срока перемирия для достижения более положительного эффекта, следуя предложению Думного советника П. Д. Возницына, Петр I принимает решение, отправить в Константинополь посольство на корабле, используя при этом мощь Азовского флота. Второго апреля 1699 года царь подписывает Указ о назначении дьяка Е. И. Украинцева чрезвычайным послом в Константинополь¹ для переговоров о заключении мира с Турцией. Одновременно принимается ряд мер по приведению построенных кораблей и судов в боеготовое состояние. Всю зиму 1698–1699 гг. в Воронеже, Рамони, Хопре, Азове и Паншине идет подготовка их к Керенскому походу. Флоту предстояло решить не столько военную, сколько дипломатическую задачу, направленную на принуждение Турции к скорейшему заключению прочного мира.

Осмотрев корабли и суда флота Петр принимает решение вооружить только часть из них. Это решение связано было видимо и с тем, что не все предназначавшиеся пушки для вооружения флота своевременно были доставлены в Воронежское адмиралтейство².

Для похода приказано было оснастить и вооружить 2 корабля-галеаса, 7 баркалонов, 4 барбарских, 1 шихбомбардирский кораблей и 4 новых галеры.

Кроме того были вооружены и находились в готовности галеры, фуркаты и брандеры, дислоцирующихся в Азове после его взятия³.

¹ Константинополь (Царьград) был столицей Византии. В 1453 году Турки захватили его и переименовали в Стамбул.

² РГАДА, ф 9, II отд., д. 1, лл. 16, 16 об.

³ Записки гидрографического департамента Морского министерства. Ч. VIII. Спб., 1850. С. 378 (Экстракт из журнала К. Крюса за 1699 г.).

Весной 1699 года помимо кораблей и галер также были оснащены и отправлены в Азов 2 маштелихтена (маштелихтера), 13 бригантин, 12 галиотов (галеотов), 2 яхты, 1 баржа, 5 каг, 2 фишербота, 6 ботов, 14 шлюпок и более 117 стругов, используемых для доставки вооружения и провианта¹.

Противовесом давлению Европейской дипломатии должна была послужить прежде всего военная демонстрация молодого морского флота России. И как показало время, цели этой акции были достигнуты. Турция воочию убедилась в том, что война против России, если будет развязана теперь, будет опасна для нее как никогда, ибо появился у России Военно-морской флот, который готов был действовать не только у Крымского побережья, но и у берегов Турции.

30 апреля 1699 года Морской караван под командованием Петра I, адмирала Ф. А. Головина, вице-адмирала К. И. Крюйса и шатбенахта Ян Ван Реза отправился из Воронежа к Азову. Двадцать четвертого мая суда прибыли к месту назначения, где они были осмотрены и более месяца готовились для выхода в море. Исходя из их состояния, был определен состав эскадры для сопровождения посла до Керчи. Данные взятые из монографии С. И. Елагина (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский: Воронеж, 1997. С. 111–113), с гравюры А. Шхонебека, выполненной по Указу Петра I в 1701 году под названием «Восточная часть моря Палус Меотис», а также из вновь обнаруженных документов в РГАДА и РГА ВМФ (См.: приложение № 5, док. 22, 25) позволяют утверждать, что во время сопровождения посла до Керчи довольно внушительная эскадра состояла из 29 выпелов, т. е. 10 кораблей, 2 галер, 1 яхты, 6 фурактов, 6 бригантин и 4 казацких судов, на вооружении которых было около 500 пушек.

Для проведения первых морских маневров Азовского флота, как свидетельствуют документы, использовались и другие суда, которые по ряду причин были возвращены в места дислокации. Перед тем, как сопроводить посла, в районе Таганрога проведены были мероприятия по боевому слаживанию экипажей. После чего 7 августа 1699 года корабли разделены были на 2 отряда между которыми проведен был морской полторачасовой учебный бой, вошедший в историю под названием «Таганрогские маневры Азовского флота». Особый интерес для историков флота представляет свод-

78 ²РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 263, лл. 1–8.

ная таблица сигналов, разработанная Петром I для проведения этих маневров¹. В нашей работе она публикуется впервые (см.: приложение № 5, док. 22). Данный документ позволяет определить отработываемые эскадрой задачи, состав судов, информацию о первых корабельных флагах. К 30 июля, с соблюдением мер скрытности, все корабли были выкопачены, оснащены и вооружены. Четырнадцатого августа 1699 года эскадра с послом под командованием адмирала Ф. А. Головина вышла к Керчи, куда прибыла 14 августа. В Керчи находились 4 турецких корабля и 9 галер. Ужас от визита изрядно вооруженной русской эскадры на лицах турок так был велик, что его невозможно было не заметить. Ведь Татарское посольство, бывшее накануне в Азове, утверждало туркам, что корабли, построенные в Воронеже, через Азовские мели пройти не смогут и то, что они не вооружены. Эффект внезапности был достигнут. Впечатление, произведенное появлением русских кораблей на местные Турецкие власти, было как раз таким, на которое рассчитывал Петр I, а когда Турки, ознакомившись с вооружением кораблей и узнав о намерении русского царя сопроводить посла эскадрой до Константинополя².

А также получив информацию от иностранцев, находившихся на русской службе о том, что в эскадре находится только часть кораблей Русского флота и не самых больших размеров. Ужас у них действительно стал велик. Именно это слово употребленное поэтом по поводу в записках участника похода адмирала К. И. Крюйса, точно определяет его впечатление. (Записки гидрографического департамента Морского министерства. Экстракт из журнала вице-адмирала К. И. Крюйса. Ч. VIII. Спб., 1850. С. 384). Турки срочно отправили своего посланника в Константинополь и боясь гнева султана, принимали все меры, чтобы не отправлять русского посла на корабле в Турцию. И только лишь благодаря настойчивости 25 августа 1699 года после согласования маршрута и порядка передвижения посольский корабль «Сила» (Крепость) в эскорте турецких судов пошел к Керчи, где также была попытка задержать его. Но 28 августа по требованию полномочного посла Украинцева корабль «Сила» взял курс на Константинополь и вышел в Черное море. Затем оставив далеко позади Турецкие суда 2 сентября стал на якорю в Босфоре,

¹ РГАДА, ф. 9, отд. 1, д. 38, лл. 345–349.

² На попытки турецкого адмирала Гассан-Паши отправить посла сушей, адмирал Головин Ф. А. заявил ему: «В таком случае мы проводим своего посланника со всей эскадрой...».

а 7 сентября был сопровожден и поставлен в Царьграде. Появление русского корабля как свидетельствуют первоисточники произвело на Турок огромное впечатление. Корабль осматривали все первые лица государства. Поползли слухи, что русский флот подходит к Трабзону, Синопу, Амсоре. Особенно они усилились, когда капитан корабля «Сила» Памбург, 25 сентября, изрядно подпив, за полночь, приказал палить из всех орудий. В цифирном письме Украинцева к Петру I от 17 октября 1699 года содержатся такие строки: «...что султаново де Величество ночесь испужался и из покоев своих выбежал от такой с твоего Великого государя корабля капитанской ночной многой и необычной пушечной пальбы; и некоторые жены в верхнем сарае беременные от того страху и пушечной стрельбы младенцев повывергли...»¹. Украинцев также сообщал царю, «...что Турки, а также Французский и Английский послы выразили недовольство Голландскому послу, что Голландцы делают корабли и русских учат в Воронеже. В связи с чем, оный писал к штатам, чтобы они впредь служивых морских людей и корабельных мастеров к Москве не пускали». (Видимо с этими обстоятельствами связаны строгие меры принятые царем в данный период о невыезде из Воронежа принятых на службу иностранных мастеров. – Прим. авт.).

Султан требовал жестокого наказания капитана Пампурга и недопущения впредь таких вольностей. Переговоры начались 19 ноября 1699 года обсуждением 16 статей, представленных Е. И. Украинцевым. В них содержались предложения о заключении вечного мира, сохранением за каждой из сторон того, чем она владела на данный момент, об отмене выплаты Россией дани Крымскому хану и его обязательствах полностью прекратить набеги на русские земли, свободы плавания русских кораблей по Черному и Средиземному морях, обмена пленными, возвращение под контроль греческой церкви святых мест в Иерусалиме. Общение сторон во время переговоров было напряженным. Обстановка накалялась так, что казалось совсем не далеко до разрыва.

Статью о плавании русских кораблей по Черному морю Турция отвергла категорически и причина была для нее весомая, ибо основную часть хлеба, масла, молочных продуктов, а также лес и дрова турки судами завозили из-под Дунайских городов и из Кры-

¹ Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Приложение IV. Ч. I. Спб., 1864. С. 455.

ма, Балоклавы, Кафы, Кубанской орды и из Анатолийских городов. Турки понимали, что в случае господства Русского флота в Черном море им грозит голод и народные волнения, и принимали все меры, чтобы не допустить русских в Черное море.

В феврале 1700 года положение сложилось критическое. Турция начала подготовку к войне. Петр 11 февраля отправляется в Воронеж, где вновь проводит ряд мероприятий по приведению Азовского флота в состояние боеготовности, отправив предварительно посольство в Стокгольм, заверив шведов в мирных намерениях России... Чтобы, если потребуется, все силы направить для войны на юг. Корабли вновь приводятся в состояние боеготовности, на их вооружении которых в 1700 году уже состояло¹ 1650 пушек, в том числе: 114 шт. – 24 фунт.; 138 шт. – 18 фунт. английского калибра; 90 шт. – 12 фунт. русских; 325 шт. – 8 фунт.; 322 шт. – 6 фунт.; 378 шт. – 4 фунт.; 145 шт. – 3 фунт.; к которым было заготовлено 185 145 ядер. Это была грозная сила, в которой турки уже не сомневались.

