

Л.А.МАЛЬШЕВ

МОРСКАЯ ЛЕЙБ-ГВАРДИИ РОССИИ
(1690 – 1918 гг.)

Редакторы: кандидат исторических наук А.Ю. Емелин и А.К. Белик

Санкт-Петербург
2015

АННОТАЦИЯ

Морская лейб-гвардия России доблестно прослужила Дому Романовых более двух столетий. Но до сих пор об этой уникальной службе, совмещающей охранные функции при первых лицах государства и членах их семей, с морскими плаваниями гвардейцев на гребных судах, яхтах и кораблях, с их участием во всех войнах Российской империи на суше в качестве гвардейского батальона и в большинстве морских боев в качестве штатных экипажей боевых кораблей, посвящены лишь редкие исследования и публикации.

В истории отечественного флота уже не будет такой универсальной воинской части, способной решать одновременно столь разнообразные и, казалось бы, несовместимые задачи. По старшинству морская лейб-гвардия занимает третье место в Российской гвардии после Преображенского и Семёновского полков.

Первая часть книги посвящена царским гребцам, которые впервые были набраны в Переславле – Залесском Петром I для «Потешной флотилии» в 1690 г. Позже были организованы специальные команды для придворных яхт. Царские гребцы и эти яхтенные команды служили всем последующим Монархам до образования в 1810 г. при императоре Александре I особого «Морского гвардейского экипажа».

Во второй части книги описывается становление морской лейб-гвардии с 1810 г. по 1830 гг. На этот 20-летний период приходятся первые боевые дела гвардейских моряков на суше и в море во время Отечественной войны 1812-1814 гг. и их участие в русско-турецкой войне 1829-1830 гг.

При написании первой и второй части книги использованы «мемуары» адмирала М.Н.Лермонтова, служившего в Гвардейском экипаже молодым офицером с 1811 по 1830 гг. Писарские копии его «Очерка истории Гвардейского экипажа от времени формирования до 1830 года» впервые, через 150 лет забвения, были переведены, образно говоря, «из гусяного пера в Word» в количестве 1004 страниц и опубликованы отдельной книгой «Создание морской гвардии в России (1690-1830 гг.)». Заканчивается вторая часть эпохой расцвета парусного флота и отдельными фрагментами Крымской войны 1854-55 гг., в которых участвовали гвардейские офицеры и матросы.

Третья часть посвящена службе морской лейб-гвардии в эпоху парового флота, когда придворные яхты и боевые корабли стали плавать «куда хотели по своей воле, а не по воле ветра».

Представляемая читателю новая книга охватывает весь период истории лейб-гвардии Российского флота с 1690 по 1918 гг. и будет полезна читателю любого возраста. Она украшена иллюстрациями картинами художников-маринистов и баталистов, акварелями кораблей, судов и яхт, рисунками мундиров формы морских гвардейцев, фотографиями оловянной миниатюры офицеров и матросов Гвардейского экипажа, а также содержит полезные для читателя сведения, которые приводятся по ходу изложения материала.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

АННОТАЦИЯ.....	
ОТ АВТОРА.....	
ЧАСТЬ 1. ЦАРСКИЕ ГРЕБЦЫ И КОМАНДЫ ИМПЕРАТОРСКИХ ЯХТ.....	
Глава 1.1. Царские гребцы при Петре Великом	
Глава 1.2. Придворные гребцы при императрицах Екатерине I, Анне Иоанновне, Елизавете Петровне и Екатерине II.....	
Глава 1.3. Придворная гребцовая команда придворных парусных судов при императоре Павле I.....	
ЧАСТЬ 2. МОРСКАЯ ЛЕЙБ-ГВАРДИЯ В ЭПОХУ ПАРУСНОГО ФЛОТА.....	
Глава 2.1. Образование и становление Гвардейского экипажа при императоре Александре I с 1801 по 1825 гг.....	
Глава 2.2. Морская лейб-гвардия при императоре Николае I в период с 1825 по 1855 гг.....	
ЧАСТЬ 3. МОРСКАЯ ЛЕЙБ-ГВАРДИЯ В ЭПОХУ ПАРОВОГО ФЛОТА.....	
Глава 3.1. Морская лейб-гвардия при императоре Александре II в период с 1856 по 1881 гг.....	
Глава 3.2. Морская лейб-гвардия при императоре Александре III в период с 1881 по 1894 гг.....	
Глава 3.3. Морская лейб-гвардия при императоре Николае II в период с 1894 по 1918 гг.....	
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 А.К. Белик. Справочные материалы по Морскому Гвардейскому экипажу.....	
ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 А.И. Кузнецов. Хроника Гвардейского экипажа 1810-1917 гг. (изменение состава, формы и знаков различия).....	
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	

АВТОРСКАЯ СПРАВКА

Малышев Леонид Александрович родился 1 января 1948 года в Нижегородской области, окончил с отличием Высшее Военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского (1972). Служил на атомных подводных лодках Северного флота (1972–1977), окончил Военно-морскую академию им. А. А. Гречко (1979). Преподавал в Высшем Военно-морском инженерном училище им. В. И. Ленина и уволен в запас ВМФ с должности начальника кафедры этого училища по болезни (1996). Капитан 1 ранга в отставке. Кандидат технических наук (1986), доцент (1989), профессор (1994). Награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени (1991), медалью «За службу Отечеству в составе 3 ДиПЛ КСФ — ветерану “холодной войны” на море» (2001), золотой медалью Петра Великого Санкт-Петербургского Морского собрания (2008) и 10 государственными медалями. Ветеран военной службы (1991).

После увольнения с военной службы по настоящее время (18 лет) работает в должности профессора в Государственном университете морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. Многократно ходил в рейсы на атомных ледоколах в Арктике, общей продолжительностью 20 месяцев. За годы научно-педагогической деятельности написал 3 монографии, 7 учебников, более 25 книг и учебных пособий. Подготовил 3-х кандидатов технических наук.

Участствует в движении военно-исторической реконструкции с 1991 года. Организовал в 1998 году военно-исторический клуб «Морской Гвардейский экипаж» и является его бессменным президентом. Избран в 2007 году «Командующим» объединения военно-исторических клубов Санкт-Петербурга «Северный корпус Российской императорской армии». Присвоено военно-историческое звание «Гвардейского экипажа контр-адмирал» (2007). Объявлена благодарность Министра транспорта РФ «За вклад в патриотическое воспитание молодёжи» (2014).

Монография Малышева Л.А. «Морской Гвардейский экипаж. 300 лет. История и современность» (2011) отмечена дипломом литературной комиссии Морского собрания Санкт-Петербурга (2015).



Фото автора.

ОТ АВТОРА

Материалы по истории морской гвардии собирались в России неоднократно. Первые - к 20-летию Гвардейского экипажа в 1830 г., потом к его 50-летию - в 1860 г. Наибольшее же количество исторических документов было собрано специальной комиссией к предстоящему празднованию 200-летнего юбилея в 1910 г. Тогда член этой комиссии лейтенант И.А.Виноградский опубликовал небольшую их часть в журнале «Морской сборник» (№№ 4, 5 за 1899 г. статья «Участие Гвардейского экипажа в сухопутной кампании 1812 года» [1] и №№ 4, 5, 6 за 1903 г. - «Действия морского Гвардейского Экипажа в войну 1813 года» [2]). Автор этих публикаций впервые объединил «...сведения из архивов, мемуаров и записок участников этой войны и сочинения по сей кампании известных русских и иностранных авторов», но «...не вмещал никаких своих заключений, предположений, пояснений и т.п.», поскольку они были подготовительные.

При этом И.А.Виноградский назвал источники, откуда он получил эти сведения: архивы морского ведомства и Гвардейского экипажа, Московский архив Главного штаба; архив Военно-ученого отделения Главного штаба; архив музея Артиллерийского ведомства; собственная Его Величества библиотека; Императорская публичная библиотека. Он использовал также рукописи адмирала Лермонтова и мемуары адмирала Колзакова, офицеров Гвардейского экипажа, участников кампании 1812 г.; сочинения историков: Богдановича, Михайловского-Данилевского; записки контр-адмирала Карцева и генерала Ермолова; истории полков императорской лейб-гвардии: Егерского, Финляндского, Измайловского, Гвардейской артиллерии, с которыми экипаж сражался в одном Гвардейском корпусе. И.А.Виноградский привел в своих статьях основные факты из истории экипажа, но отразил его действия лишь на суше в Отечественную войну 1812 г. и в Заграничном походе 1813 г., не упомянув, например, о его действиях на море.

Ранее о службе и деятельности морской лейб-гвардии опубликовал материалы офицер Гвардейского экипажа Евгений Иванович Аренс. Наиболее известен его труд «Список нижних чинов - Георгиевских кавалеров Гвардейского экипажа со времени его формирования в 1810 году». Тип. М.Д.Ломковского. С.-Петербург, 1891. 31 с. Этот список георгиевских кавалеров экипажа за 80 лет его существования содержит краткое описание подвигов моряков-гвардейцев и принадлежит перу выдающегося военно-морского историка России, будущего генерал-лейтенанта флота и профессора Николаевской морской академии Е.И. Аренса, занявшего с 1888 г. в чине лейтенанта престижный придворный пост - начальника Петергофской гавани. Позже Евгений Иванович опубликовал ещё один свой труд о морской лейб-гвардии «Гвардейские моряки в бою под Кульмом», СПб., 1913 г.

Юбилеям Гвардейского экипажа были посвящены тоже несколько публикаций. Среди них можно выделить статью к 50-летию экипажа «Юбилей Гвардейского экипажа» //Морской сборник. 1860. Том 46. № 4., статью В.Прокофьева «Двухсотлетие Гвардейского экипажа». Новое время. 1910. № 2270, а также специальную книжку (как фрагменты истории экипажа) С.Щепотьева, выпущенную к 200-летию экипажа, «Памятка Гвардейского экипажа. 1710-1910». С.-Петербург: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1910.- 100 с., ил.

К авторским воспоминаниям о службе в Гвардейском экипаже следует отнести такие публикации как: Н.Ф.Боголюбов «Плавание учебного корабля крейсера 1 - го ранга «Герцог Эдинбургский» 1898 - 1899 г.: Сост. для квартирмейстеров выпуска" 1899 г. - Кронштадт: Тип. "Кронштадт, вестн.", 1899 - 52 с., ил., А.М. Рембелинский «Из воспоминаний старого офицера Гвардейского Экипажа» //Русский архив.М., 1910. Год 48. Кн.2, В.В. Саговский «Императорская паровая яхта «Александрия» 1851 — 1901». Исторический очерк. Спб, 1901. 172 с., Б. Апрельев. «На «Варяге», Шанхай 1934 г. и Таубе Г. «Описание действий Гвардейского экипажа на суше и на море в войну 1914-17 гг.». Нью-Йорк : Журн. Морские записки, 1944.- 36 с., ил.

Значительно позже в книге В.Т.Поливанова и Г.И.Бякина «Морской Гвардейский экипаж. Страницы истории» [3], выпущенной к 300-летию военно-морского флота России в 1996 г., тоже были описаны лишь отдельные периоды в деятельности экипажа.

Большую поисковую работу по составлению справочных материалов о Гвардейском экипаже завершил в 1996 г. сотрудник ЦВММ А.К.Белик. Он впервые систематизировал сведения о знаках отличия, памятниках, памятных надписях и медалях экипажа, августейших шефах, высочайших особах, начальниках царских и придворных гребцов, а также командирах, составил список яхт, пароходов и боевых судов, приписанных к Гвардейскому экипажу, и перечислил их важнейшие плавания. Эти справочные материалы были впервые опубликованы как приложение в [4].

К кратким описаниям истории Гвардейского экипажа относится публикация Н.В.Шишковой «История Гвардейского экипажа как яркий пример патриотического служения отечеству» // Патриотическое воспитание в современной России: проблемы возрождения и развития. СПб., 2001. С. 147-151.

В современной книге А.А. Чернышева «Морская Гвардия Отечества», изд-во "Вече", 2013 г., 296 с. констатируется, что: «Прообразом Гвардейского экипажа была созданная Петром I еще в 1710 г. придворная гребцовая команда, занимавшаяся обслуживанием плавсредств императорского двора. С середины XVIII века существовали команды придворных гребцов дворцового ведомства и экипажи придворных яхт, которые в 1797 г. были объединены. Из этих частей 16 февраля 1810 г. и был сформирован Гвардейский экипаж. В марте 1918 г. Гвардейский экипаж, как и другие гвардейские части российской армии, был расформирован».

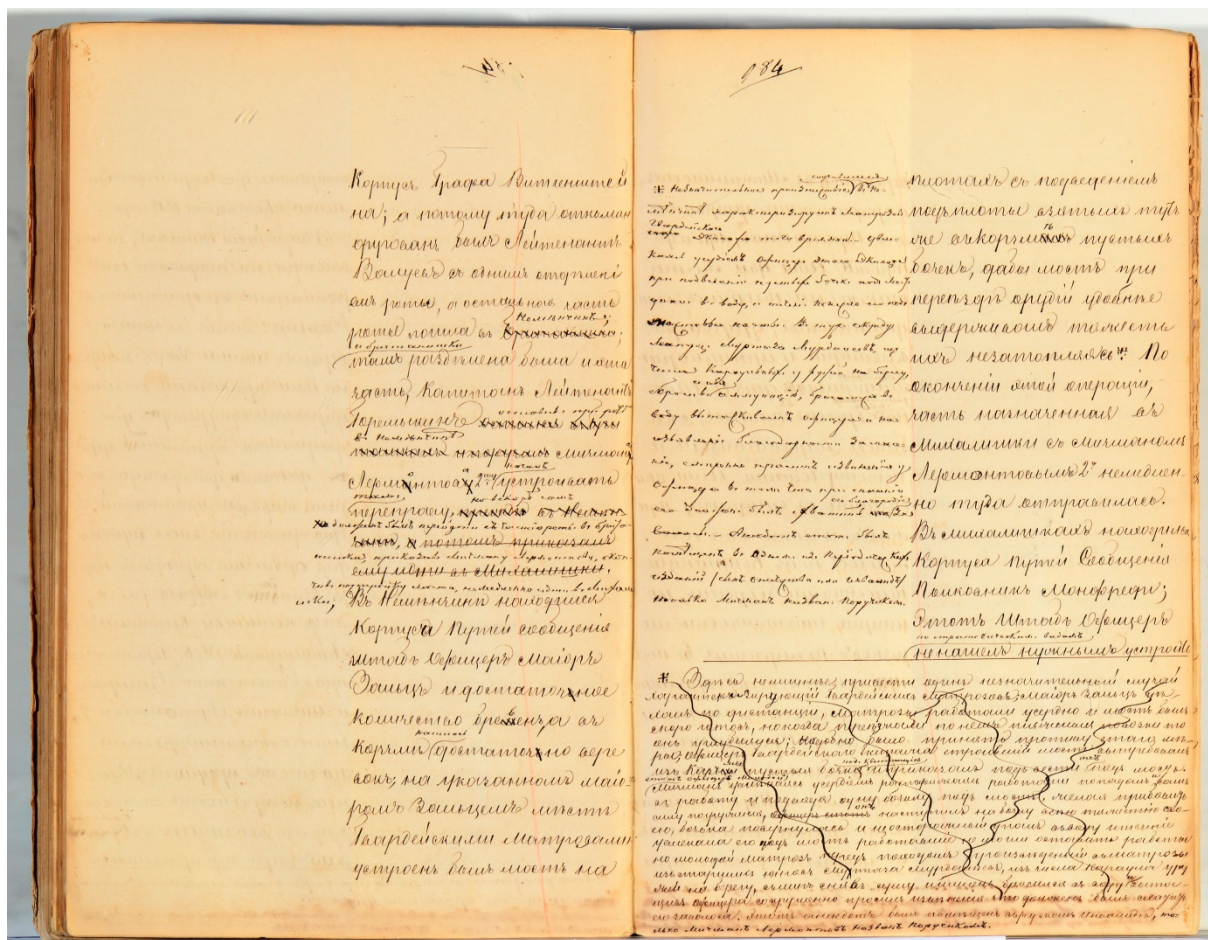
Из современных изданий, освящающих деятельность Морского Гвардейского экипажа во время героических кампаний 1812–1814 гг., укажем также на иллюстрированную книгу О.Г. Леонова и А.В. Кибовского «300 лет российской морской пехоте. Том I (1705–1855)», вышедшую в Москве в 2008 г. Интересно, что авторы пользовались, в том числе и рукописью М.Н.Лермонтова, о которой речь пойдет далее.

Впервые основные события и факты по истории Гвардейского экипажа, как на суше, так и на море, от царских гребцов до расформирования, были собраны и описаны в книге «Морской Гвардейский экипаж. 300 лет. История и современность» [4]. Эта монография, объемом 335 стр., была издана в 2011 г. тиражом всего 1300 экз. и разошлась среди специалистов и читателей буквально за полгода. Однако глубина исторического исследования при подготовке такой книги не могла быть полной, поскольку мне хотелось, пусть кратко, но упомянуть все основные события из службы экипажа на благо Отечества.

Исследователи истории Гвардейского экипажа неоднократно ссылались на рукописи адмирала М.Н.Лермонтова, при этом И.А.Виноградский в своих работах называл их «мемуарами». Этот источник очень интересовал меня, так как Михаил Николаевич, будучи еще юным офицером, в составе экипажа участвовал во многих походах и сражениях 1812–1814 гг., отличился при Бородино, Кульме и Бауцене. Весной 2012 г. от Татьяны Павловны Молчановой, родственницы Лермонтовых, исследователя истории рода и сопредседателя ассоциации «Лермонтовское наследие», я узнал, что рукописи находятся в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота (РГАВМФ), в составе фонда 935 (Гвардейский экипаж).

После ознакомления с этими документами [5, 6, 7] я узнал, что речь идет о составленном М.Н.Лермонтовым «Очерке истории Гвардейского экипажа от времени формирования до 1830 года», т.е. исследовательской работе, в которую, конечно, был привнесен мемуарный элемент. Сразу возникло желание опубликовать «Очерк...», введя его тем самым полностью в научный оборот и сделав доступным всем заинтересованным читателям. Для этого между мной и архивом 21 июня 2013 г. был заключен договор «О подготовке публикации "Очерка..."». В октябре 2013 г. после оцифровки документа [5] был получен диск с электронной его копией. По договору мне необходимо было до конца 2014 г. выполнить археографическое оформление, комментирование, написание предисловия и

составление указателей по этому очерку. Однако из-за болезни мне удалось в эти сроки подготовить к изданию лишь текст рукописи, дополнив его своими примечаниями, пояснениями и иллюстрациями. В конце 2014 г. книга вышла в издательстве «Нестор-История» под названием «Создание морской гвардии в России (1690-1830 гг.)» [8]. Расшифровка текста рукописей [6 и 7], сделанных гусиным пером и трудночитаемым почерком Михаила Николаевича, потребовала бы от меня не одного года работы, поэтому они были использованы в публикации [8] лишь как дополнительные источники. Мне не удалось выполнить, к сожалению, в установленные договором с РГАВМФ сроки необходимого археографического оформления, должного комментирования и составления указателей по этому очерку. Ниже приводится, для примера, один лист писарской копии с пометками и исправлениями М.Н.Лермонтова.



Лист 184 рукописи с правками М.Н.Лермонтова. [5].

Писарская копия авторской рукописи [6] была сделана еще при жизни адмирала. Судя по различным почеркам, писарей было не менее десяти, и трудились они примерно с 1855 по 1865 г. Во время вычитки этой копии М.Н. Лермонтов внёс немало изменений и дополнений, исправил ошибки, допущенные при переписке, и отредактировал весь материал до последнего листа. Очерк [5] состоит из 13 глав, которые в свою очередь переписаны из 29 рукописных тетрадей адмирала М.Н.Лермонтова. На последнем 502-м листе очерка имеется запись: «В настоящей тетради пронумеровано и прошнуровано пятьсот два листа. Вдова адмирала Эмма Лермонтова».

Очень большую помощь в прочтении наиболее трудных мест писарской копии очерка [5] оказал мне Владимир Александрович Веселов, который уже имел опыт «расшифровки» подобных документов в архиве ВМФ. Выражаю ему за эту трудную и бескорыстную работу огромную благодарность!

При подготовке очерка [5] к публикации были составлены примечания, содержащие известные ныне сведения по кораблям, офицерам и нижним чинам морской гвардии, а также цветные иллюстрации, отображающих отдельные эпизоды службы на суше и в море. Часть материалов из публикации очерка М.Н.Лермонтова [8] будет использована и в этой книге.

Теперь немного о самой идее создания морской лейб-гвардии в России. Во время русско-французских переговоров 25 июля 1807 г. состоялась встреча Императоров Александра I и Наполеона I в г. Тильзите (ныне г. Советск). Позже об этой встрече вспомнил Император Александр II во время празднования 50-летия Гвардейского экипажа 16 февраля 1860 г. После юбилейного парада, на обеде у великого князя Константина Николаевича, (который был тогда генерал-адмиралом и шефом Гвардейского экипажа), Александр II подозвал офицеров к себе и обратился к ним с такими словами [9]: «Знаете ли вы, господа, историю вашего экипажа? Вот она. В 1807 году, как вам известно, происходило свидание императора Александра I с императором Наполеоном. Ни тот ни другой из них не желали сделать первого шага навстречу другому, и поэтому придумано было свидание на пограничной реке. На середине Немана был поставлен плот. Оба императора должны были отвалить на катерах одновременно каждый от своего берега и одновременно пристать к плоту со своей стороны. Катер Наполеона был великолепен, балдахин из пунцового бархата с золотыми кистями, корона, императорские эмблемы, гребцами 12 видных и отлично одетых моряков. Словом, всё было внушительно и великолепно. Катер Александра I значительно уступал своим внешним видом катеру Наполеона. Гребцами на нём были донские казаки, рослые лихие ребята, но моряки очевидно плохие. Они не рассчитали силу течения, ткнулись носом катера в плот, пристали не по-морскому. Получился легкий конфуз, сравнение было для нас не выгодное. После исторического свидания, император Александр I, провожая Наполеона до его катера, спросил у него, какой команды его гребцы. Наполеон отвечал, что в составе его гвардии имеется батальон гвардейских моряков (*Bataillon des marins de la garde*), сопутствующий ему в походах и служащий для переправы через реки и для водных сообщений вообще. Александр I приказал одному из своих приближенных лиц собрать более подробные сведения и по возвращении в Петербург сформировал ныне существующий Гвардейский Экипаж». Таков рассказ, который удостоился слышать лично из уст столь авторитетного рассказчика офицер Гвардейского экипажа А.М.Рембелинский. Однако записывая его через много лет по памяти, он, конечно, не мог «поручиться за подлинную точность в словах рассказа, но ручается, что точный смысл его был именно таков» [9].

Уместно заметить, что о 50-летнем юбилее Гвардейского экипажа в апрельском номере журнала «Морской сборник» за 1860 г. была опубликована статья [10], которая, по всей видимости, принадлежит адмиралу М.Н.Лермонтову, хотя его авторство не указано. В ней приведены архивные сведения по придворным гребецким командам, командам придворных яхт, морским плаваниям с 1816 по 1859 гг., сухопутным походам строевого батальона с 1812 по 1856 гг., офицерам и адмиралам Гвардейского Экипажа. Эти же сведения, практически дословно, приводятся и в очерке [5], который был окончательно отредактирован автором не позднее конца июля 1866 г.

В статье [10] впервые сделан важный вывод о времени основания морской лейб-гвардии: «...в состав формировавшегося по Высочайшему повелению в 1810 г. Гвардейского экипажа, который по этому как строевой экипаж, считает свое начало с этого времени, а как получивший в свой состав команды придворных гребцов и яхт, относимых военною хроникою (изданной по Высочайшему повелению в 1852 году) к первым годам существования С.-Петербурга, считает основание свое с 1710 года, равно как и полки Л.Гв. Преображенский и Л.Гв. Семёновский берут своё начало от потешных с 1687 года. Следственно, 1810 год представляет для Гвардейского экипажа эпоху в его истории, а не начало, которое согласно Высочайшему приказу и пожалованной в день юбилея 16-го

февраля сего года Андреевской ленты, окончательно признано с 1710 года, что ставит Гвардейский экипаж на ряду со старейшими полками гвардии».

С учётом исторического происхождения Гвардейского экипажа от «царских гребцов» Петра I и его последующих заслуг перед Отечеством император Александр III по случаю 200-летия русской гвардии Высочайшим повелением от 28 апреля 1883 г. определил его старшинство среди частей российской гвардии с 16 февраля 1710 года. Основанием для такого старшинства послужило, в частности, установление Петром I в 1710 г. для шлюпок «царских гребцов» флага, получившего впоследствии в обиходе название «Андреевского». С получением своего флага «царские гребцы» обрели статус постоянного и особого подразделения флота, а Андреевский флаг впоследствии стал военным флагом для всех военных кораблей Российской империи.

Нам не удалось до сих пор обнаружить достоверного изображения автора рукописей [5, 6, 7] адмирала Михаила Николаевича Лермонтова.

Будущий адмирал, потомок шотландцев и дальний родственник знаменитого поэта – Михаил Николаевич Лермонтов – родился 15 января 1792 г. в усадьбе Острожниково Чухломского уезда Костромской губернии в семье отставного капитан-лейтенанта. Следует оговориться, что фамилия изначально звучала и писалась как «Лермантов», и лишь поэт Михаил Юрьевич Лермонтов с середины 1830-х гг. стал писать себя в привычном нам варианте через букву «о».

В 1806 г. 14-летним юношей Михаил Николаевич поступил в Морской кадетский корпус. В 16 лет юным гардемаринном получил боевое крещение, приняв на катере «Снапоп» в составе галерного флота участие в боевых действиях против шведов и заслужив знак отличия Военного ордена. В 1809 г. после сдачи экзаменов получил первый офицерский чин мичмана. В декабре 1811 г. его перевели в только что образованный Морской Гвардейский экипаж. В марте 1812 г. в составе своей части Михаил Николаевич отправился к западной границе, в Вильно. После в ходе кампании 1812 г. экипаж в составе Действующей армии участвовал в понтонных и пионерных работах, а также в сражениях под Смоленском и Бородино. Отличившийся при Бородино и получивший контузию мичман Лермонтов удостоился награждения орденом Св. Анны 4 ст. В кампании 1813 г. молодой офицер исполнял обязанности адъютанта экипажа. За отличие в сражении при Бауцене, где он находился в самом пекле, был произведен в лейтенанты. В тяжелейшем сражении при Кульме, когда экипаж, вместе с другими частями гвардии, отбивал яростные атаки французов, М.Н. Лермонтов был ранен, но после перевязки вернулся в строй. Наградой ему стали ордена Св. Владимира 4 ст. с бантом и прусским орденом Железного креста, Гвардейский же экипаж заслужил Георгиевское знамя. Довелось лейтенанту даже поплавать по Эльбе – моряки с помощью брандеров уничтожили мост под Кенигштейном, создав противнику при сосредоточении сил перед «битвой народов» при Лейпциге. 20 марта 1814 г. в составе экипажа он вступил в покоренный Париж.

