

100

# ВЕЛИКИХ КОРАБЛЕЙ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВМФ



**Вячеслав Васильевич Бондаренко**  
**100 великих кораблей**  
**отечественного ВМФ**  
**Серия «100 великих (Вече)»**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=70020235](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70020235)*

*Сто великих кораблей отечественного ВМФ:*

*ISBN 978-5-4484-8923-5*

**Аннотация**

На страницах этой книги – настоящий парад кораблей отечественного Военно-морского флота. Здесь воедино сошлись фрегаты и корветы, броненосцы и мониторы, линкоры и крейсера, эсминцы и подводные лодки. Они запомнились современникам изяществом и красотой, новизной конструкции, дальними походами, мужеством и отвагой экипажей в боях за Родину.

Книга содержит очерки о 100 легендарных боевых кораблях российского и советского Военно-морского флота.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

# Содержание

Корабль «Орёл»	5
Ботик «Святой Николай»	11
Линейный корабль «Гото Предестинация»	17
Фрегат «Штандарт»	23
Линейный корабль «Полтава»	27
Линейный корабль «Ингерманланд»	32
Бот «Святой Гавриил»	37
Дубель-шлюпка «Якуцк»	43
Пакетботы «Святой Петр» и «Святой Павел»	48
Линейный корабль «Евстафий Плакида»	52
Шлюпы «Надежда» и «Нева»	60
Бриг «Александр»	67
Шлюп «Диана»	73
Шлюпы «Восток» и «Мирный»	78
Шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный»	85
Конец ознакомительного фрагмента.	88

**Вячеслав Васильевич  
Бондаренко  
Сто великих кораблей  
отечественного ВМФ**

© В.В. Бондаренко, 2023

© ООО «Издательство «Вече», 2023

*Посвящаю светлой памяти моего отца*

# Корабль «Орёл» (1668–1680)

Постройка первого русского военного корабля была следствием заключенного между Россией и Персией торгового договора – он предусматривал охрану торговых морских путей на Каспийском море. В июне 1667 г. в селе Дединово (ныне Луховицкий район Московской области) на Оке началось сооружение верфи, на которой изначально планировалось построить корабль, яхту, бот и две шлюпки. По приказу царя Алексея Михайловича были приглашены голландские мастера: полковник Корнелиус ван Буковен, капитан Давид Бутлер, корабельщики Гельт, ван дер Стрек и Минстер. Непосредственную постройку осуществляли более тридцати «свободных людей» – плотников и кузнецов из прилегавших к Дединову деревень. Руководство ими осуществляли Яков Полуэхтов и Степан Петров.

Общее руководство постройкой осуществлял боярин Афанасий Лаврентьевич Ордин-Нащокин. Никаких чертежей, по которым велось строительство, не существовало, использовались лишь «лекала корабельных дерев», доставленные из Голландии. Лес, из которого строили корабль, был коломенским, а железную оснастку делали в Туле и Кашире. «У корабля дно и стороны основаны, и кривые деревья все

прибиты, – докладывали строители в январе 1668 г., – а на верх на корабль брусья растирают». Процесс строительства шел очень быстро, и через четыре месяца корабль был спущен на воду. Однако первая попытка отбыть к месту несения службы окончилась неудачей – 2 ноября 1668-го «Орёл» сел на мель на Оке и вернулся на верфь, где зазимовал. Отделочные работы продолжались еще всю зиму. Всего на постройку ушел 2221 рубль.

«Орёл» относился к широко распространенному в XVII в. типу парусно-гребных кораблей, именуемых «пинас». Пинасы использовались в качестве вспомогательных, посыльных и разведывательных судов в Северной Европе. А поскольку «Орёл» строился именно голландскими мастерами, нет ничего удивительного в том, что в России они реализовали хорошо знакомую и привычную для них схему. Трехмачтовый корабль имел полную парусную оснастку: на выступающем вперед с носа судна бруссе (бушприте) и двух первых мачтах корабля были подняты прямые паруса, на третьей, бизань-мачте, – косой парус, а над ним прямой парус (крюсель). Водоизмещение корабля составляло 250 тонн, длина – 24,5 метра, ширина – 6,5 метра, осадка – 1,5 метра. Экипаж состоял из 58 человек, в их числе 23 матроса и 35 стрельцов. Вооружен корабль был 22 пушками, на борту имелись также 40 мушкетов, 40 пар пистолетов и ручные гранаты.

