

Ф.Ф. Веселаго

Краткая история Русского флота

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Ф11

Ф11 **Ф.Ф. Веселаго**
Краткая история Русского флота / Ф.Ф. Веселаго – М.: Книга по Требованию, 2021. – 476 с.

ISBN 978-5-458-08690-5

Переиздаваемая Военно-Морским Издательством «Краткая история Русского Флота» Ф. Веселаго написана автором почти 50 лет тому назад и впервые была издана в 1895 году. Автор труда, военный историк — царский генерал. Книга дает тщательный подбор фактического материала, кратко в хронологическом порядке излагающего предисторию русского флота с IX до XVIII века и историю русского флота с основания его Петром I и до 1825 года включительно. В советском издании книга подверглась значительному сокращению и переработке.

ISBN 978-5-458-08690-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Г Л А В А VІІ.

Флотъ въ царствованіе Екатерины I-й и Петра II-го, съ 1725 по 1730 годъ.

Стран.

Состояніе флота при воцареніи Екатерины I. — Морское управленіе. — Вѣшняя политика Россіи. — Морская дѣятельность въ царствованіе Екатерины I. — Управленіе флотомъ въ царствованіе Петра II. — Плаванія. — Судостроеніе. — Упадокъ значенія флота. — Экспедиціи Беринга 74

Г Л А В А VІІІ.

Царствованіе Анны Іоанновны, съ 1730 по 1740 годъ, регентства Бирона и правительницы Анны Леопольдовны 1740 и 1741 годы.

Преобразованія въ морскомъ управленіи и во флотѣ. — Флотъ при осадѣ Данцига. — Дѣйствія донской и днѣпровской флотилій. — Подвигъ Дефремери. — Миръ съ Турціею. — Вторая Берингова экспедиція. — Слѣдствія произведенныхъ реформъ и состояніе флота. — Флотъ во время регентства Бирона и въ правленіе принцессы Анны Леопольдовны 83

Г Л А В А ІХ.

Царствованіе Елисаветы Петровны и Петра III, съ 1741 по 1762 годъ.

Управленіе флотомъ при началѣ царствованія императрицы Елисаветы. — Война со Швеціею. — Дѣятельность флота въ мирное время. — Форма одежды морскихъ офицеровъ. — Каналь Петра Великаго и Морской кадетскій корпусъ. — Начало семилѣтней войны. — Взятіе Мемеля и блокада прусскихъ береговъ. — Дѣятельность флота въ 1758 и 1759 годахъ. — Кольбергская экспедиція. — Бомбардированіе и осада Кольберга. — Состояніе флота въ царствованіе императрицы Елисаветы. — Лица, стоявшія во главѣ управленія флотомъ. — Противодѣйствіе вліянію Персіи на Каспійскомъ морѣ. — Вліяніе на флотъ царствованія Елисаветы. — Флотъ въ царствованіе Петра III 99

Г Л А В А X.

Первые годы царствованія Екатерины Великой, съ 1762 по 1769 годъ.

Характеръ дѣятельности императрицы. — Мордвиновъ и Чернышевъ. — Назначеніе наследника цесаревича генераль-адмираломъ флота. — Заботливость государыни о флотѣ. — Учрежденіе Морской Россійскихъ флотовъ комисіи. — Преобразованіе морскаго управленія. — Штатъ корабельнаго флота. — Штатъ галернаго флота. — Преобразованіе Морскаго корпуса. — Форма одежды морскихъ чиновъ. — Адмиралтейскій регламентъ. — Работы въ Балтійскомъ портѣ и Ревельской гавани. — Плаванія военныхъ судовъ. — Плаваніе импе-

ратрицы по Волгѣ. — Нагасвь и труды его по гидрографіи. — Описи Каспійскаго моря. — Открытія въ Ледовитомъ и Восточномъ океанахъ. — Экспедиція Креницына и Левашова. — Экспедиція Чичагова. — Заботы государыни о морской и рѣчной торговлѣ. — Средства для поднятія духа моряковъ и улучшенія флота. 119

Г Л А В А XI.