Для быстреего достижения прочного мира с Турцией с целью начала активнейших военных действий против шведов не смотря на то, что Османская империя переживала период упадка и была ослаблена. Петр все же дает указание послу Украинцеву пойти на ряд уступок. Для России мир с Турцией был крайне необходим ибо предстояло вступить в борьбу с сильным Северным соседом.

Турки, оценив обстановку, боясь войны с Россией, пошли на заключение мира. Они поняли, что в России появился Военный флот и оценили, что означает уступка русскими Днепровских городов. Ведь это был отказ на неопределенное время от выхода в Черное море.

Константинопольский договор², заключенный 3 июля 1700 г., прежде всего предоставил свободу действий России на Севере. Турция согласилась на переход Азова и устья Дона к России, прекращалась выплата Москвой дани Крымскому хану, перемирие устанавливалось на 30 лет, произведен был обмен пленными, русские суда получали свободу плавания в Азовском море. Несмотря на это, Петр I хотел видеть более весомые результаты. Дипломатический успех был несомненный, а главное, накануне войны со Швецией, тыл был обеспечен.

Сообщение, пришедшее о заключении перемирия было пышно отпраздновано, а 19 августа 1700 года Россия объявила войну Шве-

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 1, лл. 16, 16 об.

² ПСЗ, т. IV, с. 468-469

ции. По поручению Петра I в 1701 году в Константинополе князь Д. М. Голицын при подтверждении договора в очередной раз поставил перед Турцией вопрос о свободе плавания русских кораблей по Черному морю. На что последовал категорический отказ и обстановка вновь обостряется до разрыва отношений. Страх султана перед Русским флотом дошел до того, что Турки пытались осуществить фантастический проект о засыпке камнями и землей Керченского пролива¹.

Петр в очередной раз убывает в Воронеж готовить флот к войне. Не смотря на действия влиятельных послов европейских государств и Крымского хана, которые направлены были на развязывание войны Турции с Россией, прежде всего благодаря возросшей мощи Воронежского флота, Мирный договор вновь подтверждается.

В 1702 году на верфях Воронежского края построено было уже около 200 кораблей и вооруженных судов (см.: приложение № 5, док. 30), для которых заготовлено было 2268 пушек, 681 бас и 30 медных мортир. На каждую пушку и к басу изготовлено было по 120 ядер. К каждой мортире по 2000 бомб. Только к пушкам и басам изготовлено было более 334 034 ядра². В 1703 году в Воронежском флоте состояло уже до 300 кораблей и вооруженных судов, и это был флот, представляющий реальную силу и угрозу Турции. Если учесть то, что в Турции в то время ежегодно вводилось в состав флота по 1 кораблю и 1 галере, а на многопушечных кораблях использовались еще каменные ядра³. «...На Турецких кораблях не бывает иных огненных снарядов, кроме пушек, пицалей и сабель...». Согласно ведомостей, Турецкий флот на начало XVIII столетия в своем составе насчитывал 30 кораблей, на вооружении которых состояло 1842 пушки с численностью экипажей 13 250 чел.

Обстановка до разрыва отношений с Турцией и объявления войны также доходила в 1703, 1706, 1708 годах. Но как и ранее основным фактором, сдерживающим активность поборников войны с Россией, несомненно служил Воронежский флот, на строительство и содержание которого расходовались огромные средства. Сведения о приходе и расходе сумм Адмиралтейского приказа с 1701 по 1709 год⁴ указанные ниже подтверждают это.

¹ Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Воронеж, 1997. С. 160–161.

² РГА ВМФ, ф. 212, оп.11, д. 1586, лл. 5–8.

³ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 12, лл. 76 об., 256. Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Прил. Ч. II. С. 347–348, Спб., 1864.

⁴ Там же. С. 387–401.

Годы	В приходе (руб.)	В расходе (руб.)	В остатке (руб.)
1	2	3	4
1701	–	–	177 025
1702	372 457	187 635	184 821
1703	340 629	233 204	107 424
1704	267 097	200 582	66 515
1705	287 629	253 689	33 940
1706	178 905	232 807	- 53 547
1707	135 792	114 902	19 890
1708	261 245	250 948	10 349
1709	158 608	116 351	47 257

Одной из основных задач Воронежского флота по прежнему являлось сдерживание агрессии со стороны Турции и Крымских татар. В период обострения обстановки затраты на строительство флота возрастали. Что мы и видим из расходных сумм Адмиралтейского приказа.

Подстрекаемая Францией и отдельными европейскими дипломатами в 1708 году, Турецкое правительство приступает к обширным военным приготовлениям, строятся новые корабли, заготавливаются артиллерия и боеприпасы. Крымский хан получает Указ о подготовке к войне. Шведы стремятся заключить с Турцией союз. Английские и голландские дипломаты, боясь, что вступление Турции в войну ускорит победу Швеции, вынуждены были помогать русскому послу в подтверждении мира с Турцией. Ведь на тот период Шведская армия считалась сильнейшей в Европе. Война казалась неизбежной.

5 февраля 1709 г. Петр I из Харькова адмиралтейцу Ф. М. Апраксину сообщал: «...Писал я Вам, что неприятель тронулся к Днепру потом инако марш ево обратился и для того я несколько дней принужден побыть здесь. Хотя и неимоверно однакож во известие пишу, что иные языки говорят будто и к Воронежу я чаю чтоб лутче то было чтоб и все корабли спустить и свезть в Таврово для лутчего бережения, того приказать слегка все выконопатить дабы могли только до Таврова сплыть, а там паки на блоки поставить и доски отодрать. Впрочем сам разговаривать буду...»¹.

¹ РГАДА, ф. 9, оп. 1, д. 4, л. 22.

14 февраля 1709 года Петр I из Белгорода прибывает в Воронеж¹. Распоряжения от него следуют одно за другим по спуску судов на воду, подготовке и отправке кораблей и вооруженных судов в Азов, ремонте, их оснащении и вооружении. Укрепляются крепости и усиливается охрана мест дислокации кораблей и верфей, отдаются распоряжения в вопросах внешней политики. Весной спускается на воду 7 больших кораблей, десятки бригантин, скомповей и других вооруженных судов. Проводятся ускоренно работы на кораблях, требующих ремонта. В Турции распространяются слухи о сильных приготовлениях Русского военного флота.

9 апреля 1709 года Петр I на судах из Таврово отправляется в Азов. 21 апреля прибывает в Черкасск, а 26 на бригантинах прибывает в Троицк. Он был рад результатам проведенных здесь работ. В письме из Азова 23 апреля 1709 года Петр сообщал Головкину Г. И.²: «...Бог дал нам двойную радость. Первое, что через так долгое время небыв приехали, другую, что добрые ведомости из Армии...». А осмотрев крепости в следующем письме ему же от 4 мая 1709 г. из Троицка сообщает: «...где было поле и вода, тут города обрели...». Азов, Троицк, Таганрог представляли теперь внушительные многолюдные крепости, укрепленные и хорошо оснащенные. Только в Азове, в Алексеевском, в Петровском и Каланчах, в Сергиеве и в Троицком по состоянию на 1709 год находилось 595 пушек и 3 мортиры, к которым было заготовлено около 70 000 ядер³. За добросовестную службу многие корабель и строители пожалованы были званиями, а капитан Матвей Симонтов за постройку гавани был награжден золотой монетой с драгоценными камнями, на одной стороне которой был изображен портрет Петра I, а на другой – гавань и подпись – «За труды гавани»⁴.

В конце апреля в Троицк прибывает турецкий курьер с письмом от Визиря. Турецкий Визирь уведомлял Апраксина в том, что ему известны приготовления России к войне против Турции и просил разъяснить причины нарушения заключенного с Турцией мира. На что ему было разъяснено, что не Россия, а Турция готовится к войне и показан был ему флот. Увидя объем военных приготовлений, курьер начал клясться «Кораном и пророком Магометом», что Турция и в мыслях не имела, чтоб начать войну против России. По возвращении турецкого предста-

¹ РГАДА, ф. 9, I отд., д. 26, л. 104 об.

² РГАДА, ф. 9, оп. 1, д. 4, л. 50.

³ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 10. лл. 354, 357.

⁴ РГАДА, ф. 3, оп. 1 д. 4, л. 61.

вителя в Константинополь великий визирь заявил о готовности Порты подтвердить мирный договор с Россией.

К середине мая переговоры с Турцией о подтверждении мира закончились благополучно. Султан собирает военный совет и не смотря на то, что Крымские татары уже были готовы к войне, принимает решение не объявлять войну России. В подтверждение мирных помыслов со стороны России Петр I приказывает в присутствии турецких представителей разоружить и разобрать несколько десятков кораблей Азовского флота, предназначавшихся к ремонту. Что было и сделано. Позже для контроля за этой акцией 1 сентября 1709 года из Константинополя прибывал также на двух фуркатах в Азов Ага Мустафа¹. Вот что говорит документ по этому поводу: «...Морского флота суды по возможности ему показаны и разоружение кораблям видел...». Для Армии под Полтаву на заводах Воронежского адмиралтейства выполняются заказы на изготовление бомб, гранат, ядер, пороха, лопат, подков, кирок² и других предметов.

Акция по разоружению и разборке кораблей и судов Азовского флота дала именно тот результат, который хотел видеть Петр.

Определенную роль при подтверждении мира с Турцией сыграли и переговоры России со Швецией в мае 1709 года об обмене пленными и о мире.

Благодаря грамотным действиям царя, и дипломатов, мир с Турцией был сохранен, а Крымский хан, выступивший с войсками к Полтаве, приказом Султана был остановлен. Крайне опасный Шведско-Турецкий союз в очередной раз не состоялся.