Еще перед началом постройки корабля его создатели просили крайне важный момент – какой флаг должен быть

поднят на нем. Капитан Давид Бутлер даже специально разъяснил в письме царю, что «какого государства корабль, такое и знамя на нём живёт». В итоге на пошив флага и «еловчиков» (вымпелов) была отпущена красная, белая и синяя материи. Таким образом, именно в подмосковном селе Дединово впервые взмыл вверх российский триколор – он же кормовой флаг первого русского корабля. Достоверно неясно, каким именно был рисунок этого флага. Известно лишь, что 24 апреля 1669-го царским указом было велено «на знаменах и еловчиках нашивать орлы же», т. е., скорее всего, на корабле развевался трехцветный флаг с нашитым сверху двуглавым орлом.

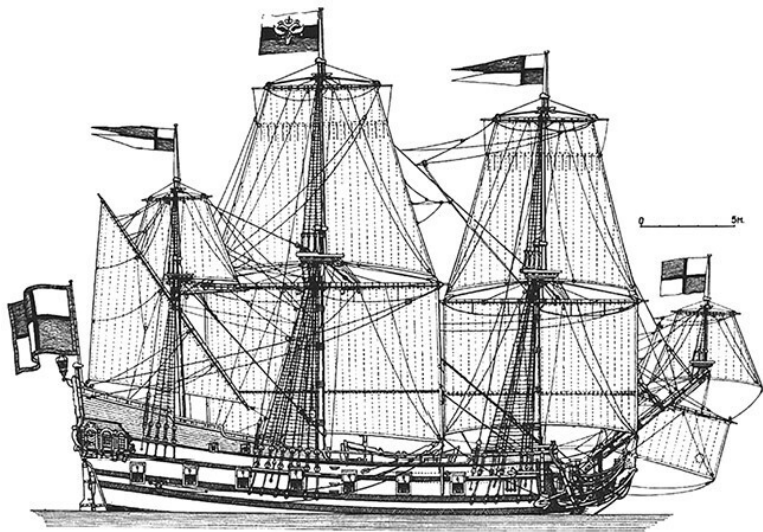
Название у корабля появилось в тот же день 24 апреля 1669 г. – «Орёл». Именно с этим обстоятельством было связано появление орлов на флаге и вымпелах и приказ «поставить на носу и на корме по орлу». 7 мая корабль начал свое первое плавание из Дединова в Астрахань. 8 июня были в Нижнем Новгороде, где корабль получил полное вооружение. Плавание проходило негладко: четыре раза садились на мель, теряли якоря. Только 24 августа «Орёл» добрался до Астрахани.

Дальнейшая судьба «Орла» сложилась невесело – по прямому назначению он никогда не использовался. До 1970-х гг. считалось, что корабль был без боя захвачен повстанцами Степана Разина, причем стрельцы перешли на их сторону, а голландские моряки бежали в Персию. Сам же «Орёл»

якобы был сожжен бунтовщиками. И лишь в 1973 г. были найдены документы, где упоминался стоявший в волжском протоке Кутум некий корабль «ветхой, дно и бока сгнило, в ход не годится». Также упоминалось, что корабль этот трехмачтовый, «на носу ж, на водорезе, перыла решетчатые, над перылами лев резной, крашенный». Это и был «Орёл» – других кораблей подобного типа в стране в то время попросту не существовало. В 1680 г. по указу царя Федора Алексеевича «Орёл» был осмотрен на предмет возможного ремонта, но выяснилось, что его борта и днище сгнили. В итоге железную оснастку с корабля сняли, а доски пустили «на всякие расходы».

Так печально завершилась история первого русского боевого корабля. И тем не менее его создание – яркая веха в истории отечественного флота. Император Петр Великий так оценивал факт постройки «Орла»: «Хотя намерение отеческое не получило конца своего, однако же достойно оно есть вечного прославления, понеже... от начинания произошло нынешнее дело морское». И хотя «Дедушка русского флота» – ботик «Святой Николай» – старше «Орла» примерно на двадцать лет, все же ботик строился в Англии, а «Орёл» – в России. Именно это позволяет считать его первым полностью отечественным кораблем военного предназначения.





