



Морская летопись



ГАНГУТ

ПЕРВАЯ ПОБЕДА РОССИЙСКОГО ФЛОТА



В.В. Шигин

Морская летопись

Владимир Шигин

**Гангут. Первая победа
российского флота**

«ВЕЧЕ»

2014

Шигин В. В.

Гангут. Первая победа российского флота / В. В. Шигин —
«ВЕЧЕ», 2014 — (Морская летопись)

В книге известного российского писателя-мариниста В. Шигина описываются события, связанные со знаменитым Гангутским сражением, принесшим первую блестящую победу молодому русскому флоту на Балтике. Автор увлекательно рассказывает о героических свершениях русских моряков в начале XVIII века и блестящих победах петровского флота на Балтике. В книге собраны интересные подробности быта русских офицеров и моряков того времени. Издание приурочено к 300-летней годовщине Гангутской победы.

© Шигин В. В., 2014

© ВЕЧЕ, 2014

Содержание

Глава первая	6
Глава вторая	16
Глава третья	25
Глава четвертая	34
Глава пятая	42
Конец ознакомительного фрагмента.	48

Владимир Шигин

Гангут. Первая победа российского флота

© Шигин В. В., 2014

© ООО «Издательство «Вече», 2015

* * *

*Моим сослуживцам по 118-й бригаде кораблей ОВР Балтийского
флота посвящаю эту книгу*

*Все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится.
Петр I*

Глава первая

Первые победы на Балтике

Начиная с XVII века для России военно-политическая обстановка на балтийском побережье складывалась исключительно тяжелой. Древняя русская Ижорская земля была захвачена Швецией, и Россия оказалась практически отрезанной от Балтики. Несмотря на упорную многовековую борьбу за выход к морю, сделать это все никак не удавалось.

Владения Швеции на побережье Балтики между тем постоянно расширялись. Балтийское море постепенно превращалось во «внутреннее шведское озеро», где господствовал многочисленный шведский флот.

Именно поэтому, решив в 1696 году взятием крепости Азов вопрос о выходе России к берегам Азовского моря, Петр I обратил свой взор на берега Балтики. Весной 1700 года, заручившись поддержкой Дании и Польши, он начинает долгую и кровопролитную борьбу со Швецией за выход к балтийским берегам, вошедшую в историю как Северная война.

Начало новой войны было для России крайне неудачным. Уже в июне 1700 года шведский флот во главе с королем Карлом XII появился у побережья союзной нам Дании. Сюда же прибыли боевые корабли Англии и Голландии. Армада под флагами трех наций в составе 60 линейных кораблей подошла к Копенгагену и жестоко бомбардировала датскую столицу. Результатом бомбардировки стал выход Дании из войны со Швецией. Война еще практически не началась, а Россия потеряла своего главного союзника.

Не прошло двух месяцев с момента капитуляции Дании, как шведский флот высадил в Рижском заливе и армию Карла XII, которая нанесла серьезное поражение нашей армии в кровопролитнейшем сражении под Нарвой. Теперь все надо было начинать с нуля – воссоздавать разгромленную армию и строить флот...

Имея опыт Азовских походов, Петр прекрасно понимал, что, не построив на берегу Балтики крепостей и не заведя собственного флота, бороться за обладание морем бессмысленно. Поэтому на северо-западе России немедленно началось строительство транспортных судов, а затем и боевых кораблей. Уже в январе 1701 года было приказано «на реках Волхове и Луге для нынешней швейцарской службы сделать 600 стругов». Наряду с постройкой стругов были переписаны и приобретены все транспортные средства у частных владельцев на Ладожском и Онежском озерах, на Свири, Тихвине, Волхове и других реках. У «бывалых людей» собирались подробные сведения о путях подхода от устья Волхова к Неве. Впрочем, это было только начало.

Зимой 1702 года Петр приступил к созданию верфи на впадающей в Ладогу реке Сясь. Там сразу же началась постройка первых боевых кораблей. Спустя год кораблестроительные работы развернулись на Волхове. Весной 1703 года к постройке кораблей приступили и на реке Свирь. Здесь у Лодейного поля были созданы знаменитые Олонецкие верфи, ставшие основным центром создания будущего Балтийского флота. Для кораблестроительных работ и комплектования команд переводились опытные мастера и моряки с Азовского флота.

Первым кораблем, построенным на Олонецких верфях, стал фрегат «Штандарт». Следом за фрегатом построили галеры «Золотой орел», «Надежда», «Федор Стратилат» и другие.

Пока главные силы Карла XII были задействованы в Польше, Петр решил, не теряя времени, пробивать выход к морю. Весной 1702 года наши войска стали теснить шведов к побережью Финского залива. Боевые действия развернулись на берегах Ладожского и Чудского озер, где противник имел флотилии боевых кораблей.

В мае 1702 года в проливе, соединяющем Чудское озеро с Псковским, отряд наших судов был встречен шведской эскадрой под командованием командора Лешерна. Завязался упор-

ный бой, продолжавшийся в течение трех дней. Вражеским огнем было разбито и потоплено несколько карбасов. Однако наши на своих утлых суденышках смело шли на abordаж и захватывали неприятельские суда. В первом же бою с эскадрой Лешерна была захвачена шведская яхта «Флундран», затем яхты «Виват» и «Вахтмейстер». Шведы отошли, а наши прорвались в Чудское озеро.

Затем боевые действия начались и на Ладожском озере, где находилась шведская эскадра вице-адмирала Нумерса. 15 июня 1702 года произошел первый бой. Шведские суда стояли на якорях недалеко от устья реки Вороны. Наши внезапно атаковали неприятеля, нанесли серьезные повреждения флагманской бригадине «Джойа» и вынудили шведов уйти. Вскоре противнику был нанесен еще более сильный удар. 30 русских карбасов напали на эскадру Нумерса около Кексгольма и причинили ей серьезный урон. Шведы потеряли несколько судов и до трехсот человек убитыми и ранеными.

После этого Нумерс покинул Ладогу, уйдя в Финский залив. Теперь наши войска получили возможность осадить Нотебург, древнюю русскую крепость Орешек у истоков Невы, закрывавший выход из Ладожского озера к морю.

11 октября, после десятидневной непрерывной бомбардировки Нотебурга, русские войска пошли на штурм. Добравшись на судах до острова, они «начало приступа со всех сторон крепости жестоко учинили». Потери атакующих были огромны, но неприятельский гарнизон в конце концов «ударил шамад», т. е. капитулировал.

– Зело жесток этот орех был, – с удовольствием говорил Петр после взятия Нотебурга-Орешка, – однако, слава богу, счастливо разгрызен.

* * *

Взятие Нотебурга расчистило нам путь на Балтику. Не теряя времени, наши войска двинулись вниз по Неве к Финскому заливу. Овладев средним течением реки, армия Шереметева весной 1703 года вышла к ее низовьям, где находилась шведская крепость Ниеншанц, и захватила ее.

На следующий день после взятия Ниеншанца у устья Невы появилась шведская эскадра вице-адмирала Нумерса. Не предполагая, что Ниеншанц уже занят русскими войсками, неприятельские корабли спокойно встали на якорь возле берега. При этом два судна – «Гедан» и «Астрильд» – зашли в реку и бросили якоря в отдалении от основной эскадры.

Этой неосмотрительностью противника и воспользовался Петр I.

Едва солнце скрылось за горизонтом, в светлых сумерках к устью Невы на лодках направились два отряда – преображенцев и семеновцев.

На рассвете 7 мая отряд лодок с солдатами во главе с Петром и Меншиковым (ибо «понеже иных, на море знающих, никого не было») неожиданно атаковал эти суда. При этом на лодках не было ни одной пушки, тогда как у противника имелось 18 орудий.

Шведы, еще ночью заметив обходящие их лодки, сыграли тревогу и подняли паруса, намереваясь присоединиться к эскадре. Однако сильный встречный ветер и узости протоки им в этом препятствовали. Шведская эскадра также подняла паруса, пытаясь прийти на помощь попавшим в ловушку товарищам, однако войти в Неву не решилась. Пытаясь уйти от приближающихся лодок, шведы поливали их картечью.

Но лодки уже вплотную подошли к неприятельским судам, и солдаты бросились на abordаж. Сам Петр, «не щадя своей монаршей милости», одним из первых пробился на палубу «Астрели» с топором и гранатой в руках. На палубах «Гедана» и «Астрильда» разгорелся ожесточенный рукопашный бой. Часть шведов бросилась выбирать якоря, другая пыталась поднять паруса...

На флагманском шведском корабле в бессильной ярости перебегал от борта к борту потрясенный происходящим Нумерс.

На шведской эскадре давно сыграли тревогу, начали сниматься с якорей, но, как назло, остовый, противный ветер усилился, развел крупную встречную волну. Не прошло часа, как стрельба прекратилась на шняве и галиоте... От бессилия Нумерс сжал кулаки, он прекрасно понимал, что значила эта наступившая тишина.

Схватка была короткой, но кровавой. Убитых тут же предали морю, пленных заперли в трюм.

Жесткий характер битвы подтверждает сам Петр в письме Федору Матвеевичу Апраксину: «Понеже неприятели пардон зело поздно закричали, того для солдат унять трудно было, которые, ворвався, едва не всех покололи, только осталось 13 живых. Смею и то писать, что истинно с 8 лодок только в самом деле было. И сею, никогда бываемою викториею вашу милость поздравляю».

Теперь надо было торопиться и уводить суда. Последовала команда Петра:

– С якоря сниматься, паруса ставить!

Первым шел на 8-пушечном «Астрильде» сам Петр, за ним в кильватер – 10-пушечный «Гедан» под командой верного Александра Меншикова. Победители привели свои трофеи в полдень следующего дня к стенам крепости, получившей название Шлотбург.

Журнал Петра отметил: «...а мая 8-го о полуночи привели в лагерь к фельдмаршалу оные взятые суда, борт адмиральский, именуемый “Гедан”, на оном десять пушек 3-фунтовых, да шняву “Астрел”, на которой было 14 пушек. Людей на оных было всего 77 человек, из того числа побито: поручиков – 2, штурманов – 1, подштурманов – 1, констапелей – 2, боцманов – 2, боц-манатов – 2, квартирмейстеров – 1, волонтеров, матросов и солдат – 47 человек, в полон взято: штурман – 1, матросов и солдат – 17, кают-юнг – 1».

Крепостные стены озарились залпами салюта. Русские полки приветствовали первый корабельный трофей на море. Военный совет состоялся в тот же день и был единогласен. Капитана Петра Михайлова и поручика Меншикова наградили орденом Святого апостола Андрея Первозванного. Кроме того, государь получил чин капитана-командора. Вручал ордена первый кавалер этого ордена генерал-адмирал Головин. На эту награду Петр в письме графу Апраксину отреагировал так: «Хотя и недостойны, однако ж от господина фельдмаршала и адмирала мы с господином поручиком учинены кавалерами Святого Андрея».

Этой небольшой, но очень важной победе Петр радовался беспредельно.

Верный соратник царя Тихон Стрешнев, славившийся знанием российского прошлого, откликнулся на одержанную викторию следующим письмом: «А за такую, государь, храбрым привотцам прежде всего какие милости бывали, и того в Разряде не сыскано, для того, что не бывало взятия кораблей на море никогда; и еще в сундуках станем искать, а, чаю, сыскать нечево, примеров таких нет».

Впоследствии оба шведских судна были взяты и включены в состав русского флота. Все офицеры, участвовавшие в бою, были награждены золотыми медалями с цепями, а солдаты – серебряными медалями без цепей. На одной стороне медали находился барельефный портрет Петра I, а на другой – фрагмент боя и надпись: «Небываемое бывает. 1703».

По правительственному заказу были изготовлены и гравюры с изображением взятых судов и видом боя. Приказом Главнокомандующего ВМФ России от 19 декабря 1995 года день 18 мая объявлен днем создания Балтийского флота и с 1996 года ежегодно отмечается как День Балтийского флота.

* * *

Сразу же после овладения всем течением Невы и выходом к Финскому заливу Петр решил укрепиться в этом месте. Уже 16 мая 1703 года на берегу Невы была заложена Петропавловская крепость, положившая начало основанию новой столицы России – Санкт-Петербурга.

Работы по строительству крепости и города еще только начались, но их следовало обезопасить от возможных атак шведского флота, который все еще держался неподалеку.

Поэтому, как только шведская эскадра вице-адмирала Нумерса с наступлением заморозков покинула восточную часть Финского залива, Петр решил выйти на разведку в море. Два небольших русских судна в середине октября вышли из Невы и взяли курс на запад. В 30 километрах от побережья они обнаружили пустынный остров, заросший сосновым лесом. Это был Котлин.

Остров занимал очень важное стратегическое положение, находясь посередине Финского залива. Все крупные суда, идущие к Неве, должны были проходить вблизи от него, так как далее лежали обширные мели.

Как гласит легенда, при обследовании острова наши моряки нашли котел, оставленный неизвестными. Впоследствии найденный котел был изображен на гербе Кронштадта. Осмотрев Котлин и произведя промеры глубин, Петр решил поставить на нем передовой форт, прикрывающий строящийся Петербург со стороны моря.

Той же осенью к устью Невы прибыло первое голландское торговое судно, на следующий год – английское. Вслед за ними в Петербург стали прибывать десятки иностранных торговых судов под флагами многих европейских государств. Город в устье реки Невы становился главным портом России.

Зимой 1703–1704 годов на Котлине был расположен гарнизон, начата постройка береговых укреплений. На одной из отмелей к югу от острова была сооружена трехъярусная деревянная башня, на которой установили 14 орудий. На самом Котлине поставили береговую батарею.

Эти укрепления предназначались для обстрела фарватера, ведущего к Петербургу. 7 мая 1704 года состоялось торжество в честь закладки нового русского форта на Балтике, названного Кроншлотом. В инструкции коменданту крепости говорилось: «Содержать сию цитадель с божиею помощью еще случится хотя до последнего человека...»

Летом 1704 года шведы предприняли попытки отбросить наши войска от Финского залива. Эскадра шведского адмирала Депра пыталась высадить десант на Котлине, но он был отбит, а последовавшая двухдневная бомбардировка острова также не принесла никаких результатов. Столь же безуспешными оказались и усилия противника захватить Котлин зимой 1704 года.

Тем временем на Сяси, Ладоге и Свири кипела работа по постройке боевых кораблей. Осенью 1704 года первые корабли Балтийского флота стали прибывать по Неве в Петербург. 18 октября к Петропавловской крепости подошел первый отряд построенных кораблей.

К маю следующего года в состав Балтийского флота уже входили 24-пушечные фрегаты: «Штандарт», «Нарва», «Петербург», «Кроншлот», «Шлиссельбург», «Триумф», «Михаил Архангел» и «Дефам», 12-пушечные суда: «Копорье», «Мункер», «Дегас», «Яким» и нескольких галер – всего около 20 выпелов. Возглавил флот вице-адмирал Крюйс.

Линейных кораблей в составе молодого флота еще не было, но они вот-вот должны были появиться.

В мае 1705 года русские корабли впервые вышли из Петербурга в Финский залив и заняли позицию у Кроншлота. Утром 4 июня на горизонте показались 22 корабля шведского адмирала Анкерштерна. Невдалеке от Котлина шведская эскадра встала на якорь. На следующий

день после непродолжительного обстрела побережья со шведских кораблей началась высадка десанта. Как только десантные шлюпки приблизились к берегу, открыла огонь береговая артиллерия, затем в штыки ударили наши солдаты. Шведский десант был сброшен в воду. «Бежали на свои суда с великим страхом и, будучи в такой конфузии, при страхе суда свои опрокинули, отчего многое число неприятелей потонуло».

Желая взять реванш, утром 10 июня Анкерштерн на всех парусах направился к боевой линии русского флота. Став на якоря, шведские корабли открыли сильный артиллерийский огонь. Наши отвечали. Отмечая «добрую бодрость офицеров, матросов и солдат» в борьбе со шведами, вице-адмирал Крюйс писал: «Мы со своей стороны с батареей, кораблей и галер им ни малого не поступили и не остались им ничем должны. Чинили наши ядра многую им шкodu... Наши пушки с кораблей таково метко стреляли, будто из мушкетов, и нам часто и многожды можно было слышать, как ядра в корабли неприятельские щелкали...»

Не выдержав ответного огня наших кораблей и береговых батарей, шведская эскадра стала отходить от Кроншлота. После боя «был неприятель, – писал Крюйс, – зело в тихости, и по зрению нашему с острова можно видеть, что то и делают мачты и ванты починивают, и мы видели на одном корабле семь заплат... Неприятельский вице-адмирал всю ту ночь на одном боку лежал для починки».

Но и на этом шведы не успокоились.

14 июля неприятельский флот в 29 вымпелов вновь приблизился к Котлину для решительной атаки. На этот раз неприятельская эскадра показалась на норд-весте. Крюйс, поднявшись на шканцы флагманского корабля, рассматривал противника в зрительную трубу и насчитал двадцать пять вымпелов.

– Авангардия шведская держит курс к западному мысу Котлина. Видимо, там и будет делаться главная диверсия, – сделал он свой вывод.

Теперь все зависело от отряда Федора Толбухина, прикрывавшего западную часть острова.

Итак, направление удара шведов определилось, и теперь надо было успеть подкрепить Толбухинский полк резервом.

– Послать шлюпки на берег, передать Островскому: пушкарей и солдат две сотни отрядить немедленно в помощь Толбухину. Там сегодня жарко будет! – велел Крюйс.

– Неприятель ворочает! – прокричали наблюдатели с мачты.

Не доходя полторы мили до оконечности острова, часть шведских кораблей повернула на ост, другая же спускалась к зюйду. На флагманском корабле адмирала Анкерштерна «Вестманланд» подняли красный флаг – сигнал к атаке.