Таким образом, накануне Полтавской битвы русская дипломатия блестяще провела внешнеполитическую изоляцию Швеции, и, как видим, вновь не без участия Воронежского флота.

А 27 мая Петр I, дав ряд распоряжений о строительстве и развитии флота, из Троицкого едет в Армию³. К весне 1709 года Шведская Армия сосредоточилась вблизи Полтавы. Карл XII рассчитывал о присоединении здесь Польских войск или помощи со стороны Турции, чтобы начать новое наступление на Москву через Полтаву, Харьков и Белгород. Но этому не суждено было случиться.

27 июня 1709 года произошло Полтавское сражение, где Шведская армия потерпела полное поражение.

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 10, лл. 132, 132 об.

² РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 4, л.49, 64.

³ РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 26, л. 110.

Т. Стрешнев по поводу известия о победе писал царю из Москвы¹: «...Милостивейший государь царь!

Господь Бог даровал О! зело привеликую Викторию Вашую храбростию и солдат Ваших которой не бывало в Вашей державе во удивление и в иных государствах. А соседям государь твоим в страх.

И о сей государь неслыханной новине мы Вашему величеству и солдатам и всех пребывающих при Вашем Величестве сею Радостною Викториею поздравляем. А мы, должное благодарение победителю Богу благодарение воздаем. А звон по церквям и триумф стрельбою был три дня.

И паки Вашему Величеству за такой труд за всех нас поздравляю».

Но для окончательной победы над Швецией необходимо было уничтожить ее многочисленные морские силы и утвердиться на Балтике. В результате поражения шведов восстановлен был Северный союз. Так, восьмого августа 1709 года вновь вступили в войну со Швецией Польша и Саксония.

Эта победа произвела ошеломляющее впечатление не только на правителей Османской империи. Разгром шведов под Полтавой вызвал в Стамбуле взрыв слепой ярости. Бежавшие в Турцию Карл XII и Мазепа встречены были как герои. Это была одна из серьезнейших тактических ошибок Петра, выразившаяся в том, что с поля боя дозволено было им уйти. Если бы было иначе, может и не было бы Прутской трагедии. А пока Россия праздновала Великую победу, несмотря на то, что Турция сразу же развернула против нее военные приготовления, а Карл XII проявлял незаурядную активность в вопросах реорганизации турецких войск и флота с целью повышения их боеспособности, третьего января 1710 года Турция подтверждает Константинопольский договор².

Ведь кто мог осмелиться замахнуться в данный момент на победоносную армию Петра. В результате успешных военных действий 1710 года Россия приобрела так же широкий выход к Балтийскому морю. Войска Шереметева одержали в 1710 году крупные победы в Прибалтике: 4.07 был взят – Пернов и Аренсбург, 29.09 – Ревель. Большие успехи были достигнуты и на Карельском перешейке: совместными действиями армии и флота 13.06 был взят Выборг, что обеспечило безопасность С.-Петербурга со стороны Финляндии; 8.09 войска овладели Кексгольмом.

¹ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 10, лл. 92, 93.

² Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Спб., 1830. Т. IV. С. 468–469.

Но обстановка в Стамбуле становится все более тревожной, правители традиционно быстро сменяют друг друга. К власти приходит Балтаджи Мехмед – Паша, который по своей ненависти к России превосходил всех своих предшественников. В Стамбул срочно вызывается Крымский хан Девлет-Гирей, и на совещании Великого дивана (Тайного совета) у султана высшими сановниками Османской империи принимается решение о разрыве отношений с Россией. 20 ноября 1710 года объявляется ей война.

Карл XII и его союзники сумели убедить султана, что после победы над шведами русский царь обязательно объектом нападения выберет Турцию. Действиями Турок прежде всего двигал страх перед будущим. Однако практическая война начнется позже. За предстоящие три года Турция будет не раз объявлять войну России, а воевать по настоящему лишь однажды, в чем мы можем убедиться, ознакомившись с важнейшими датами, касающимися России и Турции.

Важнейшие даты (1687 – 1713 гг.)

1. **1687 г.** – участие России в войне «Священного союза» против Турции.

2. **1695–1696 гг.** – Азовские походы. Взятие Азова (18.07.1696 г.)

3. **1698–1699 гг.** – Карловицкий конгресс. Подписано 14 января 1699 г. двухлетнее перемирие. Сохранены все завоевания Петра I на юге.

4. **1699 г.** – Прибытие в Турцию на корабле чрезвычайного русского посла, думного дьяка Украинцева.

5. **1700 г.** – Константинопольский трактат (3 июля). Турция уступает России Азов, устье Дона и часть Азовского побережья. Русские корабли получили право свободного плавания по Азовскому морю. России разрешается иметь при Порте резиденцию.

Прекращалась выплата Московской дани Крымскому хану, которая достигала до 30 тысяч рублей в год. Подписано перемирие сроком на 30 лет.

6. **1702 г.** – прибытие в Константинополь первого русского посла Петра Андреевича Толстого.

7. **1711 г.** – Прутский поход.

8. **1711 г.** – Прутский договор (12. 07. 1711 г.), по которому Азов возвращался Турции, Таганрог и другие крепости, построенные на юге русскими подлежали уничтожению. Отказ от содержания в Стамбуле постоянного дипломатического представительства. Впервые заключен договор о свободе (сухопутной) торговли между Россией и Турцией.

9. **1712 г.** – Объявление Турцией войны России (27 января 1712 г.).
– **5 апреля 1712 г.** подписание мирного договора между Россией и Турцией.
– **31 октября 1712 г.** объявление Турцией войны России.
10. **1713 г.** – Адрианопольский мирный договор (13 (24). 06. 1713 г.).
Заключен мир на 25 лет. Россия обязуется вывести все свои войска из Польши и не вмешиваться в Польские дела.

Россия в связи со сложившейся обстановкой часть своих сил с Севера срочно направляет на юг, на борьбу с новым противником.

В начале 1711 года Крымские татары вторглись в пределы России.

В ответ на это царь направил к Днестру 38-тысячное войско Шереметева, а в июне сам прибыл в Армию, которая двинулась на юг, чтобы не допустить перехода Турок через Дунай. Поход сухопутных войск на юго-восток должен был стать первым этапом войны с Турцией. На втором этапе планировалось применение флота. Ведь Петр I наверняка был уверен в разгроме турецких войск и в победе своей армии. Судя из распоряжений Петра, Азовский флот планировалось активно использовать в 1712 году.

А пока перед флотом стояла задача обороны Азовского края городов и побережья от Турецких кораблей и десанта.

Задачи по обороне Азовского края возложены были на генерал-адмирала Ф. М. Апраксина. В связи с предстоящими событиями в срочном порядке строились, ремонтировались и расконсервировались корабли и военные суда.

Азовский флот готовился к боевым походам. Однако этому не суждено было осуществиться, ибо сухопутная армия Петра в количестве 38 246 человек 9 июля была окружена превосходящими Турецко-татарскими силами численностью 189 665 человек¹ Угроза полного разгрома армии и пленения царя представлялась вполне реальной.

Отряд под командованием наемного генерала Януса фон Эберштедта позволили туркам беспрепятственно переправиться через Днестр. Трусливый генерал, увидя, как Турецкие войска начали переправу, не выполнил приказ Петра и отступил к главным силам армии. Позже за эту «услугу» Янус будет уволен с русской службы.

Проведя Военный совет 10 июля, Петр I принимает решение заключить мирный договор с турками даже ценой значительных территориальных уступок со стороны России, а если его отвергнут, сечь

обоз и атаковать неприятеля. В данный период Петр недооценивал своих шансов и переоценил прочность противника, о чем свидетельствуют документы и мужественно написанное им печально знаменитое письмо к Сенату. 10 июля 1711 года:

«Господа Сенат! Извещаю Вам, что я совсем своим войском без вины или погрешности нашей, но единственно только по ложным известиям в семь крат сильнейшею Турецкою силою так окружен, что все пути к получению провианта пресечены, и что я без особенные божии помощи, ничего предвидеть немогу, кроме совершенного поражения, или что я впаду в Турецкий плен. Если случится сие последнее, то вы не должны меня почитать своим царем и государем, и ничего не исполнять, что мною, хотя бы то по собственному повелению от нас, было требуемо, покаместь я сам не явлюся между Вами в лице моем; но если я погибну и вы верные известие получите о моей смерти, то выберите между собой достойнейшего мне в наследники». Подлинник этого письма не сохранился. Но стиль и смысл письма, а также соответствие исторической обстановке позволяют утверждать, что это не фальшивка.

Впервые письмо было опубликовано на немецком языке в 1785 году.

Петр не знал, что турки не имели сведений о положении дел в русском лагере, где люди и лошади уже много дней были без пищи и воды. Русская армия выступила в поход, с провиантом всего на восемь дней. Обещанные молдованами, валахами огромные запасы продовольствия оказались мифом. Петром был забыт урок, преподнесенный им же под Полтавой Карлу XII. Страшная жара, саранча сделали свое дело. Армия утратила присущую ей боеспособность. Петр не знал то, что знал Визир. Он не знал, что другая русская армия генерала Ренне захватила город Браилов с большими запасами продовольствия и то, что Австрия собирает силы и готовится вступить в войну против Турции.

Турки же видели превосходство русской армии и боялись прямого с ней столкновения, в чем они убедились 9 июля 1711 года, когда в результате трехчасового боя русских с янычарами погибло 6 тысяч человек. Русских же 752 человек и без вести пропало 732 человек¹. А когда на другой день Турецкое командование пыталось возобновить атаку, то даже отборные части янычар отказались идти в бой, требуя заключения мира.

¹ РГАДА, ф. 9, отд., д. 26, лл. 157–165.