*Первый боевой корабль русского флота «Орёл» был построен в правление царя Алексея Михайловича*

Памятник «Орлу» – колонна с изображением корабля наверху – был установлен в Дединове в 1998 г., к 330-летию спуска «Орла» на воду. В 2016 г. модель «Орла» была изготовлена в Дединове, в 2018-м – в Астрахани (с весны 2021 г. эта шестиметровая модель размещается в Варвациевском канале). Имя «Орёл» впоследствии носили несколько боевых кораблей русского флота, в том числе героический эскадренный броненосец времен Русско-японской войны. А в XXI в. в честь «Орла» получил название российский многоразовый

пилотируемый космический корабль.

# **Ботик «Святой Николай» (1640-е – настоящее время)**

Словосочетание «Дедушка русского флота» известно каждому, кто хотя бы мало-мальски интересуется историей кораблестроения в нашей стране. На данный момент это самое старое мореходное судно, которое сохранилось на территории России. В точности дата постройки ботика неизвестна, но можно предположить, что он был сооружен в 1640-х гг. по заказу боярина Никиты Ивановича Романова – двоюродного брата деда Петра Великого. Никита Иванович был большим поклонником всего иностранного, ходил в «немецком платье», одевал слуг в ливреи, а ботик для прогулок по Москве-реке заказал себе в Англии.

Второе рождение ботика произошло в мае 1688-го. К тому времени его первый хозяин уже тридцать лет как умер, его имение в Измайлове пришло в запустение, и ботик, которому исполнилось уже около полувека, лежал без дела. Молодой Петр I нашел его случайно и впоследствии так вспоминал находку: «Случилось нам быть в Измайлове, на льняном дворе и, гуляя по амбарам, где лежали остатки вещей дому деда Никиты Ивановича Романова, между которыми увидел я судно иностранное, спросил Франца (Тиммермана), что это за судно? Он сказал, что то – бот английский. Я спросил: где

его употребляют? Он сказал, что при кораблях – для езды и возки. Я паки спросил: какое преимущество имеет пред нашими судами (понеже видел его образом и крепостью лучше наших)? Он мне сказал, что он ходит на парусах не только что по ветру, но и против ветру; которое слово меня в великое удивление привело».

Так ботик получил вторую жизнь. Голландский мастер Карштен Брандт установил на нем мачту с парусом и спустил на Язу. Именно на этой реке Петр I и приобрел первые навыки управления кораблем, но поскольку «река для лавировки была тесна, то бот перенесли в Просяной пруд» в Измайлове. Там ботик базировался до 1701 г. Маленькому судну присвоили название в честь покровителя моряков, святителя Николая Чудотворца (он изображен в кормовом декоре). По этой «религиозной» причине в советских источниках название ботика чаще всего не упоминалось, его называли просто «ботик Петра I».



*Ботик «Святой Николай» – дедушка русского флота*

Официальное музейное описание ботика звучит так: «Ботик деревянный, внутри – темно-красного цвета; по борту идет полоса, состоящая из треугольников белого, красного и зеленого цветов. Над этой полосой в кормовой половине на несколько возвышенной части борта (фальшборта) по черному нарисована желтой краскою гирлянда. Подводная часть ботика обшита медью. На корме с наружной стороны резное изображение старца – Св. Николая, с правой стороны – судно, идущее под парусами. Ниже – две стилизованные львиные головы. С внутренней стороны кормы, в черном поле на белом щите изображение российского герба. Пять

банок». Длина ботика – 6 метров, ширина – 1,9 метра, вес – 1286 килограммов. По конструкции он близок к шестивесельному ялу, но значительно тяжелее.