В дальнейшем, продолжая службу в Гвардейском экипаже, М.Н. Лермонтов служил на фрегатах «Россия» и «Гектор», а в 1820–1823 гг. командовал галетом «Церера». Придворная служба дважды прерывалась плаваниями в Атлантику: в 1819 г. на «Гекторе» он ходил к берегам Англии и Франции, а 1823 г. на фрегате «Поспешный» – к берегам Исландии. После восстания декабристов являлся председателем комиссии, рассматривавшей участие офицеров экипажа в событиях на Сенатской площади. В 1825–1827 гг. в чине капитан-лейтенанта командовал фрегатом «Россия». Во время очередной русско-турецкой войны в составе Гвардейского экипажа пешим порядком перешел в Тульчин, а оттуда – под Варну, участвовал в штурме крепости, и 2 октября 1828 г. удостоился производства в капитаны 2 ранга. В 1829 г. на корабле «Париж» крейсировал у берегов Румелии и участвовал в боях сражениях под Мессемврией, Инадами и Мидией. За отличие в этой войне он получил орден Св. Анны 2-й ст.

В 1831 г. М.Н. Лермонтов командовал кораблем «Кацбах» и исполнял должность временного коменданта Либавы, охраняя город от ожидавшегося нападения польских

мятежников.(сомнительно) 30 августа того же года был пожалован в чин капитана 1 ранга. В 1832 г. командовал кораблем «Св. Георгий Победоносец», а затем был назначен вице-директором Инспекторского департамента. За выслугу 25 лет в офицерских чинах был удостоен ордена Св. Георгия 4 класса. 6 декабря 1837 г. произведен в контр-адмиралы, а 30 августа 1848 г. – в вице-адмиралы, с назначением командиром Свеаборгского порта и военным губернатором Свеаборга. Деятельно готовил крепость к боевым действиям, но в отражении нападения удара англо-французской эскадры ему принимать участия не довелось – 2 июня 1854 г. он был переведён в Петербург на должность члена Морского генерал-аудиториата. 26 февраля 1860 г. уволен в отставку с производством в адмиралы. Скончался в Петербурге 26 июля 1866 г., его могила на Литераторских мостках Волковского православного кладбища сохранилась до наших дней.



Надгробие на могиле М.Н.Лермонтова на Волковском православном кладбище Санкт-Петербурга.

Высокое доверие морская лейб-гвардия оправдала уже в Отечественной войне 1812г. и в заграничном походе русской армии 1813-1814 гг., пройдя путь от западной границы России до Бородино, затем обратно через Россию и Европу, и завершив его 19 марта 1814 г. в Париже. В 1813 г. за подвиги, «оказанные в сражении 17-го августа 1813 года при Кульме», Гвардейскому экипажу было пожаловано Георгиевское знамя.

Хранителем и пропагандистом славной истории и традиций морской лейб-гвардии в наши дни является военно-исторический клуб «Морской Гвардейский Экипаж». Клуб был основан в Санкт-Петербурге офицерами военно-морского флота в 1992 г. и с тех пор участвует в движении военно-исторической реконструкции в России и за рубежом.

При написании книги автором использованы материалы, предоставленные Центральным Военно-Морским музеем (ЦВММ), Российским государственным архивом Военно-Морского Флота (РГА ВМФ), а также из личного архива, опубликованные ранее или публикуемые впервые. Особую признательность и благодарность выражаю историку, архивисту, кандидату исторических наук, начальнику отдела обеспечения сохранности и государственного учета документов РГА ВМФ Алексею Юрьевичу Емелину, который, несмотря на огромную занятость, нашел время для правок и полезных дополнений в содержание книги и выполнил бесценную для меня работу редактора.

Выражаю также признательность и благодарность уважаемому Анатолию Кузьмичу Белику за предоставление «Справочных материалов по Морскому Гвардейскому экипажу» для Приложения № 1, дополнение и редактирование уже второй моей книги о морской гвардии.

Очень важную исследовательскую и художественную работу провел Анатолий Иванович Кузнецов для подготовки авторской «Хроники Гвардейского экипажа 1810-1917 гг. (изменение состава, формы и знаков различия)», которая приведена в Приложении № 2. Огромная благодарность за этот бесценный труд!

Выражаю свою признательность сотрудникам ЗАО «МСТ»: Председателю совета директоров Михаилу Евгеньевичу Клочкову, Генеральному директору Жанне Викторовне Дорменевой и дизайнеру Наталье Григорьевне Худобиной за поддержку проекта книги о морской лейб-гвардии, подготовку красочно оформленного оригинал-макета и качественное подарочное издание!

Для издания книги потребовались средства и весьма существенные, особенно в настоящее время! Самую первую спонсорскую помощь для работы над оригинал-макетом книги в ЗАО «МСТ» оказал мой друг, Генеральный директор ООО «НПО Пожарная автоматика сервис», Действительный член Морского собрания Санкт-Петербурга Сергей Сергеевич Пустынников. Огромная ему за это благодарность и признательность не только от меня, но и от всех читателей, которые терпеливо ждали выхода этой книги.

ЧАСТЬ 1. ЦАРСКИЕ ГРЕБЦЫ И КОМАНДЫ ИМПЕРАТОРСКИХ ЯХТ В ПЕРИОД С 1690 ПО 1801 ГГ.

Глава 1.1. Царские гребцы при Петре Великом.

Как повествуют легенды Юный Петр заинтересовался морским делом, играя моделями кораблей и морскими инструментами, которые хранились в Оружейной палате, и слушая рассказы «бывалых людей». 27 апреля 1682 года после царя Федора Алексеевича 10-летний Петр в обход старшего болезненного брата Иоанна был возведен на царский престол. Но в мае в результате дворцового переворота «первым» царем был объявлен Иоанн, а Петр «вторым» царем. «Второму» царю Петру со своей матерью Натальей Кирилловной Нарышкиной пришлось удалиться из Кремля в Царское село Преображенское. Там он и начал входить в свои «потешные игры», которые все больше приобретали военный характер. Военные забавы собрали вокруг Петра многих молодых людей из придворных и служивых людей. В 1683 году Петр уже был во главе целого отряда, положившего начало первому полку русской гвардии – Преображенскому. В 1686 году на берегу реки Яузы он соорудил «крепостицу», которую брал штурмом, высаживал десант с первых «потешных судов», в число которых входили большой шняк, струг и лодки. Не будет исторической ошибкой, если команды этих «потешных судов» считать прародителями «царских гребцов».

В 1688 году в селе Измайлово среди имущества своего деда, Никиты Ивановича Романова, юный царь Петр Алексеевич вместе со своим наставником, бывшим голландским моряком Францем Тиммерманом, обнаружил бот. По существующей легенде этот бот примерно в середине XVII века был доставлен из Англии в Россию.

В «Книге Устав Морской», изданной в 1720 году, в «Предисловии к доброхотному читателю» [25] пишется об этой находке так:

«В некоторое время случилось Его Величеству в Измайлове на льняном дворе и, гуляя по амбарам, где лежали остатки вещей дома деда Его Никиты Ивановича Романова, увидел между оными судно некое иностранное и не стерпела любопытная природа миновать оное без испытанья, тотчас спросил Франца Тиммермана (который тогда при Его Величестве для учения геометрии и фортификации жил) что это за судно? Он сказал, что то бот английский. Спросил паки Государь, где его употребляют? Сказал Франц: что употребляется при кораблях, для езды и возки. Ещё спросил Его Величество, какое преимущество имеет перед нашими судами? Понеже видел его образом и крепостью лучше наших. Франц ответствовал, что оное ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру. Которое слово в великое Его привело удивление и якобы неимоверно понудило возжелать экспериенции дела того. Спросил Монарх того ж Тиммермана, есть ли такой человек, который бы судно то починил и сей ход ему показал? И услышав, что есть, великой радости исполнен, велел сыскать человека того, а Франц сыскал вышенареченного Карштена Брандта, который при отце Его Величества призван был из Голландии для делания морских судов на Каспийское море. Капитан Бранд, в отчаянии звания своего долгое время пребыв и иным уже помыслом жив доселе, ... любоохотно починил бот оной, сделав мачту и парусы, и на реке Яузе при Его Величестве лавировал, что Его Величеству паче удивительно и зело любо стало».



Григорий Григорьевич Мясоедов. Дедушка русского флота. 1871. Холст, масло. 100x155. Музей изобразительных искусств, Ташкент. [12].

Примечание: Из мрака льняного амбара свет выхватывает группу людей у старого ботика. Изысканно одетый Франц Тиммерман дает царевичу Петру разъяснения, касающиеся находки. За царевичем бояре, сопровождающие будущего царя. Прошлое и будущее великой страны составляют сюжет картины. Прошлое - это бояре из царской свиты. Откровенно скучающие, равнодушные. Один из свитских изображен широко зевающим. Убежденные в бессмысленности происходящего, сопровождающие царевича, спешат вернуться к своим любимым занятиям: пирам, послеобеденному сну, да поискам службы полегше. Будущее - сам царевич, молодой боярин в синем кафтане, мальчишки, снимающие чехлы с ботика. В этой группе ясно видно искреннее внимание к рассказу чужеземца. Интерес этот не праздный. Возможно, именно сейчас в голове юного царевича начинают зарождаться планы по перестройке всей огромной державы. Мальчишки - будущие солдаты "потешного" войска, государственные деятели нового образца. Молодой боярин - близкий друг будущего царя, сподвижник.

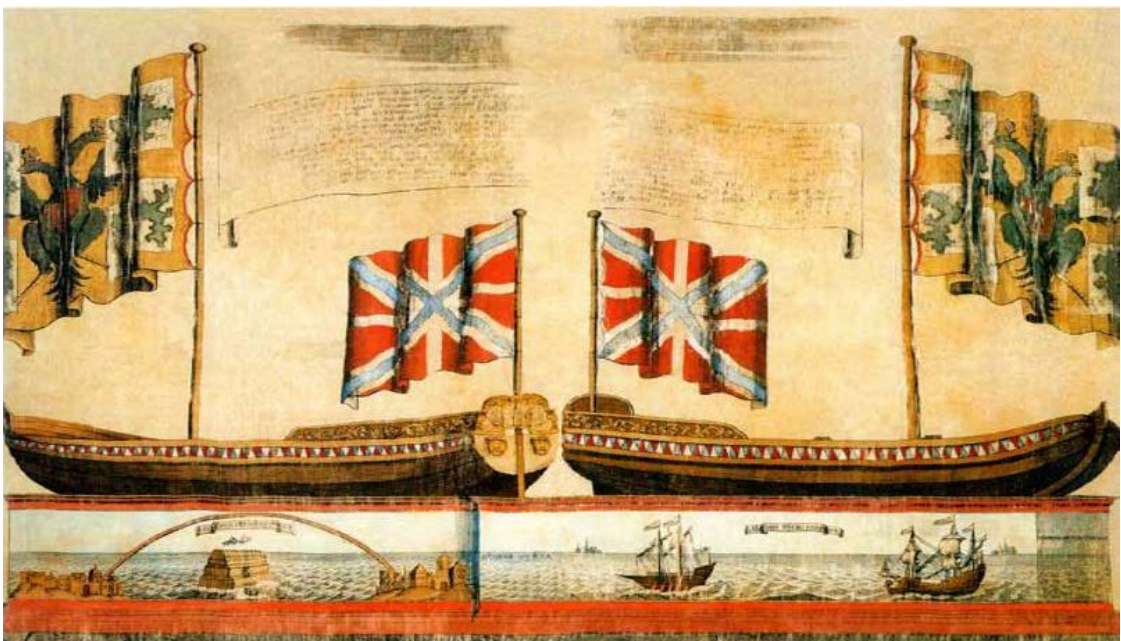
При осмотре бота душа страстного моряка сказала в Петре и охота к водяным потехам стала быстро возрастать. Немедленно по указанию Тиммермана, учителя Петра, отыскан был голландец Карштен Брандт, служивший на первом российском военном корабле «Орел», построенном ещё в 1668 году в Царском селе Дединово на реке Ока для Каспийского моря. Он исправил бот, сделал к нему мачту и парус, и стал с Петром кататься на Язуе.



А.Д.Кившенко. Петр I за рулем парусного ботика на Яузе-реке. 1880. [16].

Так как река для лавировки была тесна, бот перенесли в Просяной пруд. «Но и там немного авантажу сыскал, – пишет Петр, – а охота стала от часу быть более». Необходим был обширный водный простор, и внимание Петра переключилось на Плещеево озеро.

С этого времени бот оставался на хранении в Московском Кремле. В 1722 году во время торжеств в Москве, посвященных победоносному окончанию Северной войны, бот был выставлен на всеобщее обозрение. Тогда же Петр I, отдавая дань боту, назвал его «Дедушкой русского флота». В 1723 году бот был доставлен в Санкт-Петербург.



И.В. Зубов. Бот Петра Великого. Офорт выполнен в 1722 году после заключения Ништадтского мира. Государственный музей-заповедник «Петергоф». [13]

В 1689 году на Плещеевом (Переславском) озере началась бурная жизнь: застучали топоры, началось строительство верфи, а затем и первых судов – гребных и парусных. В работе самое деятельное участие вместе со своими возмужавшими «потешными» принимал сам Петр.

Здесь была построена целая флотилия «потешных судов», в состав которых входили два малых корабля, два малых фрегата, пять яхт и одна галера, а экипажи их составляли те же «потешные». В 1691 году строительство судов было расширено, а ещё через год их было уже несколько десятков. Под руководством Петра флотилия проводила маневры с пушечной пальбой. Вот как об этом времени говорится в очерке [5]:

«Но, тесны пределы для гения беспредельного и Петр в этой же записке (*собственноручной записи в 1719 году, прим. авт.*) сознается что он «сыскал мало аванажу» на Просяном пруде «и охота стала от часу быть более». Царю бросилось в глаза Переславское озеро. Петр сознается в этой же записке, что под «образом обещания в Троицкий монастырь у матери выпросился, а потом стал её просить и явно, чтобы там (на озере) двор и суда строить». Тот же Брандт построил Царю близ села Веськова на Переславском озере два небольших фрегата и три яхты. Петр сам работал и трудился около судов и, наконец, спустил их и мелкие суда 1 мая 1690 года. В той же записке (царь сознается что «там несколько лет охоту свою исполнял, но и то показалось мало. Ездил на Кубенское озеро». Оно оказалось мелко. «Того ради положил своё намерение прямо видеть на море».

Здесь уместно вспомнить и о ботике «Фортуна», который входил в состав судов Петровской флотилии на Переславском озере и сохранился до наших дней. Этот ботик, по утверждению М.Н. Лермонтова, является родоначальником всех судов морской лейб-гвардии [5]:

«Не выписывая здесь того, что уже известно о светлых временах Петровых из исследований Устрялова о древностях России. Но, приняв во внимание, что история Гвардейского Экипажа вся связана с историей флота, как история «потешных» с историей гвардии и армии, скажем кратко - ботик деда Петра Великого, найденный в селе Измайловом, самим творцом флота признан родоначальником русского флота. Чем же почтить другой, свято хранимый русским дворянством остаток трудов Великого преобразователя России, незабвенный для русских памятник державного строителя русского флота. При составлении Очерка Истории Гвардейского экипажа, начало которого неразрывно с началом истории флота, невольно углубляемся в древность, невольно останавливается внимание на этом первом опыте Петра в постройке судов, и на благоволении Дворянства Владимирской губернии, с каким это Дворянство хранит остаток трудов первого Монарха. Этот остаток флотилии, близь села Веськово и на Переславское (оно же и Плещеево) озеро спущенный, составляет небольшой ботик и несколько мелочей. Всё это хранится в особо устроенном хранилище близь того села на земле, приобретенной покупкою почтенным сословием дворян Владимирских, и ныне этому сословию принадлежащей».



*Рисунок П.П. Панова с акварели Ф.Дмитриева 1859 года.
 Петровский ботик «Фортуна». Музей «Ботик». Переславль-Залесский. [14].*



*Д.Н. Кардовский (1866—1943).
 Петровская флотилия на Переславском озере 25 августа 1692 года. 1927. Холст, масло.
 Переславль-Залесский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник. [14].*

Примечание: Потешная флотилия была создана на Плещеевом озере близ Переславля-Залесского для изучения молодым царем Петром Алексеевичем и его сподвижниками искусства судостроения и судовождения. Сведения о судах Переславской флотилии

чрезвычайно скудны. В некоторых источниках указываются название самого большого 30-пушечного корабля флотилии - «Марс», а также название одной из яхт - «Анна». Суда флотилии имели на вооружении 2-х, 3-х, 4-х и 6-фунтовые пищали. В 1696 г. 96 таких пищалей были переданы из Переславля-Залесского на суда Азовского флота. В составе Потешной флотилии были[15]:

1. Два малых фрегата и яхта. Заложены в 1689 г. на Переславской верфи. Строитель К. Брант. Спущены 1 мая 1690 г.

2. Яхта («Анна?»). Заложена в 1690 г. на Преображенской верфи. Строитель царь Петр Алексеевич. Спущена 14 марта 1691 г. и перевезена на Плещеево озеро.

3. Корабль. Заложен в 1691 г. на Переславской верфи. Строитель царь Петр Алексеевич. Спущен 1 мая 1692 г.

4. Две яхты. Построены на Переславской верфи. Строитель К. Брант.

5. Галера. Построена на Переславской верфи.

6. Корабль («Марс?»). Построен на Переславской верфи. Строитель Г. Клас. Вооружение - 30 орудий.

7. Бот «Фортуна». Длина - 6,8 м. Ширина - 2,4 м. Построен в 1692 г. на Переславской верфи. Имел одну мачту и пять пар весел.

В 1692-1694 гг. суда Переславской флотилии участвовали в маневрах и «потешных» сражениях со стрельбой и высадками десантов. После 1694 г. суда не использовались. 31 декабря 1697 г. Петр I в письме князю Ф.Ю. Ромодановскому дал указание: «Корабль, построенный Класом, перевести на Волгу», но попытка перетащить корабль по рекам не удалась. В 1723 г. все суда были отремонтированы, вытащены на левый берег р. Трубеж и установлены под навесами, кроме большого корабля, который по недостаточности средств был вытасчен только до половины. В 1783 г. все суда, кроме бота, сгорели. В 1803 г. специально для хранения бота «Фортуна» было построено здание, названное «Музей-усадьба».

Наряду с Потешной флотилией в 1693-1694 гг. на северных верфях были построены несколько фрегатов и яхта [23]:

8. Яхта «Святой Петр». Длина - 17 м. Ширина - 5,7 м. Вооружение - 12 орудий. Построена в 1693 г. в с. Холмогоры. Строители П. Бас и Г. Янсен. С 4 по 10 августа 1693 г. царь Петр Алексеевич выходил на яхте в Белое море, сопровождая иностранные купеческие суда до Трех островов в Горле Белого моря. С 29 мая по 13 июня 1694 г. Петр I выходил на яхте в море до Унской губы и Соловецкого монастыря. С 13 по 20 августа 1694 г. яхта в составе отряда ходила до м. Святой Нос, сопровождая караван купеческих судов. Летом 1699 г. во время бури на р. Северная Двина была сорвана с якоря и выброшена на береговую отмель. Снята с отмели и отремонтирована. В августе 1702 г. в составе флотилии ходила из Архангельска до Соловецких островов. Большие в море не выходила. Сохранялась в память о первых плаваниях Петра I по Белому морю. Была поставлена на берегу р. Повракулка, но без ухода постепенно разошлась и обветшала. Разобрана в ноябре 1729 г.

9. Фрегат «Святое пророчество». Это название дано Петром I после прихода фрегата в Архангельск. Вооружение - 44 орудия. Построен в 1694 г. в Роттердаме по заказу Петра I. 21 июля 1694 г. фрегат прибыл в Архангельск. Петр I встретил его у бара Северной Двины. В августе 1694 г. фрегат в составе отряда ходил из Архангельска до м. Святой Нос, сопровождая караван купеческих судов. После 1695 г. был переоборудован в торговое судно. Командир: Я. Флам (1694 г.).

10. Фрегат «Святой апостол Павел». Длина - 24,3 м. Ширина - 6,2 м. Вооружение - 24 орудия. Заложен 18 сентября 1693 г. на Соломбальской верфи. Строители Н. Вилим и Я. Ранс. Спущен 20 мая 1694 г. В августе 1694 г. в составе отряда ходил из Архангельска до м. Святой Нос, сопровождая караван купеческих судов. В октябре 1694 г. по приказу Петра I был нагружен казенными товарами и отправлен во Францию. Шел под голландским флагом под командованием голландского капитана с экипажем из матросов-

иностранцев. В декабре 1694 г. пришел в один из портов Франции и был захвачен как корабль противника. (?)

«При ботике содержатся на счет Дворянства инвалиды, оберегающие труд Петра и тут же воздвигнут, тем же Владимирским дворянством, и памятник Петру» [5].



Фото ботика «Фортуна», единственного сохранившегося до наших дней из всех судов Петровской флотилии. Музей «Ботик». Переславль-Залесский. 2010. [14].



Пётр Сантинович Кампиони.

Памятник-obelisk Петру I в селе Веськово у Музея ботика Петра I. 1852. [14].

Примечание: Памятник [14] выполнен в виде пирамиды из гранита высотой 7,8 метра. На стеле с трёх сторон, размещены морские орнаменты и эмблемы, обозначающие неуязвляющую Славу. Со стороны здания музея-усадьбы «Ботик Петра I» высечена надпись: «Петру Великому». Ниже этой надписи: «Заложень ГОСУДАРЯМИ ВЕЛИКИМИ КНЯЗЬЯМИ НИКОЛАЕМЪ И МИХАИЛОМЪ НИКОЛАЕВИЧАМИ, 1850 года, августа 17 дня, при обозрнии ИХЪ ИМПЕРАТОРСКИМИ ВЫСОЧЕСТВАМИ хранящихся здесь остатковъ бывшей флотилии ИМПЕРАТОРА ПЕТРА I-ГО.» На стороне к городу Переславлю: «УКАЗЪ ВОЕВОДАМЪ ПЕРЕСЛАВСКИМЪ Надлежитъ вамъ беречи остатки кораблей, яхтъ и галеры а буде опустите, то взыскано будетъ на васъ и на потомкахъ вашихъ, яко пренебрегшихъ сей указъ. ПЕТРЪ. Въ Переславль 7-й день февраля 1722.» С противоположной стороны: «1847 года, января 21 дня ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ ПАВЛОВИЧЪ на изъявленное владимирскимъ дворянствомъ желаніе и готовность приобрести покупкою село Веськово соизволилъ удостоить дворянство ВЫСОЧАЙШИМЪ отзывомъ: „что поступокъ этотъ вполне достоинъ чувствъ владимирскаго дворянства какъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО всегда разумел оное.“». На стороне к озеру: «Открытъ 17-го августа 1852 года». Сверху памятника, над позолоченным глобусом, черный двуглавый орёл с поднятыми кверху крыльями из бронзы.

Из этих фактов Михаил Николаевич в своём очерке [5] делает весьма важный вывод о том, что бот «Фортуна» является «Дедушкой всех Гвардейских парусных, паровых и гребных судов». Вот как он приходит к такому заключению:

«Все это поощряет желание прояснить перед собою цель, к которой так усердно стремился, создавая этот очерк: желание определить сколь возможно точное время устройства основных частей Гвардейского Экипажа...

Переславское озеро занимало мысли Петра, и ни пиры Лефорта с морскими затеями, ни уговаривание матери, ни письма молодой царицы Евдокии Федоровны, недавно сделавшейся супругою Петра, ничто не довольно было сильно для того чтобы отвлечь его от работы в селе Веськове. Наконец, царица мать требовала настоятельно прибытия державного сына в Москву к годовой панихиде по царю Федору Алексеевичу. «Наипокорственнo предаюсь в волю Вашу», – отвечал Петр. Звала его и молодая Супруга: «Радость моя, Царь Петръ Алексеевичъ, пожалуй Государь, будь къ нам не замешкавь»*.

Царь, помолясь об усопшем, пробыл в Москве месяц и поспешил на озеро, спустил со стапелей построенные им суда 1 мая 1690 года, предварительно устроив духовную процессию, суда тронулись с места и пальба из ружей и пушек, произведенная «потешными», на возвышении выстроенными, приветствовала юную флотилию. Эта пальба повторялась при окроплении флотилии святою водою, а юный монарх пустился тешиться новою потехою по озеру. На фрегаты и яхты, которые по слову Петра “зело удались”, требовали “допотехи вооружения”, работы не менее трудной и сложной, следовательно, юный Монарх тешился на малых ботах тут же построенных, а для этого нужны были способные гребцы. А что они действительно были, подтверждается дарованием тут же звания генерал адмирала Францу Яковлевичу Лефорту и подчинение ему всех морских чинов. (Ф.Я. Лефорт не был генерал-адмиралом, а имел два звания – генерал и адмирал. – Прим. автора).

Свято сохраняемый дворянством Владимирской губернии единственный остаток этой флотилии в селе Веськове неоспоримо служил потехою Великому Петру. Этот ботик (бот “Фортуна” – авт.) есть начало потомственных судов, всей буерной флотилии, а также судов нынешнего яхт-клуба. Потомственные суда перешли в состав придворных гребных судов, а с ними и Придворные гребцы. Наконец, хроника полков Императорской гвардии, относя существование Гребцкой команды к началу построения Петербурга, следовательно, к 1703 году уже дает полное право Гвардейскому Экипажу, основываясь на всем здесь сказанном, считать основные части свои, конечно не “современными

потешным”** села Преображенского и села Семеновского, а составленными несколько лет позже, а именно со времени спуска первой яхты на Московской верфи и первых судов в Велькове царем построенных: с 1 мая 1690 года (по исследованию Устрялова, по Голикову 1692 года). Все это вместе взятое рождает и оправдывает мысль, что ботик Петра Великого хранимый в селе Велькове (бот “Фортуна” – авт.), как родоначальник потомственных судов, слившихся с придворными гребными судами и яхтами, состоящими ныне в Гвардейском Экипаже, должен быть свято чтим этим Экипажем, по всей справедливости должен считаться, как и ботик села Измайлова, “Дедушкой всех Гвардейских парусных, паровых и гребных судов”» [5].