Английский посол Саттон по этому поводу писал из Стамбула в донесении: «Здравомыслящие люди, очевидцы этого сражения, говорили, что если бы русские знали о том ужасе и оцепенении, которое охватило турок, и смогли бы воспользоваться своим преимуществом, продолжая артиллерийский обстрел и сделав вылазку, турки конечно, были бы разбиты». Еще до Прута в Османской империи поняли несостоятельность затеянного предприятия против России, в связи с чем Визирю разрешено было султаном заключить мир не считаясь с интересами шведского короля, которому эта война нужна была больше всех.

Но растерянность среди окружения Петра в данной ситуации была не меньше, чем у Турок.

Ощущение неизвестности сыграло свою роль, ибо все виделось в слишком мрачном свете. Турки не ожидали, что русские запросят мира и даже вначале заподозрили в этом военную хитрость, и до переговоров вовсе не считали себя победителями. Но удача в этот раз была на их стороне. Турки, проанализировав сложившуюся обстановку, приняли и рассмотрели предложения русских парламентариев.

И 12 июля 1711 года мирный трактат с учетом только лишь интересов Турции на Пруте был подписан¹. Со стороны России подканцлером бароном П. П. Шафировым и генерал-майором М. Шереметевым, а с Турецкой стороны – великим Визиром Балтаджи Мехмед-Пашой. По которому Россия обязалась вернуть Турции Азов, разорить Таганрог, Каменный затон, не вмешиваться в Польские дела и не держать там войск, отказаться от содержания в Стамбуле постоянного дипломатического представительства.

И это был не худший вариант выхода из положения в котором оказался Петр со своей армией. А настоящим несчастьем Прутский договор стал не для Петра, а для Карла XII и Швеции.

В Стамбуле эти события восприняли как нежданное счастье, а для России на фоне Полтавской победы это был бесславный унижительный договор.

Петр довольно сурово оценил Прутскую трагедию и собственную деятельность. Эта история научила его осторожности. Решение о походе на Прут он считал «отчаенным», итоги похода – «бедственными» и «печальными». А победу Балтаджи Мехмед-паши подарком фортуны, к несчастью которого оказавшимся роковым. Ибо интриганы во главе с Карлом XII сумели внушить султану, что визир не только упустил на

Пруте русского царя, но и готовит против него заговор. За что Балтаджи 9 ноября 1711 года был смещен с поста и помещен в камеру, где позже был удушен, а его два помощника были казнены.

И как бы извиняясь за «украденную» у Петра победу ровно через 5 лет 9 ноября 1716¹ года Балтаджи придет к нему во сне в окружении турок и сн्या с себя саблю с богато украшенным ремнем отдаст ее царю, чему последуют и его подчиненные.

Страх же, испытанный Екатериной I, присутствовавшей при Прутской трагедии, остался в ее памяти навсегда, даже в конце жизни она заказывала благодарственный молебен в честь избавления от турков при Пруте в 1711 году. Запись по этому поводу, произведенная в журнале за 1725 год, хранящемся в документах кабинета Петра², содержит следующую информацию: «...725 год июль в 10 день Ея Императорское величество изволила быть у обедни в Троицкой церкви потом позволила слушать молебна благодарственного избавления от Турков в случае бывшем при Пруте 1711 году...». Эти документы еще раз подтверждают, что положение Русской армии при Пруте было не одно из лучших в ее истории.

Долгое непосещение после этих событий Петром I г. Воронежа объясняется просто. Причина тому вовсе не занятость, а стыд, который он испытывал за свое поспешное решение, потерю осторожности, нелепость – обернувшуюся в трагедию. Не одну бессонную ночь он провел в думах о бесславном походе. Он просто не смог бы смотреть в глаза людям, с которыми вместе строил первые линейные корабли России, создавал инфраструктуру флота, которых учил мужеству, любви к Отечеству. Уж слишком дорога ему была земля Воронежская и подвиг Русского народа, совершенный на ней при строительстве Военно-Морского флота России. И боль за судьбу Азовского флота царь пронесет через всю свою жизнь. Он не сможет смириться с мыслью, что участь первых кораблей России могла быть другой. Более достойной и славной.

Петр в очередной раз, набравшись мужества с удвоенной энергией, помня Кесареву пословицу³ «...Не подабаает мнетися силу, иже не купно совокупающий сухаго пути и силу кораблей...», приступит к масштабному строительству Балтийского флота и освобождению исконно Русских территорий.

¹ РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 64, л. 23.

² РГАДА, ф. 9, 1 отд., д. 27, л. 182.

³ РГАДА, ф. 9, II отд., д. 1, л. 279.

Значение Воронежского кораблестроения

Создание Военно-Морского флота в Воронежском крае имело для России огромное политическое и историческое значение. Это был по истине национальный подвиг народа.

Флот, весьма дорого стоивший России, принес немалую пользу государству. Полученный богатейший опыт строительства кораблей и судов способствовал быстрому созданию Балтийского флота и развитию кораблестроения в Архангельске.

Опыт, приобретенный в Азовских походах, широко был использован при проведении совместных действий армии и флота против шведов в Северной войне и оказал большое влияние на последующее развитие Военно-Морского искусства. Флот, построенный в Воронеже, играл немаловажную роль, как инструмент внешней политики, благодаря мощи которого и умелым действиям русского дипломатического корпуса сдерживалась агрессия турок и крымских татар на южных границах государства. В период Воронежского судостроения была создана система обучения отечественных кораблестроителей, рядового и командного состава флота. Были разработаны и внедрены правила организации корабельной службы и ведения морского боя. Начали зарождаться морские традиции, в том числе и во взаимоотношениях рядового и офицерского состава. Так, Петр I в письме от 2 мая 1696 г. Ромодановскому Ф. Ю. на его замечания отвечает: «...В последнем письме изволишь писать по вину мою, что я ваши государские лица вместе написал с иными, и в том прошу прощения, потому, что корабельщики, наша братья, в чинах не искусны...».

На основе голландских и английских терминов сформировалась русская кораблестроительная терминология. Разработана инфраструктура флота. Положено начало практически всех отраслей морской деятельности, в том числе и гидрографической службы!

Определена стратегическая линия развития флота, и выявлены источники его строительства и содержания.

Создан научно-технический потенциал. Россия обрела почву для развития науки, техники, экономики и торговли.

Судостроение способствовало становлению Воронежа, как крупнейшего военно-административного, экономического и культурного центра России. Огромный потенциал заводов и предприятий Воронежского края, получивших развитие в период кораблестроения, позволил выполнять значительные заказы государства не только для Азовского флота, но и для нужд Балтийского флота, русской армии и

Архангельского кораблестроения. Флот послужил первоначальной практической морской школой, из которой вышли те моряки, которые вскоре на Севере сломали морское могущество Швеции.

Кроме того, взятие Азова в 1696 г. с помощью военных судов позволило России иметь крепости и гавани в Азовском море и прекратить унизительную выплату дани Крымскому хану.

Была налажена торговля Азовской солью, которая добывалась в урочищах реки Берды и на кораблях доставлялась в Азов¹. Так, в 1703, 1704, 1706, 1707, 1709, 1710 годах из урочища Берды соль доставлялась в Азов на кораблях «Еж», «Разженное железо», «Уния», «Св. Георгий», «Меркурий» и на кагах.

Находясь в Воронеже у Первого храма Военно-морского флота России Успенской Адмиралтейской церкви невольно задумываешься о том, что именно здесь происходили исторические события достойные уважения нашего народа. Именно здесь:

- положено начало русскому Военно-Морскому флоту;
- в 1697 г. учреждено было первое Адмиралтейство;
- в 1698 г. в Азовском флоте учреждена первая навигацкая школа в России;
- в 1699 г. учрежден и изготовлен во флажной мастерской Адмиралтейства первый Андреевский флаг;
- в 1700 г. спущен на воду первый линейный корабль России «Божие Предвидение», построенный по русскому чертежу отечественными корабельными мастерами;
- в 1703 году на Воронежской верфи открылась Адмиралтейская школа;
- здесь строились первые придворные и военные яхты, а также плавучие доки;
- начало флотского экипажа;
- Военно-Морского музея России (при Воронежском Адмиралтейском дворе Ф. Складов оборудовал специальную модель-камеру, где хранились чертежи и модели «государевых» кораблей, которая в начале XVIII века перевезена была в Санкт-Петербург);
- отечественным традициям Каронимики (многие названия кораблей стали символами боевой чести и славы флота России).

Без преувеличения можно сказать, что здесь родина всего связанного с истоками отечественного кораблестроения.

А подтверждают сказанное медали, исторические истины и даты событий.

¹ РГА ВМФ, ф. 177, оп. 1, д. 14, л. 741.

Именно первые медали в России, о которых зачастую историками незаслуженно умалчивается, были выбиты на события, связанные с рождением отечественного Военно-морского флота. Это медали: «На взятие Азова», «На учреждение Флота», «На заключение перемирия в Карловицах» (см.: Прил. № 2, ил. № 9–11).

Нередко эти медали имели несколько вариантов. Так, например: на медали первый вариант «На взятие Азова» с одной стороны изображен был портрет Петра Великого и надпись: «Петр Алексеевич Повелитель Московской прираститель». На другой стороне изображено бомбардирование города Азова с надписью: «Молниями и волнами победитель» внизу 1696 г. Медаль была выполнена отечественными мастерами.

Второй вариант медали, изготовленной голландским мастером Я. Боскамом, представлял с одной стороны изображение портрета Петра Великого, с другой — изображение ангела с крестом и пальмовую ветвь в руках, ногами попирающего рог луны и турецкие бунчуки. Что означало торжество христианской религии над исламом.

