

Алексей Федотов

Алексиано

Панаиоти Алексиано, или Греки
Монемвасии на службе России



Алексей Федотов

Алексиано

«Издательские решения»

Федотов А. В.

Алексиано / А. В. Федотов — «Издательские решения»,

Книга предназначена для широкого круга читателей. Необходимо помнить историю нашей страны особенно в этот период, когда Крым снова вернулся под знамёна России. Историки одной дружественной нам страны рьяно принялись переписывать прошлое. Наша роль, как более зрелого поколения, показать молодёжи истинную картину рождения города русской славы Севастополя. В данной книге автор пытается показать незаконно забытую роль греческого этноса в становлении российского флота и строительстве Севастополя.

© Федотов А. В.

© Издательские решения

Содержание

1. Из Истории Петровского судостроения	6
2. Начало эпохи и Панаиоти Алексиано	45
Конец ознакомительного фрагмента.	46

Алексиано
Панаиоти Алексиано, или Греки
Монемвасии на службе России
Алексей Викторович Федотов

© Алексей Викторович Федотов, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

1. Из Истории Петровского судостроения

Многие, наверное, задавались вопросом, как же случилось что при «семибоярщине» в 17 веке, глава государства молодой царь Пётр Алексеевич стал уделять много внимания кораблестроению, и сделался его энергичным организатором, незаурядным конструктором, а затем стал непосредственным строителем кораблей.

Современники свидетельствуют, что Петр, будучи щедро одаренным природой человеком, имел влечение к любым видам техники и к самым различным ремеслам. С детских лет он искусно плотничал, столярничал, малярничал, токарничал и работал в кузнице. Пятнадцатилетний Петр увлекся прикладными математическими дисциплинами, в частности геометрией. Этот интерес у него сохранился на всю жизнь. Сначала боярин Никита Зотов, а затем голландец Ф.Ф.Тимерман обучали молодого царя. Он, будучи ещё совсем молодым в совершенстве освоил чертежные инструменты, позже Петр стал прилежно (по части кораблестроения) заниматься черчением.



Боярин Н. Зотов обучает Петра. Неизвестный художник. Гравюра 18 века.

Молодой человек с малым жизненным опытом не всегда бывает, как говорят в народе, «зелёным». Вот таким зрелым и молодым в нашей истории страны оказался Царь Пётр. Непосредственным поводом, впервые привлёкшим внимание молодого царя к кораблестроению, послужила находка им в старом амбаре небольшого разъездного ботика, впоследствии получившего всемирную известность под названием «дедушка русского флота».

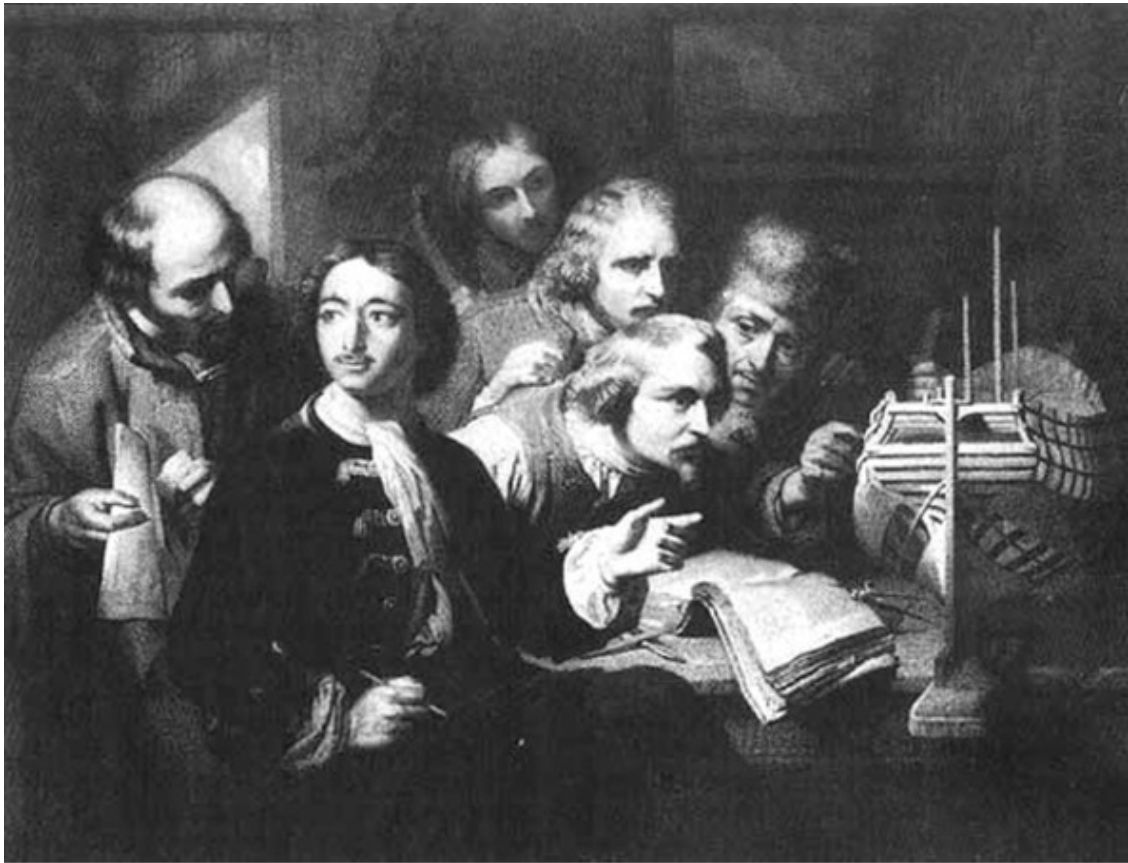


Ботик Петра на Переяславском озере. Художник А. Карпов Картина 20 века.

В своей книге «Петровские корабельи» И.А.Быховский пишет: *«По просьбе Петра Франц Тимерман, сделавшийся одним из его любимых наставников, разыскал искусного столяра-голландца из отставных моряков-Карштена Бранта, который отремонтировал ботик, а также вооружил судно мачтой и парусом.*

На этом ботике старый матрос ходил с Петром по узкой речке Яузе, обучая его управлять судном под парусом. На речке не было простора для лавирования, и царь решил заняться судостроением и судовождением на Переяславском озере. На берегу реки Трубезжа, впадающей в озеро, вблизи города Переяславля было выбрано место для судостроительной верфи.

Зимой 1689 г. под руководством Бранта и корабельного мастера Корта стали строить сразу три судна. В качестве учеников корабельных плотников на этой верфи работали товарищи юного Петра из бывших «потешных», ставших, к тому времени бомбардирами Преображенского полка».



Пётр в Голландии. Гравюра художник Г. Ваннер 18 век.

28 июля 1693 г. Петр со своим окружением прибыл на речных судах в Холмогоры, откуда на следующий день отправился в Архангельск. Здесь царя ожидала специально для него построенная 12-пушечная яхта «Св. Петр», на которой он вышел в море и совершил вместе с целой флотилией голландских и английских коммерческих судов 300-километровый поход к устью реки Поной. В те годы Архангельск был единственным морским портом России, связывавшим ее со странами Запада.

Придавая огромное значение Архангельскому, Петр был вынужден считаться с тем, что акватория порта замерзает и большую часть года вовсе не может быть использована для целей навигации. Взоры дальновидного молодого монарха обращаются на юг, где Османская империя в союзе с крымскими татарами упорно не желала допускать Россию к берегам Азовского и Черного морей. Петр решил прежде всего пробиться к берегам Азовского моря путем захвата у турок с суши приморской крепости Азов, однако в 1695 г. потерпел неудачу. Поняв, что для захвата Азова необходимо иметь не только сильную армию, но и достаточно мощный флот, Петр сразу же принялся за реализацию этой идеи.



Царь Пётр I. Художник Питер Шенк гравюра на меди 1696г.

Немного сделаю отступление и расскажу читателю, как брали турецкую (бывшую венецианскую Тану) крепость Азов (по татарски «Азак») расположенную в 16 километрах от устья Дона на его левом берегу. Первый штурм Азова проходил **летом 1695 году**. Войска Семёновского, Преображенского, Бутырского полков и донские казаки, захватили две укрепленные каланчи выше по Дону в 3 верстах и осадили крепость Азов. Но так как турки продолжали снабжение крепости с моря, осада не увенчалась успехом.

У Павла Петровича Филевского в книге «История города Таганрог» находим:

Тогда послѣ серьезнаго совѣщанія Царь и его полководцы рѣшили снять осаду до слѣдующей весны, а все военныя принадлежности и орудія отправить въ Черкасскъ. Что же касается двухъ каланчей, сохранившихся въ русскихъ рукахъ, благодаря дальновидности Гордона, то въ нихъ поставили трехтысячный гарнизонъ и назвали Сергѣевскимъ городомъ. 1-го октября началось отступление, все бремя котораго пало на Гордона и на Бутырскій полкъ, который въ продолженіе осады Азова всегда былъ на виду и подвергался наибольшей опасности.

фрагмент из П.П.Филевского 1898 г.

Зимой началась заготовка древесины. Для постройки судов будущего флота Петр избрал правый, пологий берег реки Воронеж на протяжении от города Воронежа до слободы Чижиово, а также удобные места у Ступинской пристани, что находилась несколько выше Воронежа. Выбор пал. на этот район потому, что отсюда имелось прямое водное сообщение с рекой Дон, а по нему с Азовским морем. Кроме того, Петр учел, что по берегам притоков реки Воронеж было много обширных лесных угодий, пригодных для заготовки необходимых лесоматериалов.

По указу Петра в Воронеж и окрестные места согнали плотников и других работных людей со всех окружающих сел и деревень, а также из Москвы, Вологды, Нижнего Новгорода, Архангельска и Астрахани.



Пётр в Воронеже. Художник А. Кушевский.

Всего в районе Воронежа в **1696 г.** собрали более 26 тысяч плотников, возчиков и иных работников, которые были заняты на постройке судов, заготовке и подвозке для них «членов» набора корпусов и стройматериалов. Перевозки обеспечивали несколько тысяч лошадей. Открылся санный путь Москва-Воронеж. Сам Петр лично участвовал во всех строительных работах как рядовой корабельный плотник и кузнец.



Великое посольство 1696 года. Неизвестный художник. Гравюра 17 века.

Читая первоисточники по петровскому флоту наткнулся на фамилию близкую мне Федотов. Ещё 17 веке оказывается среди **мастеров корабельного дела** был грек **Иван Федотов**, который строил корабли и камели (парные понтоны) и различные подъёмные суда в **Рамонской верфи** на левом берегу реки выше по течению в 37 км от Воронежа.