* Все эти факты взяты из Устрялова, из Исторической Записки о бывшей в Переславле Залесском флотилии хранящейся в Депутатском Собрании Владимирского Дворянства и из Ризникова, о Дедушке Русского флота. – *Примечание М.Н. Лермонтова.*

Имеются в виду работы: Устрялов Н. История царствования Петра Великого. СПб., 1858. Т. 1–3; Розов А. Историческая записка о бывшей в Переславле-Залесском флотилии Петра I // Журнал Министерства народного просвещения. 1855. Т. 77. Отд. 2. С. 51–80, а также одна из статей писателя и офицера Корпуса флотских штурманов А.И. Ризникова. – *Прим. автора.*

** Наши историки относят учреждение и образование «потешных» к 1683 году, а Голиков в «Деяниях Петра I» представляет, что в 1687 году в «потешные» переведены из Бутырского полка 15 солдат и барабанщик. – *Примечание М.Н. Лермонтова.*

Основываясь на фактах, приведённых в очерке М.Н.Лермонтова [5], не будет ошибкой считать начало Гвардейского экипажа с 1690 года. В этот год были спущены на воду первые суда Потешной флотилии на Плещеевом озере и малые боты с царскими гребцами из «потешных». Сохранился до наших дней и гребной бот «Фортуна», которого можно назвать «Дедушкой всех гвардейских морских судов». Поэтому мною принято числить начало истории морской лейб-гвардии России с 1690 года.

Но и на Плещеевом озере вскоре стало тесно. Петр стремился к морю. В начале 1693 года он распорядился заложить в Архангельске на острове Соломбала корабельную верфь для постройке военных судов и построить на ней вооруженную яхту «Святой Петр» и корабль «Святой Павел», а также начать строительство торговых судов, чтобы самостоятельно вывозить за море российские товары. 16 марта 1693 года по именному указу царя в распоряжение воеводы Андрея Артамоновича Матвеева прибыли из Москвы «...2 человека иноземцев корабельных мастеров, Петер Бас да Гербрант Янсен, да резного дела мастер Фрянс Иванов (то есть — Франц Янсен), да для перевода языка переводчик Петр Делорев, и русские люди, плотники, а велено им построить у Архангельского города яхту, которая б была к мореходному ходу годна, длиною в восемь сажен трех аршинах, и образцом, какова им, мастерам, приказана...». Лес для строительства и железо Олонецкого завода были приобретены у иноземца Корнила Иевлева, веревки и канаты изготовили холмогорские мастера — Иван Бусинов с товарищами. Кузнечные работы, включая поковку якорей, тоже выполнялись силами холмогорских мастеров. Внутренние покои (каюты) яхты расписывал «живописец Афанасий Трухменский с сыном». Так, общими усилиями русских и иноземных мастеров под Архангельском была построена первая отечественная 12-пушечная царская яхта «Святой Петр».

30 июля 1693 года Петр прибыл в Архангельск. Вместе с ним из Переславля-Залесского, где судостроение было прекращено, прибыли и судостроители. Яхта «Святой Петр» была готова к плаванию. Здесь же Петр увидел настоящие морские торговые суда, голландский военный корабль-конвоир и настоящих военных и торговых моряков. Петр познакомился с иностранцами, осмотрел их суда, заказал голландцам построить и привести в Архангельск 44-пушечный фрегат. В эти дни несколько голландских и английских купеческих судов заканчивали погрузку русских товаров и собирались возвращаться

домой в сопровождении голландского военного корабля. Петр решил непременно составить им компанию, проводив иностранцев в море.

4 августа на яхте «Святой Петр» царь вышел из Архангельска. Из-за слабого ветра за день корабли дошли лишь до Березового устья Двины. Затем ветер вовсе стих, и весь день 5 августа пришлось простоять на якоре. Дальше двинулись лишь на следующий день, когда в седьмом часу утра паруса смогли поймать южный ветер (шелоник по-поморски). И лишь тогда произошло, по сути, главное событие этого царского путешествия: великий государь Петр Алексеевич, повелитель необъятных просторов российской земли, впервые в жизни своей, а, кроме того, и первым среди русских царей собственными глазами увидел море! Проводив иностранных купцов до устья реки Поной, 10 августа 1693 года Петр вернулся в Архангельск.

В 1694 году Петр вновь вернулся в Архангельск. Он прибыл туда на 22 стругах с большой свитой, «потешными» и солдатами Преображенского и Семеновского полков, которые должны были составить команды построенных судов.

20 мая с большим торжеством «Апостол Павел» был спущен на воду, а вскоре в Архангельск прибыл построенный в Голландии 44-пушечный фрегат «Святое пророчество».

4 августа небольшая русская эскадра под командованием Петра I в составе 44-пушечного фрегата «Святое пророчество», 12-пушечного корабля «Святой Павел» и 12-пушечной яхты «Святой Петр» вышла в Белое море. На русских кораблях были подняты флаги первых петровских «потешных судов», а на мачте флагманского фрегата «Святое пророчество» впервые подняли трехцветный флаг Царя Московского с двуглавым орлом. Русская эскадра сопровождала из Архангельска восемь английских и голландских торговых и военных судов. Достигнув мыса Святой Нос и пожелав иностранцам счастливого плавания, Петр со своими кораблями вернулся в Архангельск.

Таким образом, первый в истории России отряд русских военных судов впервые в истории России да еще под флагом Царя Московского пересек Северный полярный круг, то есть вышел в Заполярье, проследовал дальше до мыса Святой Нос, то есть фактически вышел в Северный Ледовитый океан, и благополучно вернулся в Архангельск.

Это было выдающееся событие в истории русского народа. А Петр I был первым русским командиром военного корабля России, и фактически первым, говоря современным языком, командиром соединения кораблей.

Двукратная поездка Петра в Архангельск, плавание по Белому морю—начало нового этапа в развитии морского дела, захватившего Петра с детских лет. Если упражнения на Переславском озере были продолжением «потешных» забав, принявших с годами более серьезный и обширный характер, то в Архангельске, у моря, с берегов которого начинались океанские пути в европейские страны, Петр впервые осознал государственное значение русского флота. Вскоре, во время Азовских походов, ему пришлось убедиться в том, что флот совершенно необходим для разрешения военных и политических задач.

Эти первые плаванья царя на русских военных судах, совместно с опытными голландскими и английскими моряками, в исключительно сложных навигационных и погодных условиях Заполярья, беседы с иностранными мореплавателями и купцами, длительный период замерзания Белого моря убедили Петра в необходимости борьбы России за выходы в незамерзающие Черное и Балтийское моря. Уместно напомнить, что важнейшим вопросом внешней политики Российского государства на рубеже XVII-XVIII веков была борьба за возвращение выходов к незамерзающим морям. Это было для России исторической необходимостью, как экономически, так и политически. Справедливо заметить также, что решение этого сложного военно-политического вопроса выпало на время и личность Петра I.

Понимая это, Петр и начал первый этап борьбы за взятие турецкой крепости Азов, закрывающей выход из центральных районов России по реке Дон в Азовское, Черное моря и дальше, через проливы Босфор и Дарданеллы в Средиземное море и Европу.

Летом 1695 года начался первый Азовский поход, который завершился для русских неудачно, так как заблокировать Азов с моря не удалось, турецкий флот оказывал осажденным помощь. Поэтому Петр снял осаду и начал подготовку второго похода на Азов.

В Воронеже и других местах для этой цели началось невиданное и грандиозное строительство военных мореходных судов и разных вспомогательных плавучих средств, что можно смело назвать началом будущего Азовского флота. Основу его составляли галеры. В качестве образца при строительстве новых судов была использована 32-весельная галера, заказанная Петром корабелам Голландии ещё летом 1694 года и доставленная в разобранном виде.

К лету 1696 года для блокады крепости с моря Петр I построил и сформировал значительные морские силы в составе двух 36-пушечных кораблей («Апостол Петр» и «Апостол Павел») и 22-х галер. Одновременно со строительством военных судов было построено 1300 стругов, 300 морских лодок и 100 плотов для перевозки войск и грузов.

Для своих переездов в Воронеже от судна к судну Петр завел специальные шлюпки и избрал из своих «переславских потешных» и вновь формируемых команд строящихся военных судов особых людей, которым вверил себя в своих перемещениях по реке. Он одел их в особую форму, назвал новую команду «Царскими гребцами» и подчинил Ф.М. Апраксину. Они принимали участие во взятии Азова, а впоследствии сопровождали Петра и в дальнейших его плаваниях, переездах и боевых действиях. Сам Петр в этом походе командовал галерой «Принципиум». Галера «Принципиум» была построена в начале 1696 года в г. Воронеже из деталей, доставленных из села Преображенского под Москвой, где готовились детали галер по голландскому образцу. 3 апреля 1696 года она первая была спущена на воду. Длина – 38, ширина – 6 метров, высота от киля до палубы около 4 м. В движение приводилась 34 парами весел. Численность экипажа – до 170 человек. Имела на вооружении 6 пушек.

3 мая 1696 года во главе отряда из восьми судов Петра I покинул Воронеж, и после 12-дневного плавания под парусами, прибыл в Черкесск. Во время этого перехода на борту галеры Петр составил так называемый «Указ по галерам», явившийся прототипом «Морского Устава», в котором были оговорены дневные и ночные сигналы, а также указания на случай боя. Войдя 27 мая в Азовское море, русский флот заблокировал крепость Азов с моря, не давая турецкому флоту возможности подвезти подкрепление и провиант осажденным. Благодаря совместным действиям русских сухопутных войск и моряков 18 июля 1696 года крепость Азов была взята.

Осенью победители вернулись в Москву, где начались грандиозные торжества по случаю первого успеха. Но этот успех поставил и вопросы, которые необходимо было решать. Из опыта походов на Азов Петр понял, что без мощного современного флота сильную Турцию не одолеть, а без помощи других европейских стран флот не построить и Черным морем не овладеть.

20 октября 1696 года в селе Преображенском состоялось заседание Боярской думы, на котором было принято решение о строительстве регулярного военного флота для Азовского моря. Эту дату и краткую фразу «Морским судам быть» и принято считать днем рождения российского флота.

После взятия Азова, как важного успеха в войне с Турцией, Петр решил войти в непосредственные сношения с западно-европейскими государствами, предъявив им факт значительной победы. Для этой цели в 1697 г. было отправлено «великое посольство», перед которым были поставлены две основные задачи: создание, расширение и укрепление союза против Турции и изучение европейского военного опыта путем личного

ознакомления с военным и морским делом, приглашение на службу в Россию нужных специалистов и отправка для обучения «волонтеров» из числа молодых людей дворянских фамилий.

Он посетил Пруссию, Голландию, Англию и на обратном пути Австрию и Польшу. Оказалось, что после полного поражения турецких войск в 1683 г. под Веной и других побед над турками наступление их на Европу прекратилось, на Средиземном море и Балканах ситуация стабилизировалась и больше никто не хотел воевать.

Путь России к Черному морю был закрыт на 80 лет. Европейские государства не были заинтересованы в укреплении флота России для её выхода в Средиземное море. Каждая страна уже имела свой экономический интерес в этом районе и не собиралась его ни с кем делить. Более того, помощь в укреплении морской мощи России нарушила бы установившуюся стабильность в отношениях с сильной Османской империей.

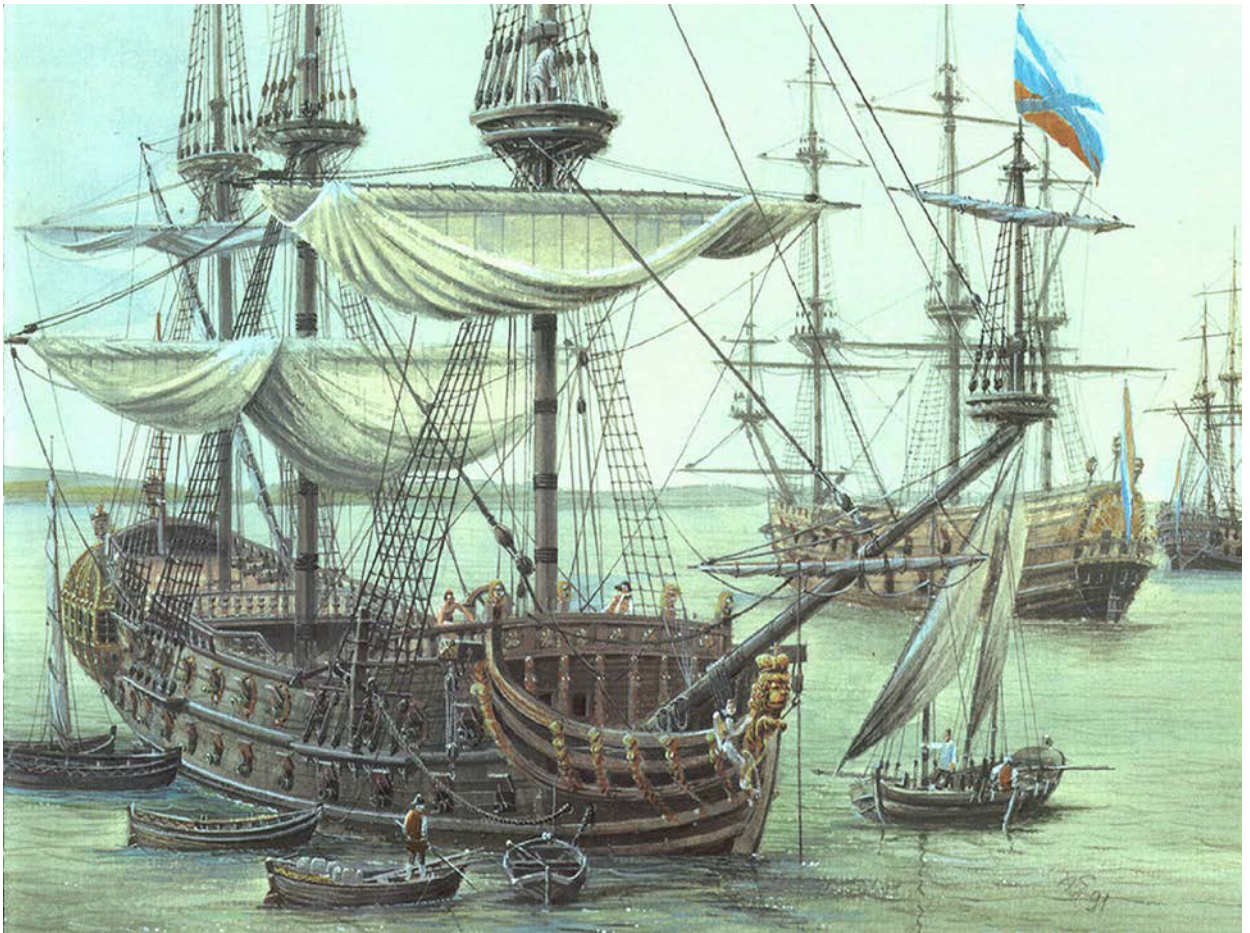
Главный вывод Петра из поездки в Европу заключался в том, что с Турцией на некоторое время необходимо войну закончить. Строительство же Азовского флота в это время шло бурными темпами.

С целью заключения выгодного мира с Турцией Петр решил демонстрировать построенный флот. 5 августа 1699 года эскадра Азовского флота из 10 кораблей вышла из Таганрога в Азовское море. В эскадру входили корабли, которые имели на борту от 22 до 62 пушек. Это в частности были: 62-пушечный корабль «Скорпион», 34-пушечный «Благое начало», 32-пушечный «Цвет войны», 42-пушечный «Отворенные ворота», командиром которого был сам Петр, он же был и флагманом эскадры. Разделив эскадру на два отряда, Петр провел маневры и «забавный бой». А 46-пушечный корабль «Крепость», на котором находился русский посол Е.И. Украинцев, был направлен в Стамбул.

14 августа Азовский флот вновь вышел из Таганрога и направился к Керченскому проливу. При подходе к Керчи русскими кораблями был дан залп-салют, что очень напугало турок. Там же в Керчи стоял корабль «Крепость», который турецкие власти не пропускали в Черное море. У Керчи Петр находился инкогнито, встречи с турецкими властями вел адмирал Ф.А. Головин. После разрешения вопросов плавания русского посла корабль «Крепость» вышел в Черное море, прошел вдоль побережья Крымского полуострова до Балаклавы и 2 сентября прибыл в Стамбул. Неожиданное появление русских кораблей у Керчи, на Черном море и, тем более, в турецкой столице произвели сильное впечатление на Турцию, которая заключила мирный договор с Россией на 30 лет. Корабль «Крепость» первым пронес российский флаг по Черному морю.

27 апреля 1700 года на верфи Воронежского адмиралтейства в присутствии высших чинов государства и иностранных послов Петр I ударом топора перерубил задержники под корпусом 58-пушечного корабля «Гото Предестинация» (Божье Провидение).

Под бой барабанов и пушечную пальбу первый российский военный корабль «Гото Предестинация», спроектированный и построенный российскими мастерами без иностранных судостроителей, плавно сошел со стапеля. Корабль заложен 19 ноября 1698 года в Воронеже непосредственно самим Петром I. 27 апреля 1700 года спущен на воду и в апреле 1702 года переведен в Азов. Длина – 36, ширина – 9,5 метров, экипаж – 253 человека. Имел на вооружении 58 пушек. Этот корабль, помимо хороших мореходных качеств, обладал и некоторыми конструктивными особенностями по сравнению с другими не только русскими, но и зарубежными кораблями такого типа. Во время своей службы этот корабль входил в состав Азовского флота. В 1711 году, после неудачного Прутского похода и потери Азова, корабль был продан Османской империи.



В.С. Емышев. Первый, построенный исключительно российскими мастерами, 58-пушечный корабль «Гото Предестинация». 1991. Сайт: <http://www.navy.su/gallery/06/emyshev/index.htm>

Примечание : На рисунке рядом с кораблем видны шлюпка и яхта с матросами в красных жилетах, характерных для формы «царских гребцов».

19 августа 1700 году Петр объявил войну Швеции – началась Великая Северная война и борьба за возвращение выхода на Балтийское море. В ходе этой войны был создан Балтийский флот. Команды «царских гребцов» неотступно следовали за Петром I и всегда принимали участие во всех морских баталиях.

Начало войны ознаменовалось сокрушительным поражением русских войск под Нарвой. Честь русской армии отстояли Преображенский и Семеновский полки, выдержавшие натиск противника и сохранившие оружие и знамена.

Летом 1701 года шведская эскадра из 5 фрегатов и 2 галиотов вошла в Белое море и совершила нападение на Архангельск, закончившееся печально для шведов: один фрегат сел на мель и был взят, равно, как и оба галиота, а остальные ушли.

Первые неудачи не остановили Петра, наоборот, вызвали бешеный прилив энергии. Предполагая, что нападение шведов на Архангельск повторится в 1702 году, он решил лично возглавить оборону этого единственного порта России. В Вологде были сосредоточены гребные суда, военные припасы и войска: пять батальонов испытанной гвардии Преображенского и Семеновского полков и «царские гребцы» общим числом 4 тысячи человек, которые по рекам Сухоне и Двине прибыли в Архангельск. Шведы, однако, на Русский Север больше не пришли. Когда это стало очевидным, Петр в конце августа с войсками на судах через Соловецкие острова переправился в Нюхчу, откуда по так называемой «государевой дороге» перетащил два судна в Онежское озеро и в начале

сентября прибыл в Ладожское озеро. Там уже с мая на реке Сясь шло строительство первых судов для Балтийского флота. Несколько раз приезжал Петр для осмотра берегов реки Невы, на которой у шведов были построены две крепости Ниеншанц и Нотебург, перекрывающие выход судам из Ладожского озера в Финский залив.



Н.Ф. Добровольский. Здесь будет город заложен. 1880. [17]

11 октября русские войска после двухнедельной осады тринадцатичасовым штурмом взяли крепость Нотебург, бывшую древнюю русскую крепость Орешек. Это была первая крупная победа России в Северной войне. Она в значительной степени определила исход борьбы за Неву, за выход к Балтийскому морю. Оценивая значение этой победы, Петр переименовал крепость в Шлиссельбург, то есть город-ключ.

26 апреля 1703 г. русские войска от Шлиссельбурга правым берегом Невы подошли к другой шведской крепости – Ниеншанц, которая находилась у впадения реки Охты. В этот же день к крепости на гребных судах доставили артиллерию и боеприпасы. 1 мая Ниеншанц взяли штурмом. Выход в Неву и Балтийское море был открыт.

На другой день на взморье к Неве подошла шведская эскадра под командованием вице-адмирала Нумерса, который ещё не знал, что русские овладели Невой. Шведские суда «Астрильд» и «Гедан» стали на якорь в устье Невы. 2 мая царь Петр и А.Д.Меншиков на 30 лодках с гвардейцами Преображенского, Семеновского полков и «царскими гребцами» внезапно напали на шведов и в абордажном ожесточенном бою захватили их суда. Это была первая победа русских над шведским флотом и поэтому 2 мая 1703 г. принято считать днем рождения Балтийского флота.



*Л.Д.Блинов. Взятие бота «Гедан» и шнявы «Астрильд» в устье Невы.
Копия с картины А.Боголюбова. 1890 [17].*

16 мая 1703 года в день Святой Троицы на острове Заячий Петр заложил крепость, положившую начало городу Санкт-Петербургу. 29 июня в лагере русских войск у крепости Ниеншанц, переименованной в Шлотбург, была отслужена литургия и сооружен памятник в честь погибших при штурме – первый памятник в России.

Примечание: К сожалению, несмотря на то, что существуют многие материалы: фотографии, статьи в газетах и журналах, свидетельства работников Охтенского завода, видевших этот памятник, власти существование этого памятника не признают, так как нет подтверждения архивными документами. На месте этого русского памятника шведы с разрешения властей в наше время соорудили свой памятник.

После этого Петр с большой свитой отправился на лодках по Неве к строящейся крепости. Туда же, как гласит красивая легенда, «царские гребцы» на лодке доставили золотой ковчежец с частицами мощей покровителя Руси – Апостола Андрея Первозванного. Внутри строящейся из дерева и земли крепости на Заячьем острове Петр заложил храм Святых Апостолов Петра и Павла. В основании этого храма Петр заложил ковчежец с мощами Апостола Андрея Первозванного и назвал крепость Петропавловской.

Несколько позже с «царскими гребцами» он отправился на боте к острову Котлин и обошел его вокруг. Оценив стратегическое положение и значение острова для обороны Санкт-Петербурга, заложил на его отмели крепость Кроншлот, а на самом острове, напротив крепости, установил артиллерийскую батарею для прикрытия судоходного прохода.



А.А.Тронь. Строительство форта Кроншлот. 2002. [16].

4 мая 1704 года в присутствии Петра первая морская крепость России – Кроншлот была освящена, она положила начало городу-крепости Кронштадт.

Летом 1704 года была достигнута ещё одна выдающееся победа: русские войска взяли Нарву. 5 ноября того же года на левом берегу Невы было заложено Главное Адмиралтейство, как крупнейшая судостроительная верфь, и как крепость, закрывающая вместе с Петропавловской крепостью вход в Неву со стороны Финского залива. Но строительство крупных кораблей там начнется значительно позже, только в декабре 1709 г. там будет заложен 54-пушечный корабль «Полтава», а в 1712 г. спущен на воду.



С.Пен. Адмиралтейство в Санкт-Петербурге. [17].

Шведский флот в этот период насчитывал в строю 38 кораблей (от 46 до 96-пушечных). В борьбе за Балтийское море России нужен был сильный флот, его необходимо было

строить. По указу Петра началось строительство судостроительных верфей: Олонецкой, Сяской, Лужской, Кронверкской в Петербурге, но только для строительства малых боевых судов: парусных фрегатов, шняв, бомбардирских, быстроходных гребных судов-скампавей,

Выдающуюся роль в создании Балтийского флота сыграла Олонецкая верфь, на реке Свирь. Уже в марте 1703 г. там были заложены фрегат и 7 грузовых судов. Летом на верфь прибыл Петр. Он полтора месяца вместе со всеми судостроителями занимался постройкой судов. 29 августа 1703 г. на воду был спущен первенец Балтийского флота 28-пушечный «Штандарт».



А.А.Третьяков. Спуск на воду 28-пушечного фрегата «Штандарт». [16].

К лету 1704 г. на Олонецкой верфи уже были готовы и вооружены: 6 фрегатов, 4 шнявы, галиот, пакетбот, 4 галеры и 24 полугалеры-скампавей (от scampra via — убежать). Кроме того, на Луге были построены 44 бригантины, на Волхове 2 шнявы и 10 транспортных судов.

18 октября 1704 г. Петербург пушечными салютами приветствовал новые боевые суда молодого Балтийского флота.

Швеция не могла допустить такого стремительного усиления России на Балтийском море, и летом 1705 года крупные силы шведского флота совершили нападение на Кронштадт, а сухопутные силы на Санкт-Петербург. Шведы получили достойный отпор. Царская шнява «Мункер» с «царскими гребцами» в составе отряда судов под командованием вице-адмирала Крюйса также участвовала в отражении противника. На следующий год, в начале мая 1706 года, Петр на шняве «Мункер» находился на крейсерстве к западу от острова Котлин. Обнаружив отряд шведских кораблей, Петр пушечными выстрелами оповестил отряд судов вице-адмирала Крюйса, но шведам удалось уйти. В мае-июне на шняве «Мункер» Петр с целью разведки обошел Финский залив до острова Гогланд.



Серебряная модель парусного бота Петра. [13]. Подобные боты типа малых буеров, служили для деловых поездок и прогулок по Неве и на взморье.

Название шнявы «Мункер» обозначает «Сердце мое». Утверждается, что строительство шнявы на Олонецкой верфи проводилось под руководством корабельного мастера Петра Михайлова (это был псевдоним царя Петра) и подмастерья Ивана Немцова. Постройка «Мункера» продолжалась более года, 24 сентября 1704 года шнява была спущена на воду, а 2 октября с отрядом других кораблей была отправлена из Свири в Петербург. Прибытие «Мункера» в Санкт-Петербург 18 октября было изображено на гравюре голландского автора Питера Пикарта. Как известно, шнява «Мункер» оказалась весьма удачным и быстроходным судном, на котором царь часто держал свой флаг. До 1737 года хранилась при Адмиралтействе как раритетный образец кораблестроения начальной петровской эпохи.

«Царские гребцы» небольшими командами располагались в разных местах: в Перелаславле-Залесском, Воронеже, Архангельске, Санкт-Петербурге. Одни из них сопровождали Петра в плаваниях, участвовали в боях, другие оставались на местах для содержания в порядке находящихся там гребных и парусных судов.

В 1708 году все «царские гребцы» окончательно были переведены в Санкт-Петербург. Их главным предназначением стало обеспечение безопасности Петра и его плаваний по Неве, в Кронштадт, Шлиссельбург и в другие места, а также содержание в готовности своих гребных и парусных судов. Общее руководство «царскими гребцами» было поручено адмиралу Ф.М. Апраксину.

В 1708 году ситуация в войне со Швецией осложнилась: союзная Польша заключила со Швецией мир. Теперь вся тяжесть борьбы легла на плечи России. Петр, готовясь к обороне и разъезжая по западным окраинам, измучился и заболел. Приближенные испугались, и дали знать об этом царскому семейству в Москве. По весеннему бездорожью сестры и невестки царя пустились в трудный путь в Санкт-Петербург. А тем

временем угроза миновала, Петр стал поправляться и, как только Нева освободилась ото льда, царь выехал им навстречу в Шлиссельбург.