Военно-морская дѣятельность въ царствованіе Екатерины, съ 1769—1787 годъ.

Причины вызвавшія войну съ Турціею. — Планъ веденія войны. — Назначеніе эскадръ въ Средиземное море. — Плаваніе эскадры Спиридова. — Плаваніе эскадры Эльфинстона. — Бой при Наполи-ди-Романіи. — Принятіе графомъ Орловымъ начальства надъ флотомъ. — Сраженіе въ Хиосскомъ проливѣ. — Истребленіе турецкаго флота при Чесме. — Успѣхи сухопутныхъ войскъ. — Пребываніе и дѣйствія русскаго флота въ Архипелагѣ. — Учрежденіе донской флотиліи. — Овладѣніе Азовскимъ моремъ. — Дунайская флотилія. — Азовскій флотъ въ Черномъ морѣ. — Побѣды Кингсбергена и Сенявина. — Кучукъ-Кайнарджскій миръ. — Состояніе и дѣятельность Азовскаго флота по заключеніи мира. — Основаніе Херсонскаго порта. — Подчиненіе черноморскаго флота Потемкину. — Основаніе Севастополя. — Дѣятельность Потемкина по управленію черноморскимъ флотомъ. — Посѣщеніе черноморскихъ портовъ императрицею. — Вооруженный нейтралитетъ 139

Г Л А В А XII.

Военно-морская дѣятельность съ 1787 по 1791 годъ.

Причины, вызвавшія вторую турецкую войну. — Нападеніе турокъ на наши суда въ лиманѣ. — Слабость черноморскаго флота. — Выходъ флота въ море. — Потери корабля и фрегата. — Военныя дѣйствія на лиманѣ. — Усиленіе флота къ кампаніи 1788 года. — Подвигъ Сакена. — Пораженіе турокъ на Диѳировскомъ лиманѣ. — Сраженіе у о. Фидониси. — Покореніе Очакова. — Русскіе корсары въ Архипелагѣ. — Взятіе Гаджибея и основаніе Николаева. — Затруднительное политическое положеніе Россіи. — Побѣды флота при Керченскомъ проливѣ и у Гаджибея. — Дѣйствія Дунайской флотиліи. — Сраженіе у Калиакри. — Кончина Потемкина. — Яскій мирный договоръ. — Шведская война. — Голландское сраженіе. — Блокада Свеаборга. — Военныя дѣйствія въ шхерахъ. — Кончина адмирала Грейга. — Уходъ шведскаго флота изъ Свеаборга. — Дѣйствія отряда Фондезина въ Зундѣ. — Приготовленія къ кампаніи 1789 года. — Взятіе Кроуномъ тендера и фрегата. — Дѣйствія корабельнаго флота. — Эландское сраженіе. — Военныя дѣйствія въ Финляндіи. — Роченсальмское сраженіе. — Планы неприятелей на 1790 годъ. — Ревельское сраженіе. — Нападеніе шведовъ на фридрихсгамскій отрядъ. — Красногорскія (Стирсуденскія) сраженія. — Блокада шведскаго флота въ Выборгскомъ заливѣ. — Прорывъ шведскаго флота и преслѣдованіе его. — Второе роченсальмское сраженіе. — Заключеніе мира со Швеціею 166

Г Л А В А XIII.

Окончаніе царствованія Екатерины II, съ 1791 по 1796 годъ.

Стран.

Политическое положеніе Россіи. — Морская дѣятельность съ 1791 по 1796 годъ; приобрѣтеніе и устройство новыхъ портовъ. — Экспедиція Войновича въ Каспійскомъ морѣ. — Занятіе западнаго берега Каспійскаго моря. — Суда корабельнаго флота. — Суда гребнаго флота. — Число построенныхъ кораблей и фрегатовъ. — Портовые сооруженія. — Гидрографическія работы. — Плаванія и открытія въ Восточномъ океанѣ. — Дѣятельность Шелехова и Баранова. — Приготовленіе экспедиціи Муловскаго. — Экспедиція Биллингса. — Экспедиція Лаксмана. — Иностранцы посѣщавшіе русскіе берега Америки. — Суммы отпускаемыя на содержаніе флота. — Морская литература 209

Г Л А В А XIV.

