

А. В. Висковатов

**Строение военных судов в
России при царях Михаиле
Федоровиче и Алексее
Михайловиче**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 355/359
ББК 68
А11

А11 **А. В. Висковатов**
Строение военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче / А. В. Висковатов – М.: Книга по Требованию, 2015. – 44 с.

ISBN 978-5-518-06275-7

ISBN 978-5-518-06275-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

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 первозданном 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.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

былимъ отпустить въ Нижній-Новгородъ Московскаго торговаго Нѣмчина Анца Беркова, да съ нимъ четырехъ человекъ своихъ Голштинскихъ людей, да корабельнаго мастера. И мы, по челобитію Голштинскихъ пословъ, тѣхъ людей въ Нижній-Новгородъ, для корабельнаго дѣла отпустили». Упоминаемый въ этой грамотѣ Анцъ Берковъ, или, какъ писали его Голштинцы, Hans Bergk, а по Русскимъ бумагамъ Иванъ Бережитцкій, — былъ сыномъ Московскаго служилаго Нѣмчина, жившій нѣсколько лѣтъ въ Москвѣ, для наученія торговаго промысла у Московскихъ и у пріѣзжихъ Пьемцкихъ торговыхъ людей. Назначенные къ отправленію въ Нижній-Новгородъ, вмѣстѣ съ Беркомъ, были: Любекскій уроженецъ *Кордеевъ*, опытный мореходъ, нанятый Голштинскими послами, еще до пріѣзда ихъ въ Россію и долженствовавшій вмѣстѣ главный надзоръ за строеніемъ кораблей; корабельный мастеръ *Юстенъ*, родомъ изъ Швеціи, и еще трое, названные въ дѣлахъ нашего Посольскаго Приказа: *Зелеръ*, *Стирпомъ* и *Кранцъ*. Званія ихъ неизвѣстны.

Всѣ эти лица поѣхали изъ Москвы около 1-го Января 1635 года, и прибывъ въ Нижній-Новгородъ, при дѣятельномъ содѣйствіи мѣстнаго начальства, съ помощію русскихъ мастеровыхъ, приступили къ работамъ. Такъ какъ посольство, по отданіи Голштинскому правительству отчета въ успѣхѣ своихъ переговоровъ, должно было возвратиться въ Москву, а оттуда ѣхать въ Персію, для заключенія съ Шахомъ торговыхъ условій, то и положено было на первый разъ ограничиться постройкою только одного корабля, на которомъ посланники могли бы совершить свое путешествіе, чрезъ Каспійское море. Отъ послѣдствій переговоровъ зависѣло сооруженіе остальныхъ девяти кораблей.

Со стороны нашего Правительства оказываемо было всевозможное посолѣіе къ безостановочному строенію

корабля, но постоянныя ссоры между Кордесомъ и Беркомъ, изъ которыхъ каждый домогался первенства въ управленіи работами, и несогласія перваго изъ нихъ съ русскими мастеровыми, много замедляли ходъ дѣла. Это было причиною, что голштинское посольство прибывъ въ Нижній-Новгородъ въ послѣднихъ числахъ Іюня 1636 года, нашло корабль еще неоконченнымъ, хотя впрочемъ, онъ уже былъ спущенъ на воду. Болѣе трехъ недѣль прожили посланники на мѣстѣ, частию на самомъ кораблѣ, а частию въ раскинутомъ на берегу шатрѣ, пока всѣ работы были приведены къ концу.

Построенный подъ надзоромъ Кордеса корабль былъ изъ еловаго лѣса, плоскодонный, безъ кия, съ тремя мачтами, со многими каютами внутри, и съ пушками, — неизвѣстно въ какомъ числѣ, — для отраженія разбойничьихъ нападеній. Онъ имѣлъ въ длину 120, въ ширину 40, а въ водѣ сидѣлъ 7 футовъ. Голштинцы назвали его, въ честь своего герцога, *Frideric*, и по случаю множества мелей на Волгѣ, приспособили къ ходу на веслахъ, по двѣнадцати съ каждой стороны, устроивъ въ кораблѣ двѣнадцать банокъ, или скамей, для гребцовъ. Вмѣстѣ съ кораблемъ, построена была для него и большая шлюпка.

На кораблѣ должны были отправиться 78 пассажировъ разнаго званія, составлявшихъ посольство, его свиту и прислугу; 12 морскихъ офицеровъ, матросовъ и другихъ служителей; 3 офицера и 27 нижнихъ чиновъ, изъ находившихся въ русской службѣ Шотландскихъ и Нѣмецкихъ войскъ, нанятыхъ Голштинцами съ Царскаго разрѣшенія, и 5 чернорабочихъ изъ Русскихъ. Званіе капитана корабля было предоставлено Кордесу.

