

НАЧАЛО РУССКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА: МАСТЕРА-ИНОЗЕМЦЫ НА РУБЕЖЕ XVII–XVIII ВЕКОВ

А. А. Никитин

Воронежский государственный университет

Поступила в редакцию 11 августа 2011 г.

Аннотация: характеризуются некоторые аспекты деятельности иностранных специалистов судостроительного дела на верфях Воронежского края и связанные с этим особенности государственной политики конца XVII – начала XVIII в.

Ключевые слова: кораблестроение, военно-морской флот, русские и иноземные мастера, Петр I.

Abstract: the article is devoted to the foreign shipbuilding craftsmen's contribution to the navy development in the times of Peter the Great and to the peculiar features of Russian policy during this period.

Key words: navy development, Russian and foreign shipbuilding craftsmen, Peter the Great.

В 2011 г. Воронеж торжественно отметил свое 425-летие. Пожалуй, следующим по значимости в городской летописи после даты основания мы вправе назвать год, когда Воронеж превращается в одну из самых оживленных местностей России, становится главной судостроительной верфью страны (своего рода временной столицей) и решительно влияет на судьбы европейской политики [1; 2, с. 10]. Именно 1696 г. считается датой рождения регулярного военно-морского флота – 20 октября Боярская дума приняла историческое решение «Морским судам быть» [3, с. 15–17]. До сих пор в трудах историков уделялось недостаточно внимания оценке вклада европейских корабельных мастеров в строительство военно-морского флота будущей империи. В данной статье рассматриваются некоторые аспекты государственной политики в отношении иностранцев, а также результаты деятельности мастеров на этом поприще.

Необходимость обладания собственным флотом стала для Петра Алексеевича очевидной после первого похода на Азов. Молодой царь, полагая, что знаний и умений русских мастеровых в таком «новом и не заобычном деле» будет недостаточно, начинает широкомасштабную кампанию по привлечению европейских корабелов на русскую службу. Подготовка национальных кадров судостроителей велась параллельно, но требовала много времени, а внешнеполитические задачи следовало решать незамедлительно. По справедливому замечанию Е. В. Тарле, «льготных сроков на выучку историческая судьба не дает» [4, с. 62]. Этим объясняется известная экстремальность всего мероприятия, его мобилизационный характер, а также неизбежные просчеты и ошибки в организации работ.

К зиме 1695/96 г. относится первое упоминание об участии иноземцев в строительстве флота; ими стали плотники, «вероятно, успевшие прибыть из Архангельска по письму государя, и еще другие, выписанные проживавшим в Москве торговым иноземцем Гартманом» [5, с. 22]. Весной 1696 г. в Новгород прибывает «Симон Петерсен, родом из Копенгагена, 7 лет на корабельной службе, в сражениях не бывал, умеет строить корабли, каторги и другие военные суда» [6, с. 390]. Вместе с ним прибыли еще четыре галерных мастера, все – датчане. В марте в Воронеж прибывают мастера Ян Янсен, Питер Клас и Иов Вилимсен [7, с. 70], а также Август Мейер, руководивший постройкой «галиасов». В начале апреля из Архангельска прибывает партия из 38 матросов и штурмана, нанятых на иностранных торговых судах [5, с. 200]. Все они принимали участие во втором походе на Азов.

В поиске корабельных мастеров Петр и его сподвижники использовали разные средства – личные знакомства царя, помощь доверенных лиц из торговых иноземцев, деятельность «чрезвычайных и полномочных послов», сопровождавших Петра в заграничной поездке, усилия русских посланников в европейских столицах. Так, царю удалось договориться с венецианским дожем о направлении в Москву двенадцати сведущих людей; первый наставник Петра по части кораблестроения, Франц Тимерман, направил послов Иоганна Старка в Голландию и Петра Балтуса в Швецию и Данию с пригласительными грамотами [5, с. 59–60]. На призыв Старка откликнулись пять мастеров, выехавших в марте 1697 г. из Риги «для якорного и огнестрельного дела»; сам он вернулся летом того же года из Голландии с двадцатью корабельными мастерами и одним специалистом по парусам. По письму Балтуса в Россию направились корабельный мастер Адриан Бас, подмастерье Олуф Крус, кузнечного дела

мастер Лоренс Голом и канатных дел мастер Карл Фолк [6, с. 393]. Устрялов приводит сведения еще о 22 специалистах в различных областях, призванных в Россию в первой половине 1697 г. Отдельно следует упомянуть голландского мастера Выбе Геренса, приехавшего в Воронеж вместе с сыном Питером [7, с. 95].