Общій взглядъ на морскую дѣятельность въ царствованіе Екатерины II.

Личное вліяніе Екатерины II на возрожденіе флота. — Личный составъ флота при началѣ царствованія. — Общій характеръ бывшаго морскаго управленія. — Отправленіе за границу русскихъ и приглашеніе на флотъ иностранныхъ офицеровъ. — Первая Архипелагская кампанія. — Состояніе судовъ, отправившихся въ Архипелагъ. — Состояніе судовыхъ экипажей. — Быстрое совершенствованіе флота. — Неблагопріятныя стороны продолжительныхъ войнъ. — Усовершенствованія по личному составу. — Усовершенствованія по строенію и морскому вооруженію судовъ. — Усовершенствованія по морской артиллеріи. — Заключеніе 232

Г Л А В А XV.

Царствованіе императора Павла I-го, съ 1796 по 1801 годъ.

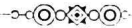
Милости оказанныя государемъ флоту. — Плаваніе флота подъ начальствомъ государя въ 1797 году. — Политическое положеніе Россіи. — Союзъ противъ Франціи. — Плаваніе эскадры Макарова. — Высадка на берега Голландіи. — Плаваніе эскадры Ушакова. — Освобожденіе отъ французовъ Ионическихъ острововъ. — Блокада и взятіе Корфу. — Дѣятельность отрядовъ эскадры Ушакова въ Италіи. — Переходъ Белли къ Неаполю и овладѣніе имъ. — Дѣйствія Пустошкина и Войновича у Анконы. — Блокада и взятіе Анконы. — Оскорбительныя дѣйствія австрійцевъ. — Прибытіе Ушакова съ флотомъ въ Италію. — Дѣйствіе отряда Пустошкина у Генуи. — Встрѣча Ушакова съ Нельсономъ въ Палермо. — Недоброжелательныя дѣйствія англичанъ. — Нерасположеніе Нельсона къ Ушакову. — Русскіе, вмѣстѣ съ неаполитанцами, входятъ въ Римъ. — Ушаковъ отправляется въ Мальту. — Разрывъ союза съ австрійцами и англичанами. — Возвращеніе эскадры Ушакова въ Россію. — Внутреннія плаванія съ 1798 по 1800 годъ. — Измѣненіе политики Россіи. — Сближеніе съ Франціей. — Походъ въ Остъ-Индію и кончина Павла. 250

Г Л А В А XVI.

Внутреннее управление.

Стран.

Положеніе флота при вступленіи Павла на престоль. — Кораблестроеніе. — Корабельные лѣса. — Портовые порядки. — Морское управленіе въ царствованіе Павла. — Построеніе прибавочныхъ кораблей. — Учрежденіе эскадры ордена св. Іоанна Іерусалимскаго. — Уставъ военнаго флота. — Штатъ російскихъ флотовъ 1798 года. — Судопроизводство. — Порты и адмиралтейства. — Каспійская флотилія. — Охотскій портъ. — Гидрографическія работы. — Научное образованіе моряковъ. — Торговое мореплаваніе. — Учрежденіе на р. Волгѣ гардкоутовъ. — Расположеніе государя къ экономіи и простотѣ. — Измѣненіе формы одежды морскихъ чиновъ. — Отношенія Павла къ флоту до вступленія на престоль. — Характеръ дѣятельности государя. — Заключение 278



ГЛАВА I.

МОРЕХОДСТВО РУССКИХЪ СЪ IX СТОЛѢТІЯ ДО ПЕТРА ВЕЛИКАГО.

Плаванія и военные походы русскихъ съ IX до XVII столѣтій. — Попытки военного судостроенія въ XVII столѣтій.