Было очевидно, что шведы берут нашу батарею на оконечности Котлина в два огня.

Офицеры вокруг Крюйса уже прикидывали расклад сил:

– Ежели по кораблям судить, стволов шестьсот против шестнадцати. К эскадре нашей они не сунутся, побоятся огрести на орехи, а вот береговым достанется.

Крюйс, перекрестившись, скомандовал:

– Поднять красный флаг на правом ноке!

Наши приняли вызов шведов и начинали бой...

Шведы расположили корабли на якорях в две линии, окружили западный мыс с севера и юга. Пять часов без перерыва утюжили ядрами батарею и траншеи толбухинского полка на косе. Тысячи ядер взрыли косогор, не оставляя там живого места. И все же шведы просчитались. Траншеи и брустверы надежно укрыли преображенцев. Не зная этого и полагая, что берег от русских уже очищен, Анкерштерн в полдень отдал приказ начать высадку.

К берегу двинулось до полусотни шлюпок. На их борту – тысяча семьсот шведских отборных гренадер. Едва шлюпки ткнулись в песок, шведы попрыгали в воду и, еще не доходя берега, развернулись в атакующие порядки. И вот, когда до спасительной суши оставались какие-то

метры, появившиеся буквально ниоткуда преображенцы произвели первый залп. Наши били в упор, и практически никто не промахнулся. Первая шеренга шведов была мгновенно выкошена. На поверхности плавали лишь шапки гренадер...

А вдоль береговой линии уже сверкало пламя, свистела картечь. Это, поддерживая преображенцев, вступила в дело замаскированная артиллерия.

Из реляции Крюйса: «По полуночи в 6 часов неприятель начал всею своею силою из верхних и нижних пушек с обеих сторон с кораблей против острова стрелять. Однако нашим никакой вред не учинил, от того, что две тысячи двести человек солдат под командою полковника Толбухина лежали на земле в прикрытом месте и по неприятелю ни единого выстрела не было. А перед полуднем неприятель, посадив людей своих на мелкие суда, послал к берегу, и как они подошли недалеко от берега, тогда наши по неприятелю жестоко из пушек стреляли; а как оные пришли к берегу гораздо ближе, их взяли в мушкетную стрельбу; а как стали выходить из воды, им было выше колен, в некоторых местах глубже, а иные до дна не достали, иные же по горло в воде. Из наших 15 пушек непрестанно стреляли ядрами и картечами, от чего оные неприятели пришли в конфузию. И хотя из них некоторые вышли было на берег, однако ж оные в той конфузии все побежали назад на свои суда, из которых многие опрокинулись, и тогда 35 человек неприятелей на берег выхватили, а в 1 и 2 часу неприятель со всем флотом стал назад подаваться, тогда стрельба перестала. Неприятельских судов было ботов и шлюпов 29. Того же числа к берегу принесло с 400 человек мертвых неприятельских тел; тогда же взято в плен 3 капитана, 2 поручика, 2 прапорщика, 7 унтер-офицеров да рядовых 21 человек. В нашем ретраншементе убито 29 человек да 50 ранено».

Подобрав немногих уцелевших гренадер в шлюпки, шведы поспешно отошли в море, бросив у берега сотни своих убитых и раненых... Вдогонку с острова неслись ядра и бомбы, а из-за рогаток демонстративно выходила в погоню флотилия галер шаутбенахта Боциса.

Кровавый котлинский урок шведские адмиралы запомнили навсегда и уже до конца войны ни разу больше не испытывали судьбу на Невском взморье. Молодой русский флот и возведенная на острове крепость надежно закрыли морские ворота на Балтике.

* * *

Осенью 1706 года при осаде Выборга Петр I поручил сержанту Преображенского полка Михаилу Щепотьеву совершить рейд в Выборгский залив, чтобы захватить одно из находившихся там шведских судов. Пять небольших лодок, которыми командовали бомбардиры Наум Сенявин, Автоном Дубасов, Ермолай Скворцов, Петр Головков и Наум Ходанков, вышли в море. В темноте лодки прошли мимо шведских торговых судов и неожиданно оказались перед хорошо вооруженным адмиральским ботом «Эсперн».

Несмотря на полное превосходство в силах неприятеля, Щепотьев атаковал шведское судно и взял его на абордаж. В ожесточенном бою смертью храбрых пали в бою сержант Михаил Щепотьев, командир гренадер Емельян Бахтиаров, командиры лодок Автоном Дубасов и Петр Головков. Тяжелые ранения получили Наум Сенявин и многие другие. Горстка отважных героев овладела вражеским судном, а затем отбила нападение второго шведского бота и привела «Эсперн» в свою базу с полным вооружением и 27 пленными. «Живых четверо больше себя привели», – гласит хроника.

Из хроники сражения: «Со шведской стороны побиты капитан Малеген Грий, поручик Лан, который командовал над взятым судном, Ян Гол, Ян Эреншильд пропал безвестно, унтер-офицеров – 2, капралов – 6, рядовых – 63, которые телами сочтены, матросов – 2. В полон взято боцманов – 2, солдат – 24. Ружья: пушек – 4, фузей – 57, шпаг – 53, также и иного багажу немало. С нашей стороны побиты командир господин Щепотев, капитан Емельян Бахтиаров, бомбардир Автоном Дубасов, гренадер – 30 человек. Безвестно пропали бомбардиры

Петр Головков, Наум Ходанков. Ранены: из бомбардиров Наум Сенявин, Иван Турков, Василий Осипов».

Встречал победителей сам Петр, расцеловал Сенявина, принял от него шведский флаг, осмотрел бот.

– Доброе судно! – был его вывод.

Из реляции: «Гренадер 7 человек, купно и с прочими оставшимися пожалованы все в офицеры».

Вслед за постройкой Петропавловской крепости около нее началось строительство причалов, пристаней, складов и магазинов для нужд флота. 5 ноября 1704 года на левом берегу Невы под защитой Петропавловской крепости была заложена большая корабельная верфь – главное Адмиралтейство.

Для ее строительства были привлечены мастера с Олонецкой верфи, плотники из Ростова, мастеровые из Новгорода, Владимира и других городов. И город, и флот рождались одновременно.

А через год в главном Адмиралтействе уже спустили на воду первые боевые корабли. Одновременно с главным Адмиралтейством в Петербурге почти одновременно создавались Партикулярная верфь – для постройки транспортных судов и Галерный двор – для строительства гребного флота.

Однако флот – это не только верфи. Это огромная инфраструктура, создавать которую приходилось с нуля, причем в кратчайшие сроки. Поэтому для производства парусины вскоре была построена крупнейшая московская мануфактура – Хамовный двор. В Холмогорах изготавливали канаты. По всей России рубили корабельный лес, строили кожевенные заводы, суконные, шляпные, чулочные фабрики. Особое внимание уделялось изготовлению пушек, ядер и пороха. В Петербурге и рядом с ним были основаны: Пушечный двор, Охтенский пороховой завод, Сестрорецкий оружейный завод. На этих заводах и на верфях трудились тысячи «работных людей».

Что и говорить, первые боевые корабли Балтийского флота по своим мореходным качествам и вооружению, да и по качеству леса уступали кораблям ведущих морских держав. Там был опыт нескольких столетий, мы же начинали, как говорится, с чистого листа. Позднее историки будут называть первые корабли Петра «блинами», т. к. они были весьма широки, не слишком поворотливы и имели небольшую осадку. Но для Финского залива «блины» оказались вполне подходящими, и шведам от них досталось. К тому же с каждым годом качество наших кораблей быстро улучшалось, так что первые «блины» комом не оказались...

В те непростые дни в России быстро мужала плеяда отечественных мастеров-кораблестроителей, таких как Федосей Склеяев и Гаврила Меншиков, Федор Салтыков и Дмитрий Русинов. Именно в это время простой самородок-плотник Ефим Никонов предложил проект «потаенного судна» – прообраза подводной лодки.

А верфи работали днем и ночью. Только в течение первых семи лет Северной войны в состав Балтийского флота вступило около 200 боевых и вспомогательных судов. Это был, без всякого преувеличения, великий подвиг всего народа.

В битве под Полтавой 27 июня 1709 года русские войска нанесли шведской армии крупнейшее поражение. Военное могущество Швеции, создававшееся в течение столетий, было сокрушено. Самому Карлу XII едва удалось спастись и искать спасения в Турции.

Авторитет России на международной арене неизмеримо возрос. Возобновили борьбу против Швеции союзные нам Дания и Польша, вслед за ними выступила и Пруссия. Победой под Полтавой были закреплены успехи русского оружия на берегах Финского залива. Подчеркивая эту связь между разгромом армии Карла XII с укреплением России на Балтике, Петр после Полтавской битвы писал: «Ныне уже совершенно камень в основание Санкт-Петербурга

положен...» Именно под Полтавой Петр принял окончательное решение о перенесении столицы государства в Петербург.

* * *

Весной 1710 года адмирал граф Апраксин возглавил осадный корпус, двинувшийся для взятия Выборга морем по льду, взяв с собою только 15 орудий и небольшой запас провианта. Караван судов с боевыми припасами, конвоируемый боевыми судами, вышел в море вместе со льдом и благополучно дошел до Выборга. Во время этого плавания Петр с отрядом военных судов целую ночь, с опасностью для своей жизни, пробивался среди льда. Своевременный приход в Выборг транспортного каравана ускорил сдачу крепости. «Ледовый поход» к Выборгу явился одним из выдающихся подвигов молодого Балтийского флота. В этом же году были взяты Рига, Пернов, Ревель и Моонзундские острова. В результате одной кампании 1710 года Швеция лишилась всех военно-морских баз от Выборга до Риги.

Однако, несмотря на серьезные поражения, Карлу XII удалось втравить Турцию в войну против России, что повлекло тяжелые последствия на юге. Прутский поход Петра в 1711 году привел к окружению его 200-тысячной турецкой армией. Только ценой отказа от Азова Петру удалось избежать крупной военной катастрофы и заключить с Турцией мирный договор.

Отныне все его последующие усилия были сосредоточены исключительно на борьбе со Швецией, а потому боевые действия на Балтике немедленно возобновились. В 1713 году началось победное шествие России уже по северным берегам Финского залива. Были взяты морские крепости Гельсингфорс, Бьернеборг и Ваза. Наши армия и флот вышли к побережью Ботнического залива.

При этом продолжавшееся блокирование шведами наших берегов несколько не мешало нашим морякам перевозить морем провиант от Котлина в Финляндию и даже захватывать в шхерах неприятельские суда, а также не препятствовало иностранным торговым и нашим военным судам пробираться не только в Ригу и Ревель, но даже в Петербург.

Историк русского флота Ф. Веселаго пишет: «Шведы, после постоянных неудач, стали осторожными до нерешительности, и Петр не пропускал случая пользоваться упадком духа неприятеля. Русские военные суда, несмотря на присутствие шведского флота в Финском заливе, смело ходили не только у южного берега, до Нарвы и Гогланда, но проникали и в глубину финляндских шхер. Успех порождал соревнование между командирами русских судов, пользовавшимися всякою оплошностью неприятеля, и наши крейсера начали захватывать шведские призы, приводя их с торжеством к Котлину. Петр не ограничивался сделанными приобретениями и, желая вовсе вытеснить шведов из Финского залива, спешил усиливать свой флот постройкою судов и укреплял Котлин новыми батареями».

Академик Е. В. Тарле писал о событиях 1710 года так: «...В феврале 1710 г. Петр приказал Апраксину начать боевые действия против Выборга, чтобы обезопасить Петербург со стороны Финляндии. Сделав переход по льду, войска Апраксина 21 марта осадили Выборг. С собой Апраксин взял лишь самое необходимое для начала осады. Предполагалось, что как только позволит “ледовая обстановка”, будут отправлены к Выборгу транспортные суда с артиллерией, боеприпасами и продовольствием.

В начале мая флот, лавируя между льдами, тронулся в путь. При экспедиции находился и шаутбенахт Петр Михайлов, строжайше запрещающий называть себя царем, пока он находится на корабле. 9 мая флот доставил Апраксину все необходимое для осады Выборга. 13 июля Выборг сдался русским. Роль флота в этой победе оказалась решающей: шведские корабли уже шли на выручку, но русский флот их опередил. Сухопутные русские войска проявили чудеса героизма и выносливости, но без прихода флота взять Выборгскую крепость было бы невозможно.

А вскоре после падения Выборга пришла в русскую столицу и еще одна радостная весть: 8 сентября 1710 г. сдался Кексгольм. Ревель, Нарва, Выборг, Кексгольм – все эти подступы к Петербургу были теперь в русских руках. Но нужно сказать, что эти пункты являлись уже вторым поясом укрепленных позиций, преграждавших нападения на Петербург. А первоначальной и очень важной охраной был флот, который даже в эти буквально первые дни своего существования уже приносил громадную военную пользу».

Академик Е. В. Тарле писал: «Задача завоевания Южной и Юго-Западной Финляндии диктовалась Петру всей политической и стратегической обстановкой. Отношения с союзниками стали таковы, что Петр очень зорко следил за польско-саксонскими войсками, которые весьма подозрительно маневрировали около Курляндии. С Данией тоже многое не клеилось и не приходило в ясность. Речи не могло быть о том, чтобы сильным ударом союзных флотов с юга, от Копенгагена, Борнгольма, Данцига, Ревеля, заставить шведов мириться. После завоеваний 1710 г. именно это было главной задачей политики Петра относительно Швеции. Но если этот удар нельзя нанести от южного берега Балтийского моря, то оставался лишь один исход: базироваться на северном берегу Финского залива, взять Гельсингфорс, взять Або, попытаться овладеть Аландскими островами, превратить Юго-Западную Финляндию в плацдарм для нападения на шведские берега или хотя бы создать серьезную угрозу нападения, что могло заставить шведов согласиться на мир. Завоеваний в самой Финляндии, т. е. новых постоянных земельных приобретений там, царь не искал, он решил удовлетвориться полосой земли между Кексгольмом и Выборгом. Конечно, предстояла встреча со шведами и на суше и на море. В течение всего 1712 г. и в течение весны 1713 г. шла самая кипучая работа по постройке галерных судов и подготовка уже имевшихся линейных кораблей. Блестящая стратегическая мысль Петра, деятельно осуществляемая Апраксиным, Боцисом и др., заключалась в том, что главная роль в предстоящих военных действиях выпадет на долю не линейных кораблей, а весельных и парусных галер, полугалер, бригантин и т. п., т. е. судов, для которых возможно маневрирование в шхерах. Около двухсот этих гребных судов было готово к походу уже весной 1713 г.

Это не значит, что Петр прекратил постройку и покупку новых и новых линейных кораблей в 1712–1713 гг. Царь знал, что без них на просторах Балтики рано или поздно не обойтись, потому что шведский флот пока еще очень силен. Но для такой операции, как завоевание Финляндии, линейный флот не был так непосредственно нужен, как флот галерный».

Постепенно овладевая балтийским берегом, Петр I готовился вытеснить шведов из Финляндии, располагая отсюда нанести им решающий удар. Весной 1713 года российский галерный флот под началом Ф. Апраксина направился в финляндские шхеры. Всего более 200 галер и 16 тысяч десанта. Авангардом командовал контр-адмирал Петр Михайлов (Петр I), кордебатальей – Апраксин, а арьергардом – шаутбенахт Боцис, венецианский грек на русской службе. Одновременно корабельный флот, под флагом вице-адмирала Крюйса, состоявший из 7 кораблей, 4 фрегатов и 2 шняв, вышел к Березовым островам. В числе них и первый, спущенный на Петербургском Адмиралтействе, 54-пушечный корабль «Полтава».

Дойдя до Гельсингфорса, галерный флот и бомбардирские суда открыли огонь по крепости. Шведы отвечали. Кровопролитный артиллерийский бой продолжался всю ночь. На рассвете был высажен десант и шведский гарнизон покинул крепость и город. Преследуя шведов, десант занял порт Борго, ставший удобной стоянкой для наших галер.

Вскоре после занятия Гельсингфорса капитан-командору Змаевичу было поручено разведать путь к порту Або и разыскать в шхерах наиболее близкий к берегу «самый внутренний» фарватер.

Однако стоявшие у Гангута шведские корабли отогнали галеры Змаевича. Последующая разведка показала, что «ни коими мерами от больших кораблей пройти невозможно, ибо на многие мили чисто и нигде островов нет». Впрочем, 17 августа князь Голицын по суше,

а Апраксин на гребных судах морем пошли от Гельсингфорса к Або. Город был сдан без сопротивления 28 августа 1713 года.

Итак, к ужасу шведов, после этой операции Стокгольм оказался весьма близко от крайнего западного пункта Финляндии, захваченного Петром. А потому занятие Або явилось стратегическим событием в истории Северной войны.

Тем временем в Ревель прибыли вновь купленные за границей 3 корабля и 2 фрегата. Поэтому корабельный флот был направлен туда для встречи пополнения. Миновав остров Гогланд, вице-адмирал Крюйс, увидев впереди три шведских военных корабля, немедленно начал погоню и, сблизившись на пушечный выстрел, открыл огонь. Однако в это время корабль «Выборг», а за ним еще два корабля один за другим выскочили на мель. Воспользовавшись этим, шведам удалось бежать. «Выборг» с мели снять так и не удалось, и его пришлось сжечь. Данный инцидент произошел, прежде всего, из-за отсутствия даже примерных морских карт.

Что и говорить, становление Балтийского флота шло весьма и весьма непросто. Но, несмотря на все объективные трудности, с каждым годом Россия все уверенней и уверенней утверждалась на Балтике. С каждым годом набирал боевую мощь и молодой, но уже почувствовавший вкус первых побед Балтийский флот.