Снова вспомнили о ветеране в 1722-м. Когда в Москве отмечали подписание Ништадтского мира, завершившего Северную войну, Петр I распорядился установить ботик на деревянном постаменте. Художник Иван Зарудный оформил этот постамен так: «Под кормой нарисовано море и над ним надпись: «Детская утеха»; под носом тоже море и надпись: «Принесла мужеский триумф»; с одного бока – корабль под парусами и галера под веслами и надпись: «От Бога сил токмо получен» и на другом боку – Ноев ковчег, над ним радуга, соединяющая два приморских города, летящий к ковчегу голубь, а над ним надпись: «Сей вожделенный вестник».

А 11 августа 1723-го ботик на галеоте доставили из Петербурга в Кронштадт, «где от всего флота прибытие оно-го пальбою и другими морскими почестями поздравлено и в память величайших от сего ботика на море успехов торжествовано». Там ботик «прошел под штандартом вдоль победоносного флота, при громе пушек с кораблей и крепостей, при барабанном бое, звуках музыки и криках «ура». Команду составляли генерал-адмирал Апраксин и адмирал Крюйтс, на руле – адмирал Петр Михайлов (Петр I), на веслах сидели вице-адмиралы Сиверс и Гордон и шаутбенахты (контр-адмиралы) Сенявин и Сандерс, лот бросал вице-адмирал князь Меншиков и, наконец, из маленьких пушек бо-

тика отвечал на салют флота фельдцейхмейстер, создатель русской морской артиллерии Х.Г. Отто.

Сойдя на берег, Петр Великий произнес легендарную фразу: «Смотрите, как дедушку внучата веселят и поздравляют! От него при помощи Божеской флот на юге и севере, страх неприятелям, польза и оборона государству!» С тех пор неофициальное название «Дедушка русского флота» прочно закрепилось за ботиком. Он был перевезен в Петербург и поручен коменданту Петропавловской крепости «для вечного хранения».

После смерти Петра ботик бережно берегли как реликвию. В 1761 г. для его хранения в Петропавловской крепости был сооружен специальный Ботный дом. Но ветеран еще не раз покидал его стены для участия в военно-морских парадах. 30 августа 1724 г. ботик участвовал в торжественной встрече мощей святого благоверного князя Александра Невского, 30 августа 1744 и 1745 гг. его спускали на воду в присутствии императрицы Елизаветы Петровны, в 1803 г. ботик участвовал в торжествах по поводу 100-летия Петербурга, для чего его вывезли на середину Невы на 110-пушечном линкоре «Гавриил» и спустили на воду напротив «Медного всадника». 28 июня 1836 г. ботик был поднят на пароход «Геркулес» и обошел линию кораблей Балтийского флота, приветствуемый пальбой и криками «ура», на что из пушек ботика было сделано семь выстрелов. Наконец, 30 мая 1872 г., в день 200-летия Петра Великого, ботик снова

причалил к пристани напротив «Медного всадника» и после торжественных церемоний был отправлен в Москву на Политехническую выставку.

В 1928–1940 гг. ботик «Святой Николай» можно было видеть в музее Петергофа. С сентября 1940-го он хранится в экспозиции Центрального военно-морского музея России. Покидал его ботик только на время блокады Ленинграда – с июля 1941-го по март 1946-го он находился на хранении в Ульяновске. Сейчас он по-прежнему является одним из наиболее ценных экспонатов Военно-морского музея Петербурга.

За свою историю ботик неоднократно реставрировался – в 1722, 1836, 1872, 1966, 1997 гг. Благодаря этому ветеран дошел до наших дней практически в первозданном виде, пережив множество своих «внуков», «правнуков» и «прапра-внуков». Трудно представить, но возраст «Дедушки русского флота» приближается к 400 годам.



# **Линейный корабль «Гото Предестинация» (1700–1718)**

Постройка этого 58-пушечного линкора была начата на Воронежском адмиралтействе 19 ноября 1698 г. под руководством Петра I. Образцом для него, скорее всего, послужил какой-то английский корабль, так как у русского была круглая транцевая корма – характерный признак именно для английского флота тех лет. Но, в отличие от британского прообраза, русский корабль был рассчитан на куда более мелкое Азовское море и имел небольшую осадку. Чертеж корабля, по свидетельству английского инженера Джона Перри, царь составил лично. Название «Гото Предестинация» – это своеобразная «смесь» немецкого и латыни, и переводятся эти слова как «Божие Предназначение». Поэтому в советское время в названии корабля слово «Гото» нередко опускали.