Внутренніе водяные пути древней Россіи и моря, ее окружающія, много способствовали быстрому соединенію, обитающихъ въ ней, отдѣльныхъ славянскихъ племенъ въ одно сильное государство. При ровной мѣстности и покрывающихъ ее дремучихъ лѣсахъ, большія, многоводныя рѣки, каковы Волга, Днѣпръ и Западная Двина, представляли почти непрерывные, удобные военноторговые пути, соединяющіе Балтійское море съ Чернымъ и Каспійскимъ. По этимъ путямъ перевозились на сѣверъ богатія произведенія южной Европы и отдаленной Азіи, и, по нимъ же, двигались дружины первыхъ русскихъ князей, собиравшія славянскія племена въ одинъ народъ русскій. При отсутствіи сухопутныхъ дорогъ, плаваніе по рѣкамъ и озерамъ представляло для жителей древней Россіи единственно возможный способъ передвиженія, и эта необходимость до такой степени способствовала развитію морскихъ качествъ въ народѣ, что, одновременно съ основаніемъ Русскаго государства, славяно-русскія дружины, на своихъ небольшихъ челнахъ, смѣло переплывали обширныя моря и собирали добычу съ богатой столицы греческой имперіи и цвѣтущихъ береговъ Каспія.

Плаванія и военные походы русскихъ съ IX по XVII столѣтіе.

Первый морской походъ въ Грецію совершенъ былъ, овладѣвшими Кіевомъ, дружинниками Рюрика, явившимися передъ Константинополемъ въ 865 году, въ числѣ 200 судовъ. Потомъ успѣшные походы въ Грецію были совершены князьями Олегомъ, Игоремъ и Святославомъ, завоевавшимъ придунайскую Болгарію и временно утвердив-

шимся въ ней. Сынъ Святослава, Владиміръ, ходилъ по Волгѣ противъ камскихъ болгаръ и завоевалъ у грековъ Херсонесъ. Послѣдній походъ въ Грецію происходилъ въ 1043 году, въ княженіе Ярослава. Эти плаванія, сопровождавшіяся раззореніемъ береговъ и захватомъ богатой добычи, наводили ужасъ на прибрежныхъ жителей и, признанное греками, господство русскихъ на Черномъ морѣ выразилось названіемъ этого моря — *Русскимъ* моремъ. Въ періодъ времени съ 880 по 1175 годъ славяноруссы являлись и на берега Каспійскаго моря. Они дѣлали набѣги на юговосточныя, южныя и западныя прибрежья и даже, нѣкоторое время, держались на рѣкѣ Курѣ и на островахъ, лежащихъ противъ нынѣшняго города Баку.

Междоусобія удѣльныхъ князей и, потомъ, нашествіе татаръ уничтожили морское могущество Россіи на южныхъ моряхъ; а въ послѣдствіи, образованіе на Волгѣ татарскихъ царствъ Казанскаго и Астраханскаго, и завоеваніе греческой имперіи турками, надолго отдѣлили Россію отъ морей Каспійскаго и Чернаго. Только на сѣверѣ, благодаря предпріимчивости и отвагѣ новгородцевъ, сохранилась русская морская торговля, и военныя морскія силы сдерживали напоръ враждебныхъ сосѣдей шведовъ, упорно стремившихся отрѣзать русскихъ отъ Балтійскаго моря.

Новгородъ, владѣя Невною, составляющею выходъ въ Балтійское море изъ большихъ рѣчныхъ путей, проходящихъ по Россіи, имѣлъ обширную морскую торговлю, и ему платили дань Корела, Эсты и Эмь, жившіе у Ладожскаго озера и на обѣихъ берегахъ Финскаго залива. Около XII вѣка, утвердись въ устьяхъ Сѣверной Двины, новгородцы, увлекаемые морскими промыслами, торговлею и каждою новыхъ пріобрѣтеній, проникли въ Печерскій край и, даже, ходили на Новую землю и въ Карское море, вытѣснивъ съ нашего сѣвернаго прибрежья, господствовавшихъ здѣсь прежде, норвежцевъ, или мурмановъ.