Появление в русской офицерской среде греков связано с событиями в России. Петр I с 1695 г. призывал под свои «барабаны» греков, обещая им с помощью своей шпаги «приобрести благоденствие и избавиться от ненавистных турков». У С. Елагина в его книге «История русского флота. Период Азовский» в приложениях я нашёл упоминания об этом венецианском греке с вполне русской фамилией.

Эта фамилия произошла от греческого имени **Теодотос (Θεόδωτος)** от слов «теос» Бог, «дотос» данный). Постепенно имя трансформировалось в Феодот. На Руси со временем имя Феодот несколько видоизменилось, став известным нам и ныне, как Федот откуда и пошла фамилия Федотов. Русское имя Иван происходит от греческого Иоанис. Венецианский грек по-видимому звался Иоанис Феодотос.

По истории мы знаем, что в старые времена был **Федот I** (греч. Θεόδωτος Α΄ Κασσιτέρης; Феодот Касситера) Патриарх Константинопольский (1 апреля 815г.-январь 821г.). Феодот происходил из фамилии Мелиссинос и был родственником императора-иконоборца Константина V Копронима.

Ещё раньше был **Феодот Кесарийский (Каппадокийский)**, в 280 году в Пафлагонии от благочестивых и знатных родителей христиан Феодота и Руфины родился **св. мученик Мамакт**. За открытое исповедание своей веры родители его были схвачены язычниками и заключены в темницу в Кесарии Каппадокийской (нынешняя территория Турции).

Зная свои телесные немощи, Феодот молился, чтобы Господь взял его прежде мучений. Господь услышал молитву, и он умер в темнице. Вслед за ним умерла и святая Руфина, разрешившись преждевременно сыном, которого она молитвенно препоручила Богу, прося Его быть Хранителем и Заступником осиротевшего младенца. Бог услышал предсмертную молитву святой Руфины: богатая вдова христианка Аммия с честью погребла тела святых Феодота и Руфины, а мальчика взяла к себе и окружила его материнской заботой.

Но теперь вернёмся к нашему венецианскому греку Ивану Федотову.

У С. Елагина в приложениях к его труду «История русского флота. Период Азовский» изданном в 1864 году видим, что шняву «Таймолар» и «Шнау» строил Иван Федотов:

Шнау (а)	18 16	65 ф.	12 ф. 6 д. 6 ф. 4 д.	1 апреля 1700	Грехъ Иванъ Федо-
Таймаларъ (а) (Темляра).	14	60 ф.	16 ф. 6 ф. 6 д.	На Ракоме 15 сеп- тября 1702 г.	Грехъ Иванъ Федо-
					28 февраля 1704 г. находился на устье.
					Въ 1711 г. предназначался въ казначейство подъ команду капитана-поручика Беренга.

фрагмент из приложения С. Елагина 19 век.

Греческий мастер Федотов работал на реке Воронеж в селе Рамонь и строил совсем небольшие 14,18 пушечные корабли длиной до 65 футов и шириной до 16 футов.

В нашей истории страны, как морской державы и создание военного флота является величайшей заслугой Петра I: без сильного военного флота Русское государство не смогло бы вести успешную борьбу за выходы на берега Азовского Чёрного и Балтийского морей. Царь Петр I впоследствии, осмысливая минувшие события, по этому поводу написал в предисловии к Морскому уставу: «Была убо Россия в древние оные времена довольно мужественна и храбра,

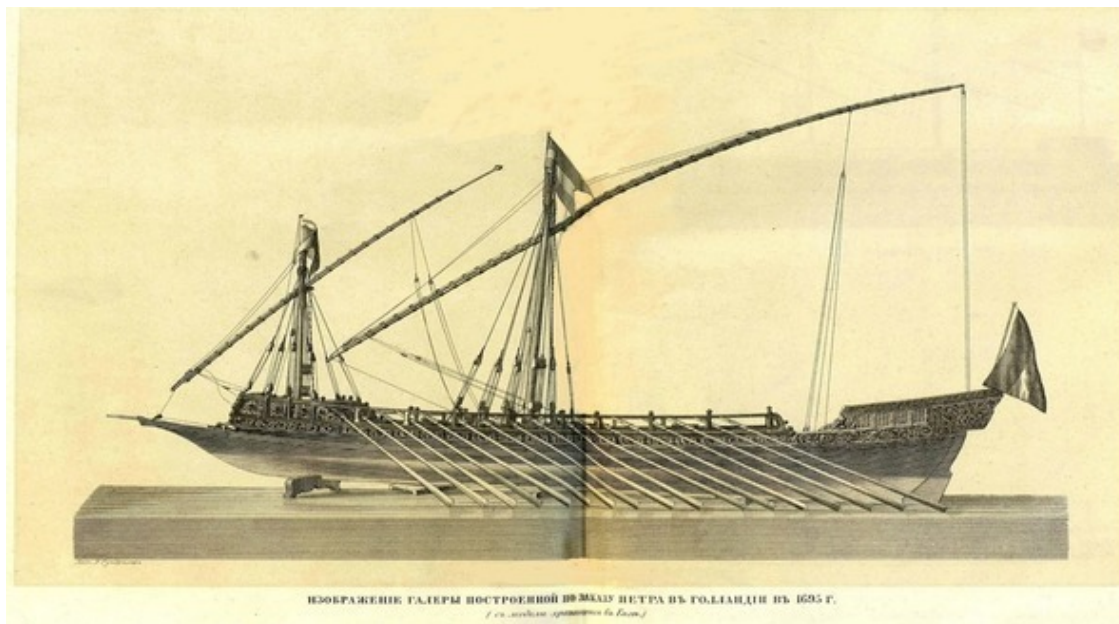
но не довольно вооружена, ниже правильно расположена. И как политическая пословица скажет о государях, морского флота не имущих, что токмо одну руку имеют, а имеющие и флот, обе. Что и наша Россия одну токмо руку тогда имела».

Огромную роль в развитии отечественного кораблестроения сыграл опыт, который был приобретен Петром во время создания судов для «потешной флотилии» на Переяславском озере. На постройке этих судов работали десятки сверстников Царя-солдат из числа бомбардиров Преображенского полка, а также местные плотники из крестьян окрестных деревень. Тогда они построили девять военных судов, включая небольшой корабль, и сотни малых судов и лодок.



Пётр I в Голландии. Неизвестный художник 19 века.

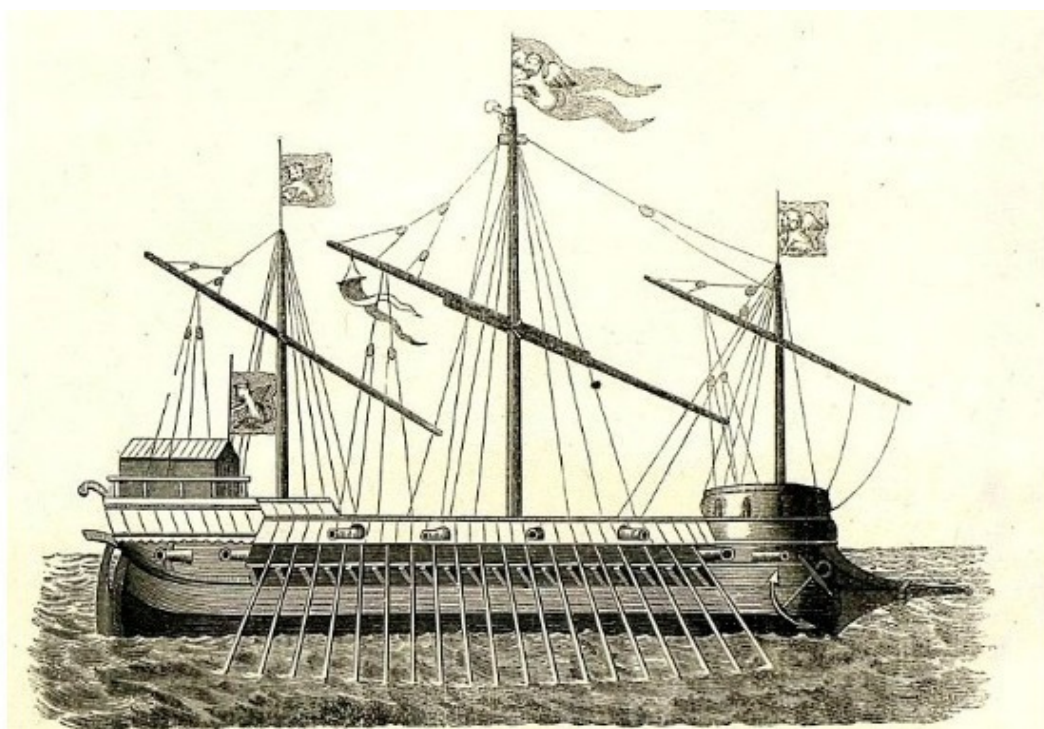
В 1695 году Пётр заказывает в Голландии 32 вёсельную галеру, она предназначалась на Волгу и Каспийское море. Но война поменяла планы и разобранную галеру с моделью и с мастером срочно отправили из Архангельска в Москву и в Преображенское. Там вологодский плотник Осип Щека и нижегородец Яков Иванов с 32 товарищами принялись за постройку царской галеры по проекту голландской. Весной 1696 году разобранные галеры отправлялись в Воронеж и с марта месяца уже начали собираться у пристанного двора подъячего Маторина на берегу одноимённой реки.



Голландская галера 1695г. Гравюра 18 века.

Документы 17 века доказывают, что колыбелью Русского Военно-морского флота являлся Воронеж. Вокруг города и по губернии рос корабельный лес в большом количестве. На верфях Воронежа и до Петра строились гребно-парусные суда для Чигирских походов 1677 года, и для крымских походов 1689 года князя Василия Голицина. Ещё по указу царя **Алексея Михайловича** в 1660 году здесь было построено много судов для 8 тысячного отряда казаков воеводы Хитрова.

Пока шла война Турции с Венецией, Австрией и Польшей, Пётр принял решение начать борьбу за выход к южным морям. Русские войска совершили походы в устья Дона и низовья Днепра, осадили крепости Азов и Кизикермен.



Английская галера 1675 года. Неизвестный художник. Гравюра 18 век.

В ноябре 1695 году в Москве собралась «консилия генералов»: П. Гордона, Ф. Головина и Ф. Лефорта и вместе с Петром решили к весне в Воронеже построить и вооружить новые морские суда. Заготовку лесных материалов поручили Г. Титову. К февралю было распилено 7 тысяч стволов «для галеасного, галерного, каторожного и брандерного дела».