Глава вторая

Корабли Петра I

Основой основ всякого регулярного военно-морского флота в XVIII–XIX веках являлись линейные корабли, предназначавшиеся для ведения генеральных сражений в боевых линиях. Именно организация службы на линейных кораблях определяла правила поведения моряков и их быт на всем флоте в целом. Линейные корабли эпохи парусного флота являлись ферзями на шахматных досках морских войн. Линейные корабли были вершиной кораблестроительной мысли. Многосотенный экипаж и десятки тяжелых орудий, громада дубового корпуса и мачты, упирающиеся в небеса. Создание и содержание подобных исполинов было под силу не каждой державе. Потеря каждого из линейных кораблей была всегда потерей общегосударственной, а потому их и берегли как зеницу ока. Именно линейные корабли были в парусную эпоху сосредоточием новейших достижений технической мысли. Как же выглядел типичный двухдечный парусный корабль российского флота?

На линейных кораблях под нижней палубой (гон-деком) делали помост на расстоянии 6 футов (около 3 метров) от днища – орлоп-дек, который состоял из рам, которые можно было в случае необходимости снять, если возникала необходимость принять особенно много груза. Пространство между гон-деком и орлоп-деком называлось кубриком. Он занимал, как правило, всю длину корабля от форштевня до брот-камеры в кормовой части, где хранились сухари. Все, что было ниже кубрика, именовалось трюмом, который делился на несколько отсеков. В носовой и кормовой частях трюма имелись две крюйт-камеры для хранения пороха. Носовая крюйт-камера являлась основной, а кормовая – вспомогательной. На трехдечных 100-пушечных кораблях была еще и третья «висячая» крюйт-камера между грот– и форлюками. Впереди кормовой крюйт-камеры в трюме находились капитанский и офицерский погреба для хранения их продовольствия; кроме этого, там имелись особые выгородки, в которых хранились ядра, бомбы и гранаты. В трюме у грот-мачты (то есть в центре корабля) устанавливали помпы для откачки воды. Эту часть трюма наиболее плотно загружали балластом. В трюме также хранилось продовольствие для команды в бочках (вино, пиво, мясо и масло). Сухая провизия в рогожных кулях размещалась выше на кубрике. Там же хранились котлы, весы и другая кухонная утварь. Средняя часть трюма в случае необходимости использовалась для размещения больных и раненных. Между фок– и грот-мачтами хранили: канаты, якоря, запасной такелаж. Под крюйт-камерой обычно размещалась кладовая с артиллерийскими принадлежностями: кокорами, рогами, зажигательными трубками и т. д. У входа в крюйт-камеру располагались шкиперские выгородки для хранения парусов. Вдоль бортов на палубе кубрика между помещениями и корпусом оставалось некоторое свободное пространство – это были так называемые галереи, которые предназначались для удобства осмотра обшивки бортов, заделки пробоин и устранения течи.

Интересно, что поверхность нижней палубы (гон-дека) делалась выпуклой для уменьшения длины отката пушек при выстреле. На нижней палубе устанавливались самые тяжелые орудия. На ней же жили и матросы, которые развешивали перед сном свои висячие койки-гамаки. Любопытно, что палубы и переборки в орудийных деках традиционно красили в красный цвет. Делалось это для того, чтобы вид крови во время боя не отвлекал команду. Любопытно, что мода на окраску палубы именно в красный цвет перешла на такую окраску пола в такой же цвет вначале в домах морских офицеров в Кронштадте, затем эта мода была принесена в Петербург, а уже оттуда быстро распространилась по всей России. И сегодня в большинстве случаев дощатые полы у нас красят именно в красный цвет, продолжая тем самым традиции парусного флота.

В бортах военных судов делались пушечные окна-порты со ставнями на петлях. Перед стрельбой ставни открывали, орудия подтаскивали вплотную к борту, чтобы стволы выходили за борт. Делалось это во избежание возможного возгорания корабля при выстреле.

За грот-мачтой, по установившейся традиции, размещалась констапельская каюта, в которой жили «второсортные офицеры»: артиллеристы, штурманы и офицеры солдатских команд. Рядом находились корабельная канцелярия с писарями и кладовая абордажного оружия (мушкетоны, абордажные топоры-интрепели, пистолеты и пики). Перед бизань-мачтой в отдельной выгородке хранились ружья. Между грот- и бизань-мачтой был установлен шпиль для постановки и выборки якоря. Большой барабан шпиля размещался на нижней палубе, а второй – на средней. Там же хранились и вымбовки, которыми выхаживали шпиль. Между фок- и грот-мачтами размещался еще один малый шпиль для верпования.

На парусных линейных кораблях, как правило, имелось по четыре станových якоря. Во время плавания их хранили по-походному над кран-балками попарно. Пятый якорь – запасной, хранился без штока в трюме за грот-мачтой. Кроме этого на парусных кораблях имелось еще несколько более мелких вспомогательных якорей – верпов, которые предназначались для снятия корабля с мели, передвижения его в штиль и по рекам.

Согласно общей традиции, корма считалась местом пребывания командного состава, а носовая часть – рядового. Кают-компания офицеров размещалась на верхней палубе (в опердеке) в кормовой части корабля. Там в свободное от приема пищи время жил старший офицер (капитан-лейтенант) и лейтенанты. Мичманы жили в маленькой и тесной выгородке под шканцами. Если в кают-компании еще имелись кое-какие элементарные удобства, то мичманская выгородка была столь мала и темна, что традиционно носила название «пещеры». Рядом с ней, в отдельной выгородке, обитал и корабельный батюшка. Здесь же размещалась и небольшая корабельная церковь. Каюта капитана и адмиральский салон размещались в самой корме под шканцами. Это были наиболее благоустроенные каюты, имевшие и кабинет и спальню. Однако и там постоянно располагались орудия. В обычное время их старались драпировать и закрывать, создавая иллюзию уюта и даже известной роскоши. Но при приготовлении к бою в капитанской каюте и адмиральском салоне сразу же снимались временные переборки, и спустя пять-шесть минут эти помещения превращались в обычную оружейную палубу. В большинстве случаев соблюдался принцип, что каюте флагмана более приличествует скромность кельи монаха, нежели показная роскошь будуара. Впрочем, порой бывали и исключения.

В носовой части парусного корабля под баком помещалась поварня (камбуз), рядом – лазарет, где жили лекарь и подлекари. Шканцы – место пребывания капитана, вахтенных офицеров и рулевых во время плавания – располагались от грот-мачты до среза кормовых окон. Там же находился штурвал, нактоуз с компасом, там же хранились лаги и лоты.

Все палубы на парусных судах имели люки, предназначенные для освещения нижних палуб и их проветривания. Верхняя палуба при этом ограждалась фальшбортом, вдоль которого стояли свернутые в тугие коконы матросские койки. Во время боя они служили дополнительной защитой от ядер, картечи, пуль и летящей во все стороны щепы. Перед боем за фальшбортом натягивали противоабордажные сети, которые мешали кораблям сойтись вплотную, а неприятельским матросам – беспрепятственно перепрыгнуть на палубу российского корабля.

Практика строительства парусных судов не обеспечивала необходимой прочности корпуса. На нашем флоте это усугублялось еще постоянной спешкой в строительстве, когда в дело шло не высушенное сырое дерево, низкой квалификацией рабочих, в качестве которых порой использовались обычные солдаты, недосмотрами и злоупотреблениями на верфях. Во избежание этого было положено каждый корабль строить в течение трех лет, причем в первый год заготавливать лес и давать ему время на просушку, а также использовать при строительстве квалифицированных работников. Но на практике, как это обычно у нас бывает, это исполнялось далеко не всегда.

Зачастую все принимаемые меры к усилению корпуса и устранению течи давали эффект только до ближайшего шторма. Вообще, самой большой проблемой для линейных кораблей эпохи парусного флота всех государств, включая Россию, было обеспечение продольной прочности корпуса. Именно из-за этого долгое время было проблематично строительство надежных 100-пушечных линейных кораблей. Наибольших успехов в обеспечении продольной прочности корпуса достигли французские корабельные мастера, но они долгое время как зеницу ока берегли свои теоретические расчеты по этому вопросу. А потому порой даже небольшое волнение на море вызывало прогиб и перегиб кораблей, из-за чего сразу же начиналось расшатывание соединений, нарушение плотности обшивных досок и как следствие этого появлялась течь. Водоотливные средства, состоявшие, как правило, из двух-трех ручных кетенс-помп, тоже при всем старании команды не могли полностью осушить трюм. Поэтому вода в трюме считалась нормальным явлением, следили лишь за ее уровнем, чтобы тот не становился критическим. Ослаблению корпуса способствовала и нагрузка кораблей тяжелой артиллерией. Но иного выхода, увы, тогда просто не существовало.

Историк флота Ф. Ф. Веселаго писал: «При таком состоянии судов, едва флот выходил в море, как при первом свежем ветре на многих судах открывалась сильная течь или важные повреждения, заставлявшие немедленно отправлять эти суда в ближайший порт и отделять для конвоя их другие суда, годные к плаванию. Были случаи, что в свежий ветер суда сразу же получали повреждения, а иногда на пути и разбивались. Но при этом необходимо заметить, что кораблестроение шло весьма деятельно...»

Вследствие большой парусности кораблей и судов для обеспечения лучшей остойчивости они загружались большим количеством балласта. Во времена Петра Великого на российском флоте для этого использовали обыкновенные камни или разорванные огнем орудийные стволы. Позднее стали применять для этой цели чугунные чушки, которые специально отливали на заводах. Образованные пустоты засыпали песком. Чтобы при качке балласт не приходил в движение, трюм делили брусками на отсеки. Сверху чугунные чушки засыпали мелким камнем и ставили «бочки большой руки» (60-ведерные) с пресной водой. Пустоты между бочками опять засыпали песком. На «бочки большой руки» устанавливали в два уровня бочки «средней» и «малой руки». Пустоты между верхними бочками заполняли дровами. Как правило, до подволока трюма оставляли около метра свободного пространства для доступа матросов для работ. Вся эта громоздкая балластная система не была надежной. Часто на качке бочки разбивались, и вода из них вытекала. Образовывались пустоты, и груз начинал смещаться в трюме, создавая опасный кренящий момент, что было смертельно опасно при внезапных шквалах.

Внутри корпуса кораблей делили горизонтальными настилами – палубами-деками. Их могло быть две (двухдечный корабль) или три (трехдечный корабль). О принудительной вентиляции корабельных помещений тогда даже не имели представления. Постоянно проникающая в трюм вода вызывала гниение корпуса и, что самое главное, отравляла воздух внутри корабля, делая его почти невыносимым для дыхания.

Недоброкачественная провизия, испортившаяся в деревянных бочках вода, недостаточно хорошая одежда и неблагоприятные гигиенические условия, общие, впрочем, для всех флотов того времени, способствовали болезням и большой смертности. Порой из-за этого в сильные ветра малочисленные команды были просто не в состоянии выбрать якоря, и поэтому, чтобы вступить под паруса, приходилось попросту рубить топорами якорный канат. Нередки были случаи, когда суда даже на небольшой качке теряли бушприты и мачты. При непрочном такелаже и парусах, некачественно выкованных якорях и ненадежных канатах опасность угрожала судам не только в море, но и на якоре. Следствием этого были частые крушения и гибель судов.

Много лучшего оставляла желать и корабельная артиллерия. Петр I ввел в качестве изменения калибра орудий артиллерийский фунт – чугунное ядро диаметром 2 дюйма (50,8 мм)

и весом 115 золотников (490 граммов). Диапазон калибров был достаточно высок: от маленьких 1-фунтовых до тяжелых 36-фунтовых пушек. Известно, что в последний раз петровские пушки были использованы во время Русско-шведской войны 1788–1790 годов.

Надо отметить, что корабли петровского флота отличались от более поздних тем, что были очень широки и имели небольшую осадку, за что в шутку именовались «блинами». Такие характеристики имели голландские корабли, предназначенные для действий на мелководье, такие же корабли решил строить и Петр, принимая во внимание мелководье Финского залива, где в основном предполагалось воевать молодому русскому флоту.

* * *

Во все времена на кораблях и судах флотов всех стран мира пожары были и остаются одним из самых страшных бедствий. Порой две противоположные стихии – огонь и вода – с какой-то поистине дьявольской согласованностью вдруг внезапно обрушиваются на моряков, и тогда спасения уже быть не может... К сожалению, сия чаша не минула и российский флот.

Для предупреждения пожаров на кораблях и судах парусного флота предпринимались исключительные меры. Курение, например, разрешалось только днем на баке, где стоял обрез с водой для выбивания трубок. Для растопки камбузной плиты и зажигания фонаря нужно было получить разрешение у вахтенного офицера. Причем фонари горели только в строго установленных местах: в кают-компании, в каюте командира и в лазарете. Под каждым фонарем располагался обрез с песком или водой. За соблюдением пожарной безопасности наблюдал специальный «огневой капрал».

Особое внимание уделялось крюйт-камере. Командир корабля назначал самого «осторожного и верного офицера и особливо надежных людей для караулу к крюйт-камере». Часовой у крюйт-камеры под страхом смертной казни был обязан не пускать туда никого с огнем, как по личному приказу командира судна, да и то только в сопровождении самого командира или «верного офицера». Даже мимо крюйт-камеры ходить с фонарями было строжайше запрещено.

После загрузки пороха в крюйт-камеру командир корабля запирает ее на ключ, а ключ хранил у себя в надежном месте. Если ему надо было покинуть судно, то ключ он отдавал оставляемому за себя с «крепким приказанием смотреть в оба».

Наверное, самым страшным за все триста лет был пожар парусного линейного корабля «Нарва» на самой заре создания нашего флота в 1715 году. Сведений о той давней катастрофе сохранилось не так уж много, однако масштабы ее не могут не вызвать ужаса и сегодня...

Трагедия произошла, когда 54-пушечная «Нарва» готовилась к очередной морской кампании и, загрузив все припасы, уже стояла на внешнем Кронштадтском рейде. 27 июня разыгралась непогода, пошел сильный дождь. В небе гремел гром и блистали молнии. По совершенно трагическому стечению обстоятельств крюйт-камера корабля, где хранились уже погруженные запасы пороха, в этот момент оказалась открытой – туда догружали последние пороховые бочки. Очередной удар молнии пришелся как раз в открытый люк крюйт-камеры. Взрыв был страшен. Сила его, по воспоминаниям очевидцев, была столь велика, что несчастную «Нарву» буквально разорвало в клочья. В вихре всеиспепеляющего взрыва нашли свою мгновенную смерть более трехсот членов экипажа, от большинства из них потом не смогли найти даже останков. Чудом спаслось лишь пятнадцать обгоревших и оглушенных матросов, которых отбросило взрывной волной далеко от гибнущего корабля. Надо ли говорить, сколь ошутимой была эта потеря для молодого и не слишком многочисленного российского флота. После этого среди моряков ходило много разговоров о несчастливом названии корабля «Нарвы». Все сразу вспомнили о нарвском разгроме русской армии в самом начале Северной войны. Следствием этого стало то, что больше никогда корабля с таким наименованием в отече-

ственном флоте не было. Подводя итог рассказу о трагедии «Нарвы», следует отметить, что ее гибель стоит отнести к той категории катастроф, которые в старых морских документах именовали как «неизбежную в море случайность», а ныне называют «форс-мажором». К этому можно добавить, что впоследствии руководство флота и лично Петр I несколько сомневались в истинности причины гибели линейного корабля. Для этого имелись основания, ведь подобного случая гибели большого боевого корабля от удара молнии не знает вся история мирового мореплавания. Так что вполне возможно, что «Нарва» и ее экипаж стали жертвой шведской диверсии или же чьей-то халатности. Узнать правду было просто не у кого, все бывшие в непосредственной близости от круйт-камеры погибли, так что однозначного ответа о причине гибели «Нарвы» мы, скорее всего, уже никогда не узнаем.

На парусных судах российского флота вся жизнь была подчинена букве Морского устава, разработанного и утвержденного Петром I в 1720 году. Любая мелочь была строго регламентирована, иначе, впрочем, в море было и нельзя.

Поэтому для упорядочения деятельности команды уставом вменялось в обязанности командирам кораблей «главнейшим делом» расписать «всю команду на три равные части по вахтам, а вахты по парусам, орудиям и т. п.».

Надо отметить, что с петровских времен почти до конца XVIII века русские моряки применяли так называемое морское исчисление времени, в котором сутки начинались с полудня предшествующего дня по гражданскому календарю. Морское счисление опережало гражданский календарь на 12 часов, но для моряков было более удобным.

При хорошем ветре и относительно спокойном море дежурная вахта находилась на верхней палубе в готовности, в то время как свободная занималась корабельными делами или отдыхала. При общих авральных работах наверх вызывались все вахты. В холодную погоду вахту могли сократить до двух часов. Если ветер был попутный, то вахтенные матросы могли и отдохнуть. Намного хуже было, если ветер был противный, тогда идти вперед парусное судно могло только с помощью лавировки, для захвата касательного ветра в паруса. Занятие это было не только чрезвычайно утомительным, но и физически трудным, так как приходилось за вахту подниматься на мачты до десятка раз. Если же погода была холодна, а ветер был свежий, это выматывало матросов до полного изнеможения.

Правила о салютах или, как тогда называли, о «поздравлениях пушками», в течение первой четверти XVIII века, определялись несколькими постановлениями, которые, однако же, на практике никогда строго не исполнялись. Так, в 1710 году положено, что крепость должна салютовать первому адмиралу 7-ю, а прочим флагманам 5-ю выстрелами, и они должны отвечать ей тем же числом. Партикулярные же корабли должны салютовать крепости 5-ю выстрелами, а она им отвечала тремя. Но вслед за утверждением этого постановления оно было нарушено, и суда салютовали почти всегда большим числом выстрелов.