Принимая участіе въ торговой дѣятельности, знаменитаго въ XIII вѣкѣ, ганзейскаго союза, и по близкому сосѣдству своему со шведами, новгородцы нерѣдко имѣли съ ними непріязненные столкновенія, причемъ главная причина спора заключалась въ обладаніи Невною. Одною изъ самыхъ значительныхъ битвъ, происходившихъ во время этой вѣковой борьбы, была побѣда, одержанная надъ шведами, на Невѣ, въ 1240 году, княземъ новгородскимъ Александромъ Ярославичемъ, и доставившая ему почетное наименованіе *Невскаго*.

Къ концу татарскаго владычества, кромѣ прибрежья Бѣлаго моря, забытаго западною Европою, во владѣніи Россіи осталась только небольшая часть берега Финскаго залива, около устьевъ Невы и Наровы. Къ этому должно прибавить, что въ половинѣ XII столѣтія, по несчастной непредусмотрительности половцевъ, владѣвшихъ Ливоніею, на устьѣ Западной Двины утвердился орденъ Меченосцевъ, и что, при покореніи Новгорода московскими князьями, пала окончательно его морская торговля.

Но съ какимъ постояннымъ упорствомъ враждебные намъ сосѣди, опасаящіеся усиленія могущества Россіи, старались отодвинуть ее отъ береговъ моря, съ такимъ же постоянствомъ и энергіею правители Россіи пользовались удобными случаями приобрѣсти часть морскаго берега. Едва только свергнуто было иго татарское, какъ завоеваніе Казани и Астрахани, Иоанномъ Грознымъ, открыло для насъ свободный путь въ Каспійское море; взятіемъ, въ 1558 году, Нарвы положено начало возобновленію торговли на Балтійскомъ морѣ, и, почти одновременно съ этимъ, благодаря случайно занесенному въ устье Сѣверной Двины торговому англійскому кораблю, начала быстро развиваться наша морская торговля съ Англіею, причемъ англійскіе кушцы проникли даже въ Каспійское море.

Это благопріятное положеніе значительно измѣнилось въ послѣдующіе годы царствованія Грознаго, когда Россія потеряла Нарву, и, по новой границѣ, проведенной въ 1595 году, русскія владѣнія на Финскомъ заливѣ ограничились только самыми устьями Невы, прилежащимъ къ нимъ берегомъ до рѣки Сестры и половиною острова Ретусари, нынѣшняго Котлина. Наконецъ, Столбовскимъ миромъ (1617 г.) Россія была окончательно отодвинута отъ моря, и заключившій этотъ миръ шведскій король, Густавъ-Адольфъ, называя его «однимъ изъ великихъ благодѣяній Божіихъ для Швеціи», выразилъ своимъ государственнымъ чинамъ надежду, «что русскому народу, вѣроятно, трудно будетъ перешагнуть поставленныя преграды».

Между тѣмъ, русская морская дѣятельность, пріостановленная на Балтійскомъ морѣ, нашла себѣ исходъ на сѣверѣ Россіи и на Черномъ морѣ. На сѣверѣ, смѣлые поморы-промышленники, движимые торговыми выгодами, и «служилые люди», собиравшіе ясакъ съ инородцевъ, двигаясь къ востоку, обошли весь морской берегъ отъ Печоры до Охотскаго моря и, утвердившись на послѣднемъ, добыли

первыя свѣдѣнія о Сахалинѣ и Шантарскихъ островахъ. Беринговымъ преливомъ первый прошелъ казакъ Дежневъ, въ 1648 году. На югѣ же, казаки, поселившіеся на берегахъ Днѣпра и Дона, не смотря на построеныя турками въ устьяхъ обѣихъ этихъ рѣкъ сильныя крѣпости, выходили на своихъ небольшихъ *чайкахъ* въ Черное море, грабили принадлежаціе туркамъ берега, и являясь передъ Константинополемъ, приводили въ ужасъ его населеніе, въ глазахъ котораго, въ 1624 году, они разграбили и сожгли на Босфорѣ цѣлый городъ.