По совершенномъ окончаніи всѣхъ работъ на кораблѣ, посольство отправило депутацію къ Шереметеву, для принесенія ему благодарности за содѣйствіе Кордесу и его помощникамъ, и 30-го Іюля (нов. ст.) оставило Ниж-

ній-Новгородъ. Корабль шелъ надъ парусами, лавируя по причинѣ противнаго вѣтра и едва прошелъ двѣ версты, какъ сѣлъ на мель. Сойдя съ нея, послѣ четырехчасовыхъ усилій, онъ вступилъ, на другой день, опять подъ паруса, и опять, не пройдя версты, остановился на песчаной отмели. На этотъ разъ Голштинцы снялись скоро, но сильный, противный вѣтръ, обратившійся въ бурю, заставилъ ихъ бросить якорь и простоять на мѣстѣ до утра. Въ слѣдующій день, 1-го Августа, они пытались идти на греблѣ, но не подвинулись на треть версты, какъ ихъ снова снесло на мель. Снявшись безъ большого труда, корабль простоялъ на якорѣ цѣлыя сутки, въ ожиданіи пока стихнетъ вѣтръ, и пройдя впередъ съ четверть версты, снова попалъ, по неискусству лодмана, на отмели. Голштинцы теряли терпѣніе. Затрудняемые мелководіемъ Волги, ежеминутно ожидая встрѣчи съ казачьими ватагами, и не разъ застигнутые бурей, они пришли, наконецъ, 15-го Сентября, въ Астрахань, послѣ полутора мѣсячнаго утомительнаго плаванія.

Въ Астрахани, какъ и на всемъ пути отъ Нижняго-Новгорода, корабль Голштинцевъ, былъ предметомъ общаго любопытства. Персидскіе мореходы, прибывшіе на своихъ судахъ въ устья Волги, находили его слишкомъ длиннымъ для безопаснаго плаванія въ Каспійскомъ морѣ, и совѣтовали укоротить мачты, но представленія ихъ не были уважены. Пробывъ въ Астрахани болѣе трехъ недѣль, корабль поставилъ, 10-го Октября, паруса, и послѣ неблагопріятнаго плаванія, 15-го числа вышелъ въ открытое море. Держа курсъ на югъ, онъ пришелъ, черезъ двѣ недѣли, къ принадлежавшему Россіи городу Теркамъ, а оттуда направился къ Дербенту. Въ плаваніи къ этому городу вѣтръ сначала былъ попутный, но вскорѣ перемѣнился, а въ ночи на 12 Ноября, сдѣлался столь крѣпкимъ, что путешественники, не имѣвшіе у себя ни

знающаго лодмана, ни вѣрной карты; не рѣшаясь нести паруса въ темную ночь въ незнакомомъ морѣ, закрѣпили ихъ, и отдались на произволъ вѣтра. Двѣ русскія лодки, находившіяся при кораблѣ, на бакштовѣ, и служившія: одна для промѣровъ, другая для выгрузокъ, затонули. Такой же участи подверглась и шлюпка. Самый корабль, построенный изъ ели и уже много пострадавшій во время плаванія изъ Нижняго въ Астрахань, по словамъ находившагося на немъ знаменитаго ученаго Олеарія, «изгибался какъ змѣя, подъ страшными волнами разъяреннаго моря». Вскорѣ онъ получилъ сильную течь; безпрестаннымъ волненіемъ сломало рулевые петли; изъ опасенія чтобы не избило корму, сняли руль; судно, ставъ на якорь, страшно бѣдствовало. Посланники, часть прочихъ пассажировъ, сухопутные офицеры и нѣсколько солдатъ успѣли спастись на прибывшихъ отъ берега лодкахъ. Выѣстъ съ ними удалось свезти и почти всѣ наиболѣе дорогіе товары и вещи, но затихшій на короткое время вѣтръ снова усилился, и оставшіеся на кораблѣ люди еще нѣсколько часовъ боролись съ бурей. Въ отчаянномъ своемъ положеніи, они рѣшились на послѣднее, остававшееся имъ средство: обрубивъ якорный канатъ, и этимъ избавились отъ очевидной гибели. Судно, уже начинавшее разрушаться, будучи плоскодоннымъ и не имѣя киля, сѣло плотно на медь, въ тридцати саженьяхъ отъ берега. Одинъ изъ матросовъ, привязавъ къ себѣ веревку, кинулся за бортъ, доплылъ до берега и при помощи сбѣжавшихся жителей, подтянулъ корабль еще ближе. Тогда спаслись всѣ. Крушеніе судна произошло 14-го Ноября, у Низабата, на берегу Дагестана.