От иностранных коммерческих кораблей требовали, чтобы, подходя к нашим крепостям, они опускали фор- или грот-марсель «вместо поклона» и подбирали вымпел. При встрече же с нашими военными судами иностранные купцы, кроме спуска марселя, должны были, если имели пушки, салютовать, а флагманы им отвечать двумя выстрелами менее.

В 1710 году, в случае встречи наших архангельских фрегатов с иностранными судами, велено было: «французским, английским и испанским судам почтения не чинить». Но через два года, когда предполагалось несколько судов Азовского флота перевести в Балтийское море, то им предписывалось, в случае прихода в иностранные порты, «кумплемент отдавать, смотря на английские и французские поступки, чтобы чести флага не учинить афронта». С Данией (в 1710 г.), с Голландией (в 1716 г.) и со Швецией, при заключении Ништадтского мира, о правилах салюта были заключены трактаты; но условия со Швецией были так неопределенны, что, при первом же применении их на практике, возбудили недоразумения и вызвали со стороны

русского правительства распоряжение, чтобы при размене салютов со шведами отвечать всегда одним выстрелом менее.

* * *

Флот, как известно, не может существовать без кораблей, но и корабли, в свою очередь, не могут существовать без портов, где их готовят к плаванию и где они чинятся после возвращения с моря. Жизнь портовых портов России при Петре была весьма отличной от жизни обычных российских городов. Здесь все было иначе...

Главная задача каждого порта – подготовить суда и команды к плаванию, а после окончания одного дать им приют, ремонт и отдохновение. В портах суда отстаивались и хранились между кампаниями. И если на теплом Черном море наши моряки старались плавать круглогодично, а потому и чинились, соответственно, постепенно в течение целого года, то на замерзающей Балтике все было иначе. В Кронштадте, как мы уже говорили, корабли и суда на зиму консервировали.

Адмиралтейство – это целый мир, живущий по своим, только ему присущим законам. С раннего утра до поздней ночи здесь снуют люди. Кажется, что все движется хаотично, но на самом деле у каждого из снующих есть свое дело и каждый знает, как его делать быстро и толково. Помимо самих верфей, где воздвигаются корабельные кораба, в Адмиралтействе имеются всевозможные вспомогательные мастерские. Их такое множество, что непосвященный все и не упомнит: весельные, блоковые, столярные и парусные, резные, котельные, кузнечные и домкратные, буровые и инструментальные, якорные, меховые, фонарные и оконные, малярные, компасные, конопатные и бочарные, пильные, свечные и брендспойтные... В каждой мастерской кипит своя работа – опытные мастера и ученики-подмастерья обеспечивают российский флот всем, что ему необходимо. Рядом с адмиралтействами рабочие и матросские слободки. Там живут семейные рабочие и нижние чины.

Зимовка флота в порту требовала больших помещений и для размещения личного состава. Для этого Петр I еще в 1712 году велел собрать со всех губерний для строительства жилья на острове Котлин три тысячи строителей. С тех пор казармы в Кронштадте строились постоянно. Строились дома и для офицеров.

Военный порт должен быть во всегдашней готовности к войне, а потому он защищен фортами и береговыми батареями. Военный порт – убежище и дом для флота, там моряки должны чувствовать себя в полнейшей безопасности. Поэтому большое внимание портовые власти всегда уделяли предупреждению пожаров, которые в эпоху парусного флота были сущим бичом набитых порохом деревянных судов. Деревянные корпуса и паруса загорались в одно мгновение, и огромные корабли сгорали свечами в какие-то минуты. В тесноте гавани загоревшееся судно грозило стать источником пожара и для стоявших рядом судов. История российского флота знает немало случаев, когда при пожаре на одном лишь судне сгорали целые эскадры! Поэтому отношение к огню на русском флоте (как впрочем, и на всех других) было особо строгое и особенно в портах.

Поэтому на стоящих в портах судах во избежание пожаров категорически запрещалось даже курить. Наказание за это было жесточайшим, невзирая на чины и былые заслуги!

Курить офицерам и матросам (в этом деле исключений не делалось ни для кого!) дозволялось только в караульном доме на брандвахте, а также за гаванью у бочек, поставленных на рейде. Поэтому в конце дня у этих бочек неизменно собирались шлюпки, до отказа забитые курильщиками, которые, пыхтя глиняными и пенчковыми трубками, так отводили свою душу. Нарушители порядка курения наказывались безжалостно. Офицеров и унтер-офицеров нещадно штрафовали. А для того, чтобы отношение к хулиганствующим курильщикам было соответствующее, начальники поступали вполне логично – при взимании штрафа чет-

верть его отдавалась доносителю. Матросов-курильщиков, с которых и взять-то было нечего, нещадно пороли в назидание сотоварищам. Может быть, именно из-за этого среди матросов (да и офицеров) парусного флота в ходу был не столько курительный, сколько жевательный табак. Любой огонь на стоящем в порту судне можно было разводить только с личного разрешения командира брандвахты, который присылал специально подготовленного унтер-офицера – «огневого». Огонь разводился только в присутствии последнего и при нем же должен был быть потушен. За самовольное разведение огня капитанов наказывали строжайше. Для тушения пожаров на каждой брандвахте имелись специальные портовые баркасы с брандсбойтами. Пожарные баркасы надлежало содержать во всегдашней готовности и днем и ночью.

Горячую пищу для команд стоящих в гавани судов по этой причине варили в специальных портовых кухнях, находящихся в гавани под надзором тех же «огневых» и под присмотром командира брандвахты.

Еще в 1705 году на Адмиралтейском острове приступили к постройке первых 120 домов для проживания морских офицеров. Строительство велось в крайне тяжелых физико-географических и климатических условиях, в большой спешке и отличалось низким качеством жилья, что впоследствии сказалось на здоровье новоселов. Ну а как жили морские офицеры на берегу? Известно, что еще в 1705 году для морских офицеров в Петербурге было поставлено 100 изб. В последующие годы строительство изб «с удобствами» для офицеров, несмотря на имеющиеся трудности, продолжилось. Размер отводимого участка под строительство дома, прежде всего, зависел от чина и должности новосела. Внутренняя планировка домов была проста. Входные двери прямо с улицы вели в тамбур, направо – вход в две жилые комнаты одинаковой площади, налево – в столовую и кухню. Двор застраивался хозяйственными постройками: бревенчатыми поварнями, пекарнями, погребами, сараями, хлевами, «со всякой скотины стойло», птичниками и банями. Такие же дома-флигели строили для офицеров и их семей и в других военных портах. Женатые офицеры при каждом удобном случае старались обзавестись домашним скотом и хотя бы небольшим огородиком, с помощью которых можно было легче выживать. К ведению хозяйства, как могли, привлекали матросов.

* * *

Русский гребной флот имел в отличие от корабельного флота свои особенности, как в конструкции судов, так и в тактике их действия.

Первая галера для Балтийского флота была заложена на Олонецкой верфи 29 июля 1703 года в присутствии самого Петра. С этого момента темп и масштабы строительства галер непрерывно наращивался до конца Северной войны. Общее количество галер, построенных к концу войны, достигло двухсот.

В петровском флоте гребные суда подразделялись на галеры, полугалеры и скампавеи. Принципиальных различий эти суда не имели. Как правило, скампавеи и полугалеры имели меньшие размеры, чем галеры. Однако в документах упоминаются скампавеи, имеющие порой большие размеры, чем галеры. При этом в различных документах петровского времени одно и то же судно зачастую именовали в одном случае галерой, в другом скампавеей. Историк русского флота Ф. Ф. Веселаго в своем знаменитом справочнике судов объединил и галеры, и полугалеры, и скампавеи вместе.

С 1711 года галеры строились в Выборге, с 1712 года – еще и в Санкт-Петербурге. В первые годы Северной войны точного учета построенных галер не велось, по этой причине до нас не дошли названия большинства галер, не говоря уже об их характеристиках.

В эпоху Петра I в России строились 16-, 18- и 19-баночные галеры. Длина их составляла от 30 до 33,5 метров, а ширина – от 5,3 до 5,6 метров. При этом осадка галеры без груза

составляла до полуметра, а с грузом – до полутора метров. Это давало возможность действовать на мелководье у берега.

При этом галеры петровского флота строились по французским, венецианским и турецким проектам (как тогда говорили, «манирам»). Большинство галер эпохи гангутских событий были «турецкого маниру». Такой выбор не был случайным. Турецкие галеры отличались легким ходом и хорошей маневренностью, при этом их мореходность из-за низких бортов оставляла желать много лучшего. Поэтому в свежую погоду выходить в море галерам «турецкого маниру» не рекомендовалось. Однако трагедии все равно были нередки, и только осенью 1714 года в шторм затонуло 16 скамповей «турецкого маниру».

Особенностью галер была и их весьма малая автономность. Большое количество людей на борту (морская команда, солдаты и гребцы) потребляли столь большое количество продуктов и воды, что за каждым отрядом галер даже на непродолжительном переходе должны были следовать суда снабжения. Это значительно сужало оперативные и тактические особенности гребного флота.

В отличие от корабельного парусного флота гребной флот имел собственную терминологию. Носовая часть галеры – таран – именовался «шпироном», баковая надстройка, закрывавшая носовые орудия и артиллеристов, – «рамбат». Вынесенные за борта на специальных кницах брусья со штыревыми уключинами (шкармами) для весел назывались «постицы». По диаметральной плоскости галеры от рамбата до тендалета (легкого навеса на юте) шел помост – «куршея». Фок-мачта на галере называлась «тринкет», грот-мачта – «майстра», бизань-мачта – «мезана».

Типичная галера «турецкого маниру» являлась килевым судном с длинным, узким корпусом, возвышаясь над уровнем воды на полтора-два метра. В носу галеры был сделан напоминавший таран носовой выступ – шпирон. К шпирону крепился передний конец реи (райны), державший парус фок-мачты. На гребном флоте ее именовали тринкетовой мачтой. Вторая мачта располагалась в середине судна. Парусное вооружение на галерах было латинским (косым).

За шпироном в носовой части галер имелся помост, где устанавливались орудия крупного калибра. При этом самое мощное орудие устанавливалось для лучшей центровки посредине. Из носа в корму галеры шел еще один помост – куршея, – который покрывался просмоленной парусиной. По куршее передвигались люди, перетаскивали грузы. Слева и справа от куршейного помоста располагались скамьи-банки для гребцов. Одним концом они врезались в борт, а другим – в куршею.

Банки на русских судах ставились под углом 81–83° к борту в нос. У каждой банки предусматривались подножки для упора ног («ступени»). На корме галеры располагалась небольшая надстройка, образованная деревянными брусами, над которыми натягивалась палатка – тендалет. Вдоль бортов галеры шли два бруса-постицы, вынесенные на специальных кницах-бакалярах. На постицы насаживались штыревые уключины для весел. Являвшиеся главным двигателем галер весла были весьма массивны. Их вес достигал 90 кг, длина же – до 13 метров. Изготавливались весла из цельного дерева. Поскольку толщина весла не позволяла гребцам грести, обхватив его ладонями, к нему крепился брус с выточенными в нем круглыми ручками.

Поэтому за каждым веслом сидело от трех до пяти гребцов, в зависимости от размеров галеры. Опытные гребцы, работая слаженно и синхронно, делали до 25 гребков в минуту, что позволяло галерам развивать скорость до 6 узлов. Однако долго грести в быстром темпе гребцы не могли. Поэтому хороший ход галеры могли держать весьма непродолжительное время. При периодической замене опытных гребцов галера могла пройти за день до 40 миль.

Парус имел на гребном флоте всегда вспомогательную функцию. Его старались использовать, прежде всего, во время больших переходов, сберегая силы гребцам, весла при этом убирались.

Главными навигационными приборами, как и на корабельном флоте, являлись магнитный компас, капитанские солнечные часы, песочные часы, ручной лаг.

Как и полагалось, галеры несли флаги и выпела. Кормовой флаг представлял собой красное полотнище с косицами, в верхнем крыже которого в белом прямоугольнике помещался синий Андреевский крест. Для передачи сигналов на галерах имелись особые сигнальные флаги, которые также служили и флагами расцвечивания в торжественные дни. По возможности галеры старались совершать лишь однодневные переходы вдоль берега, а ночь проводили на якоре у берега. Если предоставлялась возможность, то часть команды вечером свозилась на берег, для ночлега и отдыха. В штормовую погоду галеры старались вытаскивать на берег.

Так как из-за наличия весел установить вдоль бортов орудия не представлялось возможным, артиллерийское вооружение галер было достаточно слабым. Одно-два орудия большого или среднего калибра устанавливались в носу галеры. Обычно по центру больших галер ставили одну 18-фунтовую или 24-фунтовую пушку, а ближе к бортам – две 12-фунтовые пушки. На более мелких галерах – одну 12-фунтовую и две 6- или 8-фунтовые пушки. Иногда на носовом помосте ставились 3–6 фунтовые мортиры. Помимо этого на куршее ставили 2-фунтовые и 3-фунтовые пушки на вертлюжных (поворачивающихся) установках, которые именовались «басами».

В силу этого в морском артиллерийском бою любой линейный корабль мог гарантированно уничтожить дюжину самых больших галер.

Поэтому галеры вынуждены были действовать на прибрежном мелководье, где их не могли достать линейные корабли и фрегаты. Обычно, атакуя судно противника, галеры при подходе к неприятельскому судну давали залп из носовых орудий. Затем с концов рей обеих мачт сбрасывались специальные «приступные якоря», которыми галера сцеплялась с вражеским судном, и абордажная команда шла на приступ. Однако такие столкновения были не часты и в основном галеры использовались в качестве войсковых транспортов и десантных судов.

Глава третья

Моряки петровского флота

Чтобы понять, как жили моряки русского флота в XVIII веке, необходимо, прежде всего, знать, что представлял собой морской офицерский корпус. Во все времена на всех флотах мира именно офицеры определяли лицо флота, его традиции. В первый период существования российского флота дворянство шло туда крайне неохотно, под всеми предложениями предпочитая перевестись в армию. Разумеется, как всегда, были энтузиасты и романтики, но большинство кораблей просто боялось. Так, обучавшийся в 1711 году в Голландии навигатор князь М. Голицын писал брату своей жены, чтобы тот ходатайствовал перед генерал-адмиралом Ф. М. Апраксиным об отзвье его на Родину. А если подобное не случится, тогда «от той науки нас морехотцкой отставить, а чтобы учитьца какой-нибудь сухопутной». Нелюбовь дворян к морскому делу вполне объяснима, ведь Петр I требовал от навигаторов с целью привития практических навыков и умений по управлению кораблем большую часть времени проводить в море, а это выросшим в барской неге отрокам, прямо скажем, не нравилось.

Сам Петр I, хорошо знавший настроения, имевшие место среди дворян по отношению к морской службе, выразился на сей счет, как всегда, точно: «При даровом хлебе без принуждения служить не будут». Недаром дворяне в 1730 году, при вхождении герцогини Курляндской Анны Иоанновны на русский трон, единодушно просили у нее полного освобождения от морской службы, на что императрица Анна, кстати, не согласилась. Для лучшего понимания сложившейся ситуации достаточно вспомнить хотя бы хорошо известный телефильм «Табачный капитан».

При этом многие богатые люди стремились откупиться от флота, ежегодно выплачивая государству значительные суммы. Некоторые аристократы, для того чтобы только уволиться с постылой для них морской службы, соглашались даже строить на собственные деньги дорогостоящие административные сооружения. К примеру, 4 ноября 1718 года Адмиралтейств-коллегия приговорила: «За долговременное, будучи за морем морского плавания на обучение князя А. М. Гагарина из матросов отставить, и за то, построить на адмиралтейском острове палаты». Как говорится, хоть шерсти клок...

Дети многих «знатных особ», понимая, что с морской службы при Петре I никаким законным путем не уволиться, стремились в Адмиралтействе, в первую очередь, определиться на береговые должности. В целом назначение во флот ими рассматривалось как несчастье, и тверские, владимирские, ярославские и прочие дворяне из внутренних уездов страны не знали, «какому святому молиться об избавлении от морской службы». Это отвращение было так сильно, что при преемниках Петра Великого в морские офицеры шли почти исключительно самые бедные, большей частью беспоместные и бескрестьянные однодворцы, то есть представители дворянских низов.

Что же представлял собой офицерский состав парусного русского флота в XVIII–XIX веках? Первую категорию составляли собственно флотские офицеры – наиболее привилегированная часть, состоявшая в основном из дворян. Отдельно стояли офицеры морской артиллерии и офицеры-штурмана. На каждом парусном судне российского флота от линейного корабля до посыльного брига офицеры были распределены в определенной должностной иерархии. Разумеется, что на больших судах первого и второго рангов имелся полный комплект должностей, на мелких же он был меньшим, как по количеству, так и по чинам.

Первым по должности на любом судне являлся капитан, которого позднее стали именовать командиром. Второй по должности был капитан-лейтенант. В отличие от капитанских обязанностей, согласно уставу, собственных обязанностей у него было не так уж много. Петров-

ский устав гласил, что он «то же бремя повинен носить, что и капитан... однако ж, как и другие офицеры, должен он слушать своего капитана». Во время боя капитан-лейтенант распоряжался на нижнем деке, то есть в относительно самом безопасном месте. Сделано это было для того, чтобы в случае гибели или ранении капитана он был в состоянии принять на себя командование судном. Во время плавания капитан-лейтенант руководил штурманами и был обязан всегда знать, в каком месте находится судно, если плавание проходило в составе эскадры, отвечал за удержание места в строю. Помимо всего этого капитан-лейтенант исполнял постоянные поручения капитана. Именно через него командир судна общался с командой и через него передавал свои указания.