«На учреждение флота» в России так же было выбито несколько вариантов медали, два из которых приведем ниже.

Первый вариант представлял медаль с изображением на одной стороне грудного портрета Петра Великого в лавровом венке, вокруг которого была вытеснена на латыни надпись: «*Petrus Alexufrius D. G. Tzaret Magnus Duxtotius Russiae*», т. е. Петр Алексеевич, Божие милостию царь и Великий князь всея России.

На другой стороне, Нептун на колеснице, едущий по волнам к России, которая в виде женщины стоит у пристани и, опираясь левой рукой на руль, правой указывает на флот свой, вверху надпись:

Facta Puṭa quaeschuque jubes, т. е. что повелеваешь, будет исполнено; внизу слова: *Primordia Russicac classis*, т. е. Начатки Российского флота, 1696.

Второй вариант медали, изготовленной московскими мастерами, представлял с одной стороны изображение портрета Петра Великого, где он называл себя строителем Первых Русских кораблей (*Petrus magnus primus Russicac classis aedificator*).

А на другой стороне, над изображением Нептуна помещена была надпись «Считай исполненным, что повелено».

(*Facta huta quaespuque jubes*).

Так мыслил, так и поступал Юный Петр.

С П И С О К кораблей и судов Азовского флота, построенных на верфях Воронежского края в 1695–1712 гг.

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Кол-во банок	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Галеры и фуркаты ¹ :													
1.	Адмирала Ф. Я. Лефорта	28	3	125	30								Строена в 1694 г. по заказу русского правительства в Голландии. Принимала участие в осаде Азова в 1696 г.
2.	Принципиум	34	3					Воронеж	1696г.	1696 г.	апрель 1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
3.	вице-адмирала Ю. С. Лима	28	4					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
4.	капитана А. Вейде	28	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
5.	капитана Б. Пристава	28	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
6.	капитана А.Быковского	28	4					Воронеж	1696г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
7.	капитана Ф. Хотунского	28	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
8.	капитана А. Гротта	28	3					Воронеж	1696г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
9.	шаутбенахта Б. де-Лозера	30	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696г.		Принимала участие в осаде Азова
10.	капитана Якова Брюса	30						Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
11.	капитана Д. Ингаиса	32	3					Воронеж	1696г.	1696 г.	1696г.		Принимала участие в осаде Азова

¹Галеры и фуркаты, участвовавшие в осаде Азова в 1696 г. имели названия: "Св. Марк", "Св. Матвей", "Принципиум" и другие. Им также присвоены были дивизы. Полный список с названиями и дивизами данных судов в архивах России пока не обнаружен. Проведя исследование документов, опубликованных в приложениях монографии С. И. Елагина (Елагин С. И. История русского флота: Период Азовский. Спб., 1864), однозначно можно утверждать, что суда «Принципиум» и которыми командовали Ф. Я. Лефорт и Андрей Гротт, являлись галерами.

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Кол-во банок	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрума (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
12.	капитана П. Куинигама	32	4					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
13.	капитана И. Трубецкого	34	5					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
14.	капитана Ф. Буларта	34	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
15.	капитана А. Гасениуса	34	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
16.	капитана ИаХотунского	36	4					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
17.	капитана А. Олещева	36	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
18.	капитана В. Ушакова	36	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
19.	капитана Н. Реннина	36	3					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
20.	капитана Романа Брюса	36	4					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
21.	капитана В. Турлавила	3						Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
22.	капитана И. Шмидта	38	6					Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.		Принимала участие в осаде Азова
23.	Галеры: Периня Тягость	27 ⁵ / ₂₂ 6.					357	Воронеж	1697 г.	1698 г.	1698 г.	}	Эти галеры строены кумпанствами Святейшего Патриарха, Рязанского Митрополита, Ростовского Митрополита и Троицко-Сергиева монастыря
24.	Заячий Бег						357	Воронеж	1697 г.	1698 г.	1698 г.		
25.	Золотой орел							Воронеж	1697 г.	1698 г.	1698 г.		
26.	Ветер		Воронеж	1697 г.	1698 г.	1698 г.							

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Кол-во банок	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина нитрома (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
27.	Кумпанства Суздальского Митрополита		7 п.	174	24 ф. 1 д.	6 ф. 9 д.		Воронеж	1697 г.			Яков Моро и товарищи	Подрядчик кн. Николай Лихудьев
28.	Кумпанства Тамбовского Епископа ¹		7 п.	141	12 ф. 8 д.	6 ф. 9 д.		Воронеж	1697 г.			Яков Моро	Подрядчик Франц Тимерман
29.	Кумпанства Новгородского Митрополита		7 п.	137 ф. 10 д.	19 ф. 8 1/2 д.	6 ф. 5 д.		Воронеж	1697 г.			Корнелиус Дюиц	Подрядчик Андрей Бутенант(1)
30.	Кумпанства Крутицкого Митрополита		7 п.	139	20	6 ф. 3 1/2 д.		Воронеж	1697 г.			Корнелиус Дюиц	Подрядчик Андрей Бутенант
31.	Кумпанства Савинского Монастыря		7 п.	139 ф. 6 д.	19 ф. 8 д.	6 ф. 3 д.		Воронеж	1697 г.			Корнелиус Дюиц	Подрядчик Андрей Бутенант
32.	Кумпанства Псковского Митрополита		7 п.	138	20 ф. 2 1/2 д.	6 ф. 6 д.		Воронеж	1697 г.			Иев Вилемсен	Подрядчик Болдвин Томосов
33.	Кумпанства Белгородского Митрополита		7 п.	138	20 ф. 1 д.	6 ф. 9 1/2 д.		Воронеж	1697 г.			Иев Вилемсен	Подрядчик Болдвин Томосов
34.	Кумпанства Тверского Архиепископа		7 п.	138	19	6 ф. 11 д.		Воронеж	1697 г.			Иев Вилемсен	Подрядчик Болдвин Томосов
35.	Кумпанства Святейшего Патриарха с Рязанским		7 п.	145 ф. 6 д.	21	7 ф. 2 д.		Воронеж	1998 г.			Питер Класс	Подрядчик Болдвин Томосов

¹РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 263, лл. 2 об. 3.

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Кол-во банок	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина нитрома (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
36.	Кумпанства Новгородского Митрополита с Савинским монастырем		7 п.	144	21 ф. 1 д.	бф. Пд.		Воронеж	1698 г.			Ян Янсен Янеман	Подрядчик Андрей Бутенант
37.	Кумпанства ¹ Троицко-Сергиева монастыря с Новодевичьим		7 п.	140	12 ф. 7 д.	6 ф. 2 д.		Воронеж	1698 г.			Ян Боруший	
38.	Кумпанства Белгородского Митрополита с Тамбовским Епископом		7 п.	150 ф. 3 д.	20 ф. 3 д.	6		Воронеж	1698 г.			Франц Пиколо	Подрядчик Давид Рыц
39.	Кумпанства Суздальского Митрополита с Тверским архиепископом		7 п.	144 ф. 6 д.	19 ф. 11 д.	6 ф. 9 д.		Воронеж	1698 г.			Франц Пиколо	Подрядчик Елизарий Гур (1)
40.	Кумпанства Крутицкого с Ростовским Митрополитом		7 п.	135 ф. 8 д.	19 ф. 9 1/2 д.	6 ф. 6 д.		Воронеж	1698 г.			Корнелиус Дюйс	Подрядчик Андрей Бутенант (1)
41.	Золотая							Воронеж					
42.	(Золоченая)							Воронеж					
43.	Стрела							Воронеж					
43.	Семь галер							на Воронежже					(Построены с 1700 по 1703 гг.)
44.	Три галеры							Тавров					(Построены с 1709 по 1712 гг.)

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп.1, д. 263, лл. 2 об., 3.

№ п/п	Наим. судов, купанств	Кол-во банок	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрорма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Корабли-галасы:													
1.	Апостол Петр		36	133	25			Воронеж	март 1696 г.	апрель 1696 г.	26 апр. 1696 г.		Принимал участие в осаде Азова 1696 г.
2.	Апостол Павел		36	98	30	10 ф.3 д.		Воронеж	март 1696 г.	апрель 1696 г.	21.03. 1711 г.	Яков Моро	Все пушки на галасе
3.	"Великий галас" ¹		30 2-24 ф. 8-12 ф. 8 басов	161 ф. 3 д.	31 ф. 2 1/2 д.			Воронеж	1699 г.	1702 г.		и товарищи	были медные
Корабли-прамы ² :													
1.	Великого Государя		44					Воронеж					Корабли-прамы принимали участие в осаде Азова
2.	Генерала и адмирала Лефорта		44					Воронеж					1696 г.
Корабли-баркалоны:													
1.	Колокол (Клок) (Казанского Митрополита)	4	46 42	125	27	10 ф. 2 д.	180	Воронеж	сентябрь 1697 г.	1698 г.	1698 г.	Клас Кок Август Меер	Подрядчик Елизарий Избрант
2.	Линия (Вологодского архиепископа)	5	36 34	115 ф. 4 д.	25 ф. 9 д.	9 ф. 4 д.	135	Воронеж	1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Питер Некор Эверт Янсен	Подрядчик Зиновий Суворцев

¹ РГА ВМФ, ф. 212, оп. 11, д. 1568, л. 6.

² Наличие кораблей-прамов в Азовской флотилии при взятии крепости Азова в 1696 г. подтверждается гравюрой А. Шхонебека. В архивах России документов о постройке этих судов пока не обнаружено.