Такова была участь перваго военнаго судна, построеннаго въ Русской землѣ, русскими руками, и изъ русскаго лѣса.

Что касается до Голштинскаго посольства, то переговоры его съ Персидскимъ правительствомъ не имѣли успѣха, а въ слѣдствіе этого и строеніе остальныхъ девяти кораблей въ Нижнемъ-Новгородѣ не состоялось.

Выраженная Царемъ Михайломъ Ѳеодоровичемъ воля, чтобы Голштинцы «отъ Русскихъ плотниковъ корабельнаго мастерства не скрывали», заставляетъ предполагать, что мысль о заведеніи въ Россіи флота не была чужда ему. Вообще, кажется вѣроятнымъ, что тогдашнее наше правительство не упускало изъ виду осуществленія этой мысли. Между прочимъ въ предисловіи къ воинскому уставу, напечатаному у насъ въ 1647 году, подъ заглавіемъ: «Ученіе и хитрость ратнаго строенія пѣхотныхъ людей», обѣщано было изданіе особой книги: «О корабельной ратной наукѣ».

Строеніе военныхъ судовъ въ Россіи для Каспійскаго моря, начатое Голштинцами, и ограничившееся однимъ кораблемъ, возобновилось опять, черезъ тридцать лѣтъ, но уже не иностранцами, а по непосредственному распоряженію Русскаго Правительства.

Россія съ давнихъ временъ находилась въ сношеніяхъ съ Персіею, называвшеюся у насъ, по большей части, *Персидою* и *Кизилбашами*. Мы уже упоминали, что нѣкогда Волгою и другими русскими рѣками, восточные товары шли изъ Каспійскаго моря въ Балтійское. Господство Татаръ въ нашемъ отечествѣ заградило этотъ торговый путь. Послѣ этого бѣдственнаго и продолжительнаго періода въ Русской исторіи, Великій Князь Іоаннъ Васильевичъ III, первый изъ нашихъ государей имѣлъ сношенія съ Персіею, хотя истинная цѣль ихъ и неизвѣстна. Іоаннъ IV сносился съ Шахомъ Тамасомъ, о взаимномъ союзѣ противъ Турокъ и по дѣламъ торговымъ, и былъ въ тѣсной дружбѣ съ его преемникомъ Годабендомъ. Сынъ Іоанновъ, Ѳеодоръ, также заботился о заклю-

ченіи съ Персіею союза, и находился въ самыхъ дружественныхъ отношеніяхъ къ знаменитому Шаху Аббасу, изъявляя желаніе видѣть въ немъ вѣрнаго себѣ союзника. Дружба съ Персіею продолжалась нѣсколько времени и при Годуновѣ, но потомъ прекратилась, въ слѣдствіе покоренія Персіянами Иверіи или Грузіи, признававшей надъ собою верховную власть нашихъ государей. Въ смутное царствованіе Шуйскаго мы опять возобновили съ Персіею прерванныя сношенія, но внутреннія волненія въ государствѣ и послѣдовавшее за ними междоцарствіе, снова ихъ прервало. Они были возстановлены во второй годъ царствованія Михаила Ѳеодоровича, приглашеніемъ съ нашей стороны Персидскихъ подданныхъ пріѣзжать *по прежнему* для торговли, въ Астрахань. Торговля эта производилась съ тѣхъ поръ постоянно, хотя и не въ большихъ размѣрахъ, чему причиною были разбои казаковъ, какъ въ устьяхъ Волги, такъ и на самомъ Каспійскомъ морѣ. Астрахань служила складочнымъ мѣстомъ для привозныхъ товаровъ, откуда они на судахъ, Волгою и Окою, доставлялись въ Москву. Персіяне привозили къ намъ сафьяны, бархатъ, нанки, платки, кушаки, киндякъ или крашеную бумажную ткань, ковры, безоаръ, бирюзу, индиго, ладонъ, нефть, но всеэто было предметомъ только второстепенной важности въ нашей торговлѣ съ Персіею. Главною статьею былъ шелкъ сырецъ, вымѣнивавшійся нами на золото, собольи мѣха и полотна, и составлявшій у насъ исключительную казенную торговлю. Этотъ товаръ, выходившій почти весь изъ Прикаспійской области Гиляни, еще въ большемъ количествѣ былъ вывозимъ изъ Персіи сухопутно, на верблюдахъ, чрезъ горы, въ Ормузь, гдѣ былъ покупаемъ Англичанами и Голландскою Остъ-Индскою компаніею. Огромное количество шло караванами, чрезъ Турцію, въ Аленъ, а потомъ въ Смирну, Александрію, Триполи и другія мѣста,

откуда уже продавалось въ Италію и Францію, обогащая такимъ образомъ Турокъ, въ ущербъ Персіянамъ. Такое неудобство сбывать сырецъ сухимъ, дальнимъ путемъ, тогда какъ ближе всего было возить его въ Астрахань, побудило наконецъ Персидское правительство обратить всю эту отрасль торга исключительно въ Россію.