Торжественный въезд царской семьи в Санкт-Петербург состоялся 25 апреля 1708 года. Адмирал Ф.М. Апраксин встретил их на своей яхте, на Неве за 4 версты выше города и высадил на пристань перед домом А.Д. Меншикова, где они и поселились.

2 мая Петр возил своих родственников осмотреть Кроншлот и корабли Балтийского флота в Кронштадте, а 13 мая на торжественную закладку второго каменного бастиона Петропавловской крепости.

С ростом Балтийского флота, расширением районов плавания флота и мест базирования увеличивалось количество и размеры судов «царских гребцов», а численность их команды достигла 100 человек. В 1710 году «царские гребцы» были выведены из подчинения генерал-адмирала Ф.М. Апраксина и переданы командующему гребным флотом шаутбенахту (контр-адмиралу) И.Ф. Боцису.

Вскоре «царские гребцы» получили на свои шлюпки специальный флаг. А вышло это, как утверждает молва, следующим образом. Однажды, царь Петр прогуливался на своем парусном боте с будущей супругой Екатериной по Неве и любовался городом. На руле находился И.Ф. Боцис, который обратился к царю со словами: «Царь! Ты повелел строго карать каждого шкипера и судовладельца, идущего не под флагом на своем судне. Между тем сам теперь катаешься без флага».

Посчитав замечание И.Ф. Боциса справедливым, Петр в 1710 году «положил своим шлюпкам особый флаг, следующего рисунка: в середине флага Андреевский крест на белом фоне, а сверху и внизу шли горизонтальные полосы русских национальных цветов – синяя, белая и красная. Вскоре флаг этот сделался флагом всех военных судов, а через некоторое время полосы были сняты, остался лишь один Андреевский флаг. Бело-синекрасный стал флагом для невоенных судов» [18].

В октябре 1710 года в Санкт-Петербурге состоялось первое большое торжество по случаю бракосочетания племянницы Петра, Анны Иоановны, будущей российской императрицы, с герцогом Курляндским. Для венчания была избрана церковь в доме А.Д. Меншикова. Петр сам вез невесту к венцу по Неве на катере, «царские гребцы» были одеты в специально для этого сшитые мундиры — голландские куртки с вышитыми серебряными гербами. На другом катере шли музыканты. Жениха доставили с такой же торжественностью.

В 1710 году Андреевский флаг претерпевает временные и несущественные изменения: синий «Андреевский крест» выносится в центр белого полотнища и словно бы «висит» в нем.

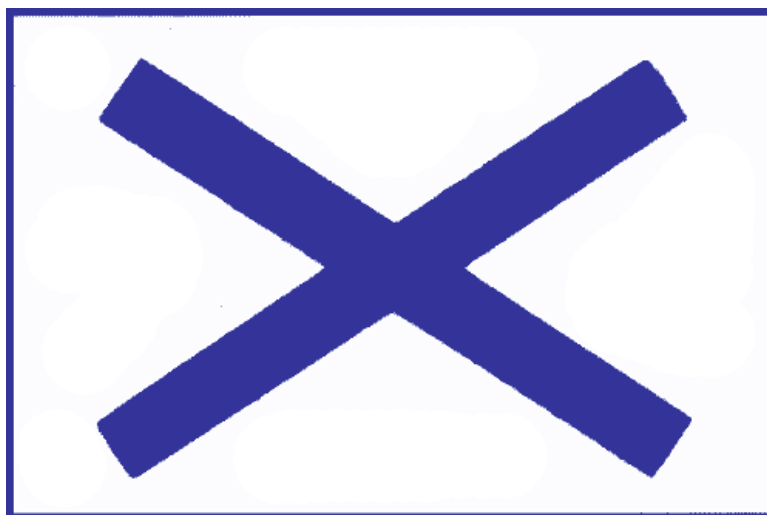


Рисунок промежуточного варианта «Андреевского» флага с «висящим» синим крестом. [18]

Наконец, в 1712 году «Андреевский флаг» принимает привычный, хорошо известный всем вид, и в соответствии с Морским Уставом Петра называется флагом воинских кораблей, а позже — военным флагом российского флота.

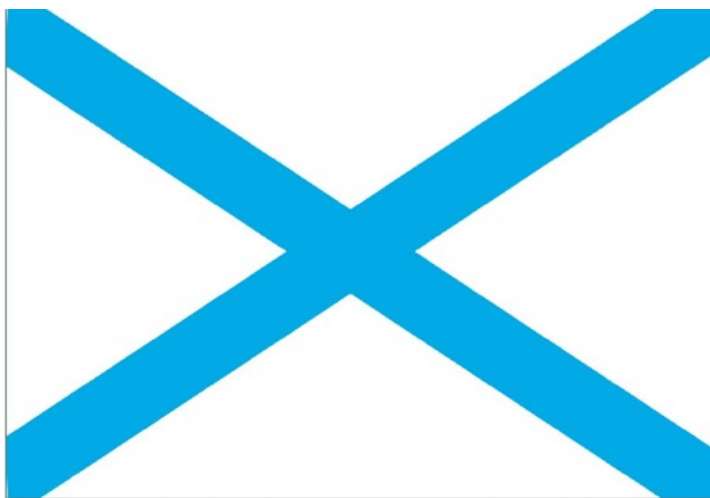


Рисунок окончательного вида Андреевского флага военно-морского флота России. [18]

Поскольку Петр не разрешал строить мосты в Санкт-Петербурге, то особые шлюпки с постоянными гребцами потребовались для переездов через реку Неву и плаваний по Мойке и Фонтанке как начальствующим лицам, так и высокопоставленным особам. Описывая в очерке [5] период с 1716 по 1730 годы М.Н.Лермонтов отмечает, что: «С 1716 года в царствование Императора Петра становится уже определенно ясно существование гребцкой при Дворе команды, становится ясно, что она состояла в ведении у надворного интенданта Петра Мошкова».

Действительно, объединив своих «царских гребцов» с новыми столичными гребцами и переименовав в «придворных гребцов», Петр подчинил их в 1714 году надворному интенданту Петру Мошкову и дал им особую форменную одежду с содержанием на суммы придворной конторы.



Команда придворных гребцов. 1716-1723-1730 г.г. Акварель. Из фондов ЦВММ. [19]



Придворные гребцы петровской эпохи (1710-1712 годы). Художник О. Шарлемань [11]

Самым крупным придворным «монаршим транспортом» при Петре была 18-пушечная яхта «Принцесса Анна», построенная корабельным мастером Р. Броуном и спущенная на воду 14 сентября 1719 года. Первоначально она называлась «монаршим фрегатом «Ройал», как память о погибшей в 1715 году яхте – подарке английского короля Вильгельма III царю Петру. Позже, после бракосочетания дочери Петра Анны с герцогом Карлом Фридрихом Гольштейн-Готторпским, ее переименовали в «Принцессу Анну». Яхта обслуживалась «придворными гребцами» и прослужила монаршим особам до 1777 года. Она регулярно выставлялась на Неве на все праздники и торжественные церемонии напротив Зимнего дворца.



*Императорская яхта «Принцесса Анна» (Монаршеский транспорт). 1719-1732-1740 г.г.
Акварель. [19]*

В 1710 году русские войска совместно с флотом отвоевали у шведов Выборг, Ревель, Пернов, Ригу, но Швеция имела сильный корабельный флот, который базировался на незамерзающую базу Карлскруна и господствовал не только в Балтийском море, но и в Финском заливе.

Примечание: Русский корабельный флот также усиливался. Строились крупные корабли на своих верфях, но по-прежнему значительное их количество –приобреталось в Англии и Голландии. Учитывая особенности морского театра — ихерные районы Финского и Ботнического заливов, — Петр особое внимание уделял строительству гребного флота. Планировалась и проводилась отработка взаимодействия кораблей парусного флота в море, в составе вновь сформированных 3-х дивизий: авангарда, кордебаталии и арьергарда. Каждая дивизия имела свой цвет флага: авангард — синее полотнище с Андреевским крестом на белом фоне в крыже (верхний угол флага у древка), кордебаталия — Андреевский крест на белом полотнище, арьергард — красное полотнище с Андреевским крестом на белом фоне в крыже. Это разделение кораблей на «цветные дивизии» и сами флаги надолго сохранилось на кораблях Балтийского, а затем и Черноморского флотов России.

Строительство в Санкт-Петербурге галерного флота было организовано Петром Великим на Галерном дворе, который располагался на Неве и Ново-Адмиралтейском канале (ныне территория Адмиралтейских верфей). Постройка парусных кораблей проводилась в Адмиралтействе, перестроенное здание которого сохранилось в самом центре города и поныне.

На 1713 год была спланирована против Швеции крупная кампания флота и армии. Гребной флот с десантом под командованием генерал-адмирала Ф.М. Апраксина успешно прошел Финский залив, занял Гельсинфорс и другие города южной Финляндии, но корабельный парусный флот под командованием вице-адмирала К. Крюйса действовал неудачно. В процессе преследования отряда шведских кораблей на подходе к Гельсинфорсу три корабля наскочили на каменистую банку Кальбодогрунд. Это произошло в результате путаницы в сигналах и управлении, что объяснялось слабой подготовкой капитанов кораблей-иностранцев, и преследование было прекращено.

Компания 1714 года была спланирована значительно лучше. Ставилась задача захватить Аланские острова, перенести военные действия на территорию Швеции и заставить её капитулировать.

В начале мая корабельный флот под командованием Петра вышел из Кронштадта в Ревель, где находились корабли, приобретенные в Англии. Там, в конечном счете, сосредоточились крупные силы русского корабельного флота – 18 кораблей и фрегатов. Генеральное сражение со шведским корабельным флотом не планировалось, учитывая ошибки предыдущего года, но в случае необходимости и не исключалось.

Гребной же флот в составе 99-ти галер и скампов с 15-ю тысячами человек десанта на борту под командованием генерал-адмирала Ф.М. Апраксина прибыл к полуострову Гангут у Тверминне. Дальнейший путь в Ботнический залив преграждал шведский флот, в составе которого было 15 кораблей и столько же других судов. Для руководства операцией прорыва из Ревеля прибыл Петр.

Изучив обстановку, оценив ситуацию, начав отвлекающие действия со строительством переволоки галер через полуостров Гангут и учитывая фактор погоды, Петр в ночь с 26 на 27 июля двумя отрядами провел весь галерный флот к Рилакс-фиорду, где заблокировал отряд шведских судов и в ожесточенном бою захватил их в плен.

28 июля шведский флот ушел к берегам Швеции для защиты ее от русского морского десанта. Русский флот получил свободу действий в Финском и Ботническом заливах. Без сопротивления были заняты Аландские острова.

Победа при Гангуте имела большое военно-политическое значение, обеспечив успешные действия в Финляндии и создав условия для переноса военных действий на территорию Швеции.



*А.П. Боголюбов (1824-1896). Сражение 27 июля 1714 года.
Третий момент (Взятие фрегата при Гангуте Петром Великим). 1876 г. [20]*

9 сентября 1714 года в Санкт-Петербурге на Неве против Троицкой площади состоялся первый морской парад, в котором принимали участие и «придворные гребцы», становясь по сути «морской лейб-гвардией», и обеспечивая на Неве проведение важных государственных и политических праздников.

С этого времени господство на Балтийском море перешло к русскому флоту. Это подтверждают и маневры флота под командованием Петра летом 1716 года у берегов Дании в районе острова Борнхольм на виду у шведского флота, спрятавшегося в своей главной базе-Карлскруне. Туда же прибыли эскадры Англии, Голландии, Дании. Их командующие убедились в том, что Россия, обладая мощным флотом, вошла в число морских держав, а сам Петр является выдающимся флотоводцем. Не случайно руководство общими маневрами флотов вручили Петру.



*Натье Жан Марк 1685 -1766. Портрет Петра I в рыцарских доспехах. 1717
Холст масло(142x110 см). [21].*

В мае 1719 года русский флот одержал новую значительную победу. Отряд кораблей под командованием капитана 2 ранга Наума Сенявина вышел из Ревеля и находился на крейсерстве у острова Эзель на путях движения шведских судов. На девятый день, 24 мая, русский отряд встретился с тремя шведскими кораблями. Сблизившись с противником на короткую дистанцию, русские корабли открыли интенсивный артиллерийский огонь по неприятельскому флагману: 52-пушечному линейному кораблю «Вахмайстер», который получил серьезные повреждения и попытался уйти, но после трехчасовой погони был захвачен в плен двумя русскими кораблями. Фрегат «Карлскрон-Вапен» и бригантина «Бернгардус», не выдержав разрушительного действия корабельных русских пушек, спустили флаги. Потери русских в этом бою составили всего 9 человек раненых.

Эту первую победу русских кораблей в артиллерийском бою Петр назвал «добрым почином Российского флота».



А.П. Боголюбов. Бой у острова Эзель. 24 мая 1719 года. [21]

А 27 июля 1720 года, в шестую годовщину Гангутской победы, галерный флот под командованием генерала М.М. Голицына, производя у острова Гренгам искусный маневр уклонения от боя с превосходящей шведской эскадрой, завлек шведские корабли в узкий мелководный пролив, где они не смогли маневрировать. 4 шведских фрегата были захвачены в абордажном бою.



Фердинанд Виктор Перро (1808-1841 гг.) Гренгамский бой 27 июля 1720 года. [21]

Автор очерка [5] пишет о дальнейших годах службы «придворных гребцов» и их форме следующее:

«С 1716 по 1723 годы Гребецкая команда состояла под ведением того же надворного интенданта Петра Мошкова. Семь последующих лет, т.е. до 1730 года этой командой заведовал уже капитан Мурзин. Гребцы обмундировывались от Придворной конторы на сумму положенную Императором Петром Великим. В годовое обмундирование им положено было: башмаков по 2 пары, чулок по 1 паре, на рубашки полотна по 10 аршин, и холста по 16 аршин, на галстуки кисей по 1-му аршину. Двухгодое: бостроги и штаны зелёного сукна под бострогами, подкладка красная байковая, суконный картуз также зелёный, подложенный стамедом красным, комзолы красного сукна и трёхгодовые доломаны парусинные, подбитые сермяжным сукном».



Форма одежды царского гребца времени Петра I. 1716–1720-е гг. [13]



*Большая нагрудная медаль –
отличительный знак царского гребца
времени Петра I. 1716–1720-е гг. [13]*



Головной убор придворного гребца времени Петра I. 1720-е гг. [13]

«Придворные гребцы» участвовали уже при Петре Великом, по сути как «морская лейб-гвардия», при самых важных государственных и политических торжествах.



С.В. Пен. Петр I на Кронштадтском рейде принимает парад Балтийского флота с ботика. 11 августа 1723 года. 1992. [16].

Примечание: В последние годы войны со Швецией на её берега с российских гребных и парусных судов было высажено более 40 десантов, что вынудило Швецию начать мирные переговоры. 30 августа 1721 года Ништадским мирным договором закончилась Великая Северная война. Россия вернула себе обширное прибалтийское побережье, издавна принадлежавшее Новгороду и Пскову, и получила выход в Балтийское море. Весть об окончании войны пришла в Санкт-Петербург, по случаю победы начались грандиозные торжества.

В октябре, после ратификации договора, вновь начались празднества. На торжественном богослужении в Троицком соборе, который был расположен на Троицкой площади на Городском острове, 21–22 октября 1721 года, Петр был провозглашен Великим, Императором Всероссийским и отцом Отечества. В начале 1722 года Петр Великий, празднуя в Москве окончание войны и заключение мира, вспомнил о старом ботике и решил его перевезти в Санкт-Петербург, поближе к морю. Петр понимал, что в достигнутых победах он во многом обязан флоту. Желая почтить этот флот в лице его родоначальника – старого ботика, Петр решил устроить особенное торжество для почетного приема «дедушки русского флота» среди его доблестных внуков.

Сухим путем ботик привезли в Шлиссельбург и поставили в городе напротив церкви. 27 мая 1723 года Петр с «придворными гребцами» отправился за ботиком в Шлиссельбург на яхте. Его сопровождали 9 галер. Ботик спустили на воду и подготовили к переходу. 29 мая Екатерина с придворными и генералитетом прибыла в Невский монастырь, к которому пришли все придворные суда и корабли Невского флота. В 7 часов вечера Петр на ботике с «придворными гребцами» прибыл к Невскому монастырю. Прозвучал орудийный салют с монастырских стен. Ответный салют произвели галеры из своих пушек. Суда, находящиеся на Неве приветствовали ботик приспусканием флагов, звуками труб и литавр. Ботик поставили у пристани, к нему приставили почетный караул от Преображенского полка. В день рождения Петра царь, Екатерина и прочие знатные особы отслужили заутреню в монастыре. В 9 часов утра Петр с Екатериной отправились на ботике к Троицкой площади. При появлении их был дан салют из орудий

Петропавловской крепости, а затем из ружей лейб-гвардии, построенной на пристани. 2 июня «придворные гребцы» перевели ботик от Троицкой пристани на противоположный берег к Адмиралтейству, где он был поставлен для хранения на берегу.

В августе 1723 года Петр Великий решил сделать почетный прием «дедушке русского флота» среди его многочисленных и возмужалых потомков. По этому случаю к острову Котлин собрали флот из 20 кораблей, одного фрегата и других судов. 11 августа состоялся парад. Вдоль линии кораблей ботик буксировала шлюпка с «придворными гребцами». Все корабли салютовали ему выстрелами из всех орудий. Салют производила и крепость Кроншлот. Петр Великий стоял на руле ботика, а на местах гребцов находились адмиралы. Вся царская фамилия и приглашенные гости смотрели церемонию с крепости. По окончании церемонии «придворные гребцы» на ботике в сопровождении Невского флота под артиллерийский салют отправились в Санкт-Петербург.

30 августа праздновали вторую годовщину окончания Северной войны, ботик поставили на хранение в Петропавловскую крепость. Происходило это так. Днем в 4 часа все «знатные персоны» собрались на Троицкой пристани, а затем разместились на придворных гребных судах и вслед за ботиком отправились к пристани Петропавловской крепости. Шведские суда, захваченные русскими моряками в боях и находившиеся в Кронверкской протоке, к этому дню были выведены на Неву и поставлены против Троицкой площади. Когда ботик подошел к Петропавловской крепости, раздался артиллерийский салют в 21 залп. Затем «придворные гребцы» взяли ботик и перенесли на место в «Государевом больверке». При этом присутствовал сам Петр Великий. Крепость при постановке ботика производила артиллерийский салют.

Последний раз при Петре «придворные гребцы» выводили ботик к Невскому монастырю в августе 1724 года, когда в новую столицу России переносили мощи Святого Благоверного Князя Александра Невского. Петр ещё в 1710 году задумал выстроить на невских берегах большой монастырь и перенести туда мощи святого князя. В 1717 году архитектор Доменико Трезини составил проект большого каменного храма, который Петр утвердил. В ночь с 10 на 11 августа 1723 года духовенство города Владимира вынесло ковчег с мощами Александра Невского из Рождественской обители и на руках через Москву–Тверь доставили в Новгород. На яхте «придворные гребцы» 1 октября 1723 года доставили ковчег по реке Волхов и Ладожскому озеру в Шлиссельбург, где он был поставлен в Благовещенский собор и оставался там, пока заканчивались работы в храме Александро-Невской лавры.

30 августа 1724 года исполнилось заветное желание Петра. В этот день – день окончания Великой Северной войны «придворные гребцы» на яхте доставили ковчег к месту Невской битвы Александра со шведами – в устье реки Ижоры. Сюда на галере прибыл Петр. Ковчег перенесли на царскую галерею, и кортеж судов пошел вниз по Неве. Сам Петр стоял на руле, на веслах вместе с «придворными гребцами» гребли и важнейшие сановники. В этот же день накануне, в 6 часов утра, «придворные гребцы» взяли ботик из Петропавловской крепости, и пошли вверх по Неве к Александро-Невской лавре. Здесь на Неве напротив лавры произошла встреча петровского ботика с мощами Святого Князя Александра Невского. Царская галерея подошла к пристани лавры. Петр с сановниками взяли ковчег и перенесли в церковь Благовещения на вечное хранение. И повелено было на вечные времена 30 августа чествовать память Святого Благоверного Князя Александра Невского. А 2 сентября последовал Высочайший указ, в котором повелено было ежегодно 30 августа торжественно спускать ботик на воду и выводить к Александро-Невской лавре. После этих торжеств «придворные гребцы» вновь отвели ботик в Петропавловскую крепость [4].

Линия кораблей на параде флота при Котлине 11 (22) августа 1723 г. для встречи ботика. Линия расположена с востока на запад.

Арьергард

32 ор., 210 чел.	Крейсер		кап. Дюсен
80 ор., 650 чел.	Норд-Адлер	в-а кр. фл. Томас Гордон,	кап. Армитаж
64 ор., 470 чел.	Ингерманланд		
66 ор., 470 чел.	Св. Екатерина	адм. кр. фл. Петр (Михайлов),	кап. Калмыков
70 ор., 550 чел.	Св. Александр		кап.-ком. Бредаль
72 ор., 550 чел.	Нептун	шаутб. кр. фл. лорд Дуфус,	кап. Деляп
54 ор., 350 чел.	Санкт-Михаил		кап. Вильбоа

Кордебаталия

60 ор., 470 чел.	Мальбург		кап. Мишуков
90 ор., 800 чел.	Фридрихштат	в-а бел. фл. князь Меншиков,	кап. Брант
64 ор., 470 чел.	Москва		кап. Грей
90 ор., 800 чел.	Гангут	Г-А Апраксин	кап. Гохстрат
66 ор., 470 чел.	Астрахань		кап. Гирс
88 ор., 800 чел.	Св. Петр	шаутб. бел. фл. Томас Сандерс,	кап. Трезель
64 ор., 470 чел.	Выборг		кап. Лоренс

Авангард

68 ор., 500 чел.	Ревель		кап. Фалкенбург
88 ор., 800 чел.	Фридемакер	в-а син. фл. П. Сиверс,	кап. Бенс
66 ор., 470 чел.	Пантелеймон		кап. Литель
90 ор., 800 чел.	Лесное	адм. син. фл. Корн. Крюйс,	кап. Беринг
66 ор., 470 чел.	Исаак-Виктория		граф. А. Апраксин
88 ор., 800 чел.	Св. Андрей	шаутб. син. фл. Наум Сенявин	
54 ор., 350 чел.	Полтава		кап. Вильстер

С 1940 по 2013 год ботик Петра Великого хранился в Санкт-Петербурге на стрелке Васильевского острова в здании Фондовой биржи, в котором до 2013 г. располагался Центральный военно-морской музей (ЦВММ). Сейчас он занял почетное место в главном зале нового здания ЦВММ на площади Труда.



*Ботик Петра Великого – «дедушка русского флота».
ЦВММ. Фото автора. 2010.*

К концу царствования Петра Великого в 1725 году военно-морской флот России состоял из 48 линейных кораблей и фрегатов, 787 галер и других судов. Общая численность команд кораблей доходила до 28 000 человек. Постройка такого большого военного флота была вызвана необходимостью обеспечения безопасной торговли России с Европой по морю и свободного выхода русского флота в Балтийское море для дальнейшего развития молодого государства. Это великое завоевание царя Петра не утратило своей важности и в наши дни.

Глава 1.2. Придворные гребцы при Императрицах Екатерине I, Анне Иоанновне, Елизавете Петровне и Екатерине II

В течение последующих царствований Екатерины I и Петра II состав гребцовой команды и ее форма практически не менялись. Поскольку казарм для гребцов построено не было, то жили они в частных домах (в соответствии с так называемой «постоянной повинностью»). Вначале на Моховой улице, вблизи церкви во имя Святого мученика Пантелеймона, затем на Лиговке у церкви Святого Иоанна Предтечи.



Г. Бухгольц. Императрица Екатерина Алексеевна.

Парадный портрет находится в Тронном зале Большого Петергофского дворца. [13]

Летом «царские гребцы» занимались перевозками на придворных гребных судах, а зимой посылались с указами в вотчины Ея Величества на различные работы, поскольку Императрица Екатерина I приписала гребцов к Собственной Ея Величества Вотчинных дел канцелярии.

Племянница Петра Великого Анна Иоанновна, находившаяся на троне с 1732 по 1740 г., сформировала для себя команду «особых Придворных гребцов» и начала комплектовала их, как утверждается в [5], уже от флота:

«В 1732 году Императрица Анна Иоанновна высочайше повелеть соизволила собственной вотчинной Канцелярии, а с нею Гребцкой команде состоять в непосредственном владении Цесаревны Елизаветы Петровны и гребцам именоваться уже собственными Комнатными Ея Высочества гребцами, а для Государыни Императрицы в то же время сформированы особые Придворные гребцы, и как те, так и другие комплектовались от флота по своевременным требованиям и в соответствие высочайших повелений Государственной Адмиралтейств-Коллегии объявленных. Императрица оставила команду придворных гребцов под начальством того же Мурзина до 1734 года, а с этого времени эта команда перешла под ведение капитан поручика Иогана Нормана и оставалась под его начальством до 1740 года.

Всех Придворных гребцов Государыня собрала в одну команду. Ее Величество дополнила двухгодичное обмундирование, прибавив маленькие бостроги со штанами, то и другое красное триповое, и бархатные черные колпаки, не отменив, однако же, прежних

картузов. Сверх этого обмундирования по высочайшему повелению Государыни Императрицы Анны Иоановны, в 1732 году Гребцы Ее Величества получили особую одежду от Адмиралтейств-коллегии, как видно из отчета лейтенанта Щербачева обмундировавшего гребцов:

1) Бостроги со штанами бархатные зеленые с выкладкою по швам и по краям золотым позументом, гендрики триповые;

2) Бостроги суконные зеленые со штанами, так же с выкладкою по краям и швам золотым позументом, и бостроги выложенные позументом только по борту;

3) Картузы бархатные черные, обложенные вокруг золотым же позументом и с золотыми кистями.

В царствование этой же государыни в 1739 году гребцам построены были от Цальмейстерской конторы бостроги и штаны желтого сукна, и картузы черные суконные».



Г. Бухгольц. Императрица Анна Иоановна. Парадный портрет находится в Тронном зале Большого Петергофского дворца. [13]



Придворная Гребенная Команда

1732-1739гг.

Придворная гребенная команда. 1732-1739 гг. Акварель. [19]

Дочь Петра Великого Императрица Елизавета Петровна, вступив на престол, объединила в 1742 году своих «Комнатных гребцов» с «Придворными гребцами» и создала общую «Придворную гребенную команду».



К. Ванлоо. Императрица Елизавета Петровна.

Парадный портрет находится в Туалетной комнате Большого Петергофского дворца. [13]

Форма гребцов стала еще ярче. Елизавета Петровна оказывала гребцам особое внимание, как людям, возившим ее любимого отца – Петра Великого. Всех состарившихся гребцов Императрица поселила на пенсии в своей вотчине, в Царском Селе.

