

КОСТЁР

7
ИЮЛЬ
1996

А начи со!



Маринак
Шварц
Пакшев
Зонзеко
Луковский
Харис
Каберник
Бианки

До Петра Первого русские не знали длинных морских кораблей, не строили ни быстрых однокиперов, ни больших торговых кораблей.

Князь Олег в 907 году совершил свой знаменитый поход по Днепру и Керченю морю до врат Царьграда на ладье с 12 членами, когда в то время на воде плавали лишь маленькие лодки для яиц или ясеня. На этих доблестных колодах наращивали борт из досок, на попречных распорках ставили маты и на них натягивали паруса. В тихую погоду помогали себе веслами.

Позже, при князе Игоре, русские дружинники плавали и по Чернилу, и по Азовскому морям. В Каспийском море попадали, перетаскивая свои садды и челини волоком из Дона в Волгу. Это был знаменитый путь «от варяг в греки». Но плавания по морям в то время были редкими и случайными.

Единственный незамороженный морской порт — Архангельск — имел выход в Белое море и дальше — в Ледовый океан.

Архангельские поморы строили кочи, парусники, на которых добирались даже до Гренландии (Шпицбергена). Емелия в лед, когда из окружности корабля не было выхода из-за сильной заснеженности, ложился на борт. Поморы выравнивали его полкорпусами, ставили «на ровный киль» и дрейфовали вместе с ледовым полем до весны, заготавливая щурку и мясо поленей и медведей.

Хорошие корабли — шитики и ушики — строили в Новгороде Великом. Мореходы так и называли ушикунами. 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 Никоновской слободе на реке Михайла Федоровна на средства герцога Фридрихса Шлезвиг-Гольштейнского, занятого строительством в торговле с Персией на Каспии.

Благодушно проида Волгу, «Фридрих» — так называли корабль, вышел в Каспийское море, попал в жесточайший шторм и разбился о склоны Берегов Достыя. Остальные двенадцать задуманных кораблей сплыли на север.

«Через тридцать пять лет на верфи в селе Деденеве, в владении племени Измайловаского племени. Петр не отходил от работающих, сам брался за постройку трехмачтового корабля «Орёл» и «Орлу» он повелел. У Азова он начал строить корабли, с помощью князя Симеона Рязанского».

Больше до Петра Первого в России морских кораблей не строили. В 1688 году, проводя лето в селе Измайлово под Москвой, юный царь Петр (семь шагов пятидцатый год) заприметил в амбаре какое-то суденное существо, что-вроде лодки в линии с килью, с кормой и килем пущенных. Здесь же находились масти, и несколько якорей.

Как оказалось эта лодка в амбаре у деда? Для чего ее строили? В селе было всего два пруда — менчий, Измайловский, и побольше — Присиний. В них разводили рыбу для пития. Видимо, вода из них была соленее, поэтому к ней ходили по этим лужам, у которых с одного берега был виден другой?

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

«Нашену это называемые бегут. Только строя се не наши; не голланды. Голландцы так не кают борта. Я думаю, это англичанская работа...» Тиммерман увлекся и про-

читал Петру целую лекцию о кораблях и о том, как их волят по морю.

Под парусом даже противу ветра ходить можно», — удивился Петр. «Хочу посмотреть... — крикнул Можжес, — размонтировать эту лодку?»

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

Брант, пошли за ним! Завтра же! — сказал Петр.

Пришел Брант. Целую неделю слушали топоры и визжали пилы у Измайловаского племени. Петр не отходил от работающих, сам брался за инструменты. Когда все было готово, спустили суденышко на воду.

Сначала Кант управляем парусами. Петр на руль, на воду — тяжело сядет, — сказал он делегату. Наконец сам пил и руки-пилы и под свежим ветерком почал ботик по пруду. Прискильская гавань с одного борта на другой, он двинувшимися застывшими итии бортом против ветра. Воспорту молодого царя было предложено.

С тех пор с утра до вечера проплыли по пруду. Но скоро вода стало тесно — далеко не разрываться. Только набираешь ход — и вот ужо берег. Перетаскили бот на Присиний, а потом перевезли на Переславское озеро.

А Петр уже мечтал строить настоящие корабли. В Переяславль нашли несколько старых лодок, сняли с них и пот изнаком Карпеша Бранта заложили на берегу озера верфи. Здесь в 1692 году построили два малых фрегата и три яхты. На строительстве Петр сам работал топором, и пилой, и долотом. Так родилась «Потешная флотилия», на которой начали обходить русские морские берега. Сперва купеческий флот стал мало. Он хотел увидеть настоящее море. И тогда он едет в Архангельск. Здесь, на старинной верфи, на которой по-

строили кочи, на острове Соловецком, он собственно и заложил яхту «Святой Петр», вооруженную двадцатью пушками. Яхту спустили на воду в 1693 году. Петр сам опробовал ее и ходил на ней с устьем Северной Двины и рекой Пойней. Это было его первые настоящие морские плавания.