Современникъ Царя Алексія Михайловича, Шахъ-Аббасъ II усилилъ торговыя, и вмѣстѣ дружественныя, сношенія своего государства съ Россіею, тѣмъ, что открытымъ повелѣніемъ во всѣ подвластныя ему страны, даровалъ, въ 1664 году, русскимъ купцамъ, пріѣзжавшимъ въ Персію, разныя льготы, между прочимъ освобожденіе отъ всякихъ пошлинъ. «А Великаго Государя Россійскаго», сказано въ переводѣ повелѣнія, «изъ Его государства купчины, и цѣловальники, и торговые люди съ товары, въ кое время будутъ въ наше государство, или куда пойдутъ нашею государскою землею; и на нихъ бы вамъ за подводы провозу, и найму, и пошлинныхъ денегъ, и гостинныхъ дворовъ постоялаго и полавочнаго, и наемныхъ денегъ, и рахтанъ, и никакихъ взятковъ не имать; а что имъ понадобится и вамъ бы имъ давать сполна, и честь имъ воздавать и учинить, какъ имъ годно». По прошествіи трехъ лѣтъ, тотъ же самый Шахъ обратился къ Царю Алексію Михайловичу съ просьбою о дозволеніи особой Армянской компаніи, составившейся изъ Персидскихъ подданныхъ, производить чрезъ Россію торгъ шелкомъ сырцомъ и иными товарами. Въ Царской жалованной грамотѣ, послѣдовавшей по этому случаю, между прочимъ, говорится: «а что до сего времени изъ Персидскія земли дальними, убыточными проѣздами, тотъ шолкъ вожень былъ продавать къ пріему морскаго пути въ разныя государства, и для такихъ дальнихъ пріѣздовъ и великихъ убытковъ нынѣ тѣ всѣ пути оставлены, и впредь у нихъ прежнимъ торговлямъ и подрядамъ ни съ кѣмъ

съ иными государствами съ торговыми людьми не быть, а привозить того сырцу шелку все полное число, сколько пудовъ на всякой годъ въ Персидской землѣ и всѣхъ промышленныхъ людей сдѣлано будетъ, по вся годы въ привозѣ ставить Великія Россіи въ порубежный городъ, или сухимъ путемъ мимо Терскъ, въ Астрахань, а водянымъ путемъ въ тотъ же городъ». Компанія обязывалась платить въ Царскую казну: за товары привезенные въ Астрахань по 5, за провозимые въ Москву по 5 же, а за слѣдовавшіе оттуда далѣе, въ порубежные города: Новгородъ, Смоленскъ и Архангельскъ — по 30 копѣекъ съ каждаго, продажею или мѣною вырученнаго рубля. Особая пошлина была установлена на случай отвоза товаровъ за границу, и на случай обратнаго привоза въ Россію тѣхъ изъ нихъ, которые не будутъ проданы въ чужихъ краяхъ. Русское правительство, съ своей стороны, принимало на свой счетъ и страхъ доставку товаровъ отъ Астрахани во всѣ поименованные здѣсь города, и обратно, получая за это по рублю съ пуда. Англичанинъ Брейнтъ, «честный и повѣренный въ правдѣ, изъ давнихъ лѣтъ Московскій житель», былъ избранъ въ агенты компаніи, для всей Россіи.

Принимая на себя провозъ Персидскихъ товаровъ отъ Астрахани, съ ручательствомъ и отвѣтственностью за ихъ цѣлость, Царь Алексій Михайловичъ былъ поставленъ въ необходимость, принять и всѣ возможныя мѣры къ обезпеченію этого провоза. Наибольшая опасность предстояла отъ разбоевъ, постоянно происходившихъ на Каспійскомъ морѣ и на Волгѣ, и потому первою, главною мѣрою было заведеніе вооруженныхъ, военныхъ судовъ, которыя могли бы защищать торговлю, обѣщавшую Царской казнѣ большія выгоды. Эти же суда должны были служить для возки товаровъ изъ Россіи въ Персидскія владѣнія.