Поскольку царь не мог уделять все время процессу строительства корабля, из Венеции был срочно отозван раньше направленный туда для обучения корабельный подмастерье Федосей Моисеевич Скляев. «Он лучший в сем мастерстве», – писал о Скляеве Петр. «Гото Предестинация» стала первым проектом корабеля. Впоследствии Скляев получил

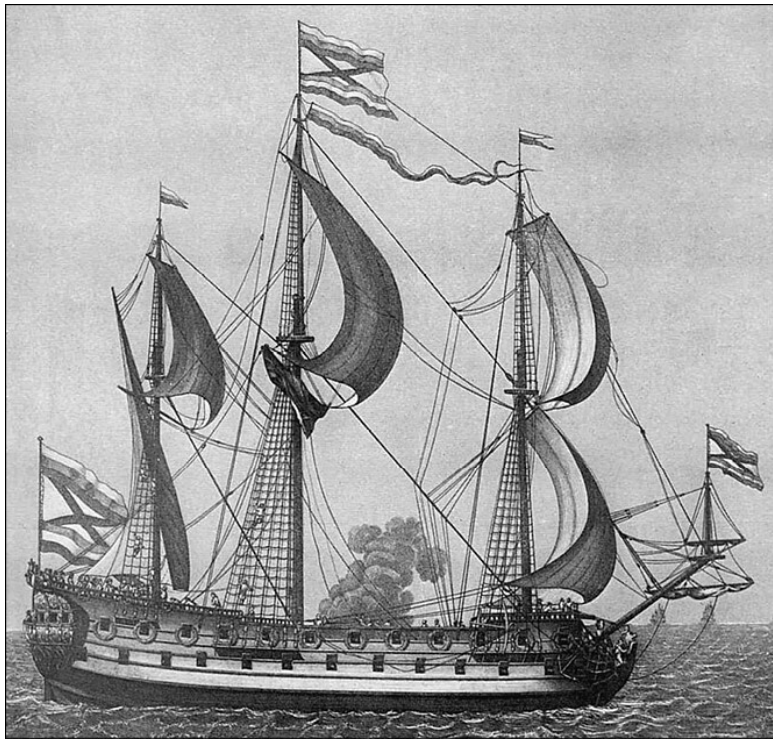
чин капитан-командора и стал автором еще восьми линкоров, в том числе первого русского 100-пушечного корабля «Петр Первый и Второй» (1727).

Скляев вел строительство корабля с осени 1698 по зиму 1699 г., после чего дело вновь взял в руки царь. К марту 1700 г. линкор пребывал в стадии отделки, и Петру, как следует из его письма Ф.А. Головину, хотелось скорее «спустить (если не помешает что) для того, что первый». Но желанный спуск на воду состоялся лишь 27 апреля 1700 г. На церемонии прибыли царевич Алексей Петрович, послы иностранных держав и многочисленные гости. Голландский посол ван дер Гульст сообщал, что «корабль сей весьма красивый». Таким же был и отзыв самого автора – Петра I: «...весьма красивый, зело изряден пропорцией, изрядного художества и зело размером добрым состроенный». Правда, в другом месте Петр скромно писал: «Корабль «Божие Предначертание» именованный, какой есть пропорции, крепости и удобства нам писать и рассуждать не возможно, понеже нашего есть размера и труда, и того для полагаем на рассуждение».

Судя по всему, положительные отзывы современников о линкоре были вполне справедливыми: он действительно выглядел очень изящно и пропорционально. Длина корабля – 35,9 метра, ширина – 9,4 метра, экипаж – 253 человека. «Гото Предестинация» несла 58 орудий – 26 16-фунтовых на нижней батарейной палубе, 24 8-фунтовых – на верхней и 8 на полубаке, юте и квартердеке. Особенно впечатляла отдел-

ка корабля. Голландский путешественник Корнелис де Бруин, побывавший в Воронеже в 1703 г., писал: «Одно из военных судов, выстроенное под надзором и по указанию царя, блистало перед всеми остальными всевозможными украшениями, в нем капитанская каюта обита ореховым деревом». Нос и корма корабля были украшены резьбой и аллегорическими скульптурными композициями. Вокруг оружейных бортовых портов размещались резные позолоченные венки.