Об этом периоде в истории Придворных гребцов М.Н. Лермонтов в [5] пишет:

«В период с 1741 по 1762 гг. Во все 20-ти летнее царствование Императрицы Елизаветы и короткое царствование приемника Ее Императора Петра II собственно в составе Команды придворных гребцов не произошло никаких перемен. Начальника их капитан - поручика Иоана Нормана заменил еще в 1740 году лейтенант Татищев. В следующем 1741 году сменил Татищева лейтенант Иван Арцыбашев, который, начальствуя гребцами по 1760 год, был заменен лейтенантом Андреем Бабарыкиным, остававшимся при гребцах по

1763 год. Императрица Елизавета Петровна повелела Придворной конторе в 1758 году построить одежду на три шлюпки: на первую бостроги зеленые бархатные, бостроги триповые малиновые, штаны триповые зеленою подкладкою под бострогами алой камки. На эту же шлюпку сверх этой одежды, бостроги и штаны белые, и все вообще с выкладкою: бостроги по борту, по швам, и по рукавам и по поясу широким золотым позументом, у штанов вокруг прорех позументом средним, а вместо шарфов позумент узкий. На вторую и третью шлюпки: бостроги и штаны зеленые, суконные с красною подкладкою из байки; бостроги алого стамеду, к ним штаны бязевые, и все обшиты золотым средним позументом, бостроги по швам рукавам и по поясу, штаны только по прорехам; пуговицы на всей одежде томпаковые золоченые; картузы черные бархатные с золотой выкладкою и золотыми кистями».



Придворная Гребцкая Команда
1752-1758г.

Придворная гребцкая команда. 1752-1758 г.г. Акварель. [19]

Достаточных сведений об использовании придворных гребных и парусных яхт, а также о гребецких командах в царствование Императриц Анны Иоановны и Елизаветы Петровны не сохранилось. Представление же о Санкт-Петербурге середины XVIII века нам передает двухлистная гравюра Елякова Ивана Петровича из альбома «План столичного города Санкт-Петербурга с изображением знатнейших онаго проспектов, изданных трудами Императорской Академии наук и художеств в Санктпетербурге» (Санкт-Петербург, 1753). Эта двухлистная гравюра — единственное изображение, знакомящее нас с обликом данной части Петербурга середины XVIII века.



И. П. Еляков. Вид вверх по Неве реке между Галерной верфью и 13-й линией Васильевского острова. 1750-1753. (левая часть). Сайт: Государственный Эрмитаж, часть 5. [22]

Слева, на берегу Васильевского острова, виден дворец Б.-Х. Миниха, рядом — частные жилые дома. Вдали виднеются здание Кунсткамеры и колокольня Петропавловской крепости.

На правой части панорамы — берег Адмиралтейского острова, справа — часть Галерного двора с двумя стоящими на стапелях галерами. Угловой трехэтажный дом на берегу Невы и Ново-Адмиралтейского канала (рядом с Галерным двором) в середине XVIII столетия принадлежал известному промышленнику Н.А. Демидову. Рядом аналогичные дома князя Хованского, графа Шереметева и других представителей знати. В глубине — Адмиралтейство со стоящими на стапелях парусными кораблями.

Набережная с деревянной балюстрадой и нарядными спусками к воде, устроенными почти у каждого дома, создана в 1720-х годах, когда по специальному указу каждый хозяин дома должен был строить на своем участке набережную со специальными причалами для судов.

Историческая реконструкция формы одежды придворных гребцов XVIII века была выполнена к 200-летию Морского кадетского корпуса (ныне Морской корпус – Петра Великого – Санкт-Петербургский Военно-морской институт).



*Форма одежды гребца Придворной гребцкой команды
времени Елизаветы Петровны. 1750-е годы. [13]*



*Форменный камзол придворного гребца времени Елизаветы Петровны.
1750-е годы. Обшлаг рукава камзола обшит галуном. [13]*

Во время царствования Екатерины Великой с 1762 по 1796 гг. число гребцов увеличилось до 160 человек, она же приказала разделить всех по функциональному назначению на «Придворную яхтенную команду» и «Придворную гребецкую команду». Форма одежды гребцкой и яхтенной команд при этом несколько раз менялась.



*Антропов Алексей Петрович. Портрет Екатерины II. 1766 год. Холст, масло, 155x122.
Тверская областная картинная галерея. [21]*

Об этих разделенных Императрицей Екатериной II придворных командах в очерке М.Н. Лермонтова [5] говорится следующее:

«Начальство этой команды бывшего лейтенанта Бабарыкина в 1763 году сменил Василий Яминский, после него в 1777 году команда Придворных гребцов поступила под начальство капитана Петра Ханькова. В 1778 году этой командой заведовал уже капитан-лейтенант Марко Войнович, которого в 1780 году сменил капитан-лейтенант Петр Слизов. Командуя гребцами два года Слизов в 1782 г. сдал команду капитану и кавалеру Панаюти Алексиано, а в 1783 году Придворные гребцы поступили уже под команду капитан-лейтенанта Козьмы Обольянинова. Через год этот офицер был заменен капитаном 1-го

ранга Федором Мосоловым. После его заведовал гребцами по 1788 год шкипер капитанского ранга Иван Михайлов, а с 1788 по 1792 г. шкипер капитанского ранга Максимов. В этом 1792 году флота капитану 1 ранга и кавалеру Николаю Хрущеву приказано заведовать общей со шкипером Максимовым командою гребцов и это продолжалось до самой отсылки этой команды в ведение Адмиралтейств-коллегии до 1794 года». <...>

«В царствование императрицы Екатерины II в 1763 году красные триповые бастроги со штанами отменены, и определено давать, выделив годовое обмундирование, вместо бастрогов суконных кафтаны зеленые суконные же на красной байке, камзол красный с рукавами, подбитый белой крашениной, двои суконные штаны, одни зеленые, другие красные на холстинной подкладке, пуговицы медные, картуз суконный зеленый, обшитый гарусным шнурком, колпак плисовый черный с козырем, на нем медный вызолоченный герб». <...>

Примечание: Историческая реконструкция формы одежды придворных гребцов XVIII века, приводимая ниже, была выполнена к 200-летию Морского кадетского корпуса.



Форменный кафтан придворного гребца времени Екатерины II \ в растянутом виде [13]



*Головной убор придворного гребца
времени Екатерины II. 1760-е годы [13]*

«Трехгодовые доломаны оставлены по-прежнему. В 1765 году гребцы одной шляпки были по особому высочайшему повелению одеты в бостроги зеленого трипу, к ним исподнее платье того же трипу, у бострогов обшлага алые триповые, гендрики алые триповые на подкладке. Другие - бастроги алой саржи, гендрики белого стамеду, те и другие с выкладкой средним позументом, на бострогах по обшлагам в один ряд, на гендриках по воротнику, по борту и по подолу также в один ряд, а вокруг проймов по швам и на боках золотым тонким шнурком, пуговицы тонтаковые золоченые, шляпы круглые, по полям обложенные золотым позументом, кисти золотые, галстуки и кушаки тафтяные розовые и на концах бахрома золотая мелкая. Сверх того, на двух других шляпках гребцы были одеты в кафтаны и брюки зеленого сукна с золочеными пуговицами, камзолы алого сукна с такими же пуговицами, кушаки двойного алого стамеда, галстуки алые тафтяные, шляпы из черного трипа с алыми лентами, медными вызолоченными гербами, обложенные по борту узким золотым галуном и золотые кисти».
<...>



Рисунок формы одежды придворной гребцовой команды.

1763—1765г.

*Гребцы Придворной гребцовой команды времени Екатерины II в форменной одежде.
1763–1765 гг. Акварель [19]*

«А в 1770 и 1776 годах в то же царствование гребцы одной шлюпки были одеты в богатые зеленые кафтаны с выпушкой золотым позументом, камзолы с воротниками и рукавами триповые бархатные, штаны зеленые бархатные голландским манером, с выкладкой позументом широким и узким. Вместо кушаков пояса зеленые бархатные обшитые позументом золотым, картузы бархатные пунцовые с выкладкою по швам

позументом золотым, кисти золотые, гербы медные вызолоченные, на картузах три пера: два черных и одно желтое и на всей одежде пуговицы томпаковые. В дополнение к этой богатой одежде гребцы имели камзолы с рукавами белые канифасные с алою тафтяною вставкою под мышками и шелковые белые чулки; на другие две шляпки отпускались мундиры, на гребцов по-прежнему суконные зеленые», - уточняется в [5].



Придворная Гребцовая Команда

1770.

*Гребцы Придворной гребцовой команды времени Екатерины II в
форменной одежде 1770 года. Акварель [19]*

Екатерина II очень любила морские прогулки и часто выходила в Финский залив на яхте «Вторая Екатерина». Во время пребывания ее в Петергофе все шесть придворных яхт и все гребные суда находились там. Она устаивала также смотры кораблям Балтийского флота, в частности при отправке 17 июля 1769 года эскадры адмирала Г.А. Спиридонова в Средиземное море. Она же распорядилась часть «Придворной яхтенной команды» взять на корабли эскадры, и им довелось принимать участие в полном уничтожении турецкого флота при Чесме 25–26 июня 1770 года. При посещении кораблей Екатерина II надевала специально для этого сшитое морское мундирное платье.



Модель 12-весельного распашного катера с гребцами, изготовлена в 1824 году. Екатерина II в 1780 году путешествовала на нем по вышневолоцкому водному пути на реку Волхов. На мачте катера виден Императорский штандарт. [13]



*Гребец катера времени императрицы Екатерины II в
форменной одежде 1780–1790 годов [13]*

Использовалась в деле и «Придворная гребцовая команда». В 1767 году Императрица Екатерина II путешествовала на галере «Тверь» по реке Волге. А в 1787 году она совершила грандиозное путешествие на гребных судах по Днепру для ознакомления с вновь приобретенными на юге России землями, посетила Херсон, где наблюдала строительство кораблей для Черноморского флота, посетила начавшийся строиться Севастополь и увидела на рейде недавно созданный Черноморский флот. Экипажами этих галер были нижние чины придворной гребцовой команды и офицеры, взятые из флота.

Это путешествие по своей грандиозности заслуживает особого внимания.

Суда для этой Днепровской флотилии строились в бассейне Днепра. 22 апреля все галеры были поставлены на Днепре в Киеве на Подоле, куда и начали прибывать и располагаться отъезжающие. На 23 апреля 1787 г. в день начала движения флотилии в Киеве на Подоле у разных причалов стояли в готовности суда:

1. «Днепр»- 12- баночная галера для размещения Императрицы,
2. «Буг»- 12-баночная галера для развлечений высших особ,
3. «Ипуть»- 10 -баночная галера для размещения высших персон,
4. «Сейм»- 10-баночная галера для размещения высших персон,
5. «Десна»- 10-баночная галера для размещения высших персон,
6. «Сож»- 10-баночная галера для размещения высших персон,
7. «Снов»- 10-баночная галера для размещения высших персон,
8. «Орел»- транспортная галера,
9. «Остер»- транспортная галера для команд,

10. «Грубеж»- транспортная галера для команд,
11. «Лебедь»- транспортная галера для команд,
12. «Ильма»- транспортная галера для команд,
13. «Тавель»- транспортная галера для команд,
14. «Тясына»- транспортная галера для провианта,
15. «Стугна»- транспортная галера для провианта,
16. «Дон»- транспортная галера для провианта,
17. «Ингул»- транспортная галера для провианта,
18. «Самара»- галера-кухня,
19. «Кубань»- галера-кухня,
20. «Салгир»- галера-госпиталь.

Кроме этих крупных гребных судов, было еще несколько десятков катеров, шлюпок и прочих плавучих средств, необходимых для обслуживания многочисленных гостей. Везли с собой все: колесницы, коляски, кареты, лошадей и корм для них, а также конюхов, кузнецов, столяров, плотников и многих других.

Императрица со своей свитой, прислугой и приглашенными гостями выехала из Царского Села 7 января 1787 г., в Киев прибыла 29 января. Маршрут царского санного поезда проходил по тракту от Царского Села через города Смоленск-Чернигов и конечный пункт сухопутной поездки Киев. Три месяца было определено для пребывания в Киеве, отдыха после санного переезда, местных развлечений и подготовки к плаванию.

Численность морских служителей Днепровской флотилии составляла:

- офицеров флотских- 23 человека,
- нижних чинов (боцманов, матросов и пр.) - 424 человека, главным образом из «Придворной гребцкой команды»,
- трубачей -31 чел.
- штурманов-23 чел.,
- мастеровых, а всего 567 человек морских служителей.

В качестве главной рабочей силы, гребцов на галерах, катерах и шлюпках и выполнения многих других работ по обслуживанию и обеспечению большого количества высших особ, в том числе и охраны, из Петербурга было взято 990 солдат. Таким образом, общее количество людей на галерах составляло около 3 тысяч человек.

15 мая 1787г. в Херсоне Императрица и гости, среди которых был и австрийский император Иосиф, были свидетелями спуска на верфи построенных двух кораблей и фрегата для Черноморского флота: 80-пушечного линейного корабля, названного именем австрийского императора «Иосиф», 70-пушечного корабля и фрегата.

Из Херсона Императрица и свита в колесницах, колясках, каретах, телегах через Кизикерман-Перекоп-Бахчисарай прибыла в Севастополь.

Все галеры, катера, шлюпки и значительное количество моряков, в том числе и «Придворной гребцкой команды», и солдат были оставлены в Херсоне Черноморскому флоту и включены в состав флотилии Днепровского лимана. Это было серьезное пополнение флота.

В начале августа 1787 г. Турция предъявила России ультиматум с требованием вернуть Крым, получив отрицательный ответ, 13 августа 1787 г. объявила войну. Ожесточенные бои развернулись в Днепровском лимане, у Кинбурнской косы, в числе отличившихся была и галера «Десна».



Александр Карлович Беггров (1841–1914). Галера «Тверь» [20]

Выражая свое особое благоволение к флоту, Екатерина II назначает в декабре 1767 года восьмилетнего цесаревича великого князя Павла Петровича генерал-адмиралом русского флота. Для него по указу императрицы строится на стапеле Адмиралтейства в Петербурге 12-пушечная двухмачтовая яхта «Счастье».

Ежегодно яхта «Счастье» юного генерал-адмирала Павла Петровича включалась в состав Балтийского флота и ходила с экипажем из «Придворной яхтенной команды» по заливу из Петербурга в Петергоф или Кронштадт.

В 1776-1777 годах по указу Екатерины II была построена новая 12-пушечная яхта «Счастье» с богатым наружным декором и больших размеров, чем яхта Павла Петровича. Эта яхта предназначалась уже для самой императрицы и была сделана с роскошными внутренними каютами, обставлена дорогой мебелью, украшена зеркалами и литой бронзой. Команда яхты набиралась из придворных гребцов, а вот командирами были лишь опытные морские офицеры. Так, например, капитан-лейтенант Ф.Ф. Ушаков (будущий известный адмирал) был командиром этой яхты летом 1780 года.



Модель 12-пушечной яхты «Счастье», изготовленная в 1872 году. [13]

В течение всего своего 34-летнего правления Императрица Екатерина II постоянно уделяла большое внимание военному флоту. Именно в период ее царствования Россия окончательно закрепила на берегах Балтийского и Черного морей. Лишь к исходу столетия с начала строительства русского флота осуществилась заветная мечта царя Петра – иметь два незамерзающих морских выхода в Европу. А героическими победами флота за эти сто лет были написаны лучшие страницы российской истории.

Достаточно вспомнить, что взлет побед Черноморского флота под командованием адмирала Ф.Ф. Ушакова в ходе русско-турецкой войны 1787–1791 гг. – у острова Фидониси, у Керченского пролива, у острова Тендра, у мыса Калиакрия – приходится на период царствования Екатерины II.

Немало побед было одержано русскими моряками и в Балтийском море в ходе русско-шведской войны 1788–1790 гг. В сражениях против шведов наряду со всеми принимали участие «Придворные гребецкие команды» и «Придворные яхтенные команды».

Имена адмиралов С.К. Грейга, В.Я. Чичагова, А.И. Круза и их победы в Гогландском, Ревельском, Красногорском, Выборгском и других сражениях навеки вошли в историю мирового флота и отражены в картинах И.К. Айвазовского, морского офицера-мариниста А.П. Боголюбова и других художников.



*А.П. Боголюбов. Захват катером «Меркурий» шведского фрегата «Венус»
21 мая 1789 года. 1851. [20]*



А.П. Боголюбов. Ревельский бой 2 мая 1790 года. 1860-е. Холст, масло. 71 x 90. [20]



И. К. Айвазовский. Морское сражение при Выборге 29 июня 1790 г. 1846. [20]

Глава 1.3. Придворная гребцовая команда придворных парусных судов при Императоре Павле I

После восшествия на престол Павел I в 1797 году объединил «Придворную яхтенную команду» и «Придворную гребцовую команду» в одну «Придворную гребцовую команду придворных парусных судов». Об этом М.Н. Лермонтов пишет в [5] следующее:

«Во исполнение этого высочайшего повеления (от 5 января 1797 года – авт.) поступило в заведывание Адмиралтейств–коллегии: 4 унтер-фицера (урядника); 89 человек гребцов, со шкипером капитанского ранга Максимовым; потомственные парусные и гребные суда.

Сверх этого передана в ведение Адмиралтейств-коллегии Команда гребных его императорского величества судов, со штаб–, обер– и унтер-офицерами и рядовыми гребцами, действительно состоявшими при судах и отсылаемыми в числе: 3 офицеров, 12 унтер-офицеров и 40 рядовых». <...>

«Император Павел I сам лично просмотрел “Список находящихся при собственных парусных и гребных судах (потомственных) команды, причисляющейся ныне ко флоту” и “Список команды гребцов его императорского величества судов штаб–, обер– и унтер-офицерам и рядовым гребцам, действительно состоящим и ныне отправляющимся в ведомство Адмиралтейств-коллегии” и отправил кого-то “в отставку с пенсионом от кабинета”, кого-то “в инвалиды на Каменный остров” ». <...>

«Списки этих команд потому занимательны, что они, как будто несколько отделяют нижних чинов вольнонаемных от флотских, и как по ходу дела разуметь должно, потому, что государь император изволил сам назначать и удостоивать увольнения от службы вольнонаемных, с пенсией от кабинета, а флотских в чистую отставку или помещать в инвалиды на Каменный остров. Занимательны и потому что оставшиеся на службе при судах составили основание чисто военной придворной гребцовой команды, а с нею вместе и Гвардейскому экипажу» – сообщает Михаил Николаевич в [5] об этом решении Павла I.

При этом объединенной команде был придан военный характер. Нижние чины ее числились в составе гребного военного флота, а управление командой было поручено морским офицерам. Они обслуживали 9 яхт и 24 гребных судна. Перечень этих парусных и гребных судов приводится в [5]:

«Потомственные суда

Парусные:

Яхта	– 1
Шхуна	– 1
Ильшхонтов зимних	– 4
Кораблик	– 1
Буер “Санкт-Питер”	– 1
Буер “Фаворит”	– 1

Гребные суда:

Шлюпок золоченых: 20 весельных – 1, 12 весельных	– 7
Под зеленою краскою: 10 весельных	– 1
Катера: 18 весельный – 1, 4 весельный	– 1
Ялботов: 4 весельных – 5, 6 весельных	– 2
Прам перевозной	- 1
Баржей золоченых: 12 весельных – 1, 14 весельных	– 3
Незолоченая: 10 весельная	– 1» <...>

«Вот основное происхождение, собственно команды придворных гребцов, поступивших в первоначальный состав Гвардейского экипажа. Эта команда с этого только времени принимает воинский состав и вид. И представленный здесь краткий ее очерк служит довольно убедительным доказательством того, что до этого времени придворные гребцы хотя и комплектовались от флота, а потому и имели военных начальников, но составляли как бы придворный штат подобно низшим штатным при дворе званиям. В свободное же от летних занятий или от прямых обязанностей время потребляемы были по распоряжениям придворного начальства и даже вотчинной канцелярии. Не имели определенного числа и были независимы от Адмиралтейств-коллегии, не получали от морского ведомства никакого довольствия, как только один раз были обмундированы по особому высочайшему повелению на суммы Адмиралтейств-коллегии. В подкрепление этого прибавим, что даже штатного жалования гребцам определено не было, а производилось им в одно и то же время: от 9-ти до 12-ти, 14-ти и 18-ти рублей в год. Императрица Анна Иоанновна уравнила жалование гребцов, определив каждому в год по 38 рублей 10 коп. Довольствие это гребцы получали от управлений, в зависимости которых они состояли и сохранили его до самого перехода в морское ведомство» – заканчивает автор [5] историю «придворных гребцов».



*В.Л. Боровиковский. Портрет императора Павла I. 1796 г.
Холст, масло. Новгородский художественно-исторический музей. [21]*

Описывая в очерке [5] краткую историю «придворных гребцов», М.Н Лермонтов приводит там же историю «придворных яхт», которые послужили второй основой Гвардейскому экипажу:

«В общем Архиве Морского министерства не нашлось сведений собственно о яхтах времен императора Петра I.

Буерный флот, существовавший в это царствование, развлекавший великого монарха, явно не позволяет себя причислять к яхтам, долженствующим им совершать всякое плавание в море, плавали же буера эти плавание речное или прибрежное, и хотя видим, что в числе потомственных судов сданы в морское ведомство два буера: “Санкт-Питер” и “Фаворит”, но не смели считать их яхтами, эти потешные суда, памятник первого опыта трудов в Саардаме венчанного строителя и творца русского императорского флота». <...>

Примечание: В настоящее время известны такие сведения о яхтах времен Петра I из [23]:

1. «Транспорт-Ройал». Длина 25,6 м. Ширина 8,3 м. Осадка 3 м. Водоизмещение 297 т. 20 весел. Построена в Англии в 1695 г. Подарена Петру I английским королем Вильгельмом в 1697 г. 9 июня 1698 г. пришла в Архангельск. Весной 1715 г. исправлена килеванием. 24 августа 1715 г. вышла из Архангельска на Балтику. Погибла в шторм у Готенбурга (Швеция), спасшихся членов команды взяли в плен шведы. Вооружение: 12—6-фн пушек, 8—3-фн фальконетов на вертлюгах.

В Голландии Петр I дважды встречался с королем Англии и штатгальтером Голландии Вильгельмом III Оранским, который после этих встреч решил подарить молодому русскому царю свою недавно построенную яхту «Транспорт Ройал» («Royal Transport»), считающуюся одной из самых быстроходных. Яхта была построена в 1695 году на верфи в Чатаме; при водоизмещении около 297 тонн она имела длину между штевнями 25,6 метров, наибольшую ширину 8,3 метра и среднюю осадку около 2,97 метров. Это было двухмачтовое судно с гафельным вооружением, близким по типу к вооружению первой из ихун, появившихся в Северной Америке только в 1713 году. К тому же яхта управлялась с помощью штурвала, стоявшего на главной палубе. Заметим, что штурвалы, вытеснив кольдерштоки, в Европе получили широкое распространение только после 1700 года. В безветрие на яхте могли использоваться 20 весел. Артиллерийское вооружение яхты состояло из двадцати орудий: двенадцать 6-фунтовых пушек (калибр 95 мм.) и восемь 3-фунтовых фальконетов (калибр 76 мм.) на кованых вертлюгах.

Таким образом, яхта «Транспорт Ройал», поступившая в полное распоряжение Петра второго марта 1698 года, по своим конструктивным и технологическим особенностям была одним из самых лучших, современных судов той эпохи. Сохранились сведения о четырех плаваниях, совершенных молодым русским царем на этой яхте во время пребывания в Англии, но, возможно, на самом деле их было значительно больше. Местом испытания драгоценного подарка стала Темза. Известно, что 20 апреля 1698 года Петр I приплыл на яхте «Транспорт Ройал» в Чатам, где посетил старейшую в Британии верфь, арсенал и осмотрел три английских корабля, стоявших в местной гавани. 23 апреля в сопровождении эскорта английских кораблей Петр на своей новой яхте (с английским экипажем под командованием капитана Вильгельма Рипли) ушел к берегам Голландии.

Дальнейшая судьба яхты «Транспорт Ройал» также хорошо известна. 3 июня 1698 года вместе с караваном транспортных судов она прибыла в Архангельск, где была причислена к Беломорской флотилии. В июле по распоряжению Петра I была предпринята неудавшаяся попытка перевести яхту по рекам, озерам, а где и волоком, на юг России для включения в состав Азовского флота. В августе 1702 года Петр I в последний раз плавал на яхте «Ройал Транспорт» из Архангельска к селению Нюхча с заходом в Соловецкий монастырь. От Нюхчи начиналась знаменитая «Государева дорога» из Белого моря в Онежское озеро. Весной 1715 года Петр I повелел перевести свою яхту на Балтику. 24 августа 1715 года «Ройал Транспорт» вышла из Архангельска, а в сентябре 1715 года во время жестокого шторма яхта погибла в проливе Каттегат в районе шведского порта Готенбурга. Спасиющуюся часть ее экипажа во главе с третьим, последним, командиром судна Хутчинсом шведы взяли в плен.

2. Голландская 12-пушечная яхта. Рисунок акварелью из альбома зарисовок корабельного архитектора Франциска Каролуса ван Дове, сделанный в конце XVII – начале XVIII века.

Подобное судно послужило прототипом яхты «Святой Петр», построенной для Петра Алексеевича в Архангельске в 1693 году. Молодой царь первым из русских монархов увидел поразившие его иноземные корабли и вышел на морские просторы, любовь к которым сохранил на всю жизнь. Знакомство Петра I с морем произошло в 1693 году во время посещения им Архангельска и плавания по Белому морю на яхте «Святой Петр». 6 августа Петр I вышел в открытое море сопровождать уходившие из Архангельска голландские и английские купеческие суда и дошел с ними до восточных берегов

Кольского полуострова. В мае следующего, 1694 года он снова приезжает в Архангельск, из которого, опять на яхте «Святой Петр», совершает плавание на далекие Соловецкие острова, а затем сопровождает очередной караван купеческих судов, уходящий из Архангельска, до мыса Святой Нос, иначе говоря, до выхода в океан. Эти морские плавания в значительной степени укрепили желание Петра I добиться выхода России к Черному и Балтийскому морям.

3. «Святой Петр». Небольшая яхта имела одну мачту с прямым и косым парусами и была вооружена 12 пушками. По бортам были установлены шверцы (балансиры) для большей устойчивости в бурном море. Знакомство Петра I с морем произошло в 1693 году во время посещения им Архангельска и плавания по Белому морю на яхте «Святой Петр». Эта одномачтовая яхта голландского образца длиной всего в 17, 28 метров, вооруженная двенадцатью 3-фунтовыми пушками, была построена в Архангельске по царскому указу весной 1693 года. Строителями яхты были голландские корабельные мастера П. Бас и Г. Янсен, а ее украшения изготовил «резного дела мастер» Ф. Иевлев.