Старший (или первый) лейтенант был определен петровским уставом, как «третий командир на судне». По этой причине он подчинялся только первым двум – капитану и капитан-лейтенанту. Старший лейтенант был обязан присутствовать с капитаном на осмотрах судна, вести роспись матросам по вахтам и на случай боя, лично осматривать судно ночью. Он отвечал за откачку воды из трюма, разбирался со всеми происшествиями на вахтах, присматривал за всякой корабельной работой, следил за режимом прохода на судно и сходе с него, содержал у себя шканечный журнал и все навигационные инструменты, отвечая за их сохранность и исправность. Помимо всего прочего старший лейтенант являлся начальником первой вахты, которая, по обычаю, должна была быть образцом для остальных двух.

Остальные лейтенанты судна (их, как правило, было от двух до четырех) командовали вахтами и являлись вахтенными начальниками. Кроме этого в бою каждый из них назначался командиром артиллерийской палубы на время боя.

Мичманы заведовали отдельными мачтами и являлись помощниками начальников вахт. Морской устав трактовал их обязанности так: «Мичманы должны быть по своим местам, где они определены будут от командира корабля и указ капитанской и прочих обер-офицеров исполнять и помогать в укладке в корабль всяких вещей, также держать журнал, как и штурманы». Согласно петровскому уставу мичман был обязан для получения чина лейтенанта проплавать на море семь лет. Мичмана российского флота весьма отличались от мичманов, к примеру, английского флота. Если у англичан мичманами были забранные от родителей 12-летние мальчишки, которые занимали положение промежуточное между офицерами и матросами, учась всему сами, то у нас мичмана являлись полноценными офицерами и имели прекрасную теоретическую и морскую подготовку, так как все без исключения являлись выпускниками морского кадетского корпуса, отучившись там по 5–7 лет.

Что касается гребного флота, то в комплектовании команд он существенно отличался от флота корабельного. Обычно на каждой галере находилось до 60 человек палубной команды (офицеры, матросы и артиллеристы), полторы сотни солдат абордажных команд и 250 гребцов. Командирами галер Петр I назначал, как правило, опытных галерных капитанов с флотов средиземноморских держав, а в помощники ставил к ним офицеров Преображенского и Семеновского полков. При этом, как правило, подавляющее большинство команды на галерах имели минимальный опыт морской службы. Это считалось нормальным явлением, т. к. галеры действовали непосредственно у побережья, и нескольких опытных моряков было достаточно, чтобы править судном и работать с парусами.

На русских галерах в отличие от других флотов в качестве гребцов использовались не невольники, а солдаты пехотных полков. Это давало значительные преимущества. Во-первых, солдаты гребли не из-под палки, а выкладываясь на совесть. Во-вторых, в случае абордажа они также брали в руки оружие и присоединялись к штатной абордажной партии, сразу же создавая значительный численный перевес над противником.

* * *

Весьма своеобразным при Петре было и производство морских офицеров в чины. Дело в том, что Петром I с момента создания флота этот порядок не был четко определен. Он начал устанавливаться лишь с 1706 года, а с 1714 года кроме определенного срока выслуги в каждом чине для повышения была введена баллотировка, то есть тайное голосование офицеров-сослуживцев. В 1720 году Адмиралтейств-коллегия установила баллотировку до капитана 3-го ранга (капитан-лейтенанта) включительно. Но затем было решено все же производить в чины по старшинству. В целом, с небольшими изменениями, этот порядок производства в чины сохранялся на флоте на всем протяжении XVIII века.

При производстве в чин неукоснительно соблюдались основные правила: «удостоение» начальства на производство кандидата и наличие вакансии; однако эти правила вступали в силу лишь при положительном исходе баллотировки. Баллотировка представляла собой сдачу экзаменов комиссии, в состав которой входили опытные капитаны и флагманы. Голосование: присваивать или не присваивать следующий чин, – решалось тайно. Каждый из экзаменаторов опускал в урну один из двух имевшихся у него шаров: белый (за присвоение) или черный (против присвоения). Так как количество членов комиссии всегда было нечетным, то председатель, вскрыв урну и подсчитав количество белых и черных шаров, объявлял экзаменуемому приговор: произведен он в следующий чин или нет.

Историк российского флота Ф. Ф. Веселаго: «Баллотировка, как средство справедливейшего выбора достойных к повышению в следующие чины офицеров, установлена в нашем флоте еще Петром I. Правила баллотировки, изменяясь в подробностях, сохранились до настоящего времени (имеются в виду 60-е годы XIX века. – *В. III.*), в которое они получили некоторые улучшения и более правильный порядок. Так, например, младшие чины отстранены от баллотирования старших, уничтожены шары, выражающие «сомнение», и оставлены только два разряда – достоин или недостоин. Баллотировать положено не во все чины, только в те, которые по обязанностям своим представляют значительную разницу, как например чины: капитан-лейтенанта, капитана и флагмана. Производство из гардемарин в мичмана и из мичмана в лейтенанты производили по экзамену; из лейтенантов в капитан-лейтенанты, из капитан-лейтенантов в капитаны и из капитан-командоров в контр-адмиралы по баллотировке. Старшинство офицеров, производимых по баллотировке, определялось по количеству удовлетворительных шаров; и у кого было более трети неудовлетворительных, тот считался забаллотированным. Забаллотированные два раза отставлялись от службы с половинной пенсией или на инвалидное содержание, если они выслужили; но полной пенсии они лишались, хотя бы прослужили 40 и более лет. Для производства из гардемарин в мичмана кроме удовлетворительно выдержанного экзамена еще требовалось сделать пять морских кампаний; а при производстве из мичманов в лейтенанты – не менее 4 лет службы в чине. На открывающиеся вакансии флагманов половинное число производилось по царскому приказу и половина по баллотированию; в капитаны по царскому приказу производилась четвертая часть, в капитан-лейтенанты – шестая, а остальные по баллотировке».

На российском парусном флоте всегда существовала строгая иерархия заменяемости должностей. В случае смерти командира его должность принимал капитан-лейтенант (т. е. старший офицер или, попросту говоря, старпом). В случае его смерти – старший (первый) лейтенант, и так все офицеры один за другим по старшинству. Если же в бою погибали все офицеры, то команду над судном обязан был принять старший унтер-офицер, затем штурман, шкипер, констапель и, наконец, боцман. Если и последний погибал в жестоком сражении, в командование судном должен был вступить «любой на то годный».

Власть никогда не была щедра на жалование морякам. Из письма первых гардемарин, проходивших обучение в Испании: «И ныне мы подрядили себе квартиры, и содержимся одним хлебом и водою, и за тем не остается ничего, чем бы содержать рубашки, башмаки и прочие нужды. И во академии мы учимся солдацкому артикулу, и танцовать, и на шпагах биться, а математики нам учиться не возможно, для того что мы языку их не знаем. Мы же все во взрослых летах, о чем и его царское величество известен. И желаем быть в службе. А здесь мы у командора своего просили многожды, чтобы нас послать на галеры и оной наш командор сказал что “его королевское величество содержит только шесть галер и те в Сицилии и определить де вас кроме академии некуда, понеже те галеры стоят заперты в порте от неприятеля, и не токмо де галеры, но и корабли мало ходят, и на галерах их гардемаринов нет”. Мы ж многократно просили, чтобы нам прибавили жалованья. И оной командор нам сказал что больше того нам жалованья не прибавят, и ко двору королевского величества писать позволения нам не дал, а сказал нам чтобы мы о всех своих нуждах просили у царского величества. И оным жалованьем нам содержаться невозможно, потому что мы другога места на все такой дороговизны не видали: о чем ваше сиятельство извольте осведомиться помимо нас. А гишпанские гардемарины содержатся не жалованьем, но больше прилагают от домов своих. А мы дворяне не богатые, от домов своих не только векселей, но и писем не получаем. И в венецианской службе были мы в крайнем убожестве, ежели бы житья там нашего продолжилось, могли бы от скудости пропасть; а ныне приключилась и здесь великая нужда, ничем не меньше прежней: первое, что голодны, второе, что имеем по одному кафтану, а рубашек и протчего нет. Всепокорно и слезно молим вашего сиятельства, умиласердись, государь, над нами, чтобы нам не пропасть безвременно. Соизволь доложить его царскому величеству, чтобы нам быть в службе, а не в академии, и определил бы его царское величество жалованьем, чем бы можно нам содержаться. Ежели мы будем многое число (время?) в академии, то практику морскую, которую мы приняли, можем забыть (а вновь ничего не присовокупим: понеже танцевание и шпажное учение ко интересу его царского величества нам не в пользу). Ежели к нам вашего сиятельства милосердия не явится, истинно, государь, можем от скудости пропасть. Умиловившись государь, над нами, понеже кроме вашего сиятельства помощи себе получить не можем».

Теоретически офицерам можно было улучшить свое материальное положение, получив земельный надел. Но сделать это удавалось далеко не всем, так как выделение земли рассматривалось как награждение за особые заслуги, а потому массовым не было никогда. Вообще же, пожалование им деревень с крепостными крестьянами началось в 1711–1716 годах, но производилось весьма нечасто и за конкретные подвиги, да и то лишь «по удостоению высшего начальства».

В большинстве случаев для получения имений в собственность офицеры обращались с просьбами («слезно» и «рабски») к своему прямому начальнику, обосновывая необходимость получения земельной собственности своей бедностью и обязательством за себя и детей «до гроба верно служить» Его Величеству.

Наряду с этим порой за один и тот же подвиг могли награждать «материальными благами» поистине без меры. Например, после выигранного 24 мая 1719 года у шведов Эзельского сражения на командующего отрядом русских кораблей капитана 2-го ранга Н. А. Сенявина обрушился настоящий шквал монарших милостей. Он был, через чин, произведен в капитан-командоры. Ему передали в собственность деревни, расположенные в Нижегородском, Юрьевско-Польском, Гороховецком, Рязанском, Дмитриевском, Орловском уездах (199 дворов). Кроме того, он получил в Копорском уезде мызу (40 дворов) и в 1720 году – деревни под Рязанью. В 1729 году, когда Петр II пожаловал еще 1167 душ крестьян из деревень, он стал уже одним из самых богатых помещиков Российской империи. Но пример с Сенявиным – это было скорее исключение, чем правило. Подавляющее большинство морских офицеров так и оставались бедными до конца свих дней.

В первый период существования флота офицеры-иностранцы получали денежное довольствие в больших размерах, чем природные россияне. Так, размеры годовых должностных окладов, установленных штатным расписанием 1713 года, с учетом 13-го оклада, для морских офицеров-иностранцев в звании капитана 1-го ранга составляли 520 рублей, капитана 2-го ранга – 455 рублей, капитана 3-го ранга – 390 рублей, капитана 4-го ранга – 325 рублей, тогда как для капитана флота, «служителя русского народа», – 300 рублей. Также оклады других специалистов-иностранцев были больше окладов моряков, русских по национальности. Например, штурман-иностранец получал 156 рублей, а русский – всего 120, констапель, боцман – соответственно, 117 рублей и 84 рубля, боцманмат – 91 рубль и 36 рублей. Это неравенство было устранено только в правление императрицы Елизаветы.

* * *

Резкие социальные различия в России XVIII века накладывали отпечаток на весь ход службы морских офицеров. Так, для дворян не существовало тогда особой разницы между унтер-офицерскими и обер-офицерскими чинами. Во-первых, из унтер-офицерских чинов в обер-офицерские существовал прямой ход. Кроме того, для дворянина при производстве в обер-офицерский чин практически ничего не менялось, кроме увеличения оклада.

Во все времена на всех флотах особой фигурой были навигаторы-пилоты или штурмана. Дело в том, что, несмотря на знание навигационной науки, главной обязанностью флотских офицеров было управление парусами и кораблем. Непосредственно штурманские дела считались делом не слишком благородным. Увы, но такова была традиция парусных флотов всего мира!

Из Морского устава: «Когда будет солнце до полудня и после, тогда им господам вахтенным офицерам со штурманами обучать учеников по инструментам усматривать высоту солнца, а особливо когда при восхождении или пред захождением будет солнце близь горизонта, тогда усматривать лицом к лицу; а в ночное время, когда будут ночи темные и звезды будут видимы, тогда показывать смотрение по ноктурналу время часов и снижение, и возвышение Полярной Звезды от поля; так же и усмотрение через инструменты высоту звезды...»

Несмотря на всю очевидность значимости профессии штурмана для кораблевождения, в российском флоте до 1757 года у штурманов российского флота вообще отсутствовали чины. Они просто подразделялись на несколько групп в зависимости от опыта и мастерства, различались же между собой величиной оклада.

Чтобы стать полноценным морским офицером, во все времена необходимо было иметь определенные теоретические познания и практические навыки. Именно поэтому уже с первых дней рождения отечественного флота особое внимание было обращено на подготовку офицерских кадров. Так как в России в ту пору никакой учебной базы не существовало, первых будущих моряков отправляли в Европу. Учеба там была еще та! Каждый познавал морское дело в силу своего разума и желания, денег при этом на жизнь, как всегда, не хватало, да и нравы будущих морских офицеров кротостью не отличались.

В одном из своих писем из Бреста на имя секретаря царя Макарова Конон Зотов писал так: «Я от своей ревности все, что имел при себе, им роздал: парик, кафтан, рубахи, башмаки и деньги, одним словом, себя разорил... лучше бы было их перебить, что просят, нежели нам срамиться, а их здесь голодом морить». Дело в том, что французское Адмиралтейство, которое отвечало за обеспечение русских гардемарин, словно в издевку, удерживало у себя присылаемые им на учебу деньги, выдавая в день каждому по двенадцать копеек. Голодные гардемарины целыми днями рыскали по городу в поисках какой-либо черной работы. Ведь даже мундир стоил пятьдесят ефимков. Где уж тут думать об учебе!

Адмирал С. И. Мордвинов писал в своих записках о своей учебе в петровское время в Европе: «Будучи во Франции около шести лет, сначала получил я из России жалованья только за полтора года 180 рублей и жил на своем коште... по прибытии в Амстердам получил из дому вексель, из которых денег послал заплатить в Бресте долг».

Из сообщения историка об обучении российских гардемарин в Испании: «По ордеру королевскому, всякой гардемарин должен быть во втором часу ночи (то есть по захождении солнца) на своей квартире, и никуда не отлучаться, за чем досматривают бригадиры, обходя квартиры. Ежели который гардемарин провинится, то наказывают: первый раз – арест на квартире; второй – сажают в камору и замыкают; третий – по великой вине, сажают в тюрьму, и есть, кроме хлеба и воды, не дают. Учение производилось так: поутру соберутся все в церковь в указный час, и с ними очередной бригадир – к обедне; потом в академии учатся математике, все, два часа. После обеда, сходятся во второй раз в 3 часа пополудни, и три кварты учатся артиллерийскому искусству, две кварты солдатскому артикулу, одна – на шпагах биться и одна ж учатся танцевать.

6-го августа (старого стиля) расписали нас на кварты; и как гишпанские, так и наши гардемарины ходили в академию всегда, кроме того что мы к обедне не ходили. С ними вместе учились солдатскому артикулу, танцевать, и на шпагах биться; а к математике хотя и приходили, но сидели без дела, ибо не знали языка. Сколько ни просились на действительную службу, на галеры, но им отвечали, что его королевское величество содержит только шесть галер, да и те в Сицилии. Жалованья королевского им на руки не давали, а платили за них: За пищу и за квартиру в месяц, от чего они имели необходимую пищу, а пили только воду... За мытье рубашек и прочего, переменяя по три рубашки в неделю – $\frac{1}{2}$ песо. По паре башмаков – 9 реалов да плата балбиру (брадобрею. – *В. III.*), который брил им бороду два раза в неделю, а парики нам пудрил три раза в неделю – 4 реала. Оставалось от месяца по 4 реала и 5 кварт; и те платили, за гардемарин, портному за починку верхнего платья, или кто что возьмет новое в счет жалованья».

Обходились наши гардемарины и в венецианской службе без теории наук: но там они были заняты действительной службой, и как мы видели, боевою жизнью; да, кроме того, окружены и в службе и в жизни людьми, говорящими славянским наречием. Здесь же, без средств к развлечению, без знания языка, вынужденные высидывать классы математики, не понимая ничего из преподаваемого, раскиданные по квартирам, без права сходитья между собою иначе как в академии; люди боевого дела, они должны были тратить телесные силы на фехтование и на смешные для степенных русских военных людей прыжки в уроках танцев. Один из них не выдержал: «Иван Аничков сошел с ума, и содержался в крепости, ибо делал всякие непорядки, и говорил вздор». Приезд их в Кадикс ознаменовался печальным событием. Заболел князь Алексей Белосельский и на чужбине отдал Богу душу. У его кровати писали наши горемыки горькую, слезную просьбу.

* * *

К концу эпохи петровского флота главным учебным заведением флота стал Морской кадетский корпус, а потому, ведя разговор о повседневной жизни моряков парусного флота, мы должны ближе познакомиться с тем, как и чему учились в Морском корпусе будущие офицеры российского флота.

Начнем с того, что условия обучения и воспитания в Морском корпусе были весьма спартанскими. Многое зависело от личности директора корпуса. Когда директор только обозначал должность, там процветали воровство продуктов и побои воспитанников. Впрочем, и сами кадеты были ребятами не робкого десятка. В корпусе всегда процветал культ силы, а поэтому

кадеты старших курсов нещадно эксплуатировали своих младших товарищей. Порой доходило до откровенного издевательства. Начальство смотрело на это, как на неизбежное зло.

Безобразничали морские кадеты давно, еще со времен Петровской навигационной школы в Москве. Тогда в честь первого начальника школы немецкого профессора Форвартсона их прозвали фармазонами, сие прозвище в уголовном жаргоне дошло до наших дней... Почти до середины XVIII века шайки гардемарин грабили ночью в столице. При этом будущие офицеры грабили и воровали в основном продукты и выпивку. Удачные набеги на город сразу же весело отмечались. Если грабителей ловили, то немедленно отправляли в матросы.

При заботливых директорах положение кадет улучшалось, воровство сразу же уменьшалось.