Заготовили скобы, крючья, гвозди и сложили под Воронежом на луговой стороне реки. На территории пристанского двора был возведён Государев шатёр-центр управления делами судостроения. Пётр принимает в строительстве галеры «*Принципиум*» и заложили **два галеаса** которые строил **капитан А. Мейер**.

Новопостроенный флот состоял из 2 кораблей 23 галер и 4 брандеров.

Вот цитата из писем Бартоломео Кресченцио «...галеасные вёсла несравненно длиннее галерных, по чему и требуют по 7 человек на каждое... галеас имеет всегда три мачты из которых каждая имеет по парусу... в настоящее время в Венеции искусство построения галеасов доведено до такой степени они ходят и поворачиваются очень легко, площадки ограждены постоянным высоким и прочным бортом под прикрытием которого солдаты стреляют из мушкетов и аркебуз сквозь бойницы... галеас имеет одну палубу под которой находится много кают и камер... и имеет до 70 орудий».

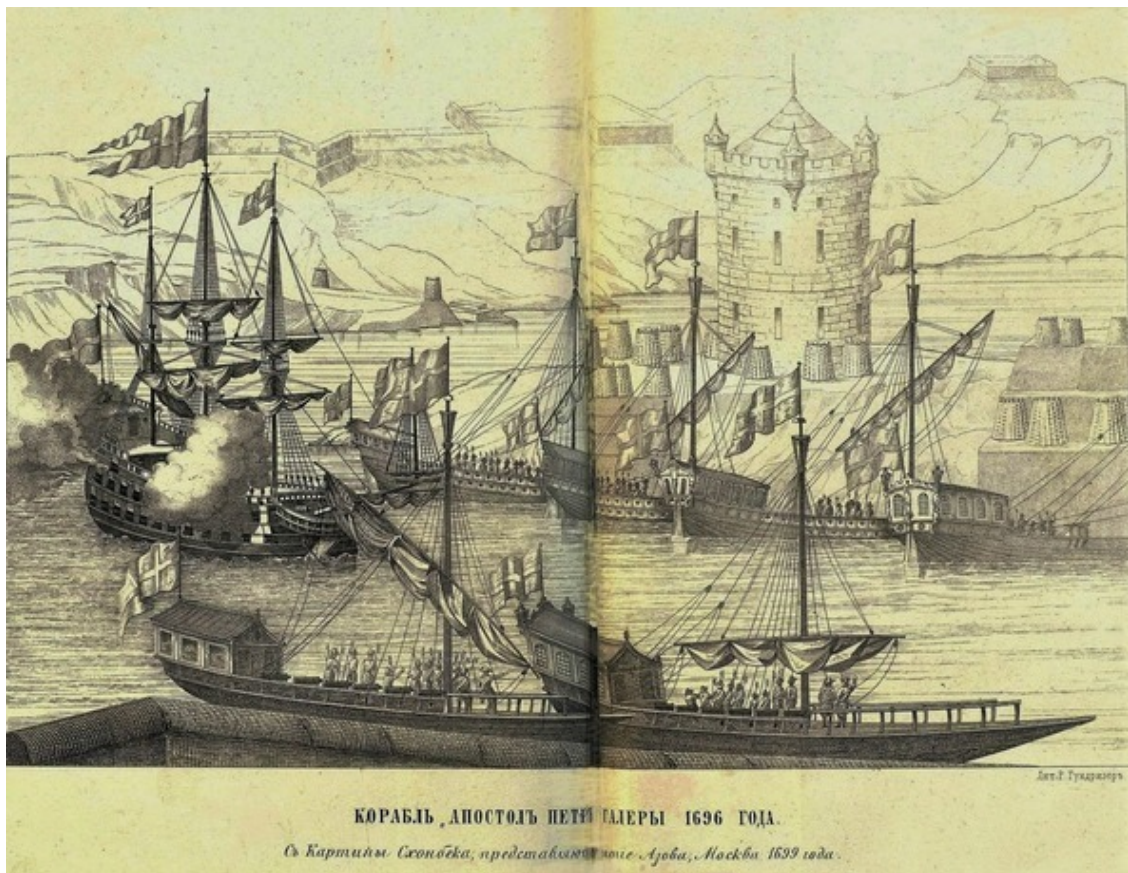
Галеасы получились очень хорошие им присвоили названия «*Апостол Пётр*» и «*Апостол Павел*».

2 апреля 1696 года, при выпавшем снеге, были спущены на воду галеры «*Принципиум*», «*Св. Марк*», «*Св. Матвей*», адмиралом назначен Ф.Я.Лефорт, вице-адмиралом Ю. Лима, шаутбенахтом Б. де Лозиер. Боцманом на царской галере был назначен Гаврило Меншиков, констапелем Гаврило Кабылин, подконстапелем Иван Вернер. На Пасху устроили праздник «... была из пушек стрельба великая на многие час».

Командующий флотом **Франц Яковлевич Лефорт** приказал построить 2 специальных корабля-крепости по названию ПРАМ, для осады турецкого Азова. Численность войска составляла 75 тысяч человек. В мае месяце флот, построенный в Воронеже вышел в первый свой боевой поход к Азову по реке Дон.

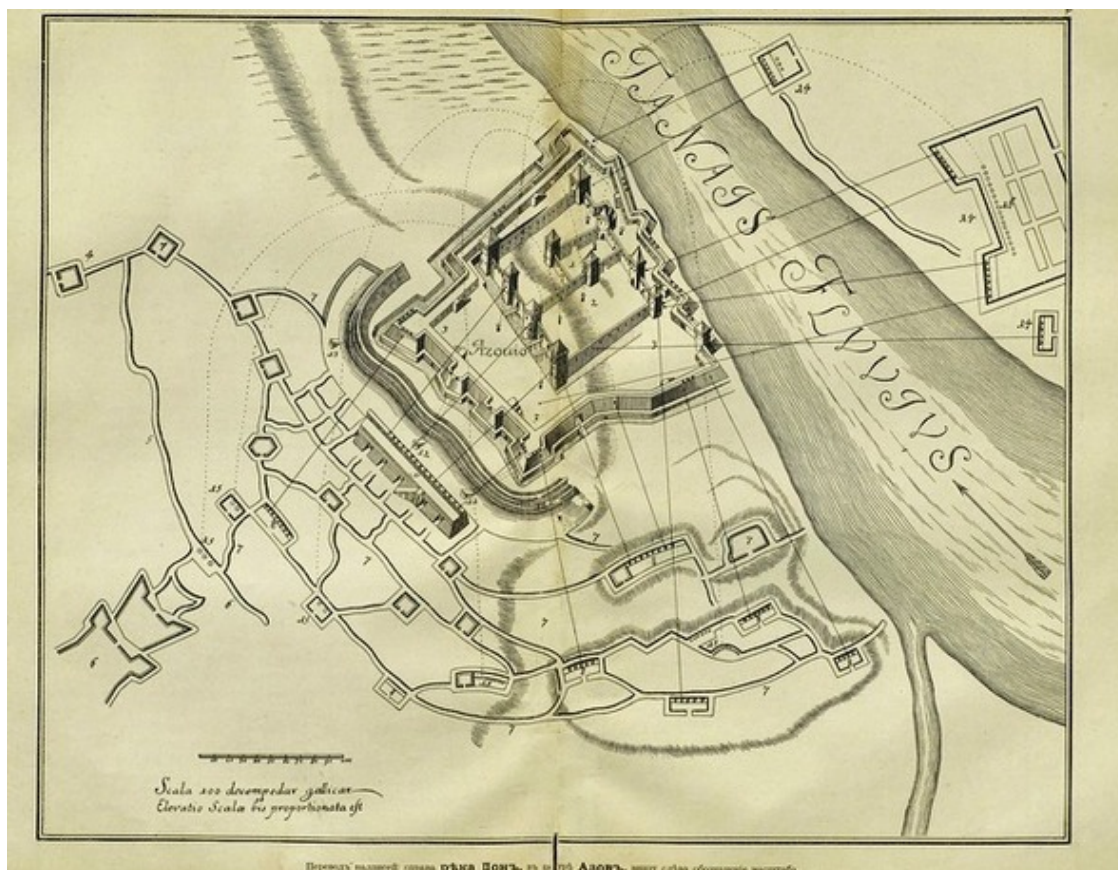


Ф.Я Лефорт. Портрет неизвестного художника 17 века.



Корабль «Апостол Пётр» и галеры у Азова. Неизвестный художник. Гравюра 18 века.

15 мая русский флот прибыл к крепости по реке Дон (это событие видим на старинной гравюре выше, справа башни, вдали на круче крепость), а **27 мая 1696 года** русские военные суда заблокировали **крепость Азов** с моря.



Крепость Азов. Карта Лавалья 17 века.

Вокруг крепости наши войска возвели земляной вал и поставили пушки. Приглашённые артиллерист иноземец Граге и инженер де-Лаваль точным огнём сделали проломы в стенах. Донские казаки под руководством Флора Миняева захватили часть крепости. В результате боя с турками, последние потеряли 2 линейных корабля и 40 более мелких судов. **18 июля 1696 года** турецкий ага Гасан-бей и 270 человек после переговоров сдались. Русским досталось 96 пушек, 21 купеческий корабль, 14 грузовых кораблей.

Из книги П. П. Филевского «История города Таганрог»:

19-го июля 1696 года происходила сдача города; полки выстроились у воротъ Азова, а на рѣкѣ были приготовлены суда для перевозки турокъ до Кагальника, но лишь только турки выступили изъ крѣпости какъ бросились бѣжать въ разсыпную. Но бей, опустивъ знамена предъ генералиссимусомъ Шейномъ, благодарилъ его за вѣрно выполненныя общіянія. Вслѣдъ за Азовомъ сдалась маленькая крѣпость Лютинь, лежащая у мѣртваго Донца.

фрагмент из П.П.Филевского.

Позволю себе сделать маленькое отступление от боёв под Азовом и озвучить про другие укрепления в районе дельты Дона, так как мало где можно о них узнать. В «Записках Одесского общества истории и древностей», изданных в 1868 году, в статье «Сборник событий в Новороссийском крае» автор, повествуя об истории Азовской крепости, приводит интересные сведения об ордере князя Репнина от 9 октября 1741 года «о подорвании половины Азова и переводе Азовской команды в **Усть-Донецкую крепостце**». Иоган Гильденштедт, академик Петербургской академии наук с 1771 года, в «Дневнике путешествия в южную Россию» так описывает земли,

прилегающие к Мертвому Донцу: «На южном берегу его (Мертвого Донца) лежит теперь опустевшая крепость Лютик, а на северном возвышенном берегу его верхнего устья стоит русская **Донецкая крепость**, которая была заложена во вторую Турецкую войну (1736—39гг.), после взятия Азова, но после сооружения крепости св. Димитрия Ростовского была упразднена», т.е. после закладки нынешнего города Ростов на Дону.



