

КОСТЁР

7
ИЮЛЬ
1996

А нам 60!



До Петра Первого русские не знали длинных морских дорог, не строили ни быстродходных клиперов, ни больших торговых кораблей.

Князь Олег в 907 году совершил свой знаменитый поход по Днепру и Черному морю до врат Царьграда на дельте и чеплаки, чтобы в это время на выдвигавшиеся из целых стволов дуба или ясеня. На этих долбленых колодах плавали корабли, ставили мачты и на них натягивали паруса. В эту пору помогали себе веслами.

Позднее, при князе Игоре, русские дружины плавали и по Черному, и по Азовскому морям. В Каспийское море попадали, перетаскивая свои ладьи и чепы волоком из Дона в Волгу. Это был знаменитый путь «из варяг в греки». Но плавать по морям в то время были редкими и случайными.

Единственный незамерзающий морской порт — Архангельск — имел выход в Белое море и дальше — в Ледовитый океан.

Архангельские поморы строили кочи, парусники, на которых добывались даже до Груманта (Шлиппенбурга). Вмезвая в лед, корч извоза округлости корпуса как бы выдвигались на его поверхность и ложился на борт. Поморы выравнивали его подпорками, ставили на ровный киель и дрейфовали вместе с ледовым полем до весны, заготавливая шкуры и мясо полесей и медведей.

Хорошие корабли — шитики и ушкунки — строили в Новгороде Великом. Мореходы так и называли — ушкунки. Они возили товары на остров Готланд и в Датское королевство.

Первое в России настоящее морское судно для дальних плаваний было построено в 1636 году в Нижнем Новгороде по указу царя Михаила Федоровича на средства герцога Фредерика Шлезвиг-Гольштинского, заинтересованного в торговле с Персией на Каспии.

Благодаряпоходу прощия Волгу, «Фредерик» — так назвали корабль, вышел в Каспийское море, попал в жестокий шторм и разбился о скалы у берегов Дербента. Остальные жалкие затапливаемые корабли строить не стали.

Через тридцать пять лет на верфи в селе Дединове, у впадения реки Москвы в Оку, русскими мастерами по голландскому проекту был построен трехмачтовый корабль «Орел». Но и «Орду» не повезло. У Астрахани он был сожжен восставшими казаками Степана Разина.

Больше до Петра Первого в России морских кораблей не строили... В 1688 году, проводя лето в селе Имайловском под Москвой, юный царь Петр (ему шел тогда пятнадцатилетний) заметил в амбаре какое-то суденышко — что-то вроде лодки метров 6 длиной с четырьмя маленькими пушечками. Здесь же нашлись и мачта, и несколько весел.

Как оказалась эта лодка в амбаре у деда? Для чего ее строили? В селе было всего два пруда — меньший, Имайловский, и больший — Проясной. В них разводили рыбу для царского стола. А лодка явно была парусная, неуж на ней ходили по этим прудам, у которых с одного берега был виден другой?

Петр позвал своего учителя математики Франца Тиммермана, который в прошлом был корабельным мастером.

По-нашему это называется ботом. Тот строили се не знали, не голландцы. Голландцы так не кроют боты. Я думаю, это английская работа. — Тиммерман увлекся и про-

читал Петру целую лекцию о кораблях — но и том, как их возить по морю, — Под парусом даже против ветра ходить можно? — удивился Петр. — Хочу посмотреть — как. Можешь отогреть этот лодку?

— Я давно не держал в руках топор и пилу, Питер, — сказал Франц. — Но в Москве есть хороший корабельный плотник Карстен Брант...

— Я пошлю за ним! Завтра же! — сказал Брант.

Приехал Брант. Петру исцело стучали топоры и выжили пилой у Имайловского пруда. Петр не отходил от работничков, сам брался за инструменты. Когда все было готово, спустили суденышко на воду.

Сначала сам Брант управлял парусом. Петр — на руле — внимательно смотрел, что и как он делает. Наконец сам взял в руки штурвал и под свежим ветерком покатил ботик по пруду. Перескакивая кт с одного борта на другой, он лавировками заставил итти ботик против ветра Восторгу молодого царя не было предела. С тех пор что-то до вечера пропал он на пруду. Но скоро в нем стало тесно — далеко не разогнись. Только наберешь ход — ан вот уже берег. Перетягивали бот на Проясной, а потом переезжали на Переславское озеро.

А Петр уже мечтал строить настоящие корабли. В Переславле нашли нескольких хороших плотников и под началом Карстена Бранта заложили на берегу озера верфи. Здесь в 1692 году построили два малых фрегата и три яхты. На строительстве Петр сам работал и топором, и пилой, и долотом. Так родился «Потешная флотилия», на которой начинал обучать русских морскому делу.