По прилежанию, а главное – по способностям гардемарин разделялись на «теористов» и «астрономистов». Первыми проходил высший анализ, астрономия, теоретическая механика и теория кораблестроения; вторыми – только навигация и необходимые для кораблевождения сведения из морской астрономии. Лучшие из «теористов» пользовались между товарищами почетным титулом зейманов (зеймэн (нем.) – морской человек), и из них в большинстве впоследствии вышли знаменитые адмиралы, капитаны, кругосветные мореплаватели и известные гидрографы. Из «астрономистов» в большинстве выходили заурядные служивые, а иногда, смотря по характеру и способностям, появлялись не только хорошие, но и отличные практические моряки.

В каждом классе преобразованной из Навигацкой школы Морской академии за порядком наблюдал «дядька», в обязанность которому было поставлено «иметь хлыст в руках; а буде кто из учеников станет бесчинствовать, оным хлыстом бить, несмотря какой бы ученик фамилии ни был, под жестоким наказанием, кто поманит», то есть, кто будет потворствовать. В числе наказаний того времени были и такие: «сечь по два дни нещадно батогами, или по молодости лет, вместо кнута, наказывать кошками», а за преступления более важные гоняли шпицрутенами сквозь строй и после этого оставляли по-прежнему в учении. Спустя с небольшим полстолетия, во время пребывания Морского корпуса в Кронштадте, необходимость заставляла кадет, от сильного холода в спальнях, затыкать разбитые в окна стекла своими подушками и по ночам целыми партиями отправляться в Адмиралтейство на добычу дров для топки печей. Дикая грубость нравов не щадила и учителей: тех из них, которые были поведения не совсем одобрительного, в случае их «загула» отправляли для вытрезвления в трубную (сарай, в котором находились пожарные инструменты) и там садили «в буй». Так назывался тяжелый обрубок толстого дерева, к которому был прикован один конец цепи, а другой, оканчивающийся ошейником, запирался на шее провинившегося. Офицеров карцовского времени, по рассказам близко знакомых с подобными порядками, конечно, не могло поражать, например, такое обстоятельство, что на корпусном дворе иногда выходила рота на роту, и после такого побоища оказывалось несколько человек со значительными ушибами, или что, не говоря о взрослых, ребенку 10–12 лет зимней ночью приходилось странствовать по длинной открытой галерее, иногда занесенной на пол-аршина снегом, в самой легкой обуви и еще легчайшем одеянии. Для тогдашних воспитателей многое, ужасающее нас теперь, казалось совершенно естественным и обыкновенным.

...Кроме математики и морских наук, на другие предметы, называвшиеся тогда «словесными», к которым принадлежали русский и иностранные языки, история и география, обращали очень мало внимания, и при переводах из класса в класс они не имели значения. Преподавание этих «словесных» наук шло в корпусе так же или немногим лучше того, как в восьмидесятых годах прошедшего столетия, когда из истории давались только краткие хронологические таблицы; а географии приказано было, не задавая уроков, стараться обучать «через затвержение при сказывании по очереди всех в классе».

Вопрос сплочения офицерского коллектива, привитию ему культа дружбы, товарищества и взаимопомощи всегда волновал большое начальство, которое понимало, что без всего этого добиться побед на море от флота будет невозможно. Уже петровский устав предписывал офицерам избегать конфликтов, «жить дружно и партий друг против друга не чинить».

С конца 70-х годов, когда на кораблях и судах российского флота были учреждены кают-компании, которые стали не только местом приема пищи офицерами, а, прежде всего, местом их общения, именно кают-компания стала символом того особенного братства, которым отличается флотское офицерство от армейского. Учреждение кают-компании имело громадное значение для российского флота; по выражению историка Ф. Ф. Веселаго, оно оказало самое благотворное влияние «как на смягчение нравов морских офицеров, так и на развитие среди них общественности и близких дружеских отношений... влиянием большинства сглаживались угловатости отдельных личностей и развивался вкус к искусствам... музыке и пению».

Проблемой общего питья флотских офицеров на кораблях занимался уже Петр I. Так, царский указ 1720 года предписывал флотским офицерам «красное вино пить из зеленых кубков, а белое – из светлых». Так как посуда во время штормов все время билась, стекольщикам было велено изготовить граненый толстостенный стакан с гранями, который бы меньше бился. Испытывал новинку сам Петр I, выпив из такого стакана полынной водки. Император нашел, что «стакан осанист и по руке впору». При этом граненый стакан получился действительно весьма прочным и при падении со стола очень редко разбивался. Впоследствии граненый стакан завоевал популярность по всей России, которую сохраняет и по сегодняшний день.

* * *

Что же носили на русском флоте господа офицеры? При Петре I офицеры русского флота носили сначала форму гвардейских полков русской армии, неременной принадлежностью которой были офицерский знак, шарф и шпага. Лишь в 1732 году флотским офицерам было предписано «сделать и впредь иметь мундир из василькового сукна с красной подкладкой». Кафтан полагался без воротника, с разрезными обшлагами. Кафтан и камзол обшивались золотым позументом по бортам, обшлагам, карманным клапанам и петлям. Но уже в 1735 году последовали изменения: кафтаны должны были быть зеленого цвета, а обшлага на них, камзолы и штаны – красного.

В Петровскую эпоху каждый флотский офицер заботился и о собственной форме военной одежды, «заводя ее из получаемого жалованья». Морские офицеры, в отличие от нижних чинов, единого образца военно-морского мундира не имели. Их кафтаны разных расцветок обшивались золотым галуном, причем узор выбирал сам владелец. В зависимости от сезона они носили темно-зеленые или белые брюки, надевали шейные платки, удлиненные сапоги и шляпы. Затем была установлена официальная форма одежды, которая менялась от царства к царству в соответствии с общей военной модой.

Форма, впрочем, привилась на флоте не сразу. Офицеры русского флота долгое время ходили в одежде, сшитой по моде, а не по уставу (из тканей голубого или красного цвета). Продолжалось это до 1746 года, когда был издан указ, обязывающий офицеров являться на службу в форменных мундирах, а не в партикулярном платье.

Ну а что носили матросы российского парусного флота? В первые годы основания регулярного флота одежда матросов вообще не имела в себе ничего военного и состояла, в подражание голландцам, из матросской шляпы, фризowego бострога, коротких штанов, чулок и деревянных башмаков. Первоначально матросы должны были заботиться о своей одежде сами, поэтому каждый из них носил то, что мог купить, а потому многие попросту «ходили в наготе». Только в 1706 году матросов начали понемногу переодевать в матросское платье. Каждому были выданы зеленый кафтан и серая накидка для холодного времени года. В виде рабочего

платья предусматривался все тот же серый бострог и такие же штаны. На голову полагалась матросская шляпа голландского образца, напоминающая колпак, связанная из грубой шерсти. С некоторыми изменениями эта форма просуществовала почти до конца XVIII века. Вскоре в Морском уставе появляется такая статья: «Если кто свой мундир или ружье проиграет, продаст или в залог отдаст, оный имеет быть в первый и другой раз жестоко наказан, а в третий – расстрелян или на галеру сослан быть. А тот, кто у него покупает или принимает такие вещи, не токмо, что принял или купил, безденежно возратить должен, но и вдвое дороже, сколько оное стоит, штрафу заплатить, и сверх того на теле наказан будет».

Впрочем, флот не был бы флотом, если бы он не был овеян легендами. По одной из них, знаменитые матросские штаны с передним клапаном, который облегчал раздевание при попадании в воду, появились уже в петровское время. Якобы, прогуливаясь однажды по Летнему саду, Петр I увидел в кустах чью-то голую задницу. Приглядевшись, самодержец узрел матроса, пристроившегося к девке.

– Сия задница позорит русский флот! – якобы изрек император и повелел немедленно ввести панталоны с клапанами спереди, дабы никто не мог зреть задницы русского моряка во время его свидания с девицами. Эти брюки с клапанами оказались настолько удачными, что просуществовали на флоте более трех веков.

Глава четвертая

Корабельная служба на петровском флоте

Первым и главным лицом на любом судне российского парусного флота являлся командир (капитан). Устав Петра Великого гласил: «Капитан имеет почтен быть на своем корабле яко губернатор или комендант крепости и должен пе щиться (заботиться), чтобы на корабле, который ему поручен будет в команду, праведно и порядочно поступать по указам... Вверяется его искусству и верности повелевать своими офицерами и прочими того корабля служителями во всяких их должностях для управления корабельного, как в выходе, так и во время баталии и штурмов...» Капитанами традиционно называли всех, кто командовал любыми судами на море. Однако с конца XVIII века капитанами чаще стали именовать тех, кто командовал гражданскими судами; тех же, кто вел в бой военные суда и корабли, именовали уже командирами, подчеркивая этим именно их военную, а не морскую суть.

С момента выхода судна на рейд командиру запрещалось его покидать (особенно на ночное время!). Разрешение покинуть судно можно было получить только у высших начальников. Командир нес личную ответственность за сохранность своего судна. Никто на судне не имел права изменять курс без личного приказа капитана! Помимо этого командир лично отвечал за охрану крыйт-камеры, за количество припасов на борту, своевременность подачи сигналом, за подготовку своих подчиненных и заботиться о них, отличать лучших и наказывать нерадивых, судить бунтовщиков, отчитываться за потраченные деньги и т. д.

Особая ответственность возлагалась на командира во время войны. Согласно Морскому уставу 1721 года ему вменялось в обязанности следующее: «В случае боя должен капитан... не токмо сам мужественно против неприятеля биться, но и людей к тому словами, и... образ собою побуждать, дабы мужественно бились до последней возможности».

Командир лично отвечал за то, чтобы встречные суда первыми салютовали российскому флагу, и не допускать посрамления чести своего Отечества. Любопытно, что помимо всего командир российского военного судна, оказавшись в чужом порту, был обязан защищать оказавшихся там наших торговых моряков, если они того попросят. При этом делать сие капитан должен был исключительно бескорыстно, ибо за принятую взятку от купцов его навечно лишали чина и отдавали в матросы. Кроме этого командирам военного флота строжайше запрещалось заниматься какой бы то ни было торговлей и провозить на своем судне купеческие товары.

Разумеется, капитаны получали значительно бо́льшие деньги, чем младшие офицеры, однако следует понимать, что и расходы у них были тоже куда более значительные. Дело в том, что в море командиры кораблей питались не в кают-компании, а отдельно в своей каюте (такова была традиция). Именно поэтому флотские острословы именовали капитанскую каюту не иначе, как «ящик отшельника».

Лишь иногда капитан приглашался офицерами в кают-компанию, но зато время от времени он должен был приглашать к себе на обед и часть офицеров. Поэтому, если перед выходом в море офицеры скидывались на улучшение своего стола все вместе, что получалось не слишком затратно, то капитану все приходилось для себя закупать самому. Помимо всего прочего каждый капитан должен был иметь запас продуктов и выпивки на представительские нужды и для приема начальства. Вот типовой перечень вещей, покупаемых командиром небольшого судна конца XVIII века перед выходом в длительное морское плавание: пять поросят, пара дюжин кур, пять-шесть дюжин недорогого вина (портвейн, херес, мадера), табак, сигареты, яблоки, ящичек чая, перец, корица, гвоздика, чернослив, сахар и варенье. Помимо продуктов капитану необходимо было приобрести определенное количество восковых свечей, хоро-

шие гусиные перья, бумагу и чернила. Помимо этого – новый мундир, пару новых башмаков, дюжину рубаш, три-четыре пары шелковых чулок – для визитов к адмиралу и других официозов. В итоге все обходилось в копейчку. Но иного выхода просто не было, так как положение обязывало!

* * *

Особое положение на флоте во все времена было у адмиралов, тех, кто водил в море боевые эскадры и нес всю полноту ответственности за корабли и моряков перед Богом и Россией. Одни из них навсегда вошли в летописи морской истории Отечества, иные остались вне памяти потомков. Но все они делали одно огромное и важное дело – именно они создали и возвысили то, что зовется настоящим боевым флотом. Среди российских моряков до сих пор ходит старая поговорка времен парусного флота: «Адмирал – это не звание и не чин, адмирал – это счастье». Какими были они, флотоводцы эпохи парусного флота, как жили, каким был их корабельный и домашний быт?

В первое время своего существования российский флот комплектовался офицерами и солдатами Преображенского и Семеновского полков и нанятыми иностранцами. На галерах гребцами вначале, в подражание иностранным флотам, были преступники, осужденные на каторжную работу, или пленные; но в скором времени их заменили на вольнонаемных работников, а потом и солдат. В отличие от каторжан солдаты гребли намного лучше, кроме того, они принимали и самое активное участие в абсордажных боях.

В 1700 году на флоте было уже до тысячи русских матросов, и число их постоянно пополнялось новыми рекрутскими наборами. Немногие русские дворяне, учившиеся морскому делу за границей, вначале возвращались после учебы на флот унтер-офицерскими, а потом и младшими офицерскими чинами. Известны случаи, когда за нерадивость к наукам и пьянство Петр I определял дворянских недорослей в рядовые матросы, хотя и с перспективой последующего повышения, «ежели за ум возьмутся». Впоследствии ученики Московской навигацкой школы и Петербургской морской академии выпускались на службу гардемаринами, подштурманами. Но так как при быстром увеличении корабельного состава всего этого было недостаточно, то с момента основания флота и до конца Шведской войны на российскую морскую службу нанималось множество иностранцев, поступающих разными чинами и назначаемых в различные должности. При этом иностранцем, даже матросам, платили, как правило, значительно больше, чем своим россиянам.

При неизбежной спешке в комплектовании судовых и портовых команд в военное время в числе иностранцев зачастую попадались люди, совершенно непригодные для службы. От таких старались при первой возможности избавляться, но все равно авантюристов в нашем флоте в первые годы имелось немало. Поэтому при заключении мира со Швецией сделан был общий строгий пересмотр всего наличного состава служащих на флоте иностранцев, и из них оставлены на службе только действительно полезные служивые, прочие же все уволены в отставку. Но и ранее этого, еще в 1715 году, матросы были уже все русские, а из офицеров число русских доходило до половины всего наличного состав.

Начиная с петровских времен в матросы, как и в офицеры, определялись крестьяне определенных губерний, таких как Ярославская, Костромская, Рязанская и другие. Особенно всегда ценились матросы-рекруты из архангелогородских поморов, так как были приучены к морю с раннего детства и знали корабельное дело. Из журналов заседаний Адмиралтейств-коллегии: «Брать в матросы особливо тех, кто при самых берегах по их жилищу весьма надежно к службе морской и к работе матросской заобыкновенно быть имеет».

Большинство рекрут, однако, вообще, видело море в первый раз в жизни. Это значительно затрудняло их обучение. К тому же подавляющее большинство рекрутов были негра-

мощными, что создавало трудности в использовании их как рулевых, комендоров и лотовых. Однако все эти недостатки в значительной мере компенсировались природными русскими качествами матросов: их неприхотливостью, старательностью в освоении нового для них дела, преданностью и готовностью к подвигу. Считалось, что в течение первых пяти лет службы матрос должен освоить свои обязанности и только после этого мог считаться полноценным членом экипажа. На практике все обстояло иначе. Рекрут толпой загоняли на уходящие корабли перед самым отплытием и натаскивали уже прямо в море. Матросская служба являлась пожизненной. Отставку мог получить только израненный инвалид или уже совсем немощный старец, но до таких лет матросы, как правило, не доживали. Инвалидов также было не слишком много. Немногие уцелевшие могли надеяться, что будут доживать свой век в нескольких учрежденных инвалидных матросских домах.

Выросшие на принципах крестьянской общины, матросы и свою судовую команду воспринимали как такую же общину, где каждый каждому друг и брат, а капитан – барин, которого надлежит чтить и слушаться. Возможно, именно к этому общинному отношению к морской службе относится тот факт, что за всю эпоху существования русского парусного флота среди матросов практически не было ни драк, ни издевательств друг над другом.

По своему составу две трети судовых команд петровского флота состояли из матросов и пушкарей или артиллеристов и одна треть из морских солдат. Первоначально матросов делили на старых (опытных) и молодых (новобранцев). Затем в порядке старшинства были введены звания матросов 1-й, 2-й, 3-й и 4-й статей. Впоследствии были оставлены только первые две статьи. Никто, согласно петровскому указу, не имел права перевести рекрута в категорию «доброго матроса», если тот не проплавал на море пять лет и имел возраст менее 20 лет.

При комплектовании флота рекрутами положено принимать их с 10 до 25-летнего возраста, причем мальчиков от 10 до 15 лет принимали не более одной пятой части. Некоторые из этих мальчиков потом ходили на судах в звании юнг, а зимой учились грамоте, арифметике и компасу в штурманском училище. Из них готовили будущих унтер-офицеров и специалистов – рулевых, комендоров и лотовых. Другие же подростки распределялись по мастерским и заводам, где из них готовили также специалистов своего дела.

С 1710 года для матросов устанавливается твердое жалованье в соответствии с чином. Рядовые матросы получали от 50 копеек до 2 рублей, пушкарки – по 2 рубля, а квартирмейстеры – по 2 рубля 50 копеек.

Помимо матросов на каждом корабле и судне российского парусного флота имелась и солдатская команда, состоящая из солдат особых морских полков, прообраза нынешней морской пехоты. Морские солдаты предназначались для высадки десантов и участия в абордажных боях. В мирное время морские солдаты расписывались во все корабельные расписания и участвовали в корабельных делах, приобщаясь, таким образом, к морю. Солдатские команды являлись весьма ценным резервом комплектования команд. При этом и флотские и солдатские начальники часто стремились сбыть коллегам самых худших. Так, из солдатских команд в матросы определяли увечных и абсолютно непригодных для морской службы, флотские же начальники присылали в полки своих таких же. Журналы Адмиралтейств-коллегии XVIII века полны бесконечными взаимными жалобами по этому поводу капитанов кораблей и командиров морских полков.