Порядок приема приезжавших мастеров прослеживается по архивным документам. В город прибытия (Нарва, Новгород, чаще всего – Архангельск) направлялся доверенный человек, в обязанности которого входило доложить в Москву о количестве и чине прибывших, проверить, есть ли у них договорное письмо (в нем содержались сведения об условиях найма – размер жалованья и кормовых денег) [8, ф. 182, оп. 1, д. 123, л. 1], а также договориться о размещении мастеров и о предоставлении им транспортных средств [там же, ф. 181, оп. 1, д. 38, л. 2–5]. Иностранцев специалистов могли сопровождать солдаты, как это видно из отписки новгородского воеводы П. М. Апраксина: «...приняты в твою великого государя службу к будущему черноморскому каравану на карабли иноземцы стюрмань, матросы и иных чинов, которые из Амстердама отпущены к Москве... с салдатом Афонасьем Бурлеевым» [там же, д. 35, л. 12]. Подобные меры, однако, не гарантировали того, что все мастера придут к месту назначения. Из 18 человек, отбывших в Россию, в Новгород прибыли 17, а о пропавшем лекаре Ягане Калькане «...те иноземцы и салдат сказали, что он в карабле с ними... в пути не был, збежал-де безвестно».

Значение, которое придавали Петр и его окружение труду нанятых мастеров, становится понятным при изучении вопроса об их денежном довольствии. С этим связаны некоторые трудности. Так, на рубеже XVII–XVIII вв. термином «рубль» обозначалась единица счета, а не монета с конкретным содержанием, размер жалованья должностным лицам различной квалификации в разные годы существенно изменялся, а статистические данные о ценах на основные потребительские товары в указанный период отсутствовали [9].

С 1700 г. месячное жалованье русских матросов составляло 2 р. в месяц [5, с. 200]. В 1698 г. их иностранные коллеги получали в полтора-два раза больше: от 3 р. 10 к. до 4 р. 60 к. в месяц при наиболее частой (видимо, стандартной) величине в 3 р. 80 к. (так оценивался труд восьми матросов из партии в двенадцать человек) [8, ф. 181, оп. 1, д. 38, л. 11]. Гражданские чины – толмачи – получали в 1697 г. 3 р. в месяц [8, ф. 182, оп. 1, д. 88, л. 7]. Жалованье корабельных мастеров и высших офицерских чинов отличалось от этих показателей в десятки, а то и сотни раз. Капитан в конце XVII в. мог получать 36–39 р. в месяц [там же; 10, с. 194], корабельные мастера – 20 р. Поручики к 1704 г. могли получать до 16 с полтиной, подпоручики – до 14 р. в месяц. Венецианские мастера, одни из первых иностранцев на русской службе, вытребовали себе дневное содержание в 1,5 р. (45 р./мес.) [6, с. 392].

Даже царь, имея с октября 1698 г. звание корабельного мастера, получал меньше – 366 р. в год (30,5 р./мес.) в 1698 г. [7, с. 22] и 500 р. в год (41 2/3 р./мес.) в первые годы XVIII в. [10, с. 98].

Английские мастера пользовались особым покровительством Петра I. Ричард Козенц, например, в первые годы XVIII в. получал 500 ф. ст. и 120 р. в год (при обменном курсе в 3 р. 10 к. за фунт стерлингов это составляло 1670 р., или чуть меньше 140 р./мес.). У С. И. Елагина имеется свидетельство, что к началу XVIII в. наиболее высокооплачиваемым мастером был Федосей Склаев [11, с. 103]. Эти сведения вызывают сомнения: Уитворт определяет размер жалованья Склаева в 1000 р. в год [10, с. 98] (что, очевидно, меньше, чем у Козенца). Даже данные документа, копия которого прилагается к труду Елагина, свидетельствуют, что размер жалованья Склаева (200 р.) уступал доходам Петра Михайлова (366 р.), хотя и был больше, чем у других русских мастеров (Лукьяна Верещагина, Гаврилы Меншикова) [5, с. 320].