Усть-Донецкая крепость. Неизвестный художник. Немецкая гравюра 18 века.

Она показана и на гравюрах того времени. Это было земляное укрепление с каменными башнями. Оно находилось между истоком Мертвого Донца (на карте река Танаис) и Кульбаковой балкой. Через реку Танаис протянута цепь, между двумя башнями, так же как и перед крепостью Азов, только меньшего размера. Тут же на гравюре сверху видим, что между укреплениями на правом берегу протекает речка. Для определения местоположения данной реки необходимо взглянуть на русскую копию карты 17 века сделанную с оригинала (на латинском языке). Здесь видим, что это нынешняя речка Донской Чулек (на карте *Донецкий Жулик*) протекающая по местности существующего ныне села Синявское Неклиновского района Ростовской области. На карте ниже видим, как проходила дорога из Азова в Крым, Таганрог, Павловск, Миус и направо в Черкасск (мимо крепости Лютик).



Карта 18 века.

Рассмотрим названия рек на этой карте: р. Санок под Таганрогом (река Самбек), р. Маскiй Жулик (Морской Чулек), р. Донецкiй Жулик (Донской Чулек), р. нижний Шатлер (Сухой Чалтырь), р. Верхний Шатлер (Мокрый Чалтырь). Ниже на карте я поставил эту забытую всеми Усть-Донецкую крепость на правом берегу реки Мёртвый Донец.



Крепость на реке Донской Чулек. Карта Google.

Крепость «Лютик» находилась у впадения в реку Мёртвый Донец ерика Лютик с правой его стороны напротив нынешнего села Недвиговка Ростовской области. В этом же селе

находятся раскопки и музей под небом древнего греческого города Танаис. Напомню читателю, что река Дон во все старые времена называлась Танаис и являлась границей между Европой и Азией.



Крепость Лютик и Каланчи. Неизвестный художник. Карта 17 века.

Крепость «*Лютик на Мертвом Донце*» занимает особое место в ряду памятников инженерного искусства. Дата возведения крепости-лето 1660 года. Строили ее турки с целью перекрыть всю донскую дельту, одновременно с Каланчинскими башнями. Место под Лютик выбрали низменное, на левом берегу Мертвого Донца. Сам хан распоряжался работами, на которых были заняты 40 тысяч татар и 10 тысяч венгров, валахов, пленных русских. Сваи забивали в топкий грунт поймы, а на правом берегу Мертвого Донца секли камень для возведения фортификаций. Город-крепость Лютик представлял собой почти квадрат размером 39 на 40 метров. С трех сторон крепостные стены опоясывал ров; внутри разместилась 21 жилая изба, каменная мечеть и конюшни. В западной стене близ угловой башни были устроены проезжие двойные железные ворота, а через реку Мёртвый Донец ниже по течению протянута железная цепь.



Крепость «Лютик». Карта Google.

Таким образом самый большой рукав донской дельты оказался запертым. Построив крепость, хан отвел войска в Крым, оставив в Каланчинских башнях по 300 солдат, в Лютике 500 и в Азове 5000 человек. По описанию стольника Ивана Бахметьева, когда во время второго Азовского похода Петра I Лютик взяли русские войска, городок этот был каменным и представлял собой в плане почти квадрат (39x40 м). Крепостные стены были укреплены четырьмя восьмиугольными башнями, крытыми тесом. Внутри крепости размещались жилые избы, каменная мечеть и хозяйственные постройки. Вблизи угловой башни с западной стороны были устроены «ворота проезжие, створы двойные железные». Из крепости к реке вел потайной подземный ход.

Турки называли ее «Щит ислама» или «Сед Ислам», «Лютиком» ее назвали позже русские, по имени ерика, впадающего в Мертвый Донец, на берегу которого она стояла.

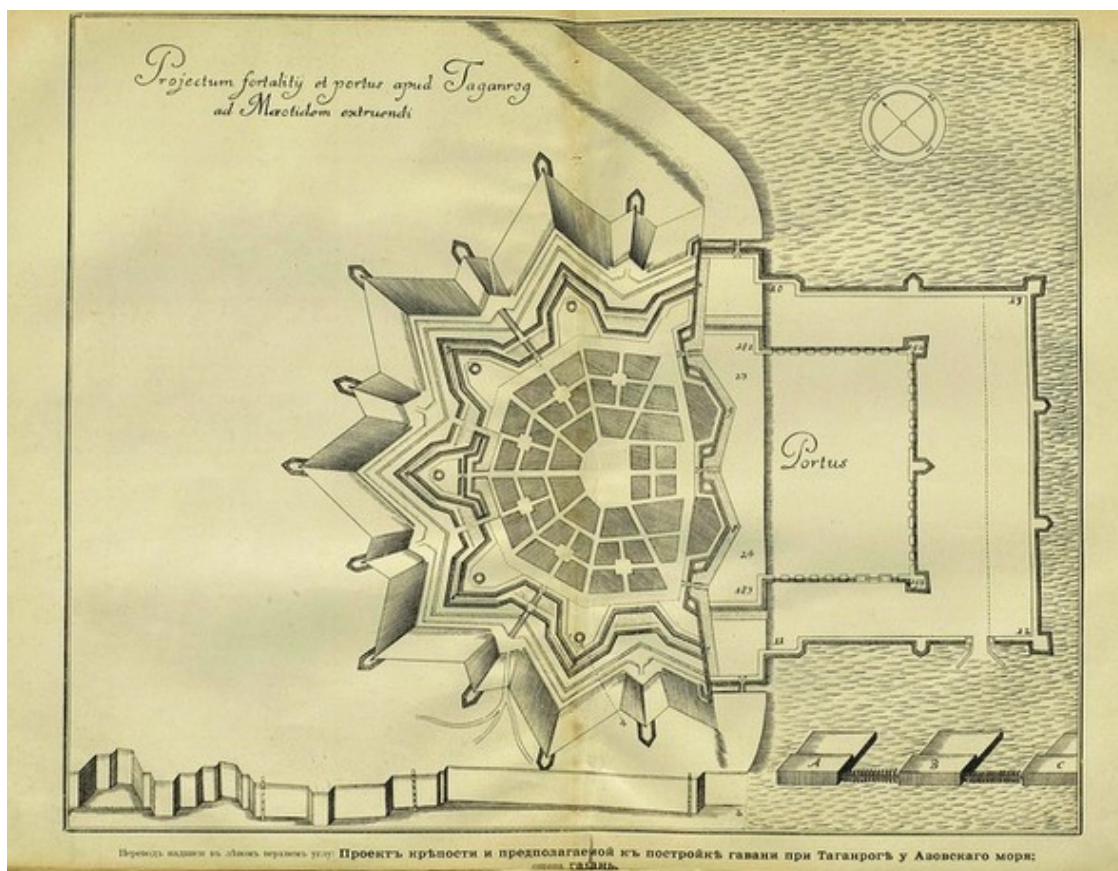
Ранее весной 1661 г. объединенные силы русского отряда и казаков под руководством воеводы думного дворянина Ивана Хитрово сделали попытку штурма крепости, ставшей после Азова самой мощной в дельте Дона. Применять подкопы и взрывать стены не было никакой возможности: грунтовые воды в пойме почти у дневной поверхности земли, крепость с трех сторон окружена рвами с водой, а при малейшем западном ветре пойма заливаается нагонной морской водой. Во избежание больших потерь осаду сняли. Предпринимались попытки штурма крепости и в 1686, и в 1696 гг. Второй Азовский поход Петра Великого принес успех, и **крепость пала 18 июля 1696 г.** До этого в мае несколько кораблей на камелях провели с боями по реке Мёртвый Донец, для блокады крепости Азов от турецкого флота со стороны Меотиды (Азовского моря).

После окончания компании русские инженеры укрепили Лютик дополнительно, по правилам новейшей фортификации, и с этого времени она стала играть важную роль в системе транспортных коммуникаций в дельте Дона.

С крепостью связан целый ряд событий на Юге России в начале XVIII в. В 1711 году после неудач в войне с Турцией Петр I вынужден был отдать приказ взорвать укрепления «Лютика». После изгнания турок из пределов донской дельты в ней был учрежден почтовый пост, а когда русская граница переместилась за Кубань, крепость «Лютик» утратила всякое военное и транспортное значение. Его развалины долго служили казакам временным пристанищем во время рыбной ловли.

Подходы к Азову для кораблей русского флота, с большой осадкой были плохими, как со стороны материка, так и со стороны Азовского моря. Для базирования флота необходимо было искать более приспособленное место. Позже **27 июля 1669 года** Пётр лично выбрал

место для нового порта в Азовском море на крутом высоком мысе Таганий Рог. Ранее здесь находился торговый венецианский Порто-Пизано.



Крепость Таганий Рог. Карта Лавалья 17 века.

О событиях по строительству и становлению города Таганрог и порта написано много книг, здесь же я хотел рассказать читателю про другой город, родину кораблей Черноморской флотилии город Воронеж.

В октябре состоялось заседание боярской думы, Пётр изложил свои мысли о создании регулярного военного флота и необходимость отечественного кораблестроения, он заявил: *«Нечто же лучше мною быть, еже воевать морем, понеже зело близко есть и удобно многократ паче, неже сухим путем. К ему же потребен есть флот»*. Боярская дума постановила: *«Морским судам быть..»*, так было принято решение о создании в России Военно-Морского флота. Местом базирования флота был определён Азов и Таганрог. *«Усмотрено место к корабельному удобное на реке Воронеж под городом того же имени»*.

Призваны из Англии, Венеции и Голландии искусные мастера и началось *«...строенье великим иждевением кораблей, галер, яхт и протчих судов водных»*.

Корабельный мастер грек Иван Федотов прибыл в Воронеж из Венеции в августе 1697 году вместе с ним ещё было 12 мастеров эти сведения почерпнуты мною из материалов и документов историков флота таких как: Е.Ф.Шмурло, С. Елагина и И. Корба.



Пётр I. Картина художник Г. Кнеллер 1698 год.

В селе **Рамонь** выше по течению одноимённой реки в **1697** году на верфи были заложены четыре корабля-баркалоны.

22-х пушечный корабль-баркалон «*Меркурий*» («*Меркуриус*») строился кумпанством окольного князя **Петра Григорьевича Львова**, которое было восприемником ранее существовавшего на рамонской пристани кумпанства стольника князя **Г. В. Тёфянкина** (Тюфякина). Строил корабль датский корабельный мастер, капитан **Симон Питерсон**, который был принят на русскую службу в 1696 году.