К прибывающим рекрутам корабельные начальники обычно приказывали относиться со вниманием и тщанием. Вызвано это было, однако, вовсе не особой гуманностью, а вполне практичными причинами: «Из имеющихся здесь рекрут отправить в Кронштадт и велеть их обмундировать и содержать их во всяком довольствии и за новостью их в тяжелые работы доколе привыкнут не определять, и для того там расписать в роты со старыми матросами и иметь над ними прилежное смотрение, дабы они от тяжелых работ не приходили в болезни и от недовольства не чинили побегов».

Каждый молодой матрос по прибытии на корабль должен был обязательно избрать из старослужащих матросов себе «дядьку». В обязанности «дядьки» входило обучение «племяша» тонкостям корабельной службы и жизни, а кроме того – его защита от кулаков других старослужащих матросов и «шкур», т. е. унтер-офицеров. Отметим, что инициатива выбора при этом шла не от старшего, а от младшего. Быть «дядькой» считалось у старослужащих матросов почетно и выгодно, так как «племяши» брали на себя многие бытовые заботы своего «дядьки»: стирать его одежду, делать приборку и т. д., а потому чем больше было племяшей у «дядьки», тем лучше и сытнее ему жилось. Ну а молодые матросы, в свою очередь, старались, чтобы их «дядькой» был наиболее авторитетный старослужащий матрос со здоровенными кулаками.

* * *

Промежуточное место между офицерами занимали унтер-офицеры. Как правило, это были выдвиженцы из наиболее хорошо подготовленных и грамотных матросов. Но встречались и дворяне. Последнее особенно практиковалось при Петре I, который определял в унтера нерадивых дворян-гардемаринов на испытательную и исправительную службу. К категории унтер-офицеров относились шкипера и подшкипера, подштурмана (помощники штурманов) и лекарские ученики, боцмана, боцманматы (младшие боцмана) и профосы.

Если офицеры должны были отвечать за нравственность и грамотность своих подчиненных, то к унтер-офицерам предъявлялись несколько иные требования, связанные, прежде всего, с обучением навыкам практической работы: «Унтер-офицерам матросским приказать: которые матросы имеются в новости, так же и из старых недовольно знающие матросской работе, тех обучать с прилежанием и обо всем вышеписанном каждую неделю, кто в каком понятии будет находиться, мне рапортовать».

Шкипера и подшкипера осуществляли присмотр за канатами, подъемом и отдачей якорей, отвечали за чистоту на судне, руководили приборками, приглядывали за качеством снастей, чтобы те не рвались и перетирались. При распределении матросов на корабельные работы шкипера и подшкипера руководили ими. Если подшкипер лично руководил работами в средней части и в корме судна, то подшкипер – на баке. Судовой боцман отвечал за хранение якорей и канатов, завязывание и развязывание парусов.

Существовала на судах российского флота и такая должность, как профос. Обязанности у него были не слишком благовидные, хотя тоже необходимые. Профос был обязан руководить наказаниями и казнями, содержать в готовности линьки. Учитывая, что отхожее место на парусных судах находилось на баке, в так называемом гальюне, месте, из которого начинался бушприт, то профос отвечал за то, чтобы якорные канаты и другие снасти были чисты «от помету и мочи человеческой».

В отличие от офицеров унтер-офицеры, сами выходцы с матроской палубы, как никто хорошо знали матросскую душу. Правили они сурово, но по большей части справедливо. Именно унтер-офицеры карали и миловали матросов, именно они были непосредственными учителями новых и новых поколений рекрутов, передавая им свои знания и опыт, делая из неуклюжих крестьянских сыновей отчаянных марсофлотов.

Унтер-офицеры получали более солидное содержание, чем матросы, а потому чаще обзаводились семьями и домами. Селились они на окраинах портовых городов. Так начинались знаменитые матросские слободки Кронштадта.

* * *

В российском флоте со времен Петра Великого существовала четкая система поощрений всех категорий, «дабы всякий во флоте ведал и был благонадежен, чем за какую службу награж-

ден будет». Однако на практике награждали моряков всегда весьма скупой. Вспомним, что ни один из офицеров, участников Великой Северной экспедиции, чьи имена сегодня являются гордостью России, так и не был ничем награжден. За всю двадцатилетнюю войну было награждено всего несколько моряков. Так продолжалось до правления Екатерины Второй, когда офицеров, хоть и не очень щедро, но все же начали награждать. Появились ордена не только для адмиралов, но и для рядовых офицеров.

За военные заслуги офицерам жаловались также золотые и украшенные алмазами шпаги, драгоценные подарки, а иногда и населенные земли. За взятые или истребленные неприятельские суда назначались призовые деньги, а флагманам, командующим флотами или эскадрами, отпускались значительные суммы «на стол». Весьма распространенной и, надо сказать, любимой морскими офицерами наградой было убавление им года или двух для выслуги пенсии, за отличие в службе.

Денежные премии за захват неприятельских кораблей соблюдались неукоснительно и зависели от ранга захваченных кораблей и судов, количества орудий и адмиральского флага. К примеру, за адмиральский линейный корабль полагалось 10 000 рублей, за вице-адмиральский – 7000 рублей, за контр-адмиральский – 6000 рублей. Отдельные премии полагались за захваченные пушки: за 30-фунтовую – 300 рублей, за 24-фунтовую – 250 рублей, за 18-фунтовую – 210 рублей и т. д. Своя премия от полученной добычи полагалась вдовам и детям убитых. Увечным в бою и состарившимся на службе давался специальный паспорт и годовое жалованье, определенная пенсия полагалась вдовам и детям погибших и умерших на службе: вдовам – 8-я доля, каждому ребенку – 12-я доля. Женам платили от 40 лет и до самой смерти или замужества, а младше 40 лет – единичное годовое жалованье. Мальчикам платили пенсион до 10 лет, а девочкам – до 15.

Однако в целом морских офицеров в XVIII веке награждали весьма скупой.

При получении награды на флоте существовал следующий порядок: заслуживший ее (или получивший право на нее) обязан был «испрашивать» ее (награду) в установленном порядке и только после «удостоения» начальственных инстанций мог получить в капитуле соответствующего ордена просимую награду.

Впрочем, не следует думать, что дождь наград лился и на адмиралов. Морской министр адмирал Моллер просит Николая I наградить членов комиссии, которые занимались разбором жалоб нижних чинов. Император Николай на это реагирует весьма здраво: «Тогда будет время (наградить), когда на опыте докажется, что жалоб нижних чинов на господ командиров более нет». Что ж, вполне разумно: вначале реальный результат, а уж потом пряники!

Любая военная организация помимо наградений, имеющих весьма мощный стимул в улучшении качества службы, всегда использует другой, не менее мощный, стимул – систему наказаний. Не чужд извечной политики кнута и пряника был и российский парусный флот.

Как правило, военно-морские судебные заседания по старой морской традиции проводили на борту одного из стоящих в порту линейных кораблей, хотя на берегу было бы гораздо удобнее. Начало судебного заседания обозначалось выстрелом пушки. Завершение заседания и оглашение приговора также обозначалось пушечным выстрелом и соответствующим флажным сигналом.

Система наказаний, постоянно совершенствуемая со времен Петра Великого, к концу существования эпохи парусного флота была весьма разнообразна и включала в себя: смертную казнь через повешение и расстрел, привязку к позорному столбу, имитацию расстрела с последующей ссылкой на каторгу и одновременным лишением дворянства, чинов и состояния, ссылку на каторгу, но без позорного столба и имитации расстрела, разжалование в матросы (от недели до нескольких лет) – до указа, до выслуги, а в исключительных случаях и навечно, разжалование – понижение в чине на одну или несколько ступеней от нескольких месяцев до нескольких лет, изгнание со службы, изгнание со службы со взятием с выгнан-

ного его крепостных в рекруты, перевод в армию с понижением в чине на несколько ступеней, ссылку на поселение с увольнением от службы, увольнение без пенсии, без присвоения очередного чина, единовременный штраф или вычет части жалования за определенное время, незачет определенного времени службы к выслуге ордена, пенсии, пропуск в присвоении очередного чина.

Разумеется, что подавляющее количество этих наказаний применялось к офицерам. Для матросов перечень был куда проще и суровей. Помимо смертной казни и каторги существовали еще арестантские роты (что было ненамного лучше каторги) и достаточно изощренный список традиционно морских наказаний, как то: «купание с райны», «килевание». Однако самым распространенным наказанием на всем протяжении эпохи парусного лота оставалась самая банальная (но от этого не самая гуманная) порка линьками и «кошками».

Весьма сурово всегда было отношение к тем, кто недобросовестно относился к своим служебным обязанностям. «Кто на вахте найден спящим», то офицер в данном случае разжаловался на месяц в рядовые, а матрос спускался трижды с райны. За непрофессионализм, плохое содержание своего заведования, порчу казенного имущества матросов попросту лупили, офицеров же штрафовали и лишали преимуществ в получении очередного чина.

Если к пьяницам на нашем флоте относились, как мы уже поняли, с известным пониманием, то наказания становились предельно суровыми, когда речь шла о вопросах государственной безопасности. Тут в Морском уставе статьи были самые суровые и для матросов, и для офицеров, без всяких снисхождений. «За умышление зла против его величества или кто ведает, а не известит» такие офицеры и матросы считались изменниками и должны были быть четвертованы с конфискацией имущества. Кто же просто «его величество хулительными словами поносил или препятствовал его намерению», приговаривали просто к «лишению живота». «Кто будет непристойно рассуждать об указах от начальника», то офицер в таком случае наказывался «лишением чести» (т. е. дворянства и чина), а матрос «на теле наказан будет».

На российском флоте всегда принимались меры к тому, чтобы матросы как можно меньше испытывали на себе влияние берега, которое не без оснований высшие начальники считали тлетворным. «Рядовые не должны слушать в делах, не касающихся к службе его величества, – трактовал Морской устав. – Ежели кто из офицеров под командой его сущим, что-нибудь прикажет, которое к службе его величества не касается, тогда подчиненный не должен офицера в том слушать и иметь сие в военном суде объявить, за что оный офицер по состоянию дела от военного суда накажется». За дезертирство полагалась смерть, казнен должен был и укрывший дезертира, перебежавший к неприятелю офицер или матрос приговаривался к повешению, за трусость в бою – смерть. За попытку сдачи в плен – смерть, за оставление корабля в бою – смерть. Если капитан сдал свой корабль, то офицеры этого корабля (во главе с самим капитаном, разумеется) подлежали казни, а каждый десятый матрос – по жребию к повешению. За попустительство к бунту офицеры подлежали казни, а матросы, участвовавшие в бунте, также. Аналогичное наказание ждало офицеров за дуэли или просто за вызовы на поединок на борту судна, причем их ожидал не просто расстрел – позорнейшее для дворянина повешение. Заодно казни вместе с участниками дуэли подлежали и их секунданты. Более снисходительно было отношение к обычной драке «без вызова». Здесь принимали во внимание, что все мы люди русские и кулаки у нас порой чешутся. Если за мордобой казнить, то так и флот обезлюдееет. Посему за драки не казнили, а наказывали: матросов нещадно пороли, причем без особого разбора, кто, кого и за что лупил. Доставалось всем участникам. Так как офицеров-дворян пороть было нельзя, их попросту лишали жалования, чинов (в зависимости от результатов драки) и заставляли просить у обиженного прощения перед судом. Всем убийцам полагалась смертная казнь без всякого снисхождения, кроме убийства по неосторожности. За последнее полагалась ссылка на галеру и лишение чина.

Кто командира своего убьет, того колесовали. Самоубийц вешали за ноги на мачте и хоронили без священника и могилы.

Гомосексуализм наказывался вечной ссылкой на галеру, а принудительное принуждение к содомии влекло за собой немедленную казнь, без всякого снисхождения. За изнасилование женщины также полагалась вечная ссылка на галеры или казнь.

Не приветствовались в российском флоте колдовство и всяческие языческие изыски. За это «чернокнижникам и идолопоклонникам» полагалось заключение «в железа», порка кошками, а в особо тяжких случаях, «впавшим в ересь», даже сожжение на костре. А не читай ненужных книжек и не болтай, что болтать не положено!

В первые годы образования флота священники не особо горели желанием покидать свои приходы и идти служить на суда. По этой причине церковные иерархи начали заполнять должности судовых священников теми, кого просто некуда было больше деть, по их нравственно-моральным качествам. Толку от таких батюшек на кораблях и судах было не много, и вскоре флотские начальники возопили о том, что лучше плавать вообще без представителей церкви, чем с такими. Должные выводы были сделаны. Корабельные священники стали получать повышенные оклады, после нескольких лет плавания на судах им давали в служение хорошие и богатые приходы. Ситуация сразу улучшилась. Помимо этого стала практиковаться посылка на суда монахов, которые, не имея семей на берегу, могли быстрее и лучше адаптироваться к непривычным условиям. Ряд монастырей, вообще, стал специализироваться на комплектации флота священниками.

Морской устав предписывал судовым священникам вести и серьезную агитационную работу по приобщению некрещеных матросов к православной вере: «Имеющихся на кораблях басурманов, яко татар, мордву, чуваш и черемис приказать иеромонахам увещевать по правилам и в соединение в православную греческого исповедания веру склонивать всякими удобными мерами, дабы от того басурманства были отлучены и соединены к восточной кафолической церкви».

* * *

На российском флоте, начиная с Петра Великого, всегда большое внимание уделялось товарищескому и интернациональному воспитанию моряков: «Офицеры и прочие, которые в его величества флоте служат, да любят друг друга верно, как христианину надлежит без разности, какой они веры или народа ни будут». Впрочем, истинно христианских добродетелей господ офицеры придерживались далеко не всегда.

Мало кто знает, но именно флотские офицеры привнесли в начале XVIII века в Россию новомодный европейский обычай – выяснять отношения между собой на шпагах и пистолетах по заранее определенным правилам, то есть дуэль. При этом все же зачастую выяснение отношений между поругавшимися хотя и именовалось новомодной дуэлью, а по существу, никаким формализованным поединком не являлось, а представляло собой самую обыкновенную драку, а то и вовсе пьяную поножовщину.

Из письма Конона Зотова Петру I из Франции в 1717 году: «Господин маршал д'Этре призывал меня к себе и выговаривал мне о срамных поступках наших гардемарин в Тулоне: дерутся часто между собою и бранятся такую бранью, что последний человек здесь того не сделает. Того ради отобрали у них шпаги». Немногим позже новое письмо: «Гардемарин Глебов поколол шпагою гардемарина Барятинского и за то за арестом обретається. Господин вице-адмирал не знает, как их приказать содержать, ибо у них (французов) таких случаев никогда не бывает, хотя и колются, только честно, на поединках, лицом к лицу». Поскольку гардемарины не следовали ритуалу дуэли, французский вице-адмирал затруднялся решить, расценить ли это столкновение как дуэль или как обыкновенную потасовку. Такие случаи

среди офицеров зарождавшегося русского флота были достаточно типичными. Например, другое подобное столкновение, но уже в Неаполе, описывает Иван Неплюев. Оно произошло в 1718 году между двумя молодыми русскими дворянами, посланными в Италию изучать морское дело. В этом случае исход был трагический – один из соперников убит. Неплюев цитирует показания второго участника стычки: «Василия Самарина я, Алексей Арбузов, заколол по сей причине: пошли-де мы оба из трактира в третьем часу ночи, и Самарин звал меня в свою квартиру табаку курить, а на дворе схватил он меня за уши и, ударив кулаком в лоб, повалил под себя и потом зажал рот, дабы не кричал; а как его, Васильев, перст попался мне в рот, то я его кусал изо всей силы; а потом просил у Самарина, чтобы меня перестал бить и давить, понеже перед ним ни в чем не виновен, на что Самарин отвечивал: “Нет, я тебя не выпущу, а убью до смерти”. Почему я, Алексей, принужден был, лежа под ним, левою рукою вынуть мою шпагу и, взяв клинок возле конца, дал ему три раны, а потом и четвертую; почему он, Самарин, с меня свалился на сторону, отчего и шпага моя тогда переломилась; а я, вскочив и забыв на том месте парик и шляпу, побежал прочь, а потом для забранья сих вещей назад воротился и, увидев Самарина лежаща бездыханна, побежал на свою квартиру и пришел на оную, кафтан свой замывал и назавтра к балбиру (брадобрею. – *В. Ш.*) шпагу затачивать ходил». По свидетельству Неплюева, «у них и наперед сего (рокового поединка) ссоры и драки были в Венеции, в Корфу сея зимы», – то есть стычка не была случайной, конфликт между участниками существовал давно, однако для его разрешения им, судя по всему, и в голову не пришло прибегнуть к формализованной процедуре поединка – драка была для них естественной формой разрешения конфликта. Надо сказать, что в России драки были, если так можно выразиться, национальной традицией.

Женский вопрос среди моряков парусного флота был всегда злободневен. Моряки женщин любили во все времена. При этом в силу малого времени нахождения на корабле, неустроенности жизни, недостатка средств для содержания семейства и неясности перспектив они зачастую долго не могли обрести своего дома.