Весьма показательна в плане анализа государственных приоритетов челобитная Франца Тимермана, которую следует датировать 1695 г.; в это время о строительстве флота еще не было речи. Он просит выдать ему жалованье на нынешний год, указывая, что «в прошлых годах» ему полагалось 73 р. в год [8, ф. 171, оп. 3, д. 66, л. 1].

В качестве ориентира следует привести отрывочные данные о ценах на продовольственные товары, продукты животноводства и материалы, встречающиеся в источниках. В 1705 г. четверть пшеничной муки стоила 40 алтын (15 к. за пуд); ржаной – 22 алтына (8 1/4 к. за пуд). Конь в 1702 г. стоил 2 р. с полтиной; курица в 1709 г. – 6 денег. В 1700 г. пуд стали оценивался в 1 р. 10 алтын; пуд пороха – в 4 р.; пуд воска – также в 4 р. [12, с. 93–98]. При этом цена резьбы на одном корабле стоила 150 р., а возведение корабля целиком – около 10 000 р. [5, с. 61; 12, с. 19–23; 13, с. 157].

Удалось ли призванным европейским специалистам оправдать возложенные на них надежды? В характеристике кумпанского периода кораблестроения мнения иностранных очевидцев и российских историков сходятся: «печальную картину представляло наше дело кораблестроения» [5, с. 65]. Английский дипломат Уитворт отмечал, что мастера «из-за нехватки опыта, сухого леса и при недостатке времени, а также из своекорыстных побуждений строили корабли очень непрочны, из сырого и плохого леса, так что они гнили еще до завершения постройки» [10, с. 89]. Ту же оценку встречаем в письме цесарского резидента Гвариента от 28 ноября 1698 г.: «Дорого построенные корабли дурны и скорей годятся под купеческий груз, чем для военных действий» [5, с. 116]. Как показало время, его слова оказались пророческими. Летом 1700 г. на ступинской верфи десять кораблей, строившиеся венецианцами, подверглись коренному переустройству. Их

поочередно осматривали комиссии из иностранных и русских мастеров (в числе последних был Петр Михайлов – его величество собственной персоной), которые представили список мер, что надлежит «учинить над десяти италиянскими караблями, чтоб сделать их воинскими караблями» [8, ф. 171, оп. 1, д. 80, л. 4–7]. Исправления такого масштаба были равносильны постройке кораблей с нуля; прибывший из Англии мастер Ян Терплий старательно этим занимался. В результате корабли были признаны годными для перевозки грузов [5, с. 187].

В связи с изложенным остается только удивляться дипломатическому такту Петра Алексеевича, изъявившего венецианскому сенату «живейшую признательность» за высокий профессионализм мастеров [6, с. 310]; впрочем, дальнейших отношений с дожем царь поддерживать не стал [14, с. 20].

В значительной степени низкое качество судостроительных работ было обусловлено отсутствием последовательного, продуманного в деталях плана, четких критериев оценки, что ослабляло возможности контроля над производственным процессом со стороны местных властей. Выражение воли царя, подкрепленное его личным энтузиазмом, было «... как бы брошено сверху и затем должно было быть подхвачено на лету исполнителями, которым... предоставлялось самим подыскивать... средства, заранее не указанные, почему и приходилось хвататься то за одни, то за другие, одни из них бросать, отыскивать новые; и отсюда ряд ошибок, которые потом надо было исправлять, но... иногда было уже трудно исправить» [15, с. 191].

В отсутствие общих требований и норм, ответственных за строительство, «приходилось частным образом собирать сведения у кого попало из иностранцев». Это наблюдение М. М. Богословского прекрасно иллюстрирует пример с фрегатами «Курьер» и «Дух Святой». Подрядчик Елизарий Избрант, руководивший их возведением под Архангельском, указывал в письме на нехватку деталей («блок и векш»), но не упомянул об их размере и необходимом количестве. Для решения вопроса пришлось посылать запрос из Воронежа в Азов к адмиралтейцу Ф. М. Апраксину с просьбой «у иноземцов карабельных мастеров взять ведомость, по чему на такие фрегаты блок и векш довлеет быть», изготовить их и прислать к Москве, а оттуда – «к городу Архангельскому» [8, ф. 171, оп. 3, д. 29а, л. 10 об.].