Парусно-гребное судно баркалон «*Меркурий*» был спущен на воду в Рамони с «Волчьей пристани» в 1698 году. В мае 1699 года корабль был отправлен в Воронеж и в том же году участвовал в Керченском походе.

Первый 36-ти пушечный корабль 5-го ранга баркалон «*Барабан*» («*Трумель*») строился кумпанством боярина **Фёдора Петровича Шереметева**. Строителями корабля были **Корнелис Серейсон, Лен Чапман и Симон Питерсон**. Корабль был спущен на воду в мае 1699 года и получил девиз «Непотребен без грома». В апреле 1702 года был переведён из Воронежа в устье Дона.

Второй 36-ти пушечный корабль 5-го ранга баркалон «*Три Рюмки*» («*Дри рюморь*») кумпанства боярина **Тихона Никитича Стрешнева** был построен и спущен на воду в мае 1699 года. Строители **Симон Питерсон и Ян Эдрек**. Девиз корабля «Держите во всех делах меру». В апреле 1702 года корабль был переведён из Воронежа в устье Дона. Оба корабля были разобраны в 1710 году. Ещё один 6-ти пушечный баркалон без названия кумпанства стольника князя **Василия Долгорукова**, который строил **Ян Янсен** и переделывал Ян Терплий, был построен и спущен на воду в мае 1699 года. Ещё 1697 году в Рамони был заложен 49-ти пушечный барбарский корабль «*Нептунус*» кумпанства боярина Т. Н. **Стрешнева**. Строитель **Ян Ярик**.

Весной 1699 года 86 кораблей вышли из Воронежа. На корабле «*Крепость*» находился каргопольский наместник **Емельян Игнатович Украинцев** первый посол от России в Константинополь. Главнокомандующим флотом был Ф.А. Головин, вице-адмиралом Крюйс, царь был командиром корабля «*Апостол Пётр*». 24 мая флот был у Азова, а 3 июля 1699 года, царь Пётр на 44 судах отправился к Таганрогу. Работы по строительству нового порта велись быстрыми темпами. Крепость назвали именем «*Святой Троицы*», берег был укреплён пушками.

изъ Таганрога баалыки. 23 июля Петръ I на кораблѣ «Апостолъ Петръ» вышелъ рукавомъ Кутерьмою въ море. Затѣмъ онъ самъ провелъ остальные корабли въ открытое море. Эта процессія была большимъ торжествомъ; многіе сомнѣвались въ томъ, что корабли могутъ пройти, турки съ величайшимъ любопытствомъ слѣдили за всѣмъ этимъ; вопросъ о свободномъ проходе судовъ былъ, конечно, существенно важенъ. Въ день апостоловъ Петра и Павла, 29 июня, весь флотъ уже былъ на таганрогскомъ рейдѣ. Въ этотъ день своего ангела Царь устроилъ торжественный пиръ, на которомъ угощалъ своихъ товарищей и сотрудниковъ моряковъ. Всѣ начинанія увѣщались успѣхомъ и Царь ликовалъ. Пушечная пальба, музыка, фейерверки и веселый звонъ кубковъ сливались съ плескомъ волнъ моря пустынного и безлюднаго, а угрозные скаты Таганрога, оцѣпеннаго пушками, только отдавали эхо веселаго торжества русскаго Царя вдали отъ сердца Россіи.

Фрагмент из книги 18 век.

Далее Русский флот прибыл к крепости Керчь, которой владели турки и остановился на кубанской стороне Тамани. Адмирал Крюйс и сам Пётр встретились с турецким адмиралом и договорились, что не будет препятствий для посла Украинцева и капитана Памбурга на корабле в Константинополь. Далее царь возвратился в Таганрог, где присутствовал при освещении церкви. После этого царь Пётр вернулся в Воронеж.

1701 году на верфи Рамони выше по реке от Воронежа по приказу Петра I, посетившего эту верфь (где непосредственно встречался с Иваном Федотовым), были построены два плавучих дока (в них производилась починка кораблей) и четыре подъемных судна —мастенлихтеров (строитель грек Иван Федотов), чертежи этих судов сделал корабельных дел мастер, датчанин С. Петерсон, которые позже в 1702 году были переведены по одному в Азов, Таганрог и Воронеж.

1 сентября 1702 года **Федотовым** на Рамонской верфи была заложена 14-ти пушечная шнява «*Таймалар*». Эту шняву строил Иван Федотов и помогал ему **Фёдоров Иван** так же грек- венецианец и корабельный мастер. Шнява участвовала в войне с Турцией в 1710

—1713 годах, в мае 1711 года под командованием **капитана-поручика Витуса Беринга** (известного впоследствии полярного мореплавателя) перешла из Азова в Таганрог. Штурманом у Беринга был голландец Питир Янсон Фандерков. В 1716 году была разобрана.



Шнява «Таймолар». Неизвестный художник. Гравюра 18 век.

Верфь Рамонь по праву считается родиной плавающих отечественных доков, а их отцом и **первостроителем грек Иван Федотов**, приглашённый из Венеции во время «русского посольства» самим царём Петром Первым.

На Ступинской верфи ранее 1 апреля 1700 года была заложена и 1 мая 1703 года спущена на воду 18-ти пушечная **шнява «Шнау»**, строил которую **греческий мастер Иван Федотов**. В 1703 году на этой верфи так же были построены 30 будар.

Ещё позже на **Чертовицкой верфи** в 1712 году заложена и спущена 8 пушечная шнява №13 так же построенная **Иваном Федотовым**. Это показывает, что на протяжении 15 лет данный мастер работал на верфях Воронежской губернии и позже стал гражданином России.

Шнявы имели две мачты с прямыми парусами и бушприт, стаксель и кливер. Также шнявы имели третью мачту (так называемую шняв-мачту, трисель-мачту) стоящую непосредственно вплотную за грот-мачтой с небольшим зазором, на которой несли трисель с гиком, прошнурованный передней шкаториной к этой мачте. Иногда эта мачта заменялась специальным тросом (джек-штагом), к которому кольцами присоединялась шкаторина паруса. Военные шнявы вооружались 12—18 пушками малого калибра. Среднее водоизмещение шнявы было около 150 тонн, длина 25,30 метров, ширина 6—8 метров, экипаж до 80 человек.



Камели. Современный макет.

Камели (ед. число камель, англ. camels) -парные понтоны, использовавшиеся для уменьшения осадки корабля и проводки его по мелководью, самым крупным специалистом того времени по этим инженерным сооружениям являлся **венецианский грек Иван Федотов**, нанятый на службу России первым русским послом Петром Толстым и даже возможно самим Петром, который сильно не афишировал своё присутствие в этом посольстве.

Князь Толстой возглавлял «великое посольство» в Венецианскую республику 1697 года, в которое так же входили князья Голицыны, Шереметьевы, Долгорукие, Измайловы, все они должны были набираться опыта по судостроению и обучаться морскому делу. Камели применялись, начиная как минимум с XVI века в северной Европе, прежде всего в Нидерландах, в дельте Рейна и Мааса. Для постановки корабля на камели их балластировали приемом воды и погруженными подводили под днище. После закрепления балласт откачивали с помощью ручных помп (был в Воронеже с 1699года специалист по этому делу ещё один однофамилец **Федотов Елфим**, по прозвищу «насосник»), и камели вместе с кораблем всплывали. В таком состоянии корабль был готов к проводке по мелководью. По окончании ее балласт заполнялся снова, и корабль снимался для самостоятельного плавания. Камели нашли широкое применение в естественно мелководных портах и гаванях, таких как Таганрог, Воронеж, Азов.

Надо напомнить, что много греков—венецианцев по призыву самого Петра прибыло в Воронеж на строительство кораблей. Вместе с Иваном Федотовым прибыли ещё 12 мастеров в том числе: **Фаустов Иван, Муци Николай, Фёдоров Иван, Филлипов Трофим** и другие. Они все общались между собой и помогали друг другу при строительстве судов. Фаустов вместе с Федотовым строили камели и корабли, а Фёдоров помогал при строительстве знаменитой **шнявы «Таймолар»**.



Пётр I. Художник Я. Веникс 1697год.

Следует напомнить фамилии других греков так же призванных на службу России:
Депиор Андрей Петрович-капитан, на корабле «Геркулес» при проводки его по Воронежю, Дону до Азова, на службе с 1697 года.

Кемер Стомати Михайлович-капитан галерного флота, с 1698 года на службе, привёл «Божие Предвидение» на камелях в Азов в 1710 году.

Кемер Яков —поручик, с 1703года.

Николаев Паниот- боцман на службе с 1704 года.

Афендополи Янис– боцман, на кораблях с 1698 года.

Орлеин Степанус– лекарь, на службе с 1698года.

Савельев Стомати-галерного дела подмастерье, работал в Таврове.