Любопытна история решения судьбы двух малолетних дочерей-сирот умершего контр-адмирала Калмыкова. Сам контр-адмирал Калмыков остался известен в истории, прежде всего, как прототип знаменитого слуги-калмыка из хорошо известного фильма «Табачный капитан», произведенного Петром за знания в офицеры. Вот решение Адмиралтейств-коллегии от 1747 года по сиротам контр-адмирала Калмыкова: «Для содержания оставшихся от покойного контр-адмирала Калмыкова двух дочерей, девиц. Капитана Фангета жена объявила: оных девиц желает она содержать на своем коште на следующих кондициях: для житья ей с помянутыми малолетними в кронштадтском доме покойного контр-адмирала Калмыкова дать, без платежа денег, жилых 3 покоя; в том же доме в летнее время ей же Фангентше иметь огород; содержать ей тех малолетних сирот в добром смотреении и учить говорить по-немецки токмо одними разговором, шить платье белое и прочее, что принадлежит к женскому полу; оных малолетних двух девиц и одну при них служащую девку содержать ей капитанше на своем коште, кормить, поить и платье мыть, а платье и обувь как оными сиротам, так и девке иметь от себя; за обучение тех малолетних и за содержание их возьмет она с персоны по сто рублей в год... Приказали: с оною Фангентшею в содержании помянутых девиц на представленных от нее кондициях заключить контракт».

Глава пятая

Быт моряков петровского флота

Русский человек, как известно, все делает от души: работает, так работает, отдыхает, так отдыхает! Разумеется, что корабельная служба во все времена была и остается очень тяжелой. Однако и во время нее у моряков всегда были минуты отдыха. Как отдыхали, как проводили свой нечастый и недолгий досуг моряки российского парусного флота?

Что и говорить, отдыхать наши моряки умели! Помимо хорошей шутки русским людям вообще свойственна любовь к пению, как и к танцам. У моряков парусного флота тяга к прекрасному была выражена особо. Именно в песне можно было отвлечься от суровой обыденности службы, вспомнить отчий дом, почувствовать себя счастливым человеком. Импровизированные судовые оркестры в шутку сами моряки именовали «шваберными».

Песни на кораблях парусного флота пели разные, в зависимости от ситуации. Вечерами, собираясь на баке, матросы обычно пели обычно неторопливые и протяжные народные песни о родных местах, березках и дубравах. Это и понятно: оторванные от дома, они хотя бы в песнях на некоторое время могли перенестись мысленно в родные места. Поэтому если большая часть команды состояла из поморов, то вечерами пели большей частью поморские песни, если из ярославцев-то ярославские, если рязанцы-то рязанские.

Надо отметить, что матросы принципиально не любили солдатских песен, и если их заставляли, то пели они их только по сильному принуждению и без «огонька». Были в отношении матросов к песне и другие особенности. К примеру, широко известную песню «Нелюдимо наше море» матросы всегда петь отказывались, считая, что петь ее в море нехорошо.

Зато всегда с особым удовольствием пели песни, высмеивающие солдат и показывающие превосходство матросов над ними. Отражалась в матросских песнях и история флота, в частности морские деяния Петра Великого:

Ах, по морю, морю синему,
По синю морю по Балтийскому,
Что плывут тут, выплывают тридцать кораблей.
Что один из них корабль, братцы, наперед бежит,
Впереди бежит корабль, как сокол летит.
Хорошо больно кораблик изукрашен был,
Парусы на корабле были тафтяные,
А тетивочки у корабля чистого шелку,
А подзоры у кораблика рытого бархату.
На рулю сидел наш батюшка православный царь.
Что не золотая трубушка вострубила –
Да что говорит наш батюшка православный царь:
«Ах вы, гой еси, матрозы, люди легкие!
Вы мечитесь на мачты корабельные,
Вы смотрите во трубочки подзорные,
Что далеко от Стокгольму!»

Отдельно следует выделить песни, которые пелись во время тяжелых работ, связанных, к примеру, с выборкой якоря, произносившиеся нараспев матросами при съёмке с якоря. Эти песни были сродни бурлацким (например, знаменитая «Дубинушка»), но часто отличались по сюжетам. По содержанию морские песни были полны грубого юмора. Имея одну и ту же

цель – облегчить работу, – эти песни были различными. При выхаживании якоря ручным шпилем песня состояла из припева, заводимого одним и затем подхватываемого всеми в такт медленному шагу идущих на вымбовках вокруг шпиля людей. Вот типичная «шпилевая» песня:

Пошел шпиль – давай на шпиль. Бросай все –
пошел на шпиль.
Становися в круговую, на вымбовку дубовую.
Грудь упри – марш вперед! Топаи в ногу, давай ход!
Рядом встанет якорек, знай, посвистывай свисток!
Ай, ребята, ай, народ, лихо наш канат идет!
Ну, ребята, ходом, ходом! Отличимся пред народом.
Встал наш якорь, якорь встал! Поднимайте кливер-фал!

Вот пример еще одной из самых любимых матросских песен эпохи парусного флота. Примечательно, что в этой песне на краю гибели оказывается не матрос, а сам капитан корабля, то есть «полковничек». Поэтому, несмотря на все сострадание в песне к несчастному «полковничку», в ней все же чувствуется тайная отместка неизвестного сочинителя, хоть в песне, но у него куда более счастливая судьба, чем у начальника-аристократа! Да и финал песни весьма многозначителен. Матросики готовы спасти своего начальника при условии сокращения им срока службы!

Собирайтесь-ка, матросушки, да на зеленый луг.
Становитесь вы, матросы, во единый вы во круг,
И думайте, матросы, думу крепкую,
Заводите-ка вы да песню новую, которую пели вечор
Да на синем море.
Мы не песенки там пели – горе мыкали,
Горе мыкали, слезно плакали,
Тешили мы там молодого полковника.
Небывальщинка наш полковничек,
Да на синем море не видал он там
Не страсти, ужаси да Божей милости.
Сходилась погодушка да на синем море,
Помутилася да ключевая вода с желтым песком.
И ударило морским валом да о царев корабль,
Порвало у корабля снасти все, крепости,
Снасти, крепости и тоненькие паруса.
И упал-то, упал наш полковничек да во сине море,
И вскричал он громовым голосом:
«Уж как вы, братчики-матросики, берите деньги, да любви,
Еще берите да цветны платъеца и берите-ко полковника
Да из синя моря».
Отвечали-то ему матросы таковы слова:
«Нам не надобно, полковничек, денег – золотой казны,
Как еще не надобно нам цветных платицец,
Лучше сбавь-ка, сбавь да ты службы царские».

Что касается музыки, то судовая музыка на протяжении всего XVIII века находилась в самом печальном положении. Корабельный оркестр, как правило, состоял только из трубачей

и литаврщиков, назначаемых по три человека на каждый корабль и по два на фрегат. «Сколько недостаточна и даже отвратительна, – писали современники, – должна быть музыка из такого числа труб составленная, сие удобно всякому представить себе можно».

В свободное от плаваний время всех музыкантов объединяли в одну команду под началом капельмейстера. На корабле главнокомандующего полагалось иметь «хор трубачей» и «инструментальную музыку», тогда так на кораблях младших флагманов – только «хоры трубачей».

Если матросы довольствовались казенной чаркой, да редкими загулами в портовых кабаках, офицеры веселились в кругу своих сотоварищей.

С употреблением водки связано немало флотских легенд. До нашего времени дошла даже поэма-переписка Петра I со своим любимцем князем Меншиковым, описывающая нелегкие коллизии, сопровождавшие создание Балтийского флота:

Письмо Петра I Меншикову:

«Посылаем сто рублей на постройку кораблей.
Напишите нам ответ: получили или нет!»

Ответ Меншикова Петру:

«Получили сто рублей на постройку кораблей.
Девяносто три рубли пропили и про...бли.
Остается семь рублей на постройку кораблей!
Напишите нам ответ, строить дальше или нет,
Ведь на эти семь рублей не построить кораблей?»

Письмо Петра I Меншикову:

«Как пили, и как е...ли, так и стройте корабли!»

Наш флот может по праву гордиться, что самый первый питерский трактир предназначался именно для моряков и по этой причине носил гордое наименование «Аустерия четырех фрегатов».

* * *

Если кто-то думает, что на парусном русском флоте матерились просто так, как кому заблагорассудится, то он глубоко заблуждается! Матерная ругань на старом флоте была возведена в ранг подлинного искусства. Разумеется, имелись и настоящие мастера своего дела, послушать которых в Кронштадте ходили, как в губернских городах ходили слушать оперу. При этом наряду с мастерами и ценители тоже были на должном уровне. Любую фальшь они распознавали сразу!

Дело в том, что в морской матерной ругани существовали свои незыблемые каноны, нарушать которые было не позволительно никому. Первый, низший, уровень мастерства включал порядка тридцати выстроенных в определенном порядке выражений. Умельцы русского слова осваивали более высокий уровень, так называемый «малый загиб Петра Великого», который состоял уже из шестидесяти матерных выражений. Ну а истинные мастера своего дела выдавали и «большой загиб Петра Великого», состоявший более чем из трехсот выражений, среди которых самыми невинными были «мандавошь Папы Римского» и «еж косматый, против шерсти волосатый».

Любой «загиб» конструировался как стремящаяся к бесконечности цепь многоэтажных ругательств, адресованных поочередно всему самому «статусному», что есть у собеседника. Однако по происхождению в «загибах» нет ничего непристойного и кощунственного, поскольку все они восходят, вероятнее всего, к магическим формулам, направленным против нечистой силы. Упрощенно говоря, это проклятия не в адрес Господа, а в адрес дьявола.

При этом порядок выражений и идиом был неизменен (знатоки утверждали, что он утвержден еще самим царем Петром!), не допускались и повторения выражений, какие бы то ни было запинания и паузы. Матерная брань произносилась мастерами как длинный поэтический монолог. При этом в искусстве овладения «загибами» имелась еще одна существенная особенность. Произносился «загиб» исключительно на едином выдохе, а поэтому, овладев «малым», не все были способны овладеть «большим загибом», так как попросту не хватало объема легких.

Высшим же шиком считалось сопровождение речитатива соответствующими жестами, так называемыми «показами», которые тоже были выстроены в определенном порядке в строгом соответствии с соответствующим «загибом» и не могли повторяться! Со стороны непосвященным это, по-видимому, напоминало нечто среднее между плясками гвинейских папуасов и корчами эпилептика, но настоящие ценители высокого искусства получали от прослушивания и лицезрения этого действа истинное наслаждение!

Легенда приписывает «создание» так называемых «матерных загибов» Петру I. Число слов в них колеблется от 30 до 331. «Загиб» предполагал употребление определенного количества матерных слов и выражений, которые должны были быть построены определенным образом. Искусство «загиба» предполагало, что не «соленость» должна была определять оскорбительность и язвительность «загиба», а юмор – чем смешнее, тем оскорбительнее!

Умение материться не абы как, а с «загибами» и с «показами», почиталось и среди матросов, и среди офицеров. И весь российский адмиралитет, и офицерство, да и сами матросы всегда искренне считали, что «матерные загибы» были больше «искусством», нежели бранью...

* * *

История донесла до нас немало веселых и порой весьма поучительных историй, связанных с моряками российского парусного флота. Шутить на нашем флоте умели во все времена. Да и как иначе, когда порой именно соленая морская шутка помогала выжить в условиях той нелегкой и предельно жесткой службы. Начало российскому флотскому анекдоту положил сам родоначальник отечественного флота Петр Великий. Вот лишь несколько примеров петровского юмора:

«Осмотрев 60-пушечный корабль “Петр и Павел”, заложенный еще в 1697 году руками Петра в Голландии, – государь обратился к капитану с словами: “Ну, брат, в войске сухопутном я прошел все чины: позволь же мне иметь счастье быть под твоей командой”.

Изумленный капитан не знал, что отвечать.

– Что же вы, господин капитан, не устаете меня своим приказом! С какой должности обыкновенно начинают морскую службу?

– С каютного юнги! – отвечал изумленный капитан.

– Хорошо! – сказал монарх. – Теперь я заступаю на его место.

– Помилуйте, Ваше Величество!

– Я теперь здесь не Ваше Величество, а начинающий морскую службу, в звании каютного юнги!

Капитан все еще думал, что государь шутит, и сказал:

– Ну, так полезай же на мачту и развяжи парус!

Монарх, не говоря ни слова, побежал на мачту по узкому трапу. Капитан едва не умер от страха, и весь экипаж обомлел, увидев отважность совершенно неопытного еще в матросской службе молодого царя. Тот, кто некогда обтесывал мачту, находится теперь на ее вершине! Он ведь был на своем корабле, им самим построенном! Заткнув топор за пояс, бывало, прощался он вечером со своим творением, чтобы наутро вновь приняться за работу.

Если этот корабль и не был дедом русского флота, то, по крайней мере, его отцом.

Между тем ветер колыхал корабль. Одно мгновение – и государь, надежда целого народа, мог бы упасть на палубу или в волны морские! Эта мысль ужасала капитана и всех моряков, понимавших вполне опасное положение юного монарха. Ни один из старых матросов не отважился бы взойти на мачту, не подумав об опасности, ему предстоящей.

Все были в каком-то оцепенении, а государь между тем работал наверху. Вскоре конец развязанной веревки полетел на палубу, и государь, кинув орлиный взгляд на бесконечное пространство, покрытое седыми валами, сошел вниз. Капитан, видя, что государь был доволен его приказанием, но не желая подвергать его в другой раз столь очевидной опасности, велел новому юнге раскурить трубку и подать ее, что и было исполнено беспрекословно. Заметим, что капитан этот по имени Мус был некогда простым матросом в Голландии и понравился Петру во время пребывания нашего посольства в Амстердаме. Весьма естественно, что Мус, вспомнив прежнее время, когда он был товарищем и помощником царя в работе, так живо представил себе прошедшее, что тотчас же нашелся в роли повелителя и, постигнув вполне свой новый сан, взглянул гордо на Петра и сказал:

– Поскорее принеси мне бутылку вина из каюты! – Государь побежал вниз и явился с бутылкой и стаканом в руках.

Тогда капитан взглянул на Петра, ожидающего новых приказаний, призадумался, потом пристально посмотрел на юного монарха, будто не веря самому себе, и красноречивая слеза, слеза привязанности и умиления, оросила мужественное лицо его. Он вдруг приподнялся, схватив одною рукою стакан наполненный и кинув другою шапку вверх, воскликнул:

– Да здравствует величайший из царей!

Громкое “ура” раздалось на корабле и, достигши до берега, было ответом тронутых до глубины сердца матросов. Потом вновь все замолкли и смотрели на орла русского с изумлением. Все готовы были броситься в огонь и в воду по первому слову Петра!»

Из воспоминаний о Петре I: «Однажды очистилось вице-адмиральское место, которое по адмиралтейскому штату должно быть занято. Контр-адмирал Петр Алексеевич, то есть сам государь, подал в Адмиралтейскую коллегию челобитную, в которой прописал дотоле несенную им службу, просил о помещении на это место. Дело было там рассмотрено с надлежащим вниманием, и потом праздное место дано другому контр-адмиралу, а на его просьбу сделано решение, что коллегия вполне признает показанные им доселе заслуги и, надеясь, что он впредь будет с еще большим рвением стараться показать их, обнадеживает его в требуемом повышении, коль скоро опять представится к тому случай; ныне же, по сравнении доселе отправляемой им морской службы со службою другого контр-адмирала, нашла она, что тот долее служит морским офицером и многократно отличил себя на море. Поэтому Адмиралтейская коллегия, сообразуясь с справедливостью, не могла преминуть, чтоб не дать ему на этот раз преимуще-

ства и не произвести его в вице-адмиралы. Государь доволен был таким решением и, когда при дворе зашла речь о повышении, сказал:

– Члены коллегии справедливо судили и поступили надлежаще. Если бы они были столь раболепны, чтобы из ласкательства предпочли бы меня моему сверстнику, то действительно я заставил бы их в том раскаяться».

Петр любил своего воспитанника Ивана Головина и послал его в Венецию учиться кораблестроению и итальянскому языку. Головин жил в Италии четыре года. По возвращении оттуда Петр Великий, желая знать, чему выучился Головин, взял его с собою в Адмиралтейство, повел его на корабельное строение и в мастерские и задавал ему вопросы. Оказалось, что Головин ничего не знает. Наконец Петр спросил:

– Выучился ли хотя по-итальянски?

Головин признался, что и этого сделал очень мало.

– Так что же ты делал?

– Всемиловитейший государь! Я курил табак, пил вино, веселился, учился играть на басу и редко выходил со двора.

Как ни вспылывал царь, но такая откровенность ему понравилась. Он дал лентяю прозвище «князь-бас» и велел нарисовать его на картине, сидящим за столом с трубкой в зубах, окруженным музыкальными инструментами, а под столом – валяющиеся навигационные приборы. Во время Каспийского похода Петр I решил, по старому морскому обычаю, купать не бывавших еще в Каспийском море. Подавая пример, царь первым прыгнул в воду. За ним последовали все остальные, хотя некоторые боялись, сидя на доске, трижды опускаться в воду.

Головина Петр стал сам опускать в воду, со смехом говоря:

– Опускается бас, чтобы похлебал каспийский квас!

Один старый петровский ветеран любил вспоминать, как, будучи ребенком, был представлен Петру Великому в числе дворянских детей, присланных из семей для службы. Царь якобы, посмотрев на него, покачал головой и сказал:

– Ну, этот совсем плох! Однако записать его на флот, до мичмана, авось, дослужится!

Рассказывая эту историю, старик всегда с умилением прибавлял:

– И такой же был провидец, что я и мичмана-то получил только при отставке.

Когда известный острослов д'Акоста отправлялся по приглашению Петра I из Португалии морем в Россию, один из провожавших его сказал:

– Как не боишься ты садиться на корабль, зная, что твой отец, дед и прадед погибли в море!

– А твои предки каким образом умерли? – спросил в свою очередь д'Акоста.

– Преставились блаженною кончиною на своих постелях.

– Так как же ты, друг мой, не боишься еженощно ложиться в постель? – возразил д'Акоста.

Сподвижник Петра I контр-адмирал Вильбоа спросил однажды д'Акосту:

– Ты, шут, человек на море бывалый. А знаешь ли, какое судно безопаснейшее?

– То, которое стоит в гавани и назначено на слом! – немедленно ответил ему д'Акоста.

* * *

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.