Вскоре Петру стало мало. Он хотел увидеть настоящее море. И тогда он едет в Архангельск. Здесь, на старинной верфи, на которой по-

моры строили кочи, на острове Соломбале, он собственноручно заложил яхту «Святая Гора», вооруженную двенадцатью пушками. Яхту спустили на воду в 1693 году. Петр сам опробовал ее и ходил на ней к устьям Северной Двины и реки Поной. Это были его первые настоящие морские плавания.

В этом же году на Соломбале по его приказу была заложена и начала действовать казенная верфь для постройки военных кораблей.

В тот год в Россию через Архангельск прибыло на трех фрегатах голландских кораблях с высокими бортами, загнутыми к палубе, — голландское посольство. Возглавлял его известный в то время кораблестроитель и владелец верфи в Голландии Николас Витсен. Здесь же, в Архангельске, Петр выдал Витсену заказ на строительство 44-пушечного фрегата и военной галеры. Счита появление Витсена в России божьим предзнаменованием, он и корабль, заказанный голландцу, решил назвать «Святое Прероцество» («Гото Предствителня»).

На следующий год Петр снова приехал в Архангельск. К этому времени на Соломбале была закончена постройка военного корабля «Алост» Павла, вооруженного 24-ма пушками. Пришел из Голландии и «Гото Предствителня», в трюме которого в разобранном виде находились части военной галеры.

Петр торопился. В 1695 году он решил начать войну с турками за выход в Черное море. Но многих славных сражений они участвовали. Но маленький ботик, с которого все началось, Петр не забывал.

В мае 1723 года огромный флотия строус с двадцатью тысячами воинов направилась в Нижний Новгород, далее вниз по Волге. Выскадывая в районе, где теперь находится город Волгоград, войска совершили 80-километровый переход к ботам

Дона, там снова погрузили на суда и в море отплыли к Азову.

И тут Петру не повезло. Не имея боевого корабля, армия не смогла осадить турецкую крепость с моря и отрезать туркам путь для подвоза провизии и лошадей. Штурм Азовской крепости оказался безуспешным.

Однако неудача не смуглила Петра. Он сразу же стал готовиться ко второму походу. В Воронеже была основана верфь для строительства кораблей Азовского военного флота. Для работы на верфи и подсобных производствах было собрано 26000 опытных мастеровых людей со всех corners России. Множество городов поставили на Воронежскую верфь парусину, тросы, якоря и прочие снаряжения.

В 1696 году начался второй Азовский поход. Вино по Дону отправился флот из 23 галер, 36-пушечного корабля «Алост» Петра и четырех брандеров — «огненных судов» — служивших для поджигания кораблей противника. С ними пошло около 1400 транспортных судов.

В июле 1696 года объединенными силами воилов и флота Азов был взят. Эта дата многими считается днем рождения военного флота России. По настоянию Петра беринская дума 20 октября 1696 года принимает решение: «Морским судам быти» Государство Российское начало поднимать на мачты свои паруса.

Много было построено потом кораблей и на Соломбале, и в Воронеже, и в Черном море, но многих славных сражений они участвовали. Но маленький ботик, с которого все началось, Петр не забывал.

В мае 1723 года огромный флотия строус с двадцатью тысячами воинов направилась в Нижний Новгород, далее вниз по Волге. Выскадывая в районе, где теперь находится город Волгоград, войска совершили 80-километровый переход к ботам

Балтийского флота — 20 линейных кораблей, фрегат и вспомогательные суда, собранные в эскадру у острова Котлин. Строй кораблей растянулся почти на шесть верст. Мимо него торжественно прощались, на руке которого сидел сам Петр под именем адмирала Петра Михайлова. На салют ботика кораблям, мимо которых он проходил, отвечали огнем бортовых орудий и прислушались флаги до тех пор, пока они не дожились на палубу. Ни один корабль в России ни до, ни после Петра не удостоивался таких почестей.

На праздничном обеде Петр предложил toast «за маленького Св. Степана Великого и Славных внуков». С тех пор стали называть ботик «Дедушкой русского флота». Он хранится в Военно-Морском музее Санкт-Петербурга.



Родители выписали мне журнал, когда мне стукнуло 11 лет. Сейчас мне 70 лет. Никогда раньше не думал, что сам стану одним из авторов журнала и что прощусь с «Юмором» плечом к плечу 60 лет. Пусть он обзовет еще многих и моих путников, начинающих идти по длинной дороге жизни!

Николай ВВНУКОВ, писатель

Рисунок В. АНКИПОВА