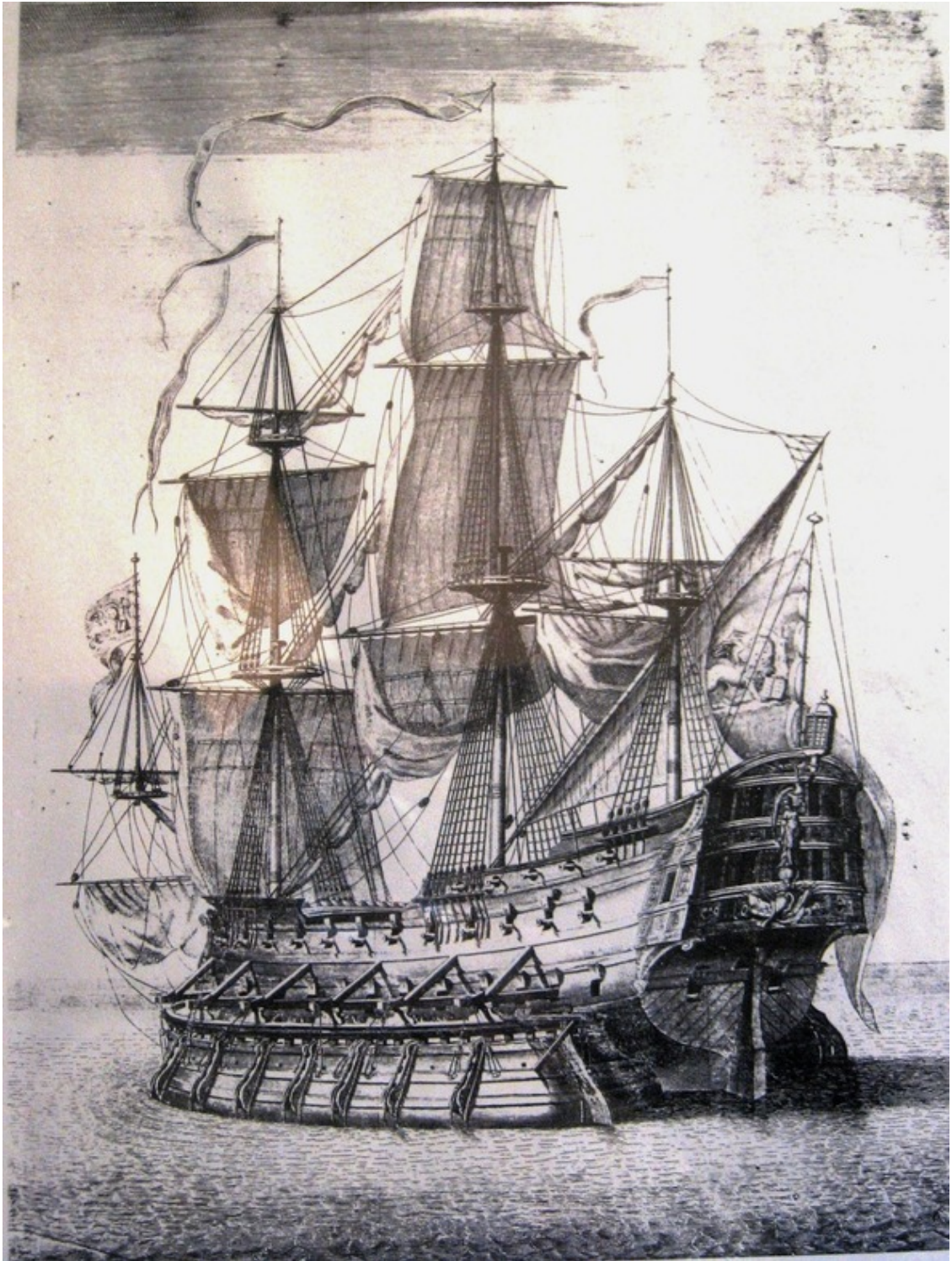
Муци Николай-галерного дел мастер, с 1700года.

Филлипов Трофим-вёсельных дел мастер, с 1700г.в Воронеже.

Цей Фёдор-капитан, командир 8 бригантины, с 1699 года.

Цей Захариус– подпоручик, с 1703 года на флоте и другие.

Но продолжим, в России на камелях выводились в Балтийское море корабли, построенные на Ладогe и на Свири, а в Азовское-построенные в Воронеже. Есть упоминание у Елагин, как **линейный корабль «Предестинация»** в начале 1710 проведён по рекам в Таганрог и далее в Азов на камелях капитаном **греком Камером Стомати Михайловичем** и позже этот корабль летом 1711 года выводился из Таганрога так же на камелях, построенных **корабельным мастером Иваном Федотовым**. Без этих понтонов крупные корабли не могли самостоятельно передвигаться на мелководье, которых хватало на реках, в дельте Дона и у Таганрога.



Корабль на камелях. Неизвестный художник. Гравюра 18 века.

Строительством кораблей в Воронежском крае занимались 53 кумпанств. На каждое возлагалось заготовка леса на два корабля и на несколько специальных судов, плавсредств и сооружений. В начальный период в каждом кумпанстве находилось до 200 работных людей. Для отбора лесов в помощь им были даны корабельные мастера.

Леса заготовливались в октябре-декабре месяце. На строительство прибывали десятки тысяч людей со всей России. Флот строила вся страна. Игумен Тит Успенского монастыря записал в 1698 году *«на каждом дворе поставлено было человек по 50 с лошадьми»*.

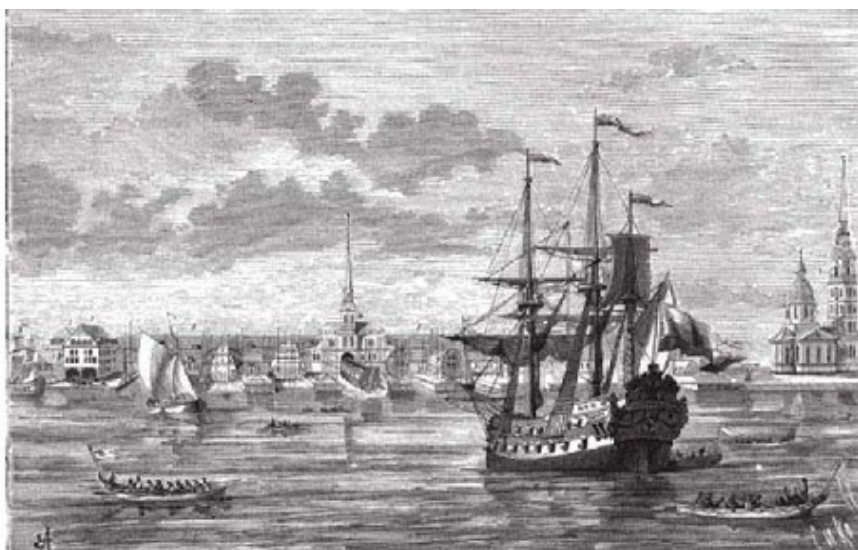


Воронеж. Неизвестный художник. Гравюра 17 века.

Город Воронеж того времени являлся одним из красивейших многолюдных и промышленных городов России иностранцы сравнивали его с Портсмутом и Марселем.

Воронеж был подлинной «колыбелью Русского военного флота». Голландец де Бруин в своих записках отмечал, что в Азовском флоте находится более 68 кораблей, 21 галера и 200 бригантин и ещё много строится по реке Воронеж.

Условия труда были тяжёлые, многие мастеровые и работные люди болели и умирали. За лето в Воронеже, Устье и Таврове болело 2218 человек из которых 48 умерло.



Воронеж вид с реки. Неизвестный художник. Гравюра 17 века.

Для строительства Адмиралтейского двора, были созданы государственные кумпанства возглавляемые стольниками Г. Грибоедовым, П. Бохиным, Н. Лухудьев, дворянами И. Зеновьевым, А. Грамотиным, Я. Жеребцовым, Д. Дивов, И. Титов и другими. Позже строительством судов руководили такие знатные люди как: адмиралы Ф. Головин, К. Крюйс, С. Колычев, капитан-комендор И. Бекман, В. Беринг и другие.

Россия для многих иностранцев стала второй Родиной, и они с честью продолжили свой род на русской земле, оставив о себе добрую славу, это такие люди как:

- голландцы Я. Фан Рэз, Г. Памбург, Я. Янем, К. Дюйц, П. Класс, Н. Кок, К. Бокар и др.
- норвежцы К. Крюйс, П. Бредль
- далматинцы М. Змаевич, К. Боцис
- англичане Д. Дэн, Д. Перри, Н. Бейгус, И. Бекман, Р. Девенпорт, Р. Козенц и др.
- венецианцы Ф. Пикало, И Фафсто, З. Брусья, З. Вентурини, Ю. Лима, Я Моро и др.
- датчане В. Беринг, Я Ерик, С. Петерсон, Я Янсен, К. Серейсон.
- греки Иван Федотов, Юрий Русинов, Иван Фаустов, Иван Фёдоров, Трофим Филиппов
- швейцарец Ф. Лефорт
- шведы К. Отто, А. Росселиус, А. Казан, М. Юдин и др.



Воронеж. Реконструкция 20 века. Художник Н. Яковлев.

Раньше считалось что Пётр насаждал каноны западной церкви, но это ни так было на самом деле. Эпидемии и болезни на Воронежской земле были очень часты многие иностранцы умирали и из за отсутствия священнослужителей не перед кем им было исповедоваться.

с отсутствием священника не перед кем им было исповедаться. Документы по этому поводу гласят о следующем: 18 октября 1700 года² в Воронеже в Адмиралтейском приказе били челом Великому государя греки капитан Андрей Депиор с 4 товарищами, «...работают де они на Воронеже у корабельного дела третий год, а священника у них на Воронеже греческого языка нет и многие из них лежат в скорби и исповеди принять не у кого». В декабре 1700 года из Патриаршего розряда по распоряжению Петра I в Воронеж был прислан священник Данила, владеющий греческим языком. Таким образом просьба греков была удовлетворена. А отсюда становится понятно, для чего построены были Лютеранские церкви в Воронеже и какую функцию они выполняли.

фрагмент из книги В.И.Расторгуева «Воронеж Родина Русского ВМФ».

В 1703 году в Воронеже была открыта первая адмиралтейская школа для обучения новых русских морских специалистов и матросов. Так Ф. М. Апраксин 3 мая докладывал Петру: «...да матросов, которые выросли, научил изрядно 500 человек, те будут на кораблях...». После наиболее способных отправляли продолжать обучение за границу.

По документам Петра можно видеть что вопросы кораблестроения царь держал на личном контроле и начало строительства первого линейного корабля осуществлял сам.

В журнале канцелярии Петра I за 207 год (т. е. 1698 г. – Прим., авт.) записано «...ноября в 19 день на память святого мученика Авдия заложили корабль, именуемый «Божие Предвидение». Киль положили, длина 130 футов, ширина 33 фута². Впоследствии строительством данного корабля занимался сам царь с русскими талантливыми корабельщиками Федосеем Складчиковым и Лукьяном Верещагиным без помощи иностранных мастеров.

фрагмент из книги В.И.Расторгуева.

Первый русский линкор вышел очень красивым и ходким. Датский посланник П. Гейнс так доносил своему правительству: «*понимающие в судостроении единогласно признали его шедевром*». Другой голландец де Брюин так писал: «*один из военных кораблей, выстроенный под надзором и по указанию Царя, блистал перед остальными всевозможными украшениями, в нём капитанская каюта, обитая ореховым деревом*».

Действительно этот корабль относился к одному из первых произведений русского декоративного искусства в стиле петровского барокко. Носовая часть и корма украшены были скульптурными изображениями и богатою резной работой. Роскошь отделки распространялась так же на элементы палубы и каюты. Резные круглые венки вокруг пушечных портов на бортах, соединяли носовые украшения с кормовыми.



Корабль «Предестинация» Неизвестный художник. Гравюра 17 век.

Первые Андреевские флаги были на этом корабле, в середине видим Андреевский с крестом, а справа трёхцветный симиполосный. Эти флаги были освещены в Успенской адмиралтейской церкви, а затем подняты на **линейном корабле «Божие Предвидение»**.