Первоначально преобладающее влияние на проекты военных судов имели голландские образцы, так как Петр был уверен в высоком уровне мастерства тамошних корабелов. Этому, вероятно, способствовали давняя дружба с Францем Тимерманом и сотрудничество с бургомистром Амстердама и одним из директоров Ост-Индской компании Николаем Витзеном. Однако в дальнейшем оказалось, что голландцы строили свои суда рутинными методами, передава-

вшимися из поколения в поколение по семейной традиции. Они были совершенно не знакомы с теорией кораблестроения и не могли обосновать целесообразность использования того или иного конструктивного приема. Стремление к твердой научной основе привело царя в Лондон. Основные принципы британской судостроительной школы Петр постигал с января по апрель 1698 г. на лучших английских верфях в Дептфорде, Портсмуте и Чатеме [8, ф. 171, оп. 1, д. 80, с. 20]. Ход мыслей царя прослеживается по анализу конструкции кораблей: из 82 кораблей Азовского флота, для которых исследователям удалось установить имя мастера, половину возводили голландцы (около четверти – венецианцы, 9 – англичане, 5 – русские, 3 – датчане и 2 – греки); впоследствии же 9 кораблей (8 голландских и 1 датский) переделывались англичанами [5, с. 2–43; 16, с. 441–643].

Заслуживает внимания вопрос о целесообразности создания и содержания Азовской флотилии в то время, когда Россия вела тяжелейшую войну со Швецией, армия которой тогда считалась сильнейшей в Европе. Британская исследовательница Л. Хьюз уверенно заявляет о бесполезности Азовского флота, применив в его описании идиому, которую можно примерно перевести как «нечто, получение чего потребовало больших трудов, не имеющее, однако, практической ценности» [17, с. 85–86]. Действительно, флот приходилось регулярно пополнять новыми судами и постоянно чинить быстро гнившие в речной воде недавно спущенные галеры и корабли, ни один из которых так и не принял участия в боевых действиях. Тем не менее вывод английского историка представляется нам поверхностным. «Непрестанные заботы Петра об Азовском флоте окупались тем, что они охлаждали воинственный пыл турок и долгое время удерживали их от объявления войны России. Русский посол в Османской империи так и доносил царю: «Более же всего страшатся морского твоего, государь, флота» [24, с. 78]. Боеспособность флотилии в данном случае оказалась не столь важна, как произведенное на потенциального неприятеля впечатление.

На Адмиралтейской верфи Воронежа, по данным И. А. Быховского, в 1696–1711 гг. было построено 36 линейных и 86 прочих кораблей (всего 122), на Ступинской, Хоперской, Коротояжской, Паншинской, Чертовичкой, Чижовской и Рамонской верфях в 1697–1702 гг. – 20 линейных и 9 прочих [7, с. 11]. По другим сведениям, в окрестностях Воронежа в рассматриваемый период было возведено более 200 судов: 75 кораблей, 7 шихбомбардиров, 9 брандеров, 114 галер и бригантин [19, с. 6]. Такой солидный опыт позволил русским мастерам широко применить полученные знания на верфях Балтики и Белого моря.

Оценивая вклад иностранцев в создание русского флота, следует отметить, что они были непосредственными руководителями судостроительных работ на значительной части верфей, предоставляя образцы и

чертежи русским мастеровым. Они активно сотрудничали с местными органами власти в делах организации и в осуществлении военно-морского строительства. О соотношении труда отечественных и европейских мастеров при возведении судна (по крайней мере, для кумпанского периода) позволяет судить состав «рабочей группы». В нее должны были входить мастер-иноземец, подмастерье-иноземец, двое иноземных и шестьдесят русских плотников, двое иноземных и четверо русских кузнецов, столяр, резчик, пять переводчиков, «живописец» (маляр) и лекарь [5, с. 57; 6, с. 311]. Будучи поначалу наиболее привилегированной категорией работников, иностранцы исполняли роль технических руководителей судостроительной деятельности. Срок их пребывания на верфях был относительно небольшим: как правило, контракт действовал 1–1,5 года и редко перезаключался более двух раз. Одни из них внесли существенный вклад в создание регулярного флота России и оставили о себе добрую память, другие же принесли своей деятельностью больше проблем, чем реальных достижений.

К первому десятилетию XVIII в. квалификация отечественных мастеров позволяла обходиться без иностранной помощи (за исключением единичных случаев); об этом свидетельствует тот факт, что уже весной 1700 г. масштабы корабельного строительства резко возросли [8, ф. 171, оп. 1, д. 10, л. 27], а количество контрактов с иноземцами осталось на прежнем уровне. Это говорит об увеличении числа русских мастеров, занятых на верфях. Сохранение высокой доли европейцев [20, с. 22] объясняется отчасти привычкой отдавать им руководящие должности, отчасти сложившейся традицией.