4. Модель парусного бота Петра I. СПб, (Кабинет Петра I в Большом Петергофском дворце). 1754. Серебро, гравировка, золочение. 31,5 x 28,5 x 30. Модель воспроизводит вид парусного бота типа малых голландских буеров конца XVII – начала XVIII века (со шверцами для уменьшения бортовой качки в море). Такие боты состояли в Невском флоте, утвержденном Петром I в 1713 году, и были подобны буерам «Санкт-Питер» и «Фаворит». Среди личных судов царя эти буера использовались для прогулок по Неве и деловых поездок.

После взятия турецкой крепости Азов в марте 1697 года из Москвы в Западную Европу отправилось так называемое Великое посольство. Эту дипломатическую миссию Петр I предпринял с целью укрепления связей России с Пруссией, Данией, Голландией, Англией и Австрией и создания антитурецкой коалиции. Кроме того, он хотел ознакомиться с состоянием военного дела и уровнем кораблестроения в Европе. Петр I находился в составе Посольства неофициально, под именем Петра Михайлова, десятника волонтеров, ехавших в Голландию для получения знаний по кораблестроению. Несколько опередив Посольство, 8 августа 1697 года он прибыл в город Саардам и через четыре дня за 425 гульденов приобрел там украшенный резьбой буер. Буерами голландцы называли одномачтовые палубные боты, которые использовались для перевозок небольших грузов, но чаще в качестве яхт. Свой буер во время пребывания в Голландии Петр собственноручно оснастил такелажем и парусами. Он сам управлял буером, совершая морские прогулки и плавания между Саардамом и Амстердамом.

5. «Святая Екатерина». Построена в Англии, приведена в Архангельск, затем разобрана и перевезена в С.-Петербург, там собрана и спущена 19 мая 1706 г. Данных о судьбе яхты не найдено.

6. «Надежда». Заложена 5 июля 1706 г. в С.-Петербургском адмиралтействе, спущена 28 октября 1706 г. Строитель Ф. Склеяев. Данных о судьбе яхты не найдено.



Модель яхты «Транспорт Ройал» [13]



Голландская 12-пушечная яхта. Рисунок акварелью. [13]

«Для извлечения сведений о существовании придворных яхт, лучшими источниками служат иханечные журналы яхт и клерские их протоколы. Только с 1719-го года начинается в архиве нашем собрание от флота иханечных журналов, и в этом году представлен только один журнал с корабля “Гангут”. Клерские же протоколы от флота являются с 1723 года; журналы собственно придворных яхт и их клерские протоколы начинаются только со второго года царствования императрицы Анны Иоанновны, с 1732 года. В этом году представлены иханечные журналы двух придворных яхт: “Принцесса Анна” и “Елизавета”; первую из них командовал лейтенант Сергей Татищев, а второй лейтенант князь Белосельский. Из этих журналов мы видим, что яхта “Принцесса Анна” была больше яхты “Елизаветы”, зимовала в канале у Исаакиевской церкви, ныне закрытом сводом, образующим площадь, наименованном в этом журнале доком, имела свинцовый балласт, получала морской провизии на 4 порции, сидела в воде глубже всех яхт, так что для прохода вехами в устье Невы, всегда должна была перегружаться, перекладывая свинцовый балласт на адмиралтейские суда, и выгруженная сидела в воде форштевнем 8, а ахтерштевнем 8 ½ футов», - продолжает автор очерка [5]. <...>

Примечание: Императорская яхта «Принцесса Анна» (со 2 апреля 1745 г. «Транспорт Анна»). 18 пушек. Заложена в С.-Петербургском адмиралтействе, спущена 14 сентября 1719 г. Строитель Р. Броун. В 1726—1727 г. тимберована на берегу у Кронверка. В 1737—1741 гг. ходила от Зимнего дворца в Кронштадт и в Петергоф. В 1741 г. ходила в Шлиссельбург. В 1763 г. стояла на Неве. [23]. (Тимберовать (термин парусного флота) — капитальный ремонт корпуса деревянного судна.

«Яхта “Елизавета” зимовала в Кронверкской гавани. Как глубоко сидела в воде, какой была конструкции, какое вообще имела вооружение, и сколько было команды, из журналов яхты не видно. Надобно полагать потому, что вообще в журналы яхты того времени не довольно подробны и относятся только к торжественным событиям при Дворе, к празднествам императорской фамилии и в городе без внесения главных, и признанных впоследствии необходимыми пояснительных предметов, поэтому остается только удовольствоваться именами яхт того времени, познакомиться с именами их командиров и в кратком очерке сказать о занятиях яхт.

В 1733 году были вооружены яхты “Принцесса Анна”, “Цесаревна” “Елизавета Петровна”, “Наталия”, “Декроне” и “Минерва”. Только яхты “Принцесса Анна” под командою лейтенанта — Молвянинова и яхта “Декроне” под командою мичмана Кайсарова представили свои журналы, и из них узнаем о существовании других упоминаемых здесь яхт». <...>

Примечание: Сведения по яхтам заимствованы из [23]:

1. «Наталия». Яхта-буер. Длина 17,5 м. Ширина 5,6 м. Осадка 2 м. Построена в Голландии в 1715 г. В разобранном виде привезена в С.-Петербург. Собрана в Адмиралтействе, спущена 18 сентября 1719 г. В 1734 г. ходила из Петербурга в Кронштадт и Петергоф.

2. «Елизавета Петровна» («Елизавета»). Придворная яхта. Заложена в С.-Петербургском Адмиралтействе, спущена в 1723 г. В августе – сентябре 1724 г. участвовала в церемонии переноса мощей Александра Невского из Шлиссельбурга в Петербург. В 1725–1727 гг. ходила между Петербургом и Кронштадтом. В 1732 г. ходила между Петербургом, Петергофом, Ораниенбаумом и Кронштадтом. В 1748 г. ходила в Петергоф.

3. «Декроне». Придворная яхта. Длина 20 м. Построена в Пруссии. Яхта подарена Петру I прусским королем в 1717 г. и весной 1719 г. пришла в Петербург. Тимберована в 1741 г. В 1748 г. ходила в Петергоф. Вооружение: двадцать две 3-фн пушки.

4. «Минерва». Яхта спущена в 1732 г. Участвовала в войне со Швецией 1741—1743 гг. В мае — августе крейсировала в Финском заливе. В июле-августе 1745 г. была брандвахтой в Кронштадте.

5. «Виrhoу». Фоб-яхта, т.е. придворная яхта, предназначенная для разъездов членов императорской фамилии. 12 пушек. Заложена в 1733 г. в С.-Петербургском Адмиралтействе, спущена в сентябре 1734 г. Строитель Р. Броун. В 1743 г. тимберована. В 1764 — 1766 гг. стояла в Петербурге.



Яхта-буер «Наталия». Фрагменты чертежа, выполненного мастером ластовых судов Иваном Афанасьевым. Предположительно, это позднейший чертеж яхты, по конструкции — типичного голландского буера конца XVII — начала XVIII века, доставленной в Санкт-Петербург из Голландии в 1719 году. На чертеже надписи: «Чертеж яхты "Натали", длина через штевни — 53 фута. Ширина без досок — 16. Глубина 6—8». По материалам ЦВММ. Публикуется впервые

Чертеж яхты-буера «Наталия». 1719. [24]

«Шханечный журнал яхты “Принцесса Анна” именуя другие яхты вооружившиеся в лето 1734 года являет, что “Декроне”, “Елизабет” и “Виrhoу” все что были в кампании, переходили от одного дворца к другому, 12 июля попали в Петергоф. “Принцесса” должна была выгрузить 203 штуки балласта и 4 орудия со шканец и, придя в Петергоф, салютовала дворцу; 19 июля командир яхты лейтенант Татищев был сменен лейтенантом Щербатовым». <...>

«26 июля яхта “Елизабет” ходила в Кронштадт, а 16 августа все яхты возвратились в Петербург и после обычных салютов крепости и дворцу стали якорной стоянкой у дворца. 19 октября кончили кампанию. В следующем 1735 году за неимением в Архиве Морского министерства журналов яхт надобно было обратиться к определениям Адмиралтейств-коллегии, отсюда указом от 11 апреля за № 1281 известно, что на яхты “Принцесса Анна”, “Виrhoу”, “Декроне” и “Елизабет” назначены были командиры: на первую лейтенант Сенявин, на вторую мичман Копьев, на третью мичман (?) и на четвертую мичман Рыкунов. На этих же указах видно, что яхта «Принцесса Анна» занимала брандвахтенный пост. В 1736 году были вооружены только яхты “Елизавета” мичман Акинфов и “Декроне” мичман Даниил Хоменев; из журналов этих яхт видно, что яхты “Наталия” и “Минерва” были с ними в кампании.

В 1737 году яхта “Принцесса Анна”, “Вирцоу”, и “Декроне” представили свои журналы; из этих журналов видно, что первую из них командовал лейтенант Хитрово, вторую мичман Иван Чихачев, а третьей мичман Харитон Лаптев.

Яхты эти вышли на рейд 27 апреля первыми как глубокосидящие в воде с места зимовки из дока у Исаакиевской церкви, “Декроне” и “Елизавета” из Кронверкской гавани. Журнала же этой яхты не находится. 28 апреля, в день коронации императрицы, все яхты иллюминировались днем флагами, а вечером фонарями и одновременно с городом, крепостью, Адмиралтейством и щитом, построенным у десанс-академии. В этом лете спустили в Адмиралтействе корабль “Императрица Анна”, на другой день подвели его к летнему дому государыни, и ее величество изволила осматривать корабль и имела обеденный на нем стол. Яхты производили пальбу, как при спуске, так и во время стола. Яхта “Принцесса Анна” была и, ныне, как и прежде, флагманскою. Все яхты плавали в Финском заливе, стояли у Петергофа. Вообще же заметно развитие настоящей службы, более точности в журналах, и более соблюдения военного на эскадре порядка. Потому и важна наша подробность. Яхта “Елизавета” была в эту кампанию под командою мичмана Колычева. В эту же кампанию государыня императрица изволила повелеть: чтобы яхты два дня в неделю делали эволюции во время пребывания ее величества в Петергофе и потому старшим на эскадре составлены были сигналы, линия баталии и указан порядок эволюции. Отпраздновав у летнего дома в Неве тезоименитство государыни Елизаветы Петровны, яхты вошли в док и Кронверкскую гавань. В эту кампанию появляется небольшой корабль “Ларион”, который, кроме как от Адмиралтейства к Зимнему и Летнему дворца никуда не ходил.

В 1738 году также три яхты были вооружены, и яхтою “Принцесса Анна” командовал лейтенант Нацокин, яхтою “Елизавета” мичман Хоменев, яхтою “Декроне” мичман Александр Норв 1-й. Кто командовал яхтою “Вирцоу” неизвестно, потому, что от этой яхты журнала не находится, а действия ее видны из журналов других яхт. Компания 1738 года ничем не отличается от предыдущего года. В журналах этой компании упоминается о посылке унтер-офицеров на полковой двор поочередно для выдерживания экзамена. В журналах этой же компании внесено высочайшее императрицы Анны Иоанновны повеление, объявленное флагманскою яхтою “Принцесса Анна” 27 июня на Петергофском рейде к исполнению на прочих яхтах: кто из матросов добровольно пожелает купан быть срочно, тот получит два рубля награждения. На всех яхтах нашлись 8 человек охотников и из них четыре человека купаны были и получили по два рубля. Четырех не допустили купаться и выдали им только по полтине. Как производилась эта операция, и на которой яхте в журналах не объяснено». <...>

«От 1739 года сохранились только журналы яхт “Елизавета” и “Вирцоу”, подписанные первый командиром яхты мичманом Охотниковым, а второй командиром же яхты мичманом Васецким. Из этих журналов видно, что и яхта “Принцесса Анна” была в кампании, а 1740 года сохранился журнал только одной яхты “Принцесса Анна”, бывшею под командою лейтенанта Густава фон Эссена.

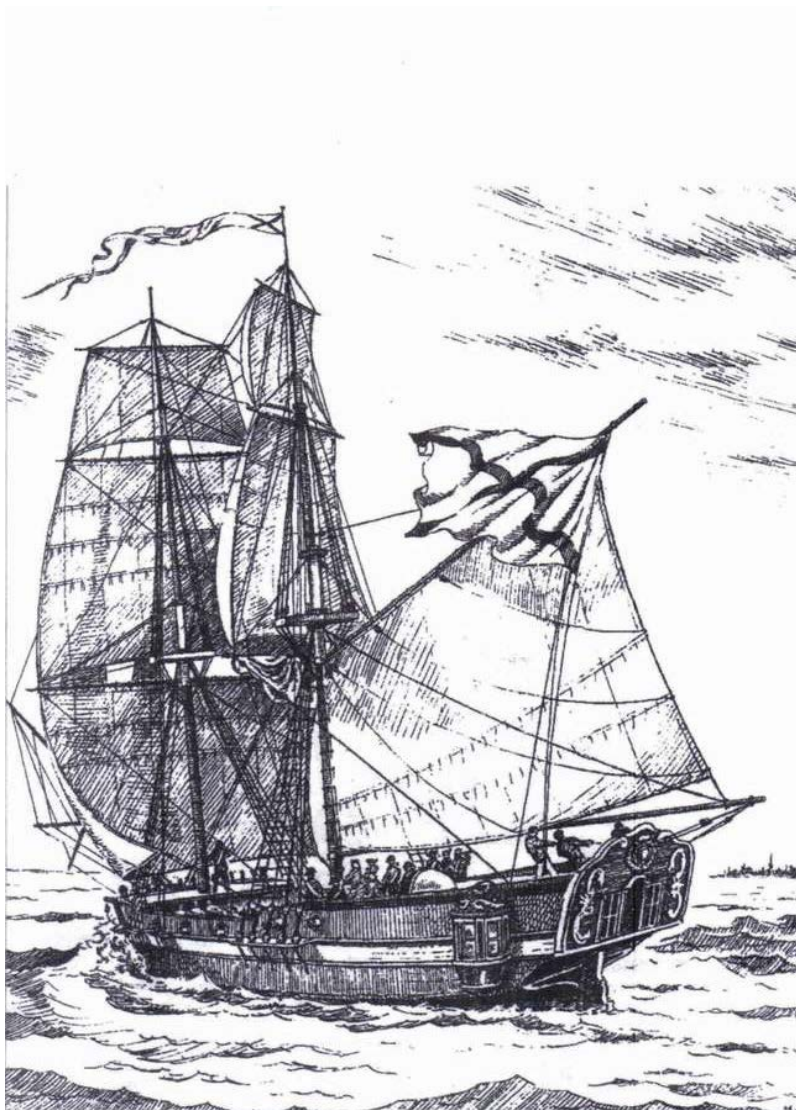
Из этого журнала узнаем, что в 1740 году в компании были яхты “Вирцоу” и “Елизавета”, что на яхты были розданы 4 мушкетона и 12 пар пистолетов, из которых нижние чины учились стрелять. Что яхты, стоя в Неве, получали половинную дачу морской провизии и к ней выдавали половинную дачу сухопутного провианта, по выходе же за вехи в продолжение всего плавания между Петергофом и Кронштадтом и стоянки на якоре у Петергофа получали полную морскую провизию. Что при крепких западных ветрах и прибылой воде палили из крепости одну пушку, поднимали на всех пристанях дворцовые флаги, и это служило повелительным сигналом, чтобы буерный флот и все мелкие суда шли к Троицкой пристани». <...>

«1778 год. Здесь прерываются журналы яхт на тридцать семь лет, и только журнал яхты “Св. Екатерина”, веденный в 1778 году, находится в общем Архиве Морского министерства. Этот журнал, несмотря на кратковременность плавания, останавливает на

себе внимание не только, что писан довольно четко и не самую древнюю вязью, т.е. крайне сокращенных титлами слов, но и полностью своею доказывающею, что на этой яхте имели уже должное понятие службы на военных судах и соблюдали порядок.

Яхта “Св. Екатерина” в эту кампанию 1778 года было под командою флота капитана и кавалера Петра Сничкова. Она была трехмачтовая, зимовала всегда в Кронштадте в средней гавани, не входила никогда в реку Неву. По выходе ее на рейд 9-го июля 1778 года сидела в грузу: ахтерштевнем 9 футов, форштевнем 8 футов 11 дюймов, дифферент имела 4 дюйма и это был не полный груз. Из ее последующих журналов видно, что настоящее ее углубление дифферентовка была 11 футов. По ордеру главного командира Кронштадтского порта господина вице-адмирала Самуила Карловича Грейга яхта должна была по выходе на рейд немедленно начать обучать людей между Петергофом и Кронштадтом, упражняясь в лавировке и прочем, потом идти в Петергоф и доложить дежурному при императрице Екатерине Алексеевне генерал-адъютанту. Во время исполнения этого повеления вице-адмирал Грейг сам приезжал на яхту, осматривал ее и производил на своей вместе с этою яхтою эволюции.

На Петергофском рейде яхта “Св. Екатерина” нашла 6-ть других яхт, шхунару и 3 бота, но имен яхт и шхунары в журнал не поместила. Здесь дана яхтам диспозиция, по которой они должны были стоять на рейде и диспозиция во время плавания. По этим диспозициям видны 6-ть собственных яхт: “Св. Екатерина”, “Счастье”, “Петергоф”, “Алексей”, “Св. Андрей” и транспортная яхта “Анна”», - заключает автор [5].



Яхта «Счастье». Современный рисунок А.В. Карелова. [26]

Примечание: В современных источниках приводятся сведения о постройке и использовании этих императорских яхт во второй половине XVIII века, например, в справочнике А.А.Чернышева [23].

1. «Св. Екатерина». Спущена в июне 1776 г. В 1781—1782 гг. ходила между Кронштадтом и Петергофом.

2. «Святой Андрей». 6 пушек. Длина 18,9 м. Ширина без обшивки 5,5 м. Осадка 2,2 м. Министерская яхта. Построена около 1763 г. В 1763—1765 гг. ходила между Петербургом и Кронштадтом, в июле — августе 1765 г. ходила в Шлиссельбург.

3. «Счастье». 12 пушек. Заложена в 1763 г. в С.-Петербургском Адмиралтействе, спущена в 1764 г. В 1771—1774 гг. ходила между Кронштадтом и Петергофом. Яхта «Счастье» — строилась под руководством корабельного мастера Потай Качалова, по указу императрицы Екатерины II для ее восьмилетнего сына, генерал-адмирала русского флота, великого князя Павла Петровича. Корпус яхты деревянный (киль, штевни, шпангоуты, бимсы, обшивка). Весь крепеж изготовлялся из кованного железа. Яхта имела фок-мачту и грот-мачту с прямым и косым парусным вооружением. Яхта с богато отделанными помещениями для ее владельца имела, тем не менее, довольно скромный наружный резной декор. Вооружение яхты: 12-ть 3-х фунтовых пушек, которые располагались побортно на верхней палубе. Орудия были чугунные, гладкоствольные размещались на колесных деревянных станках. Расчет орудия включал 2 человека. Дальность стрельбы составляла около 2 км. Масса пушки 368,3 кг. Яхта «Счастье» вплоть до 1774 года состояла при Балтийском флоте и совершала плавания из Петербурга в Петергоф и обратно. Строилась яхта на Адмиралтейской верфи в г. Санкт-Петербурге. Яхта вступила в строй Балтийского флота в 1764 году. Тактико-технические данные яхты «Счастье»: длина наибольшая — 27,43 метра, длина по кильватерной линии — 25,5 метра, ширина наибольшая — 7,71 метра, осадка — 3,35 метра. Экипаж: 40 человек (в том числе 2 офицера).

4. «Алексей». Построена около 1764 г. как придворная яхта. В 1768 г. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Фридрихштадтом. В августе — сентябре 1770 г. ходила из Кронштадта в Ревель. В 1771—1774 гг. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом.

5. «Петергоф». Заложена в январе 1768 г. в С.-Петербургском Адмиралтействе, спущена в мае 1768 г. В 1768 г. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Фридрихштадтом. В августе-сентябре 1770 г. ходила из Кронштадта в Ревель. В 1785—1787 гг. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом.

6. «Транспорт Анна». Заложена в январе 1768 г. в С.-Петербурге, спущена в мае 1768 г. Строилась по чертежам яхты «Транспорт Анна», построенной в 1719 г. В 1768 г. ходила между Петербургом, Петергофом, Кронштадтом и Фридрихштадтом. В июне 1777 г. ходила к Березовым островам.

О постройке в России придворных яхт времен Екатерины II (60 — 70 гг. XVIII века) пишется также в научной статье А.В. Иванова «Яхта «Счастье» 1764 г. цесаревича Павла Петровича» 2011 года на сайте: http://shipmodeling.ru/content/news/yacht_happen: «По штату 1765 года среди случайных транспортов иностранных министров, флагманов, коллегии адмиралтейской депутатов и других особ положено иметь 4 яхты. Флагманом эскадры императорских яхт по праву считалась старейшая «Анна» 1719 года постройки. Кроме нее, к 1765 году в состав придворных были включены яхты «Алексей», «Счастье» и «Вторая Екатерина». Придворные яхты имели постоянное место базирования в Санкт-Петербурге в Кронверкской протоке, а во время кампании осуществляли плавания к Петергофу и Кронштадту.

1. Яхта «Алексей» («Св. Алексей») построена в 1763 г. для графа Г.Г. Орлова. В 1765 г. именным императорским указом она была причислена к придворным яхтам.

2. Яхта “Счастье” (“яхта генерал-адмирала”) спроектирована “против транспорта Анна” и заложена 13 августа 1763 г. в присутствии Цесаревича Павла. Спущена на воду 4 июня 1764 г. 7 июня Павел Петрович назвал ее “Счастьем”.

3. Яхта “Вторая Екатерина” спущена на воду и наименована одновременно со “Счастьем”. По желанию Императрицы было сохранено название пошедшей на слом предыдущей яхты “Екатерина”. В 1772 г. “Вторая Екатерина” была назначена к тимберованию на эллинге. Председатель Адмиралтейств-коллегии граф И.Г. Чернышев, после доклада Екатерине II о необходимости больших работ на яхте, получил от нее повеление перетимберовать “Вторую Екатерину” для “флотской надобности”, а в число придворных построить новую. При этом, декоративное убранство прежней яхты было повелено сохранить и использовать на вновь построенной. Таким образом, 9 августа 1773 г., после спуска на воду, в состав Балтийского флота вошел 20-пушечный фрегат “Вторая Екатерина” с сохранением размеров: длина по палубе 90 футов, ширина без досок 25 футов 3 дюйма, глубина интрюма 11 футов. Взамен же выбывшей яхты в 1773 г. была заложена и спущена на воду до 20 июня 1776 г. другая яхта “Екатерина”. Отметим только, что на продолжительности срока строительства яхты “Екатерина” сказались, видимо, затруднения военного времени, хотя спуск на воду планировался уже в 1774 г.

4. Яхты “Алексей” и “Счастье” 1764 г. были освидетельствованы в 1773 г. Интендантская экспедиция определила, что с исправлениями указанные яхты могут прослужить только две кампании “и то на Неве реке для церемониала”. Адмиралтейств-коллегия постановила доложить императрице о необходимости строительства в штатное число новой яхты вместо “Алексея”, а о “Счастье” доложить генерал-адмиралу. 6 июня 1777 г. на Санкт-Петербургском адмиралтействе были спущены на воду новые яхты “Алексей” и “Счастье”».

Таблица 1.3.1

Сводная таблица по придворным яхтам 60 – 70 гг. XVIII века

Название яхты	Пушек	ДхШ хГ интрюма фут.дюйм	Заложена	Спущена	Корабельный мастер	Дополнительные сведения о службе
«Алексей»	12	76x22x9.6	1763 г.	1763 г.	П. Качалов Д. Ульфов	Для Г.Г. Орлова. С 1765 г. Придворная Списана к 1776 г.
«Счастье»	20	90x25.3x11 (89.1½ х 25.2х 12.3½ до киля)	1763 г.	4.06.1764 г.	П. Качалов (?)	Для цесаревича Павла. Списана к 1776 г.
«Вторая Екатерина»	20	90x25.3x11 (89.1 х 25.2¼ х 12.3½ до киля)	13.08.1763	4.06.1764 г.	П. Качалов (?)	Для Екатерины II. В 1773 г. перетимберована в одноименный 20-пушечный фрегат
«Екатерина III»	-	-	1773 г.	До 20.06.1776 г.	-	Использовано декоративное убранство яхты «Вторая Екатерина»

«Алексей II»	12	77.4 x 23 x 9.6	2.12.1776г.	6.06.1777 г.	Селянинов	-
«Счастье II»	12	77.4 x 23 x 9.6	2.12.1776г.	6.06.1777 г.	Селянинов	-

Далее автор [5] приводит такие записи из журнала яхты «Св. Екатерина» об этой кампании 1778 г.: «Стоя на Петергофском рейде, яхты снимались с якоря по сигналам с яхты “Св. Екатерина”, сделавшейся флагманскою, делали эволюции и изучали ордера похода. Наконец, 19 июля вскоре после полудня дежурный генерал-адъютант князь А.М. Голицын объявил высочайшее ея императорского величества повеление о приготовлении яхты “Св. Екатерина” к приему Ея Величества и о снятии со всеми прочими яхтами и судами с якоря для следования с государынею императрицею к Красной Горке к эскадре контр-адмирала Барша.

Пропуская описание приготовлений, переезда придворных дам и должностей на другие яхты, на запасный и кухонный боты, займемся путешествием императрицы 19 июля. В половине третьего часа пополудни ее величество изволила выехать из Петергофа на шлюпке, и на яхтах люди разбежались по реям. Государыня была встречена на яхте «Св. Екатерина» с подобающею почестью и приказала тот час же сниматься с якоря.

Свиту Ее Величества составляли фельдмаршал князь А.М. Голицын, вице-президент Адмиралтейств-коллегии граф И.Г. Чернышов, генерал-адъютант и вице-президент военной коллегии светлейший князь Г.А. Потемкин, гофмаршал князь Ф.С. Барятинский, генерал-майоры Потемкин и Волков, камергеры Самойлов и Корсаков, подполковники Потемкин и Турчанинов, камердинер Попов и камерфрау Фотина.

Снявшись с якоря, яхты построились в ордер похода, шлюпки и гребные суда всего семнадцать, в том числе собственные государыни три, которые вступили в свои места в виде конвоируемых.

В 4-м часу подошли к Кронштадту под всеми парусами и салютовали крепости 7-ю выстрелами и получили ответ 5-ю. Вслед за этой салютацией выехал главный командир порта вице-адмирал Грейг с рапортом и капитан над портом Пуцин, с ними множество офицеров и чинов на 22 шлюпках. Главный командир и капитан над портом были приняты на яхту и допущены к руке, а прочие следовали за придворною эскадрою по рейду. Пройдя по рейду, главный командир, капитан над портом и все кронштадтские шлюпки с пассажирами вернулись в Кронштадт. В половине 6-го часа, миновав лавировавший брандвахтенный фрегат, парус при SO ветре, эскадра яхт пошла к Красной горке.