Форма древнихъ русскихъ судовъ, на которыхъ плавали наши князья и казаки XVII столѣтія, обуславливалась особенностями путей, по которымъ имъ приходилось двигаться. И такъ какъ обыкновенными дорогами служили рѣки, въ верховьяхъ своихъ раздѣленныя небольшими пространствами земли, называемыми *волоками*, то и отъ судовъ, кромѣ крѣпости, помѣстительности и безопасной, удобной формы, пригодной для плаванія, какъ по глубокимъ, такъ и по мелководнымъ рѣкамъ и озерамъ, требовалась еще легкость, позволяющая переносить или перетаскивать, переволакивать, эти суда около порожистыхъ мѣстъ и, главное, черезъ волоки. Для удовлетворенія такимъ условіямъ, древнія русскія лодки состояли изъ одnodеревнаго днища (*челнока* или, по сѣверному говору, — *трубы*), борта котораго, въ случаѣ морскаго плаванія, возвышались *набойными* досками, отчего и самыя лодки получили названіе *набойныхъ*. Подобныя суда могли поднимать около 50 человекъ, ходили на веслахъ, а въ морѣ, при попутныхъ вѣтрахъ, пользовались и парусомъ. Обыкновенно, при морскихъ плаваніяхъ, они держались близъ берега; но такъ какъ иногда буря могла захватить ихъ и въ открытомъ морѣ, то кругомъ лодки привязывался толстый тростниковый поясъ, который, въ случаѣ поврежденія лодки, поддерживалъ ее на водѣ, и когда, для лучшей безопасности на большомъ волненіи, связывались вмѣстѣ нѣсколько лодокъ, то онъ не давалъ имъ тереться и ломаться другъ объ друга.

Во времена первыхъ князей, а, вѣроятно, и гораздо ранѣе, одnodеревныя днища такихъ лодокъ вырубались жителями верховьевъ Днѣпра и пригонялись на продажу въ Кіевъ. Здѣсь они обращались въ лодки, способныя къ морскому плаванію, спускались по рѣкѣ, перетаскиваясь берегомъ у пороговъ, и окончательно приготавливаясь и вооружаясь въ устьѣ Днѣпра, выходили въ море.

Такіе утлые челны не мѣшали нашимъ предкамъ нападать, а иногда и одерживать побѣды надъ военными кораблями грековъ, обладавшими всѣми способами защиты и нападенія, вѣками выработанными древнею морскою наукою. Защищенные высокими бортами своихъ кораблей, греки имѣли разнообразное ручное оружіе, метательныя машины, представлявшія своего рода сильную артиллерію, и, кромѣ того, пользовались — гибельнымъ для тогдашнихъ судовъ средствомъ — ужаснымъ греческимъ огнемъ. При подобномъ неравенствѣ средствъ успѣхи славянъ могутъ объясниться только отчаянною ихъ храбростію, обладаніемъ качествами хорошихъ моряковъ и умѣньемъ примѣнять къ дѣлу разныя военныя хитрости, замѣнявшія силу.

О военно-торговыхъ корабляхъ древнихъ новгородцевъ только въ старинныхъ нашихъ былинахъ сохранились немногія свѣдѣнія, изъ которыхъ видно, что образцомъ для новгородцевъ служили суда скандинавовъ, славившіеся своими боевыми и морскими качествами. На сѣверномъ нашемъ поморьѣ плавали *кочи* — большія палубныя суда (отъ 40 до 90 футъ длины) и суда меньшія ихъ — *шитики*, имѣвшія ододеревныя днища и бортовые доски, пришитыя (отсюда и шитики) пвовыми вѣтвями. Паруса и такелажъ, на этихъ судахъ, дѣлались изъ оленьихъ кожъ, а якоря были деревянные, съ привязанными къ нимъ камнями. Кромѣ того, на сѣверномъ поморьѣ были и другіе виды судовъ, старинныя русскіе и заимствованныя отъ иностранцевъ, какъ напр. *лодги*, *карбасы*, *бусы*, *шняки*. На Каспійскомъ морьѣ, по свидѣтельству одного моряка Петровскаго времени, въ старину плавали суда, называемыя бусами, которыя «строились изъ брусевъ съ перерубами, какъ избы». По внутреннимъ рѣкамъ древней Россіи, какъ напримѣръ по Волгѣ и Шексиѣ, ходили большія торговыя суда, въ родѣ нынѣшнихъ барокъ, которыя могли, среднимъ числомъ, проходить, противъ теченія, въ сутки около 13 верстъ.