№ п/п	Наим. судов, принадлежавших	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пирюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
3.	Барабан (Трумсья) (Боярина Федора Петровича Шереметьева)	5	36 26	114 ф. 6 д.	24 ф. 8 д.	8 ф. 8 д.	135	Рамонь	1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Корнелис Серейсон, Лен Чапман, С. Питерсен	"Непогребен без грому"	В 1702 г. им командовал капитан Лука Смен.
4.	Три рюмки (Дри рюморь, на столе три рюмки) Боярина Тихона Никитича Стрешнева)	5	36 26	114	24 ф. 2 д.	8 ф. 8 д.	135	Рамонь	1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Симон Питерсен, Ян Эдрек	"Держите во всех делах меру"	
5.	Стул (Боярина кн. Петра Ивановича Хаванского)	5	36	115 ф. 4 д.	24 ф. 4 д.	9 ф. 5 д.		Воронеж	1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Класс Бакар, Переделывал Ингедауе		
6.	Весы (Кравчего Василия Федоровича Салтыкова)	5	36 6	116	25	9 ф. 3 д.		Воронеж	1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Дирик Фейкс Переделывал Ян Терпий		Обращен в провантский
7.	Еж (Игель) (Бояр. кн. Якова Федоровича Долгорукова)	5	40	126	26 ф. 5 1/2 д.		150	Короговк		1698 г.	1700 г.		"Лестно и рукою"	
8.	(Без названия) (Стольника кн. Василия Долгорукова)		6	115 ф. 9 д.	24 ф. 9 д.	8 ф. 10 д.		Рамонь	1697 г.		май 1699 г.	Ян Яссен Яемен, переделывал Ян Терпий		

№ пл	Наим. судов. экипажа	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пирюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
9.	(Без названия) Околынич. Семена Федоровича Толочанова, ранее Ив. Вас. Бутурлина)		6	115	24 ф. 7 д.	9 ф. 5 д.		Воронеж	1697 г.		май 1699 г.	Клас Бокар, переделывал Интедоус		
10.	(Без названия) (Столы. Петра Зыкова, ранее бояр. кн. Константина Осиповича Щербатого, а затем дум. дворянина Федора Алексеевича Зыкова)		6	115	24 ф. 6 д.	9 ф. 2 д.		Воронеж	1697 г.		май 1699 г.	Питер Гоор, переделывал Дирик Феикес		
11.	(Без названия) (Новодевичьего монастыря)		6	116 ф. 8 д.	25	9 ф. 8 д.		Воронеж	1697 г.		май 1699 г.	Ян Маргисен, Густов Мсер, переделывал Ян Терший		Полрадчик: Давид Рын, Франц Тимсман
12.	(Без названия) Дум. дворян. Василия Семеновича Змеса, ранее было бояр. кн. Якова Никитича Одоевского)		6	115 ф. 4 д.	24 ф. 8 д.	9 ф. 10 д.		Воронеж	1697 г.		май 1699 г.	Ян Корнильян, переделывал Лен Чапман		Полрадчик Франц Тимсман
13.	(Без названия) (Боярина кн. Михаила Алекуовича Черкасского)	5	38	115 ф. 6 д.	24 ф. 8 д.	9 ф. 4 д.		Воронеж	июль 1698 г.		май 1699 г.	Алфрий Нанниг, переделывал Эверт Янсен		

¹ РГА ВМФ, ф. 171, оп. 1, д. 21, л. 46.

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
14.	Безбогъзъ (Сундербанъ Сондерфрес, Оиберфрест)	5	36	115	24 ф. 5 1/2 д.		120	Хопер	1697 г.	1698 г.		Юрий Борвут		Корабли: "Безбогъзъ", "Благое начало", "Сосдинене" строены кумпанствами боярина кн. Бориса Александровича
15.	Благое начало Миканла (Гуть-анфангъ, Гуть-бегимъ, Десгъль-бегимъ, Благое начинание)	5	36 32	115	24 ф. 5 1/2 д.		115	Хопер	1697 г.	1698 г.		Юрий Борвут		Голыцна, боярина кн. Григорьевич Ромодановского и стольника Ивана Большого Андреева сына Данкова, ран было кумпанство боярина Матвея Богдановича Милославского.
16.	Сосдинене Уиня, Эйниххейт)	5	30	110	24 ф. 5 1/2 д.		110	Хопер	1697 г.	1698 г.		Юрий Борвут		боярина Матвея Богдановича Милославского.
17.	Сила, (Крепость, Штарк)	5	36	125	26 ф. 5 1/2 д.		135	Воронеж		1698 г.				Корабли: "Сила", "Отворенные врата", "Цвет войны" построены
18.	Отворенные врата (Опозъ-де-портъ, Отверстые врата)	5	36	125	26 ф. 5 1/2 д.			Воронеж		1698 г.				куманствами бояр кн. Михаила Яковлевича Черкасского,
19.	Цвет войны (Орлахъ-бломъ)		36	125	26 ф. 5 д.			Воронеж		1698 г.				Петра Ивановича Прозоровского и Ивана Борисовича Троекурова.

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 263, л. 4.

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрорма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
20.	Меркурий (Меркуриус) (Околяничего кн. Петра Григорьевича Львова, ранее было кумпанство кн. Григория Тейякина		22 28	125	26			Рамонь				Симон Питерсен		
21.	Лев (Лев с сабзео) Казанского Митрополита и Вологодского архиепископа		44 36.	116 ф. 4 д.	26 ф. 2 д.		180	Воронеж	ноябрь 1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Клас Кок		Подрядчик Елизарий Избрант
22.	Единорог (Ейвъ-горн) Боярина кн. Павла Борисовича Троекурова и думного дворянина Василия Семёновича Змеева		44 36	117	26 ф. 4 д.		180	Воронеж	ноябрь 1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Ян Корнели- сен	Ярость пред очами	Подрядчик Елизарий Избрант
23.	Геркулес (Околяничего кн. Петра Григорьевича Львова и стольника Петра Зыкова)		52 48	122	26 ф. 10 д.		230	Чертовичья пристань	октябрь 1697 г.	1700 г.	май 1699 г.	Питер Гоор	"Безумное державение"	
24.	Виноградная ветвь (всейнытокъ) (Боярина кн. Михаила Яковлевича Черкасского и стольника кн. Василия Долгорукова)		58 56	119	28		230	Чижовка	октябрь 1699 г.	1701 г.	1 апреля 1702 г.	Дирик Альбес	"После слез происходит плод"	

№ п/п	Наим. судов, кумпанста	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
31.	Баркалон из кланы Великого государя													
32.	Баркалон из кланы Великого государя													
33.	Баркалон из кланы Великого государя													
34.	Баркалон из кланы Великого государя													
35.	Баркалон из кланы Великого государя													
Барбарекские корабли:														
1.	Замок, (Кастейт, Старсейт, Ситадель)	3	52	124	24			Паншинь	1697 г.		1699 г.		"Бьютмя, но и подрекен ляют"	Корабли: "Замок", "Скорпион", "Флаг", "Звезда"
2.	Скорпион	3	52	123	23			Паншинь	1697 г.		1699 г.	Иван Юрьев		Звезда построены – один кумпанством борина
3.	Флаг		52	124	24			Паншинь	1697 г.		1699 г.			Льва Кириллов-вичя
4.	Звезда (золотая звезда, Штари, Дегоудестари)		52	124	24	230		Паншинь	1697 г.	1698 г.	1699 г.	Томас Исес		Нарышквина, а три другие – кумпанствами именного человека Григория Строганова

№ п/п	Наим. судов, кумпанста	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
5.	Думрахт, Гостиного кумпанста		44	106	32	9 ф. 6 д.		Ступино	1697 г.			Яков Теодоров	"Силою и разумом"	
6.	Струс, Гостиного кумпанста		44	105 ф. 2 д.	32 ф. 8 д.	13 ф.		Ступино	1697 г.			Иван Фифето	"Сила разрушает крепость"	
7.	Камель, (Штейн) Гостиного кумпанста		44	105 ф. 6 д.	32 ф. 8 д.	11 ф. 7 д.		Ступино	1697 г.			Яков Теодоров	"Над водами силу имеет"	
8.	Слон, (Олифант) Гостиного кумпанста		44	106	33	9		Ступино	1697 г.			Ероним Дебоний	"Злым лих"	
9.	Рась (Луке), Гостиного кумпанста	4	44	105	32 ф. 9 д.	9	200	Ступино	1697 г.	1703 г.		Ероним Дебоний, переделал Ян Терций	"Победа любит прилечение"	
10.	Журавль, Стрегущий (Кроун опвахт)	4	44	104 ф. 6 д.	33 ф. 2 д.	13		Ступино	1697 г.			Иван Фифето, перед. Ян Терций	"Что внешнепу"	
11.	Сокол (Фалк), Гостиного кумпанста	4	44	107	32	13	200	Ступино	1697 г.	1703 г.		Иосиф Детонико Ян Терций	"Собою без принуждения"	Гостинного кумпанста
12.	Собака, (Трейгун) Гостиного кумпанста	4	44	104 ф. 6 д.	32	14		Ступино	1697 г.			Иосиф Детонико	"Неробкая верность"	
13.	Арфа, Гостиного кумпанста	5	36	105 ф. 6 д.	31 ф. 8 д.	12 ф. 8 д.	150	Ступино	1697 г.	1702 г.		Антон Мослин, перед. Ян Терций	"Большие меньшими согласна суть"	
14.	Гранит-аполь, Гостиного кумпанста	5	36	106	31 ф. 10 д.	13 ф. 6 д.	150	Ступино	1697 г.	1702 г.		Антон Мослин, перед. Ян Терций	"Богатство свое с собою ношу"	