Эскадра контр-адмирала Барша встретила императрицу под парусами в ордер линии баталий. Эта эскадра состояла из 4-х кораблей, трех фрегатов и одного бомбардирского судна. Обе эскадры соединились в половине 10-го часу, и обе шли бейдевинд левым галсом до 12 часов, потом все поворотили через фордевинд на другой галс, намереваясь держаться под парусами, но в половине 2-го часа пополудни яхта «Счастье» навалилась на яхту “Св. Екатерина” грот-вантами на утлегарь и сломала его, не повредив более ничего; при всем том вскоре после этого обе эскадры разделились, отходя между собой более к западу, и в 3 часа пополудни встали на якорь, каждая отдельно, эскадра контр-адмирала Барша западней. В 8 часов того же утра, при ветре SWS, ее величество своей эскадре повелеть изволила сняться с якоря. Эскадра контр-адмирала Барша снялась двумя часами раньше и, пользуясь перешедшим к SSW ветру, вышла на ветер и занимала императрицу эволюциями.

В половине 10-го часа яхты приблизились к корабельной эскадре, и яхта “Св. Екатерина” отсалютовали контр-адмиральскому флагу 7-ю выстрелами, ей ответили 5-ю. Вслед за сим прибыл на яхту контр-адмирал Барша и представил ее величеству рапорт. Затем эскадра кораблей производила в присутствии императрицы разные эволюции, пушечную и ружейную пальбу, построясь при этом в две колонны и этим кончила

маневры, потому что Государыне благоугодно было приказать сделать сигнал яхтам спуститься в Петергоф. По этому сигналу эскадра кораблей построилась в одну линию и, провожая императрицу, салютовала ее величеству из всех орудий. Государыня приказала отвечать на этот салют 7-ю выстрелами, эскадра контр-адмирала на этот ответ выпалили из половинного числа всех орудий с каждого судна и, приведя в бейдевинд на левый галс, оставила яхты. Придворная эта эскадра была встречена и сопровождается на Кронштадтском рейде по-прежнему, а в половине второго часа, прибыв в Петергоф, государыня изволила переехать во дворец, изъявив всем монаршее благоволение свое, пожаловав нижним чинам 200 рублей и приказав яхте “Св. Екатерина” идти в Кронштадт и кончить кампанию.

В этом журнале уже находим замечание о лучшем ходе яхты при углублении ее ахтерштевнем 9-ть футов 3 дюйма, форштевнем 8 футов 10 дюймов и при уклоне на корму грот и бизань мачт.

До 1781 года прерывается собрание журналов придворных яхт в общем Архиве Морского министерства. В этом году яхта “Св. Екатерина” названа уже “Екатериною II” и состояла под командою капитана 1 ранга Фон Дезина. Провела в кампании только время высочайшего пребывания в Петергофе, стояла там на рейде и была в крейсерстве с другими яхтами между Кронштадтом и Петергофом. По отъезде же двора из Петергофа втянулась в гавань.

Эта же яхта “Екатерина II” в 1782 году, состоя под командою капитана 1 ранга и кавалера Гибса, была в кампании во время пребывания двора в Петергофе и, начав празднование 28 июня день восшествия на престол императрицы Екатерины II в Кронштадте, окончила это празднование, перейдя в Петергоф в тот же день. Там нашла она яхту “Анну” под командою капитан-лейтенанта Левицкого, яхту “Петергоф” под командою лейтенанта Хрущева, яхту «Алексей» под командою лейтенанта Лупандина, яхту “Счастье” и несколько мелких судов. В это лето 3 июля императрица посетила Кронштадт, прибыв туда на яхте “Екатерина II” при западном ветре и, положив якорь у Почтовых ворот, императрица со всем двором соизволили съехать на шлюпках в город. Проехав через Купеческие ворота, изволила осматривать город, порт и гавань, флота не посещала и на тех же шлюпках возвратилась на яхту. Снявшись с якоря, эскадра придворных яхт пошла обратно в Петергоф и там встала на якорь, а ее величество переехала во дворец. На следующий день государыня изъявила высочайшее благоволение свое всей эскадре и пожаловала капитану Гибсу бриллиантовый перстень, а прочим штаб и обер-офицерам золотые табакерки и золотые часы. Этим кончилась кампания яхты.

Этим же 1782 годом находится в архиве журнал яхты “Счастье” под командою лейтенанта Перского. Яхта вышла на рейд из Галерной гавани по словесному приказанию вице-президента Адмиралтейств-коллегии, сидела в грузу ахтерштевнем 7 футов 5 ½ дюймов, форштевнем 7 футов дифференту имела 5 ½ дюймов. Вице-президент Адмиралтейств-коллегии посещал на этой яхте Кронштадт и флот, стоявший на рейде и состоявший из одного корабля под вице-адмиральским флагом, одного корабля под контр-адмиральским флагом, восьми партикулярных кораблей и 4-х фрегатов. В журнале этой яхты упоминается о маленькой яхте “Св. Андрей”, выходящей из доков» [5]. <...>

Примечание: Из [23] находим об этих яхтах следующие сведения:

1. «Екатерина II» (до 1781 г. «Св. Екатерина»). Яхта была построена и спущена в 1776 г. В 1781—1782 гг. ходила между Кронштадтом и Петергофом.

2. «Транспорт Анна». Заложена в январе 1768 г. в С.-Петербурге, спущена в мае 1768 г. Строилась по чертежам яхты «Транспорт Анна», построенной в 1719 г. В 1768 г. ходила между Петербургом, Петергофом, Кронштадтом и Фридрихштадтом. В июне 1777 г. ходила к Березовым островам. В 1777—1787 гг. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом.

3. «Счастие». 12 пушек. Заложена в С.-Петербургском Адмиралтействе, спущена 6 июня 1777 г. Строитель А. Катасанов. Строилась для Екатерины II. В 1777—1786 гг. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом.

4. «Алексей». Заложена в С.-Петербургском Адмиралтействе, спущена 7 июня 1777 г. До 1787 г. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом.

«В продолжение 9 последующих лет до 1791 года в общем Архиве Морского министерства журналов придворных яхт не находится, а в 1791 году командир яхты «Екатерина II» генерал-адъютант Муравьев представил шканечный журнал, веденный им на этой яхте. В этом 1791 году эта яхта была в Петергофе и во второй день июля поступила в гребной флот для польщения контр-адмирала графа де Литты, с гребным флотом плавала в шхерах до Аспэ, а с контр-адмиралом маркизом де Траверсе плавала у Гогланда и возвратилась в Кронштадт.

С 1791 года и до вступления на престол императора Павла I в архиве нашем нет сведений о придворных яхтах, и потому остается только бросить общий взгляд на вторую основную часть Гвардейского экипажа на команду придворных яхт. Из всего выбранного в архивах наших видно, что команда эта состояла всегда в ведении государственной Адмиралтейств-коллегии, равно как и придворные яхты; что ни команда, ни яхты не имели постоянного общего начальника всех яхт и команд, а состояли, как сказано, в единственной зависимости от государственной Адмиралтейств-коллегии, и хотя по современному распределению морских нижних чинов на дивизион и матросские полки числились для сухопутного довольствия и обмундирования в этих полках, но без особых побудительных причин не переменались на яхтах. Каждогодние перебои командиров на яхтах были следствием современно установившегося порядка между офицерами, считавшими обязанностью исполнять службу только на море, а на сухом пути, как бы чуждающихся команд своих на берегу, потому что ни не знали, где и какими статься будут служить в будущую навигацию; и хотя на зимнее время придворные яхты оставлять при одних классных чиновниках, тем не менее заметно всеобщее во всех чинах рвение и усердие к родному делу, к достижению порядка, к устройению военной подчиненности и к водворению правил морской службы на яхтах; заметно всеобщее национально-русское усердие и преданность к самодержавным царям русским, заметно и в переходном состоянии, и в продолжение лета в полное ведение императорского двора, основная подчиненность главному морскому начальству. Яхты выходили на рейд в исходе апреля и входили на места зимовки в исходе сентября или в октябре месяцах. И это постоянно соблюдалось до восшествия на престол императрицы Екатерины II-й, провождавшей весну, лето и часть осени в Царском Селе, и только на короткое время приезжавшей в Петергоф, а потому в это славное для России царствование и яхты вооружались только летом на короткое время.

Пышность императорского двора во время высочайшего пребывания летом в столице и Петергофе требовала увеличения числа яхт и мелких парусных судов у летнего императорского дома, это была потребность века, и число яхт увеличивалось. Даже галеры иногда приводились к императорскому дому, и в некоторых журналах яхт упоминается о двух Золотых галерах, стоявших у летнего дома. Яхты принимали участие во всех празднествах, во всех торжественных случаях особо при дворе императорском и особо в городе, иллюминировываясь флагами днем, фонарями вечером, производили пальбу во время молебствий, обеденных столов при дворе и при переездах императорских фамилий по реке Неве при отличительных императорской фамилий флагах, по какому то не было случаю принимали участие в эволюциях буерного флота по сигналу одной пушки из крепости. Между тем на них лежала частью самая полезная обязанность речной полиции, относительно подания немедленно всякой помощи судам в реке Неве, в чем-либо нуждающимся или терпящим бедствие, равно и в случае пожара. Преемники Великого Петра посещали Кронштадт и флот, но до времен императрицы Екатерины II

переезжали из Петергофа или Ораниенбаума на гребных судах, и яхты сопровождали их. Императрица Екатерина II посещала Кронштадт и флот на яхтах, и в высочайшем ее присутствии флот маневрировал у Красной горки. По кончине этой Государыни команды придворных гребцов и придворных яхт соединились во единое целое, состоящее под одним общим начальством и это целое сделалось основанием Гвардейскому экипажу, а потому следует рассмотреть это целое, вникнуть в первоначальное направление данное ему, чтобы определить качество того материала из которого вылит Гвардейский экипаж» [5]. <...>

«Со вступлением на престол императора Павла I-го команда придворных гребцов передана Адмиралтейств-коллегии и при соединении с командою придворных яхт, и как для одной, так и для другой началась новая жизнь. Государь, будучи еще великим князем и цесаревичем, имел звание флота генерал-адмирала, и любил флот, и соединение этих двух команд под одно начальство в морском ведомстве было знаком высочайшего внимания к морской службе. Вместе с соединением этих команд последовало назначение им одного общего начальника и, известный в то время во флоте капитан 1-го ранга Алексей Федотович Клокачев получил это назначение. Пышность и богатство разнообразной одежды придворных гребцов уступили простоте и однообразию военной одежды, и для этой соединенной команды 24 марта 1797 года высочайше утверждена следующая форма одежды: урядникам, как тогда назывались унтер-офицеры, положены мундиры темно-зеленого сукна на подкладке из белого стамеду и с воротником белого сукна, обшлага у мундирных рукавов темно-зеленые с клапанцами и нашивкою на них из бархата с золотом и с золотыми по полям с гарусом кистями, по воротнику и обшлагам галун золотой. Камзолы и штаны белого сукна, шляпы полупуховые трехугольные с кистями, бантом, султанчиком и позументом золотым узким, кортики одинаковые с носимыми во флоте, португеи замшевые с обшивкою из темно-зеленого сукна.

Шинели темно-зеленого сукна на белой каразейной подкладке и с белым суконным воротником, перчатки замшанные с крагенами и трости натуральные. Обмундирование же матросов состояло из мундиров подобных унтер-офицерским, но без воротника и позумента и на холстиной подкладке, камзолы с рукавами белого сукна без воротников и обшлагов на холстиной подкладке, кушаки к мундирам красного стамеду обшитые зелеными тесьмами, пуговицы на мундирах и камзолах медные, шинели темно-зеленого сукна с белыми суконными воротниками на белой каразейной подкладке, шляпы той же формы овальные без всяких украшений на холстинной подкладке, все рабочее платье одинаково со флотом. 14 декабря того же года вице-адмиралом Плещеевым объявлено высочайшее повеление и сообщено Комисариатской экспедиции снабжения унтер-офицеров по двоим штанам, а матросов по двоим шароварам, шинелям же назначен двухгодичной срок службы», - говорится в [5].

Вступив на престол 6 ноября 1796 года, Павел I, будучи одновременно и генерал-адмиралом, повелел построить для себя в Кронштадте яхту «Эммануил», распорядившись сделать ее внутреннее убранство как можно скромнее. Но, поднимая престиж своего флагманского корабля, Павел I под страхом наказания приказал везде называть «Эммануил» фрегатом.



44-пушечный фрегат (класс военных судов, к которому относился фрегат «Эммануил»). [23].

Это был построенный корабельным мастером Кутыгиным 40-пушечный корабль длиной 130 футов (39,6 м) при ширине 38 футов (11,6 м) и глубине интрюма 13 футов (3,96 м). Заложенный 26 января 1797 года, он строился очень спешно и 16 июня уже сошел на воду. 6 июля император, прибывший в сопровождении императрицы, старших сыновей и большой свиты из Петергофа в Кронштадт, поднимает впервые после своего прадеда Петра I императорский штандарт не на яхте, а на боевом корабле, коим числился «Эммануил».

Два дня Павел I посвятил осмотру кораблей Балтийского флота, «примерным пушечным экзерцициям» (учениям) и маневрам кораблей при их постановке на якоря. Ранним утром 9 июля 1797 года флот в составе трех корабельных дивизий под командованием адмиралов Круза, Пушина и Мусина-Пушкина с присоединившимся к ним отрядом гребных судов, насчитывающий 75 вымпелов, собрался на Красногорском рейде. После полудня у острова Сескар начались совместные учения корабельных дивизий и гребного отряда. К вечеру ветер стал крепчать и начало штормить. Здесь-то и выяснилось, что генерал-адмирал плохо переносит сильную качку. Как отметил в своем журнале эскадр-майор Павла I А.С. Шишков, в будущем адмирал, член Государственного совета и президент Российской академии, император все время провел на шканцах фрегата, сидя в кресле. Здесь же он, отказавшись спуститься вниз, вместе с семьей провел всю ночь на вынесенных для сна тюфяках. 10 июля ветер несколько стих, и флот пошел к Кронштадту. На кронштадтском рейде Павел I провел смотр флоту, остался доволен его состоянием и

объявил его личному составу свое «монаршее благоволение». Морское путешествие не состоялось, и «Эммануил» надолго застыл у причала, а в Ревеле напрасно готовили торжественную встречу. Что же касается корабля, то в следующем году история повторилась: «Эммануил» должен был возглавить императорскую эскадру из 27 кораблей и 14 судов других рангов, но плавание не состоялось, и «Эммануил» снова не понадобился. Корабль надолго пережил императора Павла I, участвовал в военных кампаниях начала XIX в. и был разобран в Кронштадте только в 1825 году.

В своём очерке [5] М.Н.Лермонтов подробно описывает первое плавание императора Павла Первого на фрегате «Эммануил»:

«На этом фрегате его императорское величество изволил располагать, посещать свой флот, плавать с ним и маневрировать подобно императору Петру Великому. Представим здесь описание первого плавания его величества на этом фрегате со флотом и выслушаем рассказ об этом плавании точно так и без изменений, как он письменно сохранился в Гвардейском экипаже вместе с прочими сведениями, собранными в 1819 и 1820 годах для предполагаемого тогда составления истории экипажа и для исполнения приказа начальника штаба Гвардейского корпуса, требовавшего некоторых подробностей из прежней жизни гвардейских моряков*, <...>

** “Собирателем этих сведений и исполнителем требований начальства Гвардейского корпуса занимался пишущий эту часть истории лейтенант Набоков”. (Примечание М.Н. Лермонтова)*

Для назначения экипажу Гвардейскому места между полками Гвардии, по старшинству формирования каждого из них. Описание это потому занимательно, что оно ясно очерчивает то время в нравственном его отношении.

И хотя история Гвардейского экипажа не есть история Русского флота, но короткое царствование императора Павла I-го составляя отрадную эпоху для флота, должно иметь почетное место об истории части этого флота и вот описание этого плавания* . <...>

***“Оно взято из записок адмирала Шишкова”. (Примечание М.Н. Лермонтова)*

«В начале 1797 года первого по вступлении на всероссийский престол его императорского величества государя императора Павла Петровича повелено было в Кронштадском и Ревельском порте вооружить флот, состоящий из двадцати четырех линейных кораблей, шести фрегатов, трех катеров, одного люгера и трех транспортных судов, к сим кораблям долженствовало еще присоединиться три корабля, три фрегата и один катер, находившиеся в Англии под начальством контр-адмирала Макарова к которому писано было повеление возвратиться в свои порты. Соединение назначено было на Кронштадтском рейде, где его величество сам благоволил предводительствовать флотом». <...>

«По соединении всех судов флот состоял из 27-ми линейных кораблей, 10-ти фрегатов, 4-х катеров, 3-х транспортных судов и 1-го люгера и был разделен на 3 дивизии синего, белого и красного флагов. 1-ю командовал адмирал Круз и вице- адмирал Ханыков, 2-ю адмирал Пущин и вице-адмирал Повалишин, 3-й адмирал Мусин-Пушкин и вице-адмирал Скуратов. Сверх того для обучения людей практике и делания в виду фрегата «Эммануила» эволюции, вооружена была в Рочемсальме часть гребного флота под начальством адмирала Фондезина 1-го, состоявшая из 5-ти гребных фрегатов, 20-ти канонерских лодок. Число пушек было 2810, а число нижних чинов 20 040 человек. Учреждение флота, разделение оного по дивизиям и эскадрам, сигналы предписаний и все касающееся до благоустройства и порядка флота, как во время бытности оного в портах так и в движениях его в море учреждалось попечением и трудами генерал-адъютанта Кушелева под собственным его императорского величества руководством. В половине

июня месяца обе дивизии белого и красного флагов вышли на Кронштадский рейд, за ними следовал новопостроенный фрегат «Эммануил», который в то же время отправился за Красную горку для испытания твердости и качества онаго на море, и по шестидневном плавании возвратился паки на свое место. Июля 6 числа в восемь часов пополудни показались многие шлюпки, катера и другие мелкие суда, идущие из Петергофа.

В начале десятого часа его величество благочестивейший государь император Павел Петрович самодержец всероссийский, ея величество благочестивейшая государыня императрица Мария Федоровна, их императорские высочества, благоверные государь цесаревич великий князь Александр и великий князь Константин Павлович с знатными штата их обоего полами особами. Свиту их императорских величеств составляли следующие особы: камер-фрейлины Анна Степановна Протасова, Екатерина Ивановна Нелидова, генерал-адъютанты и кавалеры Сергей Иванович Плещеев, Федор Васильевич Ростопчин, Григорий Григорьевич Кушелев, его императорского величества секретари и кавалеры Дмитрий Трофимович Трошинский, Петр Алексеевич Обрезков, Юрий Александрович Нелединский-Мелецкий, ея императорского величества секретарь Михайло Иванович Полетика и иностранные генералы и кавалеры: прусской Рихлер, вюртембергской Пиклер, лейб-медик и тайный советник Иван Филиппович Бек, Ее Императорского Величества камер-югфера Ритова, лейб-медхен Доброницкая, при его императорском высочестве Александре Павловиче адъютанты: Апрелев, при его императорском высочестве Константине Павловиче адъютант Сафонов, камер-фурьер Назаров и при оном придворного штата разного звания должностные люди.

При управлении фрегата находились следующие офицеры: командующий фрегатом его императорского величества флигель-адъютант и флота капитан 1 ранга Баратынский 3-й, капитан-лейтенант Креницын 1-й, лейтенанты Ховрин, Михайлов, Головня 1-й, Кологривов 3-й, Лермонтов (впоследствии флигель-адъютант его величества), мичмана Шигорин, Мусин-Пушкин, штурмана поручичьего ранга Матвеев, Печенкин, шхипер Жиданов, коммисар Хвостов, лекари Готофрид, Кернер, артиллерии капитан-лейтенант Марков. Прикомандированные кадетского корпуса: майор Баратынский 2-й, Лейб-гвардии Измайловского полка капитан поручик Буксгевден, подпоручик Бомховской, гвардии унтер-офицеров 5, гренадер 40, барабанщиков 2, флейтист 1, придворных музыкантов 11, литаврщик 1. При флагманских делах его императорского величества эскадр-майор и кавалер Шишков.*». <...>

**«Капитан 1 ранга Шишков, кадетского корпуса капитан Муравьев, штурман капитанского чина Ковров». (Примечание М.Н. Лермонтова)*

«При свежем западном ветре на вышеупомянутых судах благоволили прибыть на фрегат «Эммануил», стоявший на якоре между Кронштадтом и средней гаванью. По вступлении его императорского величества на фрегате, тот час были спущены на фрегате флаг, гюйс и вымпел, а на место оных подняты штандарты, при появлении коих началась поздравительная пушечная пальба, как с крепостей Кронштадтской Цитадельской береговой и морской, так и со всех стоявших на рейде кораблей и судов. Скопление народа в Кронштадте было превеликое, и все находившиеся в Купеческой гавани иностранные суда украсились поднятием своих флагов.

После окончания пальбы ответствовано с фрегата «Эммануил» семью выстрелами. Потом государь император со всею высокою фамилиею своею и знатными особами изволил слушать божественную молитву. Вскоре после того командующие дивизиями адмиралы Пущин и Круз приехали к его императорскому величеству с донесениями о состоянии вверенных им дивизий и были удостоены приглашением к обеденному столу, после которого отправились обратно на свои корабли.

Во весь сей день продолжался довольно свежий западный ветер, не позволявший флоту выступить в море. Его императорское величество немалую часть дня сего изволил

проводить в осматривании всех внутренних расположений фрегата, благоволил купно с ее императорским высочеством и их императорскими величествами присутствовать при раздаче служителям вина и обеденной пищи, удостоил сам вкушать от производимых ими припасов, и не оставил никого из бывших на фрегате без особого и милостивого внимания.

7 июля в начале 10-го часа его величество государь император с их высочествами наследником Александром Павловичем и великим князем цесаревичем Константином Павловичем и господами генералами с фрегата “Эммануил” на шлюпках изволил отбыть на стопушечный корабль “Николай”, дав повеление Его особе никаких почестей не делать. В половине того же часа с корабля «Николай» благоволил ехать на гошпитальный корабль “Пантилеймон” и с оного паки возвратился на фрегат “Эммануил”. В одиннадцатом часу из Ораниенбаума на шлюпках изволили прибыть на фрегат “Эммануил” их императорские высочества благоверные государыни и великие княгини Елисавета Алексеевна и Анна Федоровна. Во время приближения их к фрегату играла музыка и по вступлении на оный отдана была как с фрегата “Эммануил”, так и с прочих состоящих на рейде кораблей достодолжные сану их честь, выключая пальбы из пушек. В начале осьмого часа пополудни их императорские высочества благоверные государыни и великие княгини Елисавета Алексеевна и Анна Федоровна при отдании таковой же чести, с какою встречены были, изволили отбыть обратно в Ораниенбаум. В половине того же часу по сделанному с фрегата “Эммануила” сигналу, как на оном, так и на всем флоте производилась примерная пушечная экзерциция во весь сей день, при тихом западном ветре погода была ясная.

После полудня некоторую часть времени его императорское величество со всею высокою фамилиею своею препроводить на шканцах, где поставлены были стулья и столик с дамскими рукоделиями, в которых изволила упражняться ее величество государыня императрица, беседуя с окружающими ее дамами и кавалерами.

8-го числа июля в половине шестого часа послан с фрегата “Эммануил” на катере кадетского корпуса майор Баратынский за их императорскими высочествами великими княгинями Елисаветою Алексеевной и Анною Федоровною. В исходе седьмого часа фрегат “Эммануил” снялся с якоря и, поставив паруса, начал буксироваться. В исходе осьмого часа все корабли и фрегаты дивизии белого флага, стоящей ближе к W-му выходу, вступили под паруса. Тогда же с фрегата “Эммануил” послана шлюпка навстречу идущему из Ораниенбаума катеру с извещением, чтобы их императорские высочества великие княгини возвратились назад, по причине вступления фрегата “Эммануил” под паруса. В начале одиннадцатого часа на фрегате “Эммануил” при пушечном выстреле учинен фонарями ночной сигнал: всему флоту лечь по способности на якорь, в исходе сего часа сигнал был совершенно исполнен.

Во весь сей день его императорское величество со всею своею высокою фамилиею, с иностранными генералами и другими двора своего знатными особами изволил быть по большей части на шканцах, откуда созерцал все происходившее на флоте, обозревал как движения оного, так и повороты, и, находя оный в желаемом благоустройстве, благоволил многократно изъявлять и всех начальствующих над оным удостаивать похвалю.

9-го числа июля в половине шестого часа пополудни учиненным с фрегата “Эммануил” сигналу велено всему флоту сниматься с якоря и гнать W, что вскоре потом и исполнено было. В половине четвертого часа пополудни весь флот уже крейсировал. Тогда на фрегате «Эммануил», а ему, следуя и на всем флоте, по крепости ветра спустили на низ брам-стенги. В начале пятого часа из дивизии синего флага люггер, именуемый “Великий князь”, выпалил и вступил под паруса. Чего ради с адмиральского корабля “Саратова” сделан сигнал: “немогущему держаться при флоте идти в способный порт”, тогда означенный люггер спустился от ветра и пошел к острову. Во весь сей день, от самого утра и до полудня, ветер продолжался западный свежий, прибавляющийся, так что, наконец, принуждая к рифлению парусов, учинился неудобным для делания эволюции,

почему и было велено флоту стать на якорь. После полудня оный еще более скрепчал и произвел великое волнение и качку, которая не позволила день сей провести подобно прежним: обеденный стол не был по погоде, по несколько холодных блюд подано и расставлено было на шканцах, где присутствовала вся высокая императорская фамилия. Его императорское величество изволил избрать для заседания своего место близ грот-мачты. По правую руку поставлен был стул для государыни императрицы, а по левую сидели иногда их высочества, иногда камер-фрейлины и другие особы, коих государь император приглашением к тому и разговорами своими удостаивать изволил. Солдатам и матросам повелено было, не взирая на присутствие его величества, оставаться в обыкновенном их положении, то есть сидеть и лежать, кто где приставлен или кому где случится. Вечернего стола совсем не было, ночь препровождена была в таком же положении. Государь император почивал на том же самом месте, на котором днем сидеть изволил, для государыни императрицы и для камер-фрейлин посланы были на середине шканец тюфяки с подушками, генералы, офицеры, солдаты и матросы вокруг их между пушками лежали или сидели на триках. Все сие представляло вид достойный вечного в памяти потомков наших сохранения. Слава, проповедывающая дела царей и царств земных, может быть в первый раз взирала на великого монарха и на великую супругу его так посреди моря со своими подданными почивающих.