Корабль был спущен в Воронеже на воду 27 апреля 1700 года в присутствии представителей дипломатического корпуса, государственных деятелей, знатных бояр, царевича Алексея Петровича и его сестры Натальи Алексеевны, а так же дам и девиц «немецкой слободы».



Линейный корабль «Goto Predtstinacia». Неизвестный художник. Графюра 17 века.

Корабль отличался красивой резной кормой со скульптурными изображениями. В своём труде В.И.Расторгуев пишет: «Декор кормы имел центрическую композицию, подчёркнуто в центре полукруглого гакоборта овальным щитом с изображением коленопреклонённой фигуры апостола Петра. На фоне моря с кораблём летящий голубь с миртовой ветвью. Вокруг щита располагались резные фигуры играющих Путти с дельфинами. Изогнутый кормовой балкон с балясинами в виде кариатид ограниченно переходил в штуплицы, образуя, как бы основание для 4 амуров, поддерживающих кровлю. Кроме того балкон украшали львиные маски, а завершали композицию 3 искусно выполненные фонаря».

К 1712 году Азовский флот построенный в Воронеже имел 132 корабля, но был подписан мирный договор и корабли были поставлены на консервации.

Пётр издал указ о заготовки 19500 лубов на крышки для кораблей, шняв, галер «...дабы не упустить удобного времени сохранить от ветхости труды и интерес царского величества».

Духовным наставником Петра являлся **воронежский архиерей Митрофан**. Он являлся и спонсором самого царя, за что и был жалован грамотами «в 1700 году дал из домовою своей казны четыре тысячи рублёв на жалование ратных людем... милостиво и похваляем за твоё усердножелательное радение и милость к тебе богомольцу нашему будет неотъемлемо». Именно он предсказал Петру: «*Будешь жить в других дворцах, на Севере, и воздвигнешь новую столицу, великий город в честь святого Петра, бог благословляет тебя на это. Казанская икона будет покровом города и всего народа. До тех пор, пока Казанская икона Божьей Матери будет в столице и перед нею будут молиться православные, в город не ступит вражья нога*». Как это можно было предсказать, надо только вдуматься,

не было ещё и выхода к Балтийскому морю, побережьем владели шведы, на месте впадения Невы были одни болота.



Митрополит Воронежский Митрофан. Икона 18 века

Узнав о смерти Митрофана в ноябре 1703 года, Пётр прибыл в Воронеж для похорон со всем своим царским синклитом. Царь сам нёс гроб с офицерами флота и опустил его в могилу и сказал: «...не осталось у меня такого святого старца- отца».



Воронежская верфь. Реконструкция. Художник Н. Яковлев.

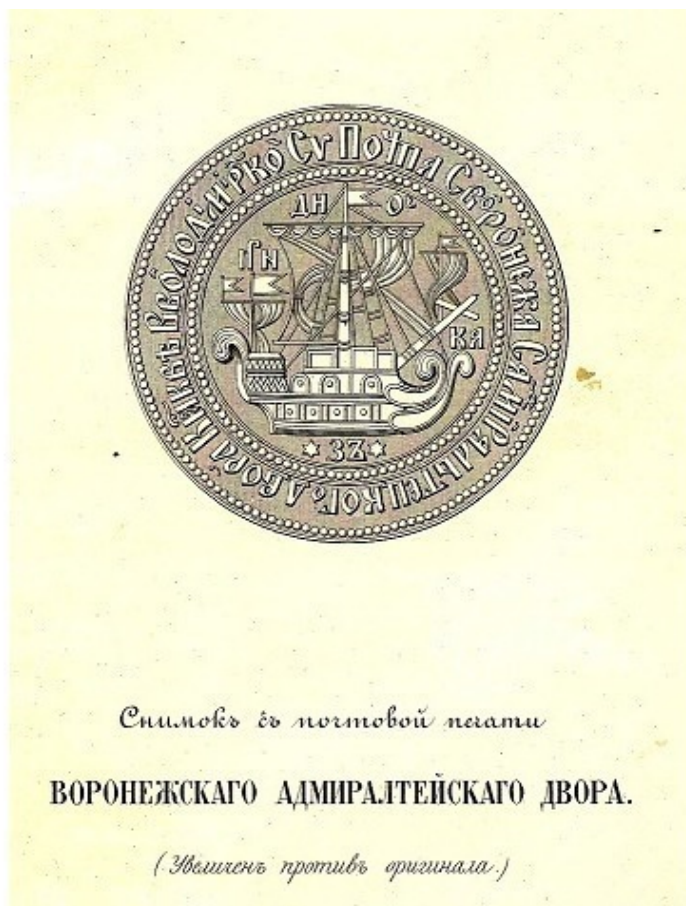
В Адмиралтействе находилась Чертёжная светлица, избы для вязания штропов, молярная изба, каменный трёхэтажный цейхгауз, и ряд кузнец, включая якорную. Тут же появились каменные доки. Был один Сухой док с 5 шпилями.

Инженерное сооружение «Плавающий док» изготовленный под руководством мастера грека Иван Федотовым переплавили с Рамони в Азовское море. Воронеж с тех пор считается родиной отечественных плавающих доков. Рядом с Адмиралтейством работало 5 пильных мельниц (3 водяных, 2 ветряные).

На многочисленных складах адмиралтейства сосредоточены запасы вооружения, корабельной оснастки, инструмента и оборудования. Шведский посол Бергенхиельм доносил королю: «...здесь чрезвычайно большой магазин, устроенный на более 100 тысяч человек, снабжающий как ружья, оружия, порох и фитили, так и мартиры новейшего изобретения, снаряды, пушки и другие военные принадлежности». Караваны груженных подвод не один год тянулись из Воронежа в Москву, Санкт-Петербург, Архангельск.

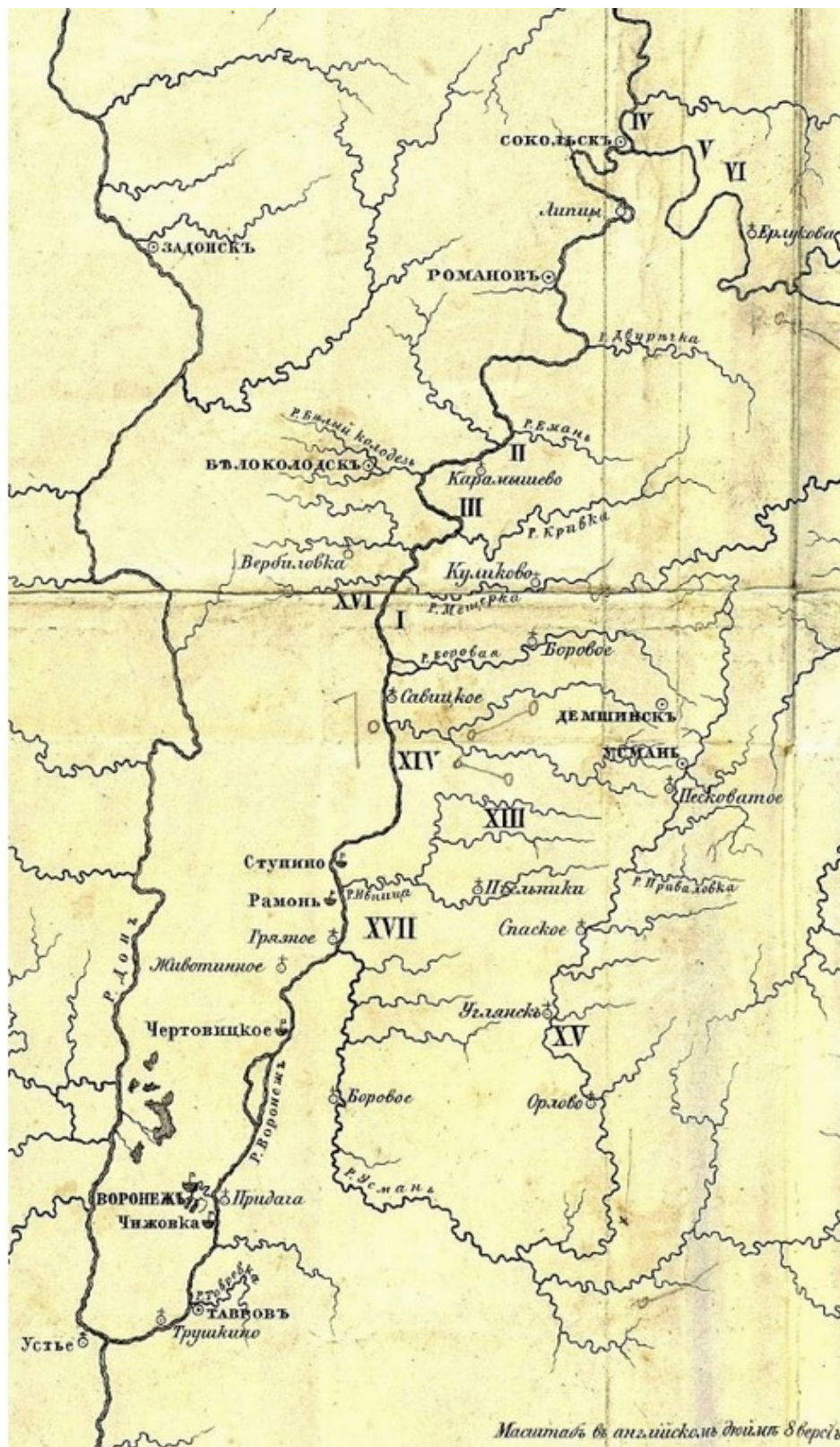
Внутри Адмиралтейского двора находился Царский шатёр, откуда осуществлялось руководство строительством флота, канцелярия шатра в отсутствии царя продолжала работать под руководством дьяка Осипа Иванова и Никиты Павлова, переводчиком был Густав Ланг.

При входе во двор были установлены железные часы с 5 боевыми колоколами. За рекой Воронеж против шлюза находились дома адмирала Ф. Апраксина, князя А. Меншикова, дворянина Н. Зотова, князя Ю. Шаховского, коменданта С. Колычева, капитанов, корабельных мастеров и других руководителей.



Почтовая печать. Гравюра 18 века.

Хочется отметить ещё одного приглашённого **мастера грека Юрия Антоновича Русина**, проработавшего в России более двадцати лет. Этот галерный мастер в ранге капитан-лейтенанта был выдающимся строителем и конструктором галер и им подобных судов. Спроектированная Русиновым «конная галера», предназначавшаяся специально для перевозки лошадей, получила высокую оценку Петра.