Таким образом, знания и навыки, полученные с помощью иностранных мастеров, позволили русским кораблям возвести на этом фундаменте прочное здание отечественного военно-морского флота и создать собственную школу кораблестроительного мастерства. К середине XVIII в. русские мастера составляли основу корпуса кораблестроителей русского флота.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Загоровский В. П.* Петр Великий на воронежской земле / В. П. Загоровский. – Воронеж, 1996.
2. Воронеж : встреча с прошлым и настоящим : историко-архитектурный иллюстрированный справочник-путеводитель по культурно-историческим местам / сост. В. А. Мальцев. – Воронеж, 2006.
3. *Панова В. И.* О дате основания регулярного военного флота России / В. И. Панова // Воронеж – колыбель

русского военно-морского флота : тезисы докладов и сообщений республиканской науч. конф., посвященной 300-летию русского флота / отв. ред. А. Н. Акиншин. – Воронеж, 1996.

4. *Тарле Е. В.* Русский флот и внешняя политика Петра I / Е. В. Тарле. – М., 1949.
5. *Елагин С. И.* История русского флота. Период Азовский / С. И. Елагин. – СПб., 1864.
6. *Устрялов Н. Г.* История царствования Петра Великого / Н. Г. Устрялов. – СПб., 1858. – Т. 2 : Потешные и Азовские походы.
7. *Быховский И. А.* Петровские корабли / И. А. Быховский. – Л., 1982.
8. ГАВО. – Ф. 182. – Оп. 1. – Д. 123.
9. *Маньков А. Г.* Цены и их движение в Русском государстве XVI века / А. Г. Маньков ; отв. ред. И. И. Смирнов. – М. ; Л., 1951.
10. Россия в начале XVIII века. Сочинение Ч. Уитворта / отв. ред. М. П. Ирошников. – М. ; Л., 1988.
11. *Елагин С. И.* История русского флота. Период Азовский / С. И. Елагин. – Воронеж, 1997.
12. *Расторгуев В. И.* Воронеж – родина первого Адмиралтейства России / В. И. Расторгуев. – Воронеж, 2007.
13. *Глазьев В. Н.* Воронежские воеводы и их окружение в XVI–XVII вв. / В. Н. Глазьев. – Воронеж, 2007.
14. *Кротов П. А.* Роль различных европейских кораблестроительных школ при создании Азовского флота / П. А. Кротов // Воронеж – колыбель российского военно-морского флота : тезисы докладов и сообщений республиканской науч. конф., посвященной 300-летию русского флота / отв. ред. А. Н. Акиншин. – Воронеж, 1996.
15. *Богословский М. М.* Петр I : материалы для биографии. Т. 3 : Стрелецкий розыск. Воронежское кораблестроение. Городская реформа 1699 г. Карловицкий конгресс. 1698–1699 / М. М. Богословский. – М., 2007.
16. *Веселаго Ф. Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год / Ф. Ф. Веселаго. – СПб., 1872.
17. *Hughes L.* Russia in the Age of Peter the Great / L. Hughes. – New Haven ; London, 1998.
18. *Павленко Н. И.* Петр I / Н. И. Павленко. – М., 2003.
19. *Акиншин А. Н.* Воронеж в российском кораблестроении / А. Н. Акиншин, Н. А. Комолов // Воронеж – колыбель российского военно-морского флота : тезисы докладов и сообщений республиканской науч. конф., посвященной 300-летию русского флота / отв. ред. А. Н. Акиншин. – Воронеж, 1996.
20. *Шестернин А. С.* Внедрение западного опыта кораблестроения в России при Петре I / А. С. Шестернин, А. С. Шильников // Воронеж – колыбель российского военно-морского флота : тезисы докладов и сообщений республиканской науч. конф., посвященной 300-летию русского флота / отв. ред. А. Н. Акиншин. – Воронеж, 1996.

Воронежский государственный университет
Никитин А. А., аспирант кафедры истории России
E-mail: faeros@mail.ru
Тел.: 8 (473) 224-10-82

Voronezh State University
Nikitin A. A., Post-graduate Student of the Russian History Department
E-mail: faeros@mail.ru
Tel.: 8 (473) 224-10-82