№ п/п	Наим. судов, кумпанства	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
15.	Без названия, (Госпито кумпанства)													
16.	Без названия (боир вл. Михаила Алегуковича Черкасского, Льва Кирилловича Нарышкина)													
17.	Без названия (Григория Строганова)													
18.	"Нептунус" (боирина Тихона Никитича Стрешнева)	3	49					Рамонь	1697 г.			Ян Яржк		
Корабли, строенные на счет казны:														
1.	Божие Провидение (Гото Предестинация)	3	58	118	31	9 ф. 9 д.	253	Воронж	19 ноября 1698 г.		27 апреля 1700 г.	Петр Михайлов, Ф. Скляев		
2.	Черепиха (Шхельгот)	3	58 56	123	35 ф. 6 д.	10 ф. 3 д.	253	Воронж	ноябрь 1698 г.	1700 г.	1701 г.	Осип Най		
3.	Разженное железо (Гит Ейзер)		36	105	28		135	Воронж	1697 г.	1701 г.	1701 г.	Выбе Геренс		
4.	Святой Георгий (Сант Иорий)		66	135	37		430	Воронж	1697 г.	1701 г.	1701 г.			
5.	Дельфин		62 64	123 ф. 1 1/2 д.	35 ф. 6 л.	9 ф. 1 д.	330	Воронж	1697 г.	1701 г.	20 мая 1703 г.	Рулов Семесен	"Ничтоже без совета"	
6.	Винсельгак		62	123 ф. 10 д.	35 ф. 6 л.	9 ф. 1 д.		Воронж	1697 г.	1701 г.	28 мая 1703 г.	Мартын Бестер	"Ничего не шу кроме правости"	
7.	Воронж		62	122 ф. 10 1/2 д.	34 ф. 9 1/2 д.	9 ф.	327	Воронж	1697 г.		1703 г.	Выбе Геренс	"Со временем"	

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Ранг	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина ягрома (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
8.	Самсон		70	136	34 ф. 8 1/2 д.	8 ф. 7 д.	430	Воронеж		1701 г.	1704 г.	Питер Бас	"Держи свое силою смешанное"	
9.	Итальянский			136 ф. 10 д.	30 ф. 3 д.	11 ф. 5 1/2 д.		Воронеж	октябрь 1698 г.	1700 г.		Ян Фафсто		Вначале заложены были
10.	Итальянский			105 ф. 9 д.	31	11		Воронеж	октябрь 1698 г.	1700 г.		Антоний Мосилин		братерами
11.	Старый дуб (Оут скетбом)	2	70	151 ф. 6 д.	40	10 ф. 6 д.	450	Воронеж	29 сентября 1701 г.		1705 г.	Петр Михайлов, Федосей Скляев		"Обнавляет надежду"
12.	Аист (Оифарь)	2	64	123 ф. 5 1/2 д.	35 ф. 8 д.	9	330	Воронеж	1697 г.	1701 г.	апрель 1706 г.	Яков Кол	"Желал бы всех их погубить"	
13.	Ластка (Швал)	3	50	118	32 ф. 7 д.	10 ф. 10 д.	230	Воронеж	8 марта 1703 г.		апрель 1709 г.	Петр Михайлов, Федосей Скляев		
14.	Шпага (Деген)	3	60	134	34 ф. 4 д. 1 1/2 д.	10 ф.	267	Воронеж	1700 г.		1709 г.	Осип Най	"Покажите мне, где суть лавровые ветви"	
15.	Сулиця (Ланц)	3	60	134 ф. 4 д.		10 ф. 1 1/2 д.	267	Воронеж	1700 г.		1709 г.	Осип Най	"Урепи или выиграти"	
16.	Старый Орел (Оут адлар)	1	82 80	160	42	10 ф. 6 д.	500	Воронеж	1701 г.	1704 г.	1709 г.	Петр Михайлов, Федосей Скляевно	"Не глазом, дасами своими"	
17.	Спящий лев (Швал лау)	2	70	151 ф. 6 д.	40	10 ф. 6 д.	450	Воронеж	12 сентября 1701 г.		1709 г.	Ричард Козец	"Сердце его блгд"	
18.	Скорпион	2	60				550	Воронеж	январь 1704 г.		1709 г.	Осип Най	"Смертию его цемлякс"	
19.	Цвет войны (Ораак блоум)	2	60				550	Воронеж	январь 1704 г.		1709 г.	Осип Най		
20.	Корабль		80					Тавров	1707 г.			Ричард Кошмен, Осип Най		
21.	Корабль		80					Тавров	1707 г.			Ричард Кошмен, Осип Най		

№ п/п	Наим. судов, кумпанств	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
22.	Корабль		80					Тавров	1707 г.			Ричард Козинец, Осип Най		
23.	Корабль		80					Тавров	1707 г.			Ричард Козинец, Осип Най		
24.	Корабль		50					Тавров	8 октября 1709 г.			Ричард Козинец		
25.	Корабль		50					Тавров	9 октября 1709 г.			Ричард Козинец		
26.	Корабль		48					Тавров	10 октября 1709 г.			Осип Най		
27.	Корабль		48					Тавров	октябрь 1710 г.			Ричард Козинец, Осип Най		
28.	Корабль		48					Тавров	октябрь 1710 г.			Ричард Козинец, Осип Най		
29.	Корабль		48					Тавров	октябрь 1710 г.			Ричард Козинец, Осип Най		
30.	Корабль		48					Тавров	октябрь 1710 г.			Ричард Козинец, Осип Най		
31.	Корабль		48					Среда				Борг		
32.	Корабль		48					Среда				Борг		
33.	Корабль		48					Среда				Борг		

№ п/п	Наим. судов, куманства	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Бомбардирские корабли или шхембоады ¹ :														
1.	Гром (Дондер) (Гостиного куманства)		14 { 2 морт. 12 п.	88 ф. 4 д.	27 ф. 10 д.	10 ф. 3 д.		с. Чижовка	сентябрь 1697 г.	1698 г.	май 1699 г.			
2.	Молния (Блиссем) Гостиного куманства		14 { 2 морт. 12 п.	89 ф. 8 д.	27 ф. 8 д.	10 ф. 3 д.		с. Чижовка	сентябрь 1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Август Мер. перед. Ян Корнелисен		
3.	Грозовая стрела (Дондер лейль) Гостиного куманства		14 { 2 морт. 12 п.	83 ф. 3 д.	27 ф. 10 д.	10 ф. 3 д.		с. Чижовка	сентябрь 1697 г.	1698 г.	май 1699 г.	Август Мер. перед. Дирик Феиссе	"Юпитеру и молнии его"	
4.	Миротворец (Вредемакар) Гостиного куманства		14 { 2 морт. 12 п.	101	29			с. Чижовка	1697 г.	1698 г.		Август Мер		
5.	Бомба (Троицко-Сергиева монастыря)		14 { 2 морт. 12 п.	92 ф. 9 д.	28 ф. 10.	11 ф. 10 д.		Воронж	июнь 1697 г.	1698 г.		Яков Моро, Ян Венгурины	"Горе тому, кому достанусь"	
6.	Агнец (Ламготес) Троицко-Сергиева монастыря		14 { 2 морт. 12 п.	87	28	10 ф. 8 д.		Воронж	июнь 1697 г.			Ян Венгурины	"Победа"	
7.	Страх (Смахрес) Троицко-Сергиева монастыря (Складной)		14 { 2 морт. 12 п.	90	28	11 ф. 4 д.		Воронж	1698 г.	1698 г.		Яков Моро		
8.	Град		14 { 2 морт. 12 п.					Воронж	1697 г.					
9.	Баран		14 { 2 морт. 12 п.					Воронж	1697 г.					

¹ Ф, 233, оп. 1, д. 122, л. 111 (В 1716 г. в Таврове находилось 10 бомбардирских кораблей старых).

№ п/п	Наим. судов. экипажа	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
10.	Без названия (Складной)		14 { 2 морт. 12 п.											
11.	Без названия (Складной)		14 { 2 морт. 12 п.											
12.	Без названия (Складной)		14 { 2 морт. 12 п.											
13.	Без названия (Складной)		14 { 2 морт. 12 п.											
14.	Без названия (Складной)		14 { 2 морт. 12 п.											
15.	Без названия		14 { 2 морт. 12 п.							1711 г.	1712 г.			
16.	Без названия		14 { 2 морт. 12 п.							1711 г.	1712 г.			
Шнявы:														
1.	Мункер		(16)											
2.	Лизет		(16)											
3.	Дегае		14				82					Иван Немцов		
4.	Фалк		14				82					Иван Немцов		
5.	Без названия		18 16	65	12 ф. 6 л.	6 ф. 4 л.		Ступино	1 апреля 1700 г.		1 мая 1702 г.	Иван Федотов		
6.	Таймалар		14	60	16	6 ф. 6 л.	54	Рамонь	1 сентября 1702 г.			Иван Федотов		
7.	Шнява (Без названия)		16					Тавров	1 мая 1711 г.	1712 г.		Иван Немцов		
8.	Шнява (Без названия)		16					Тавров	1 мая 1712г.			Иван Немцов		

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 20, л л. 261–262; д. 122, л л. 111–114; д. 183; л. л. 75–76; д. 263, л л. 1–8.