Замѣчательно, что, не смотря на славныя морскіе походы древнихъ князей въ Грецію, характеръ русскаго судостроенія, при нихъ, нисколько не усовершенствовался, и, даже, въ половинѣ XII вѣка кіевляне удивлялись, какъ чуду, впервые появившейся на Днѣпрѣ военной лодьѣ, на которой гребцы были закрыты палубою, и наверху стояли воины.

Попытки воен-
наго судо-
строенія въ
XVII столѣтіи.

Вскорѣ послѣ появленія англичанъ въ Бѣломъ морѣ (въ половинѣ XVI столѣтія), начатыя ими попытки торговыхъ сношеній, черезъ Каспійское море, окончились безуспѣшно. Но въ царствованіе Михаила Ѳеодоровича, тѣмъ же торговымъ путемъ желали воспользо-ваться голландцы и, для исполненія этого, испросили дозволеніе построить въ Нижнемъ Новгородѣ десять кораблей, которые, въ виду частыхъ разбоевъ происходившихъ на Волгѣ и на Каспійскомъ морѣ, предполагалось вооружить пушками. Постройка эта, однакожь, ограничилась только однимъ кораблемъ, получившимъ названіе, по имени герцога голландскаго, «Фридерикъ».

Корабль былъ длиною въ 120 футъ, имѣлъ три мачты и 24 весла; экипажь его, кромѣ пяти человѣкъ русскихъ чернорабочихъ, весь состоялъ изъ иностранцевъ. Выйдя въ Каспійское море, «Фридерикъ» погибъ тамъ у береговъ Дагестана.

Вторая попытка къ заведенію военныхъ судовъ для Каспійскаго моря, была сдѣлана при царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ, по ходатайству одной персидской купеческой компаніи, которая желала перевозить персидскіе товары въ западную Европу черезъ Россію, и наше правительство, за опредѣленное вознагражденіе, обязывалось доставлять и охранять эти товары во время пути. Съ этою цѣлью, въ дворцовомъ селѣ Дѣдиновѣ, въ 1667 году, заложенъ корабль «Орель» и, кромѣ того, яхта, боть и двѣ шлюпки. Всѣ необходимые корабельные припасы выписаны были изъ Голландіи; строитель, капитанъ и всѣ болѣе значащіе чины экипажа были, также, голландцы.

Благодаря различнымъ препятствіямъ, происходившимъ отъ новизны дѣла и слабости тогдашней администраціи, строеніе и изготовленіе этихъ судовъ продолжалось около двухъ лѣтъ, и конечнымъ пунктомъ, до котораго дошли они, была Астрахань, гдѣ «Орель» сожженъ разбойникомъ Стенькою Разинымъ, а команда разбѣжалась.

Подобныя торговыя предиріятія, при тогдашнихъ взглядахъ нашего правительства, казались выгодными для Россіи, на самомъ же дѣлѣ, въ случаѣ успѣха, они послужили бы только къ большому развитію у насъ торговой дѣятельности иностранцевъ, въ прямой ущербъ нашимъ русскимъ купцамъ. Опытъ показалъ, что, со времени появленія англичанъ въ Архангельскѣ, иностранцы захватили въ свои руки нашу морскую торговлю съ западною Европою и употребляли