По утвержденіи въ Россіи единодержавія, Англичане были первые изъ Европейцевъ, водворившіеся у насъ по видамъ торговымъ. Іоаннъ Грозный покровительствовалъ имъ во все свое царствованіе; Ѳеодоръ Іоанновичъ и Годуновъ поддерживали съ ними прежнія сношенія, но отстраняли тѣ ихъ домогательства, которыя находили несообразными съ выгодами своихъ подданныхъ. При Михаилѣ Ѳеодоровичѣ русское купечество уже начало приносить правительству частыя жалобы на притѣсненія и подлоги иностранныхъ торговыхъ людей, особенно англійскихъ. Наконецъ, въ 1640 году, Царь Алексій Михайловичъ, разгнѣванный на Британцевъ за злоупотребленія по торговлѣ, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, за осужденіе на смертную казнь Короля Карла I, выслалъ ихъ изъ Россіи, дозволивъ имъ только пріѣзжать съ товарами къ Архангельску, но ни подъ какимъ видомъ не оставаться тамъ для жительства. Такъ, по прошествіи восьмидесяти четырехъ лѣтъ, рушилось зданіе, основанное Ченслеромъ, и принесшее его единоземцамъ огромныя прибыли.

По изгнаніи Англичанъ, первое мѣсто между иностраннымъ купечествомъ заняли у насъ Голландцы, сѣумѣвшіе снискать и поддерживать уваженіе и довѣріе, сколько въ народѣ, столько и у правительства Россіи. Ведя обширную торговлю во всѣхъ частяхъ свѣта, они слыли и за отличныхъ мореходовъ и за опытныхъ судостроителей. Военные флоты ихъ также стояли высоко въ мнѣніи всей Европы. Это объясняетъ, почему, какъ ниже увидимъ, и Царь Алексій Михайловичъ и Петръ Великій, приступая у себя къ строенію военныхъ судовъ, обращались къ содѣйствію и руководству Голландцевъ.

Грамота Армянской компаніи была пожалована 31 Мая 1667 года. Черезъ нѣсколько дней послѣ этого, 19-го Іюня, въ Приказѣ Новгородской Чети или четверти, имѣвшемъ въ своемъ вѣдѣніи: Великій Новгородъ, Псковъ,

Нижній-Новгородъ, Архангельскъ, Вологду и другіе города, какъ прилежающіе къ Бѣлому и Ледовитому морямъ, такъ и смѣжные съ Шведскою границею, была записана слѣдующая статья: «Великій Государь Царь и Великій Князь Алексѣй Михайловичъ, всея Великія и Малыя и Бѣлыя Россіи самодержецъ, указалъ для посылокъ изъ Астрахани на Хвалынское море дѣлать корабли въ Коломенскомъ уѣздѣ въ селѣ Дѣдиновѣ, и то корабельное дѣло вѣдать въ Приказѣ Новгородскіе Чети, боярину Оеовасью Лаврентьевичю Ордину-Нащокину, да думнымъ дѣякомъ Герасиму Дохтурову, да Лукьяну Голосову, да дѣяку Ефиму Юрьеву».

Поименовавъ города, которыми завѣдывалъ Приказъ Новгородской четверти, видимъ, что въ число ихъ не входилъ Коломенскій уѣздъ (нынѣшней Московской губерніи), гдѣ предназначалось строить суда для Каспійскаго моря, и это самое обстоятельство показываетъ, что Царь имѣлъ особенныя причины подчинить этому Приказу *«корабельное дѣло»*. Причины заключаются въ томъ, что имъ управлялъ тогда Ординъ-Нащокинъ, бояринъ высокихъ достоинствъ, неутомимый исполнитель царской воли во всемъ, что касалось пользы отечественной, и по уму и по благонамѣренности едва ли не первый между сановниками государственнаго Алексія Михайловича. Долгое время ближайшій совѣтникъ сего государя, онъ былъ самымъ главнымъ, самымъ дѣятельнымъ лицомъ въ заключеніи торговаго договора съ Персією, слѣдовательно никому иному не могъ Царь поручить главнаго завѣдыванія надъ Дѣдиновскимъ судостроеніемъ. Нащокинъ, этотъ великій человекъ своего времени, помышлявшій о возвращеніи Россіи Ингрія и Карелія и о присоединеніи къ ней Эстляндіи и Лифляндіи, сильно заботился объ упроченіи за нею обладанія Амуромъ, и имѣя въ виду заведеніе торговли съ Индією, уже снарядилъ туда посольство;