№ п/п	Наим. судов. зумания	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина котла (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
9.	Шнява (Без названия)		16					Тавров	май 1711 г.	1712 г.		Иван Немцов		
10.	Шнява (Без названия)		8					Тавров				Иван Немцов		
11.	Шнява (Безназвания)		16					Тавров	май 1711 г.	1712 г.		Самуил Робертсон		
12.	Шнява (Без названия)		16					Тавров		1712 г.		Самуил Робертсон		
13.	Шнява (Без названия)		8					Чертовик		1712 г.	1712 г.	Иван Федотов		
14.	Шнява малая (Не доделана)		8					Тавров	1711 г.			Иван Немцов		
Брандеры ¹ :														
1.	Князь Черкасского		2				26	Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.			
2.	Князь Велико-Гайва		3				28	Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.			
3.	Князь Лобанова-Ростовского							Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.			
4.	Капитана Леонтьева							Воронеж	1696 г.	1696 г.	1696 г.			
5.	Вулканус		6	70	21	9 ф. 5 д.		Воронеж	декабрь 1698 г.	1701 г.	25 апреля 1702 г.	Ариан Арнапов		
6.	Сулемандр		6	70	21	9 ф. 5 д.		Воронеж	декабрь 1698 г.	1701 г.	27 апреля 1702 г.	Альберт Корнилицен		
7.	Феникс							р. Хопер	1702 г.					
8.	(Без названия)							р. Хопер	1702 г.					
9.	(Без названия)							р. Хопер	1702 г.					
10.	Фортуна													В 1711 г. наход. в Азове

¹ РГА ВМФ, ф 233, оп 1, д. 263, л. 6; ф 212, оп. 11, д. 1568, л. л. 5, 6.

№ п/п	Наим. судов, куманаста	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пирюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
11.	(Без названия)							Воронеж						
12.	(Без названия)							Воронеж						
13.	(Без названия)							р. Хопер						
14.	Малый брандер (Сделан из бота)							Воронеж			до 1702 г.			
15.	(Без названия)							Воронеж						
16.	(Кимальда)													В 1711 г. наход. в Азове
Военные яхты:														
1.	Яхта малая							Воронеж		1698 г.	1699 г.			
2.	Большая яхта							Воронеж		1698 г.	1700 г.			
3.	"Св. Екатерина"		8	60	16			Воронеж		1701 г.	до 1702 г.	Выбе Геренс		
4.	"Св. Наталия"		8	73	18			Воронеж		1701 г.	до 1702 г.	Выбе Геренс		
5.	"Либс"							Воронеж		1705 г.		Петр Михайлов		
6.	Кипарисная													Время и место постройки неизвестно
7.	Яхта "Маленькая"							Тавров						
8.	(Без названия)		16					Тавров		1709 г.		Петр Михайлов		
9.	"Любовь"							Воронеж		1705 г.		Федосей Склаев		В разобранном виде перевезена в С.-Петербург, где была слущена на воду в мае 1706г.

¹ РГА ВМФ, ф. 233, оп. 1, д. 20, л. 261; д. 263, лл. 6, 6 об.; ф. 212, оп. 11, д. 1568. л. 5 об.

№ п/п	Наим. судов, куманста	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пиромы (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
10.	"Мери"							Воронеж			1703 г.	Федосей Складя		
1.	Фрегаты: Самсон "Сильный"							Воронеж						В 1703 г. на нем были переделаны окна.
2.	Без названия							Воронеж		1700 г.				
3.	Без названия							Воронеж		1700 г.				
4.	Без названия		30 п.					Воронеж		1705 г.		О.Най		
5.	Без названия		30 п.					Воронеж		1705 г.		О.Най		
6.	Без названия		48 п.							1711г.	1711г.	И. Немцов		
7.	Без названия		48 п.							1711г.	1711г.	И. Немцов		
8.	Без названия		36 п.					Тавров	май 1711г.		1712 г.			
9.	Без названия		36 п.					Тавров						
10.	Без названия		36 п.					Среда	осень 1711 г.			Р. Ковени, О.Най		
11.	Без названия		24 п.					Тавров	29 октября 1709 г.	1711 г.				
	Скамповки: до 12 п.													
	-6 шт.							Тавров		1709 г.				
	-11 шт.							Тавров,		1709-				
	Бригантины:													
	-61 шт.		до 12 п.					Воронеж 1698 гг.	1697-	1700 г.		Яков Моро		13 шт. в 1699 г. отпущены были в Азов

№ п/п	Наим. судов, куманьств	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрума (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	-более 100 шт. -7шт.		до 12 п. 12 п.				по 90 чел.	Воронеж Воронеж	1700 г. 1707 г.	1705 г.				
	-5 шт.		12 п.					Тавров		1712 г.		Василий Шинилов		
	-6 шт. Галиоты (Галеты); -20 шт.							Тавров Воронеж	1710 г. 1697 г.	1711г. 1698 г.	1711г.			12 шт. в 1699г. отпущены были в Азов
	Бомбардирские и (можжрные шлюпки); -10 шт.	20 вessel						Воронеж		1710 г.				
	-5 шт.	18,19 вessel						Воронеж						
	-5 шт.							Тавров	1711 г.	1712 г.				
	-10шт.	18 vessel						Воронеж		1703- 1705 гг.				
	Казачие морские суда: (Лодки) -100шт.							Воронеж, Тавров, Белоколец	1710 г.	1712 г.		Василий Шинилов, Юрий Русинов		
	Морские лодки: -42 шт.								1695 г.	1695 г.				
	-66 шт.								1696 г.	1696 г.				
	-399 шт.									в 1697- 1700 гг.				
	Суда "СНО": -2 шт.											Иван Федотов		
	Тарганы: -1 шт.													

№ п/п	Наим. судов, куманства	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пиромы (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Пазубные корабельные боты: -12 шт.							Тавров	1711 г.	1712 г.		В. Геренс		
	-3 шт.			36 ф.б.д.						1709 г.				
	Пакетботы ¹ : -1 шт.							Воронеж				Ф. Скляев		
	-1 шт.		14					Тавров				к-н Роберт		
	Фишерботы: -2шт.							Воронеж	1698 г.	1699 г.		Андрей Кириллов, Ган Гелсен		В 1709 г. разобраны в Азове
	Транспорты: "Прохладный"		24 20							1711 г.		Петр Михайлов		
	Шмаки: -13 шт.		до 12 басов					Воронеж						
	-3 шт.		до 12 басов					Тавров		1711 г.				
	Ушколы: более -40шт.							Воронеж	1698 г.					
1.	Вспомогательные и другие суда Азовского флота: Бары: -4шт.							Воронеж		1702 г.		А. Моляров		
	-5 шт.							Воронеж		1705-1708 гг.				
2.	Барки: -30шт.									1702 г.				
	-49шт.									1703 г.				

¹ РГА ВМФ ф 233, оп.1; д. 183, л. 75.

№ п/п	Наим. судов, куманьста	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пирюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
3.	Баржи: - 1 шт.													
4.	Боты: -более 150 шт.										с 1695 по 1712 гг.			
5.	Будеры: - 3 700 шт.									1696 г.				
	-82 шт.									1698 г.				
	-6 шт.									1699 г.				
	-90 шт.									1700 г.				
	-100 шт.									1701 г.				
	-13 шт.							Воронеж		1702 г.				
	-30 шт.							Ступино		1703 г.				
	- 300 шт.									1705 г.				
	- 200 шт.									1710 г.				
	- 330 шт.									1711г.				
	- 300 шт.									1712 г.				
	-90 шт.									1713 г.				
6.	Гондылы: -1 шт.													
7.	Дощаники: -20 шт.							Воронеж		1701 г.				
	-15шт.							Воронеж		1702 г.				
	- 41 шт.							Добринск		1702 г.				
8.	"Каги": - 5 шт.									1698 г.				
	- 10шт.									1703 г.				
9.	Камени: -2 пары									1703 г.		Ф. Складев, Пальчиков		

№ п/п	Наим. судов, суммарно	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина пиромы (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Девиз судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	- 3 пары													
	- 2 пары													
11.	Капты: (Касты) -6 шт.								1709 г.	1711 г.		А. Молкр		
12.	Кочи: -1 шт.								1698 г.					
13.	Карбусы: (Карбасы) -35 шт.										1696 г.	Савостья Васильев		
	-28 шт.										1698 г.			
	-40 шт.										1700 г.			
	-92 шт.										1702 г.			
14.	Летательное судно: -1 шт.													в 1702 г. находились в Воронеже
15.	Ладьи: -1 шт.													
16.	Машгелухтер (Машгелухтен): -6 шт.							Воронеж	1698 г.			Питес Яс, Ян Ренс.		
	-2 шт.										май 1703 г.	Г. Генсек		
17.	"Подъемные суда": -4 шт.							Рамонь				И. Федотов		В 1702г. по одному находились в Азове, Таганроге и Воронеже
18.	Пауски: -6 шт.							Добренек		1702 г.				
	-7 шт.									1703 г.				

№ п/п	Наим. судов. куманств	Ранги	Кол-во пушек (калибр) (шт.)	Длина (фут.)	Ширина (фут.)	Глубина интрюма (фут.)	Экипаж (чел.)	Место постройки	Время закладки	Построены	Время спуска на воду	Имена мастеров	Деятели судов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
19.	Плавдоки: -2 шт.							Рамонь		1701 г.				
	-1 шт.							Таганрог	1701 г.			Еким		
20.	Плоты: -134 шт.								1695 г.					
	-100 шт.								1696 г.					
	-400 шт.								1697 г.					
	-712 шт.								1698 г.					
	-220 шт.								1713 г.					
21.	Судно Олаксунд -2 шт.													
22.	Струги: -554 шт.									1695 г.				
	-1344 шт.									1696 г.				
	-400 шт.									1697 г.				
	-29 шт.									1698 г.				
	-117 шт.									1699 г.				
	-309 шт.									1700 г.				
	-271 шт.									1701 г.				
23.	Шхойны: -3 шт.							Воронеж						
24.	Судно "Швада" -1 шт.													
25.	Шлюпки: - более 200 шт.													
26.	Водоочис- тельные машины: -2 шт.							Воронеж		1710 г.				
	-2шт.													
	-1 шт.													
27.	Брандспрей -2 шт.							Тавров				Федор Екаленков		