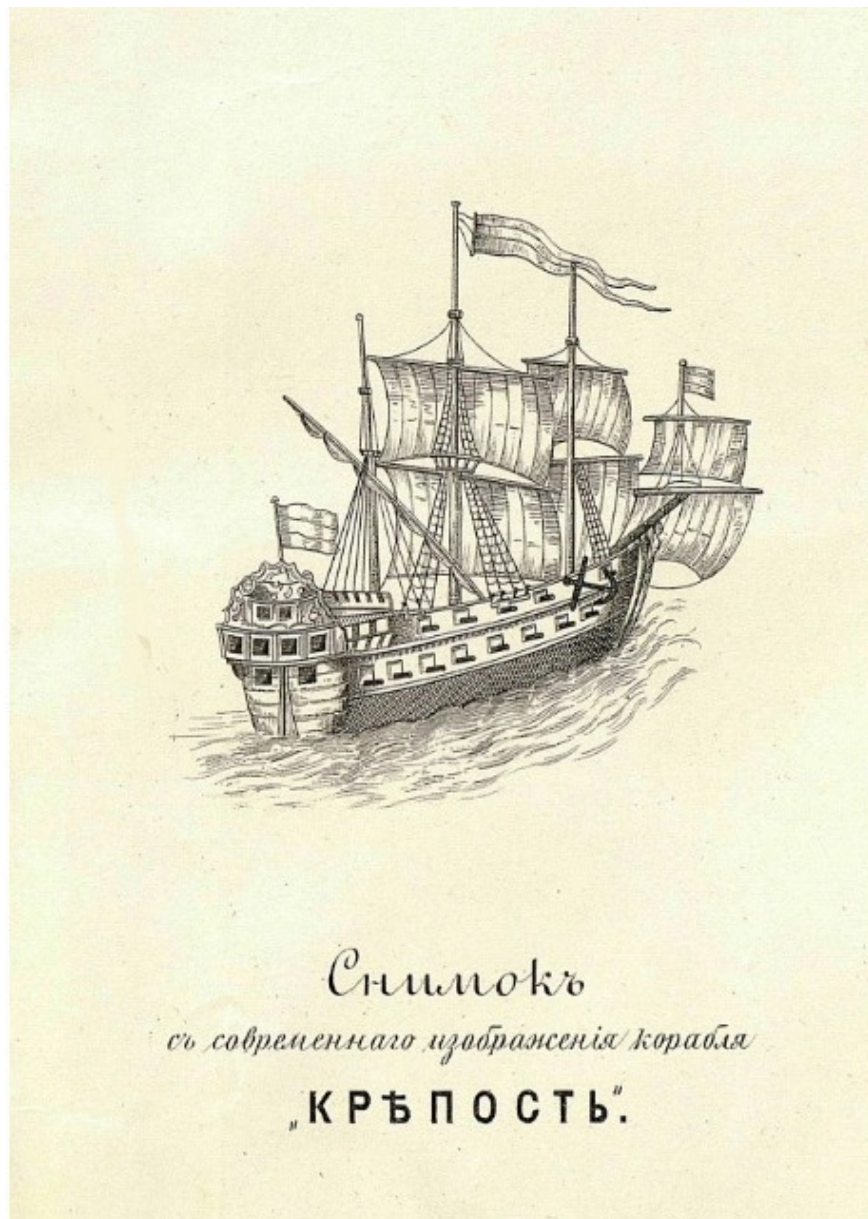
Верфи по реке Воронеж. Карта 18 век.

Под руководством Русина на Олонецкой верфи, на Галерном дворе в Санкт-Петербурге, в Новгороде, на реке Луге, а также в Або и других финских портах было построено свыше ста галер и скамповей, Из всех иностранных мастеров Русин выделялся своими незаурядными педагогическими способностями.

В 1715 г. Петр издал специальный указ, в котором объявлялось, чтобы те, *«...кто пожелает учиться галерному делу у мастера Юрия Русилова, явились бы к нему. За каждого выученного мастеру будет выдано вознаграждение 50 рублей за человека, а выученный будет получать 60 рублей в год»*. У Русилова было до десятка галерных учеников, в том числе и Мокей Черкасов, ставший замечательным отечественным строителем галер.

За период с **1695 по 1712 год** на **верфях Воронежского края** было построено более **1000 кораблей** и вооружённых судов в том числе: 35 кораблей, 15 бомбардирских, 35 баркалонов, 14 шв

Как упоминали ранее в **август 1699 года** полномочный посол России **Емельян Игнатьевич Украинцев** на **корабле «Сила» (Крепость)** пересёк Чёрное море и стал на якоре в **Царьграде (Константинополе)**. Появление этого великолепного корабля вызвало у турок полное замешательство, его осматривали все первые лица турецкого государства. Однажды ночью капитан корабля Памбург изрядно подвыпив приказал палить из всех орудий. Из секретного письма посла к Петру видим: *«...что султаново де Величество ночью испужался и из покоёв своих выбежал от такой с твоего Великого государя корабля капитанской ночной многой и необычной пушечной пальбы; и некоторые жёны в верхнем сарае беременные от того страху и пушечной стрельбы младенцев повывергли»*. Султан требовал жестокого наказания капитана Памбурга и недопущения впредь таких вольностей.



Корабль «Крепость». Неизвестный художник. Гравюра 18век.

3 июля 1700 г. в Константинополе было заключено перемирие с Турцией сроком на 30 лет, Петр немедленно двинул армию к северным границам России, поставив задачу вытеснить шведов из Прибалтики и получить для своей страны выход на Балтийское море. Царским указом от 19 августа 1700 г. Россия официально объявила войну Швеции, которая продлилась более 21 года.



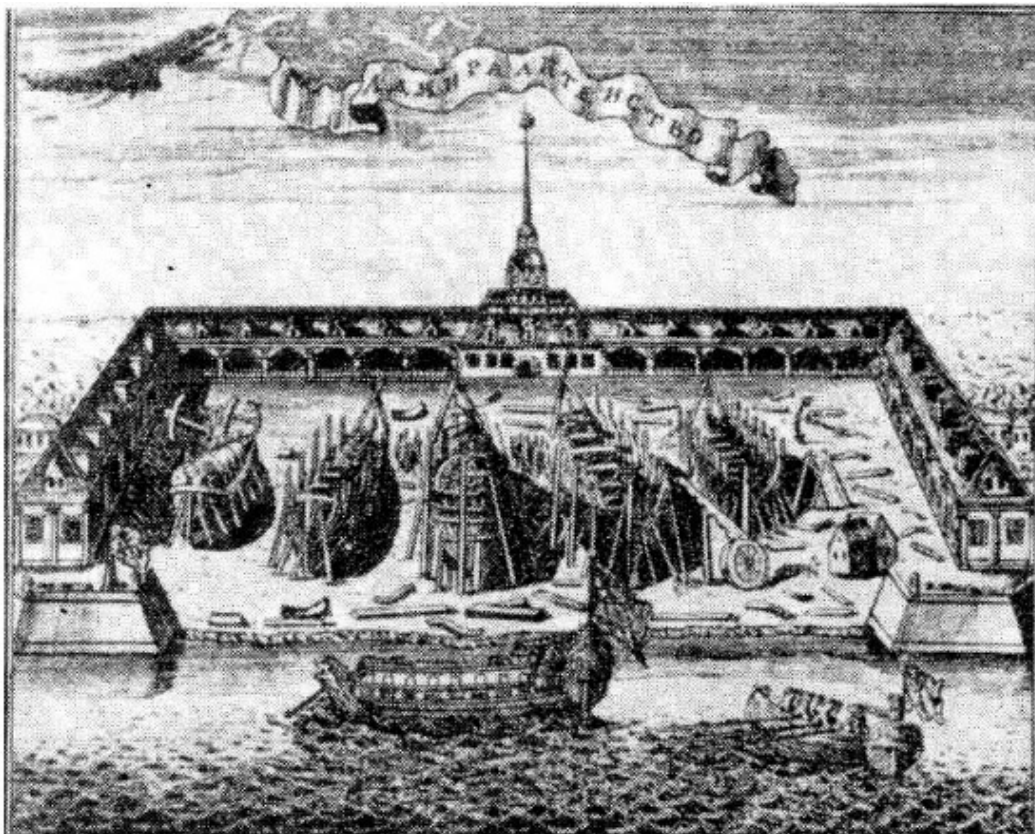
Пётр Алексеевич. Картина неизвестного художника 18 в.

Наиболее пригодным для развертывания судостроения был признан район русского побережья Ладожского озера и впадающих в него рек. В устьях рек Сясь, Свирь, Волхов и на берегах некоторых их притоков стали срочно возводить судостроительные верфи, а на них сразу же закладывать первые военные суда для заново создаваемого Балтийского флота.

Финский залив, изобилующий шхерными районами, то против шведов особенно эффективно могут быть использованы гребные суда типа галер. Поэтому одновременно с постройкой линейных кораблей, фрегатов, шняв и других парусных судов по указанию Петра I было предпринято массовое строительство галер, скамповей и бригантин для гребной эскадры Балтийского флота.

Русские войска в конце 1701 г. перешли в наступление и одержали важные победы в Лифляндии (при Эрестефере, Гуммельсгофе и Мариенбурге).

Тогда же они, посаженные на гребные суда, уничтожили шведскую флотилию на Чудском озере и изгнали корабли шведов с Ладожского озера. Успехи позволили Петру I приступить к решению главной задачи - завоеванию выхода на Балтийское море.



Адмиралтейство Санкт-Петербург. Гравюра 18 век.

В 1702 г. преображенцы взяли шведскую крепость Нотебург при выходе Невы из Ладожского озера, а в следующем, 1703 г., развивая наступление, русские овладели всем побережьем Невы и вышли к Финскому заливу.

Для обороны устья реки Невы **16 мая 1703 г.** на Заячьем острове была заложена **крепость Санкт-Петербург**-будущая столица России. Овладение Невой открыло путь русским кораблям из Ладоги с верфей к Балтийскому морю.

Чтобы защитить строившийся Санкт-Петербург от ударов шведов с моря, в 1704 г. на оконечности южной отмели острова Котлин был заложен форт Кроншлот, который впоследствии включили в состав крепости Кронштадт.



Воронежский порт. Неизвестный художник. Гравюра 18 век.

Кроме того, взятие Азова при помощи кораблей, построенных в Воронеже, прекратило выплату унижительной дани Крымскому хану. Без увеличения можно сказать, что здесь в Воронеже, была родина всего что связано с истоками отечественного кораблестроения.

2. Начало эпохи и Панаиоти Алексиано

Екатерина II всего 3 года как вступившая на трон и занятая преобразованиями в своей империи, всячески оттягивала войну, и в 1765—1768 гг. пошла на ряд уступок турецкому султану. Ей в ту пору было 34 года, молодая по сути женщина.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.