Июля 10 числа в половине четвертого часа пополудни ветер несколько тише, но волнение и качка по причине противного западного ветра столь долго времени продолжающегося, предполагаемое намерение идти в Ревель, было оставлено. В исходе шестого часа на фрегате “Эммануил”, а ему следуя и на всем флоте, подняли брам-стенги и брам-реи. В половине седьмого часа стали распускать марсели и крьюсели, между тем сделан был сигнал авангардии или дивизии синего флага остаться в своем положении, не смотря на движение фрегата “Эммануил”. В исходе часа при тричном выстреле поднят другой сигнал авангардии сняться с якоря и гнать к ветру. Вскоре потом для избежания медленности и беспокойства при поднимании якоря, выпустил канаты и наполня марсели, вступил фрегат под паруса и направил путь свой к Кронштадту. В начале осьмого часу с донесением к его императорскому величеству приезжал на фрегат “Эммануил” начальствующий дивизиею синего флага адмирал Мусин-Пушкин, на которого государь император все милостивый изволил возложить орден Св. Александра Невского, и дано ему повеление с дивизиею его идти для зимования в Ревельский порт. Вскоре после того тот ветер сделался гораздо тише, чего ради прибавили парусов. В исходе часа проходили разные стоящие на якорях и вступающие под паруса корабли, с коих отдана была императорскому штандарту узаконенная по уставу честь. В разные времена требованы были с обеих дивизий на фрегат “Эммануил” флагманы и капитаны кораблей, которые имели счастье быть перед лицом его императорского величества, и удостоиться высокомонарших его милостей. Во весь сей день его императорское величество до полудни изволил заниматься примечанием и смотрением на движения флота, следовавшего за фрегатом “Эммануил”, на пушечную и ружейную экзерциции, на пальбу с крепостей и на другие представлявшиеся взорам его предметы. А после полудня по положению якоря благоугодно было все милостивейшему государю ознаменовать день сей и окончание кампании изливанием следующих наград: адмиралу Пушкину пожалованы богато усыпанная бриллиантами табакерка с вензелевым его императорского величества именем и каменный дом в С.-Петербурге, адмиралу Крузу таковая же табакерка и каменный дом в Кронштадте, вице-адмиралам Повалишину, Свиридову и Скуратову, контр-адмиралам Траверсе и Макарову ордены Св. Анны 1-й степени, генерал-адъютанту Кушелеву богато усыпанный бриллиантами перстень с вензелевым его императорского величества именем. Эскадр-майор Шишков и командующий фрегатом “Эммануил”, флигель-адъютант Баратынский все милостивейше пожалованы в генерал-адъютанты его императорского величества по флоту с возложением на первого из них ордена Св. Анны 2-й степени. Также и прочие командиры судов были награждены чинами и орденами.

Восьми находящимся на фрегате “Эммануил” офицерам от его императорского величества и от ее величества государыни императрицы, состоящие в бриллиантовых перстнях, золотых часах и табакерках. Вся команда и офицеры оставлены непеременимыми и пожалована на берегу за месяц морская провизия и жалование, а офицерам за треть жалования.

11-го числа июля в половине третьего часа пополудни по высочайшему его императорского величества повелению на фрегате “Эммануил” спустили штандарты и вместо оных подняли флаг, гюйс и выпел. При отпущении штандарта со всего флота, со всех крепостей и с фрегата “Эммануил” производилась пушечная пальба. Того же числа в начале пятого часа его императорское величество всемилостивейший государь с ее величеством государынею императрицею и их высочествами великими князьями и всеми бывшими в их свите обоего пола знатными особами по благополучном окончании сей Кампании, присутствием его знамени той и вовеки незабвенной, при многократном восклицании виват, благоволил с фрегата “Эммануил” отбыть в Петергоф». <...>

«Четырехлетнее царствование императора Павла оставило флоту неучтожимое и самим временем высочайшее его попечение о флоте, - продолжает в своем очерке [5] М.Н.Лермонтов, - являло особое внимание к придворным судам и их командам. По высочайшему его величества повелению построены корабли и суда и новые яхты со всеми улучшениями современного кораблестроения.» <...>

«1798 год. Яхта “Симеон и Анна”, 68 футов длины, 22 1/2 фута ширины, с 2592 пудами 18 фунтами свинцового и чугунного балласта, сидевшая в грузу ахтерштевнем 7 футов 3 дюйма, форштевнем 6 футов имела все требовавшиеся тогда морские качества, была вооружена одною мачтою при бухшприте, утлегаре и бом-утлегаре, носила 8-м медных орудий 3-х фунтового калибра и как первая построенная его величеством была любимую его яхтою. На этой яхте государь очень часто и с государынею находил развлечение в государственных трудах, очень часто плавал под всеми возможными парусами соответственно ветру и погоде. Все вводимые во флоте улучшения в служебном морском быту испытывались на этой яхте. Всякие изменения применялись прежде на этой яхте, а потом уже сообщались флоту.

Служившие в то время на этой яхте флигель-адъютант Лермонтов и лейтенант Шигорин до конца жизни своей без восторга не могли говорить об этом времени, выставляя простоту обращения Государя, возбуждавшего в верноподданных своих усердие, верность, правдивость и уничтожавшего роскошь*.» <...>

** “Так и мы, их кровные последователи, на службе не можем удержаться от увлечения, вспоминая священное для нас былое, в отношении к нашей Отчизны и к самодержавным отцам ее” (Примечание М.Н. Лермонтова)*

«В царствование императора Павла I вооружался всякий год гребной флот и весьма часто в устьях Невы, в самой реке и, наконец, у Петергофа и между Петергофом и Кронштадтом в присутствии государя на яхте “Симеон и Анна” или на придворном катере производил эволюцию, фрегат же “Эммануил”, стоя под Петергофом, клал якорь противу канала на трехсаженной глубине и был всегда флагманским фрегатом» [5]. <...>

Примечание: 12-весельная яхта «Симеон и Анна» была названа в честь святых и праведных Симеона Богоприимца и Анны Пророчицы, и имела 8 пушек. Длина 17,9 м. Ширина 6,9 м. Осадка 3,9 м. 6 банок для гребцов. Яхта была заложена на Галерной верфи в С.-Петербурге в 1797 г., когда вице-адмирал граф Кушелев, исполняя волю Монарха, дал распоряжение корабельному мастеру поручику Ивану Петровичу Амосову лично спроектировать и построить для императора Павла I образцовый галиот (яхту) «Симеон и Анна». Яхта была спущена на воду 3 октября 1798 г. и стала любимицей Павла I, а позже и его сына Александра I, который именно на ней предпочитал

совершать морские прогулки и смотр кораблей Российского императорского флота. Яхта стала первым судном, которое Иван Амосов построил самостоятельно от начала и до конца. С 1805 г. яхта числилась в составе Балтийского флота бригам, имела две мачты с парусным вооружением. В 1799—1805 гг. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. После 1805 г. яхта передана Морскому шляхетскому кадетскому корпусу. В 1812 году «Симеон и Анна» принимала участие в Отечественной войне, доставляла гардемарин Морского корпуса из Кронштадта в Роченсальм, а в 1814—1816 годах — между Санкт-Петербургом и Кронштадтом. Яхта стала первым кораблем «Морского гвардейского экипажа», созданного Александром I в 1810 году. В 1824 г. была брандвахтой в Петербургском порту [23].

«1799 г. Из журналов яхты “Симеон Анна”, бывшей постоянно под командой капитан-лейтенанта Смирного, находим, что в 1799 году 18 июля подошел к Петергофу английский военный люггер, отсалютовал 22 выстрелами, встал на якорь. 19 июля в 3 часа пополудни его величество изволил удостоить этот люггер высочайшим своим посещением, осматривал его и в присутствии своем приказал сняться с якоря. Под парусами государь испытывал ход люггера, вникал в управление парусами и только в половине 6 часа возвратился в Петергоф на катере под штандартом. Англичанин не упустил принять императора со всею должною честью, но император не ограничился одним этим посещением люггера и 21-го июля в 7-м часу вечера повелел выйти всему гребному флоту из Петергофского канала, а яхте “Симеон и Анна” сняться с якоря и вступив под паруса следовать во всем движениям английского люггера. Государь изволил выехать из Петергофа на катере под штандартом со всею императорскою фамилиею и пристать к люггеру. Англичанин, приняв его величество с высочайшим семейством его, тот час снялся с якоря, поднял на грот-мачте Российский императорский штандарт и лег бейдевинд левым галсом.

Отсалютовал штандарту фрегат “Эммануил” и две другие яхты “Голубка” и “Ласточка” * отдали паруса, натянули шкоты и подняли фалы». <...>

* “Первая была для вице-президента Адмиралтейств-коллегии, а вторая при гребном флоте”. (Примечание М.Н. Лермонтова)

Примечание: В [23] об этих яхтах сказано так:

1. Яхта «Голубка». Спущена в 1781 г. В 1786 г. ходила из Кронштадта в Петрозаводск. В 1798—1801 гг. ходила между Петербургом, Кронштадтом и Петергофом. Разобрана в Петербурге в 1805 г.

2. Яхта «Ласточка». 6 пушек. Длина 19,5 м. Ширина 5,6 м. Осадка 2,7 м. Заложена на Галерной верфи в С.-Петербурге, спущена в 1784 г. С 1797 г. числилась бригам. Участвовала в войне со Швецией 1788—1790 гг. В 1788 г. крейсировала у Красной Горки. Участвовала в первом Роченсальмском сражении 13—14 августа 1789 г. под флагом вице-адмирала Нассау-Зигена. В июле 1790 г. прибыла в Кронштадт. Тимберована в 1795 г. В 1797 г. была передана Морскому шляхетскому кадетскому корпусу. Разобрана в Петербурге в 1806 г.

«Гребной флот начал маневрировать по сигналам своего начальника, а люггер и яхта “Симеон и Анна” маневрировали около гребного флота. Так английский военный люггер сделался временно придворною яхтою императора всероссийского в водах русских и близь увеселительного императорского дворца, заложенного, выстроенного и украшенного Петром Великим. Этот английский военный люггер под штандартом самодержца всероссийского в виде русской придворной яхты, располагал все свои движения по маневрам русского гребного флота и соблюл все предписанное уставом в отношении принятия на флоте государя императора и отдания должных при этом случае

почестей, но, к сожалению, мы не встретили в журналах яхт ни имени английского люггера, ни командира его.

Этот 1799 год замечателен в истории придворных яхт, ныне судов Гвардейского экипажа, особенно частыми высочайшими посещениями со всею императорскою фамилиею любимой государем яхты “Симеон и Анна”; особенно частыми маневрами гребного флота и, наконец, произведенными гребным флотом по сигналам императора с яхты “Симеон и Анна” атаками на парусные суда, в том числе на придворный фрегат “Эммануил”, почти всегда стоявший на якоре. В этом году появляется флаг Мальтийского ордена.

«В 1800 году журнал яхты “Симеон и Анна” подписанный тем же командиром яхты капитан-лейтенантом Смирным, становится занимательным как спуском со стапелей Главного Адмиралтейства кораблей, назначенных в Мальтийскую эскадру, так и маневрами гребного флота. Первые имели при спусках на флагштоках: на корме русские военные флаги, вместо гюйсов флаги державного ордена Св. Иоанна Иерусалимского, (выделение М.Н.Лермонтова) на гротовых штандарты, на фоковых кайзер-флаги, на крьюсельных флаги первого адмирала.

66-пушечный корабль “Зачатие Св. Анны” первый явился на водах русских с мальтийским флагом, за ним такой же корабль “Михаил”, а потом и 120-пушечный “Благодать”. Маневры гребного флота замечательны множеством и разнообразием ордеров. Предполагалось ввести в употребление фонари двух огней синего и красного и на яхту “Симеон и Анна” было принято 10 таких фонарей. В Петергофе во время высочайшего присутствия поднимали как в прошлом 1799, так и в 1800 на двух флагштоках два флага один императорский, а другой Иерусалимский.

В 1800 году высочайше повелено словесно: придворным судам быть в ведении его императорского высочества государя цесаревича великого князя Константина Павловича, вследствие этого командир яхты “Симеон и Анна” всякое утро ездил с рапортами к его высочеству. Лейтенант Шигорин ездил каждый день за приказаниями и приказания эти записывались в протокол, к сожалению не сохранившийся, а флигель-адъютант Лермонтов состоял при государе. В этом году яхта «Ласточка» была при Морском корпусе, и этого корпуса капитан Новошенов командовал ею, а при гребном флоте была яхта “Голубка”. Государь цесаревич почти каждый день, несмотря на погоду, объезжал яхты осматривал их и часто проводил учения.

Замечательно, что при прохождении 28 июня на камелях корабля “Зачатие Св. Анны” на виду Петергофа на RNO 41 приказано было яхте и всему гребному флоту спустить обыкновенные флаги, гюйсы и вымпелы и заменить их поднятием Иерусалимских флагов. Капитан 1 ранга Корнилов, командовавший гребным флотом, сигналом приказал зарядить орудия боевыми картузами. В боевом порядке ожидал государя с гребною эскадрою у Монплезира, а яхта стояла на якоре и на своем месте и все под Иерусалимскими флагами. В исходе 7-го часа пополудни вышел из Петергофского канала придворный, ныне Гвардейского экипажа, катер под штандартом, управляемый вице-президентом Государственной Адмиралтейств-коллегии графом Кушелевым, с его величеством, с государем наследником и весьма немногими особами* шел к яхте “Симеон и Анна”.

**Вице президентом графом Кушелевым, обер-италмейстером графом Кутайсовым и генерал-адъютантом князем Гагариным. (Примечание М.Н. Лермонтова)*

Гребной флот и яхты отсалютовали, и государь вступил на яхту и приказал перенести штандарт с катера на гафель и флагшток яхты, изволил начать маневры по сигналам с яхты, повторяемым на катер капитана Корнилова. Три плавучие батареи встали на шпринги, защищая Монплефир, иолы начали маневрировать. Его Высочество Государь Цесаревич прибыл также на яхту и принимал участие в распоряжения по яхте. В 8 часов приказано было иолам атаковать плавучие батареи, которые тотчас спустив

Иерусалимские флаги, заменили их ординарными Гребного флота флагами. Наконец сигналом его величества приказано было решительно атаковать батарею № 1. Две другие батареи продолжали защищать атакованную, но батарея № 1 спустила флаг и подняла опять Иерусалимский. Вслед за этим атакованы были и другие две батареи, которые порознь и обе одна за другою спустили флаги и подняли Иерусалимский. В девятом часу закончились маневры изъявлением высочайшего благоволения всему Гребному флоту и государь император со всеми сопутствовавшему ему особами изволил сесть на катер и под штандартом объезжал весь Гребной флот, осматривал батареи и лично изъявлял и благодарность свою и замечания, яхта же «Симеон и Анна» заменила штандарты флагами и вымпелами державного Ордена Иоанна Иерусалимского (выделение М.Н.Лермонтова).

В исходе девятого часа император возвратился на берег в Петергоф, а приказания от его высочества государя цесаревича лейтенант Шигорин привез только в 11 часов ночи.

27 июля того же года государь император со всею императорскою фамилиею ездил сухим путем на Красную Горку к ожидающему его там флоту 12 кораблей и 1 фрегата и пришедшего туда же фрегата «Эммануил» под командою капитана 1 ранга Клокачева и тендера «Снапоп». Император был на флоте, маневрировал с ним на фрегате «Эммануил» и вечером 3-го июля возвратился в Петергоф также берегом, скоро за его величеством прибыл и фрегат «Эммануил» на рейд. Гребная эскадра бывшая под Петергофом в продолжение всего этого лета несла название «Эскадры державного Ордена Иоанна Иерусалимского» и сколько можно видеть из журналов носила флаг Иерусалимский.

Император Павел I улучшил содержание чинов основной части Гвардейского экипажа, команды придворных яхт и гребных судов, назначив офицерам сверх жалования столовые деньги, и с 1797 года служившие тогда в той команде получали в год штатного содержания: командир команды капитан 1 ранга жалования - 1800 руб., столовые - 553 руб. 50 коп., капитан-лейтенант жалования - 450 руб. 65 коп., на стол - 360 руб., лейтенант - жалования 300 руб., на стол - 270 руб., писарь - 35 руб. 46 коп., шкиперский помощник унтер-офицерского чина - 117 руб., боцман - 71 руб. 90 коп., боцманмат - 35 руб. 46 коп., квартирмейстер - 23 руб. 76 коп., матросы: 1-й статьи - 11 руб. 12 ¼ коп., 2-й статьи - 7 руб. 55 ¼ коп., плотничий десятник - 23 руб. 76 коп., баталер сержантского чина - 58 руб. 50 коп., морской артиллерии старший унтер-офицер - 58 руб. 50 коп., бомбардир - 14 руб. 85 ¼ коп., старший врач: жалования - 741 руб., столовых - 369 руб., шкипер 13 класса: жалования 243 руб. 75 коп., на стол 92 руб. 25 коп., фельдшер 44 руб. 31 коп. Это улучшенное содержание сильно отразилось и при сформировании Гвардейского экипажа в 1810 году, а потому память об этом событии не должна исчезнуть в Гвардейском экипаже.

Отеческим о моряках попечением Павла I устроен Инвалидный дом для морских инвалидов на Каменном острове вблизи собственного дворца его величества. Жалование генерал-адмирала отчислено на содержание этого учреждения, и одни из первых инвалидов, помещенные в это заведение были нижние чины команды придворных яхт и гребных судов, а потому и этот факт отеческого попечения государя о моряках должен иметь место в истории Гвардейского экипажа.

В продолжение этого же четырехлетнего царствования прежние придворные яхты были разобраны за ветхостью и были частью переданы в Гребной флот, так что по кончине государя, последовавшей 12 марта 1801 года при этой команде придворных яхт осталась только одна яхта «Симеон и Анна» и придворный 44-пушечный фрегат «Эммануил», постоянно стоявший в Кронштадте и зависевший также и от флотского в Кронштадте начальника» [5].

При Павле I сразу же была существенно изменена форма одежды и для объединенной команды придворных парусных судов.



Рисунки формы одежды придворных гребцов и
команд яхт.

1797г.

Форма одежды придворных гребцов и команд яхт. 1797г. Акварель. [19]

Император Павел I очень любил свою «придворную гребецкую команду придворных парусных судов», но был строг и требователен. Он добивался, чтобы экипажи придворных парусных судов не отставали в подготовке от экипажей кораблей флота. Поэтому, при Павле I нижние чины объединенных придворных команд стали готовиться флотскими офицерами к всесторонним действиям, как на море, так и на суше.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гв. эк. лейтенант И. А. Виноградский. Участие Гвардейского экипажа в сухопутной компании 1812 года. Морской сборник, № 4, 5. 1899.
2. Гв. эк. лейтенант И. А. Виноградский. Действия Морского Гвардейского экипажа в войну 1813 года. Морской сборник, № 4, 5, 6. 1903.
3. В. Т. Поливанов, Г. И. Бякин. Морской Гвардейский Экипаж. Страницы истории. Издательство «Пик», СПб, 1996.
4. Л.А. Малышев. Морской Гвардейский Экипаж. 300 лет. История и современность. Изд-во «МСТ», СПб, 2011. 335 с.
5. М.Н. Лермонтов. Очерк истории Гвардейского Экипажа от времени сформирования до 1830 года. РГА ВМФ. Фонд 935. Дело № 166, опись 2. Объем - 502 листа.
6. М.Н. Лермонтов. Материалы по истории Гвардейского Экипажа. РГА ВМФ. Фонд 935. Дело № 164, опись 2. Объем - 170 листов.
7. М.Н. Лермонтов. Дополнительные материалы, комментарии и статьи для истории Гвардейского Экипажа. РГА ВМФ. Фонд 935. Дело № 165, опись 2. Объем - 90 листов.
8. Малышев Л.А. Создание морской гвардии в России:1690-1830 гг. – СПб., изд-во «Нестор-История», 2014. – 176 с., 56 илл.
9. А.М. Рембелинский. Из воспоминаний старого офицера Гвардейского Экипажа. Сорок восьмой год. Русский архив. М.; Синодальная типография. 1910, с. 323-338.
10. Юбилей Гвардейского экипажа. Морской сборник, издаваемый Морским Ученым комитетом. Том XLVI. № 4. Апрель. Санктпетербург. Типография Морского Министерства. 1860, с. 159-166.
11. А.А. Бочаров. Гвардейский флотский экипаж и его корабли. Гангут – вып. 20: Сб.ст. – СПб.: издательство «Гангут», 1999 – 112 с., ил.
12. Сайт: <http://Muzei-mira.com>.
13. Альбом. Русские императорские яхты. «ЭГО», СПб., 1997.
14. Переславль-Залесский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник. Сайт: www.museumpereslavl.ru.
15. Сайт: <http://www.navy.su/-1850/poteshnaya/index.htm>.
16. Альбом. Морская слава России. Центральный военно-морской музей. Под общей редакцией Е.Н. Корчагина. Издательство «Белый город», М.: 2003. - 383 с.
17. Альбом. Балтийский флот. Три века на службе Отечеству. Издательский Дом «Измайловский», СПб.: 2002. - 255 с.
18. В. Я. Милованов, Н. Н. Семенович. Флаги отечественного флота 1667–1996. Военный парад. Фонд Большая Российская энциклопедия. М.:1996.
19. Альбом рисунков, снимков и фотографий, преподнесенных императрице Марии Федоровне в декабре 1892 г. Из фондов ЦВММ.
20. Электронные копии картин и экспонатов ЦВММ. Санкт-Петербург, ЦВММ. 2010 год.
21. Государственный Эрмитаж. Санкт-Петербург. Сайт: [http:// www.Gallerix.ru](http://www.Gallerix.ru). Альбом 200 русских живописцев.
22. Сайт: Государственный Эрмитаж, часть 5.
23. А.А. Чернышев. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.2. - М.: Воениздат, 2002. – 480 с., ил.- (Корабли и суда Российского флота).
24. А. Л. Ларионов. Из истории императорских яхт Российского флота. Журнал Гангут № 22–24. Санкт-Петербург, 2000.
25. Книга Устав морской. О всем, что касается к доброму управлению в бытности флота на море. Напечатан. По указу Государственной Адмиралтейской Коллегии, в типографии морского шляхетского кадетского корпуса. Санктпетербург. 1763 года.
26. А.А. Чернышев. Морская гвардия отечества. М.: Вече, 2013.
27. Сайт: [http:// www.allfleet.info.ru](http://www.allfleet.info.ru).

28. Сайт РВИО: dok.histf.ru. 100 Главных документов Российской истории. Манифест «О кончине Императора Павла I, и о вступлении на Престол Императора Александра I».
29. Сайт: [http:// www.Gallerix.ru](http://www.Gallerix.ru). часть 5.
30. Г.А. Гребенщикова. 120-пушечный корабль «Двенадцать апостолов». СПб.: Издательство «Гангут», журнал «Мидель-шпангоут», № 5(10). 2003.
31. Н.К. Шильдер. Император Николай I. СПб., издательство А.С. Суворина в 2-х томах, 1903. 1802 с.
32. Джорж Доу. Военная галерея портретов Зимнего дворца в Санкт-Петербурге. 1826 г. Государственный Эрмитаж.
33. М.И. Богданович. История войны 1813 года по достоверным источникам, т. 1.
34. А. А. Тронь. Выставка акварелей в ЦВММ: «О морях, кораблях, моряках». Декабрь 2010. Фото акварелей с выставки.
35. Л.А. Малышев. Морской Гвардейский экипаж в боях за Отечество (1812-1814). Журнал «Морское наследие», № 2/2012. СПб., с.18-24.
36. А.А. Григоров. Из истории костромского дворянства / Сост., вступ. ст. и примечания Н.А. Зонтикова. — Кострома, 1993. — 472 с.
37. Николай I, император. Записки о вступлении на престол.- В кн.: Междоусобие 1825 года и восстание декабристов... М.- Л., 1926, с. 9-35.
38. Г.С. Габаев. Гвардия в декабрьские дни 1825 года: Военно-историческая справка — в кн.: Пресняков А.Е. 14 декабря 1825 — М.-Л.: 1926, с. 153—206.
39. Восточная война 1853-1856 годов. Соч. М.И. Богдановича. Глава XX. Высадка Союзной армии и сражение на Альме. (Со 2-го (14-го) по 8-е (20-е) сентября 1854 г.).С.-Петербург, 1876.
40. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть I. Вторжение. Военно-исторический очерк. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2010. 320 с.
41. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть II. Альма. Военно-исторический очерк. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2011. 320 с.
42. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть III. Противостояние. Военно-исторический очерк. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2012. 320 с.
43. С.В. Ченнык. Крымская кампания 1854-1856 гг. Восточной войны 1853-1856 гг. Часть IV. От Балаклавы к Инкерману. Севастополь. Изд-во «Полмет ГМБХ». 2014. 304 с.
44. Альбом. Портреты лиц, отличившихся заслугами и командовавших действующими частями в войне 1853-1856 годов. СПб., 1856-1861 гг.
45. Д.В. Ильинский. Из воспоминаний и заметок севастопольца. Русский архив. 1892, кн. 3, вып.12., с 447-464.
46. Л.А. Малышев. Крымская война. Первый бой. Журнал «Морское наследие», № 1(9)/2014. СПб., с.62-67.
47. С.В. Ченнык. Георгиевские кресты Крымской войны. Журнала «Military Крым» № 4. Симферополь. 2012.
48. А.К. Белик. Четверть века надежд России.Сайт: tours.konstantinpalace.ru.
49. А. П. Боголюбов. Записки моряка-художника. Специальный номер (2-3) журнала «Волга». К 300-летию Российского Флота. Публикация, вступление, комментарии, указатель имен - Н. В. Огарева. Саратовский полиграфический комбинат комитета РФ по печати. 1996. с. 147-149.
50. Великий князь Александр Михайлович. Книга воспоминаний. Журнал «Иллюстрированная Россия», 1933. (Приложение).
51. Газета «Кронштадский вестник». Период 1891–1914 годы.
52. Журнал «Морской сборник». Период 1891–1914 годы.

53. Морской атлас. Том III. Военно-исторический. Часть первая. Описания к картам. – Издание Главного Штаба Военно-Морского Флота. – Ленинград, 1959, картфабрика ВМФ,. 942 с.
54. Сайт: <http://www.guardcrew.com>.
55. В. Я. Крестьянинов, А. А. Тронь, К. П. Губер. Цусима. Хроника-реквием, Лики России, СПб, 2007.
56. Нива. Иллюстрированный журнал литературы политики и современной жизни. № 31, 1905, с.609 и 617.
57. К 200-летию юбилею Гвардейского экипажа. Газета «Новое время» 24-го апреля (7-го мая) 1910 г, № 12253.
58. Малышев Л.А. Гвардейский Экипаж в войне 1914-1917 годов. Журнал «Military Крым». Специальный выпуск к 100-летию Первой мировой (Великой) войны (1914-1918 гг.) № 5, Симферополь, 2014.
59. РГАВМФ. Ф. 935. Оп. 3. Д. 1.
60. Малышев Л.А., Козырь И.В. Морская гвардия у ворот Царьграда. Журнал «Морское наследие», № 3-4 (11-12), 2014, СПб., с. 20-29.
61. Бубнов А.Д. В царской ставке./А.К. Иоффе/. – СПб.: «Облик», 1995. – 176 с. Русское военно-морское зарубежье. Вып. 5.