В этом же году на Соловецком был приказаны балки заложены и начала строиться казенная верфь для постройки военных кораблей.

В тот год в России через Архангельск прошло 150 судов, из которых 60 кораблей, вымощены бортовыми бортиками, вымощены бортами, затянуты к палубе. Голландское племство, восхищаясь его известием в то время кораблестроитель и владелец верфи в Голландии Николас Витсен. Здесь же, в Архангельске, Петр выдал Витсену заказ на строительство 44-щучинного фрегата. Витсен, в свою очередь, посыпал в Родину большую партию опытных мастеров, лицо со всеми конюхами Росии. Множество городов приставили на Воронежскую верфь парусники, тросы, якоря и прочее спирожение.

В 1696 году началась второй Азовский поход. Вину по Дону отправлялся флот из 23 эскадр, из которых 12 кораблей. Петр — впереди — в четырех бригах «огненных судов» — служивших для погашения корабль противника. С ними пошло около 1400 транспортных судов.

14 июня 1696 года обильнейшими силами войск и флота Азов был взят. Этой даты многими считается днем рождения русского флота. В этот же день по настоянию Петра боярская дума 20 октября 1696 года принимает решение: «Морским судам быти». Государство Российское начало поднимать на матчи свою паруса.

Много было построено потом кораблей и на Соловецком, и в Воронеже, и в Петербурге, во многих славных городах, и в Архангельске. Но маленький ботик, с которого все началось, Петр не забывал.

В мае 1723 года Петр устроил в Санкт-Петербурге празднество в честь ботиков, который по его повелению был перевезен из Москвы в Шлиссельбург.

11 августа 1723 года ботику

были представлены главные силы Дона, там снова погрузились на суда и в июне отплыли к Азову.

И тут Петру не повезло. Не имела боевые кораблей, армия не смогла осадить Азовскую крепость с моря и остановить туркам путь для подвоза провизии и подкреплений. Штурм Азовской крепости оказался безуспешным.

Однако неудача не смущала Петра. Он сразу же начал готовиться ко второму походу. В Воронеже была основана верфь для строительства кораблей Азовского военного флота.

Для строительства кораблей из производственных было собрано более 200 опытных мастеров лицо со всеми конюхами Росии. Множество городов приставили на Воронежскую верфь парусники, тросы, якоря и прочее спирожение.

В 1696 году началась второй Азовский поход. Вину по Дону отправлялся флот из 23 эскадр, из которых 12 кораблей. Петр — впереди — в четырех бригах «огненных судов» — служивших для погашения корабль противника. С ними пошло около 1400 транспортных судов.

14 июня 1696 года обильнейшими силами войск и флота Азов был взят. Этой даты многими считается днем рождения русского флота. В этот же день по настоянию Петра боярская дума 20 октября 1696 года принимает решение: «Морским судам быти». Государство Российское начало поднимать на матчи свою паруса.

Много было построено потом кораблей и на Соловецком, и в Воронеже, и в Петербурге, во многих славных городах, и в Архангельске. Но маленький ботик, с которого все началось, Петр не забывал.

В мае 1723 года Петр устроил в Санкт-Петербурге празднество в честь ботиков, который по его повелению был перевезен из Москвы в Шлиссельбург.

11 августа 1723 года ботику

были представлены главные силы Балтийского флота — 20 линейных кораблей, фрегат и вспомогательные суда, собранные в эскадру у острова Котлин. Страй кораблей растянулся почти на шесть верст. Мимо него прошли 150 судов, из которых 100 были галеры. Штурм Азовской крепости оказался безуспешным.

Однако неудача не смущала адмирала Петра Михайловича. На салюте ботика корабли, мимо которых он проходил, отвечали огнем бортовых пушек, и прислушки флаги до тех пор, пока они не ложились на палубу. Ни один корабль в России ни до, ни после Петра не удавалось подняться на палубу.

На праздновании обеих Петра прислали тост «для маленького Дела светлых великих и славных внуку». С тех пор стали называть ботик «Дедушкой русского флота». Он хранился в Военно-Морском музее Санкт-Петербурга.



Родители высыпали мне журналы, когда мне исполнилось 11 лет. Сейчас мне 70 лет. Никогда раньше я не думал, что сам стану одним из авторов журналов и что пропаду с «Юношами». Планы мои были безумны! Пусть он обогреет еще множества и множества пушинок, начиняющих идти по длинной дорожке жизни!

Николай ВНУКОВ,
писатель