Поскольку «Гото Предестинация» строилась в преддверии войны с Турцией и предназначалась для действий на Азовском море, ей придавалось большое значение. Но 3 июля 1700 г. в Константинополе был заключен мирный договор между Россией и Турцией. Внимание Петра мгновенно переключилось на Балтику, а его интерес к Азовскому флоту резко снизился. С апреля 1702-го линкор стоял на якоре в устье реки Воронеж, и только в 1708-м было решено вывести его в Азовское море. Команду укомплектовали пленными шведами, командиром тоже стал швед, Кристиан Отто. Но полноценный морской дебют «Гото Предестинации» состоялся только 27 июня 1711 г., в Таганроге. К этому времени Россия уже снова воевала с Турцией. Единственный боевой эпизод за время службы линкора пришелся на 23 июля этого года. Тогда «Гото Предестинация» вышла в море, преследуя мелкие турецкие корабли, но противник быстро отошел, и боя не получилось.



*Первый русский линейный корабль «Гото Предестинация»  
был построен в Воронеже*

Крест на истории первого русского линкора поставило поражение русской армии в Прутском походе. По тяжелому мирному договору с Турцией Россия лишалась всех завоеваний времен Азовских походов, а флот ей предписывалось

уничтожить или распродать. Исключение делалось для линкоров «Гото Предестинация», «Ластка» и «Шпага», которые должны были Средиземным морем перейти на Балтику. Но турки отказались пропускать корабли через Дарданеллы. Взамен они предложили купить корабли за сумму 81 771 курушей, что равнялось примерно 80 тысячам рублей. Сделку сочли выгодной, так как этой суммы было бы достаточно для постройки двух новых кораблей... 14 апреля 1712 г. «Гото Предестинация» ошвартовалась в Константинополе, и англичанин Симеон Андрис получил от турок за корабль 26 165 венецианских червонцев.

Таким образом, первый русский линейный корабль стал и первым кораблем, который был продан за границу. Под турецким флагом линкор был перевооружен 44 пушками и получил название «Капудание Моско» – «Московский капитан». Но служба корабля в Турции продлилась недолго, в состав линейного флота его не включили. «Капудание Моско» несколько лет ходил в Эгейском море и уже в 1718 г. был продан на слом всего за 950 курушей.

В истории русского флота «Божие Предначертание» остался как прародитель целого класса кораблей – линейных. В декабре 2009 г. в Воронеже было решено построить реплику первого русского линкора в натуральную величину. И 27 июля 2014 г. вторая «Гото Предестинация» впервые отправилась в плавание. Сейчас она ошвартована у Адмиралтейской пристани в Воронеже. Внешне корабль весьма полно

воспроизводит особенности линкора, но точной его копией не является. На воронежском корабле установлен дизельный двигатель, днище плоское, пушки – алюминиевые, и их 32, а не 58, как на оригинале. На реплике корабля размещен музей, где экспонируются более 700 предметов, рассказывающих о быте моряков XVIII столетия.

# Фрегат «Штандарт» (1703–1730)

Строительство первых боевых кораблей для Балтийского флота началось в 1702–1703 гг. на реках Свирь и Сясь. Наиболее плодотворной оказалась деятельность Олонецкой верфи на Свири (ныне Лодейное Поле). На созданной буквально с нуля верфи меньше чем за полгода удалось построить десять кораблей, самым крупным из которых стал 28-пушечный фрегат «Штандарт».

В строительстве корабля принял личное участие Петр I. При этом царь-кораблестроитель мастерски увязал в проекте две различные тенденции – английскую и голландскую. Голландские корабли имели небольшую осадку и широкие шпангоуты, английские же оснащались мощным парусным вооружением, позволявшим хорошо лавировать. «Штандарт» сочетал оба этих достоинства. Длина судна по сведениям из различных источников могла составлять от 25,5 до 27,4 метра, ширина от 6,8 до 7,3 метра, осадка от 2,6 до 2,7 метра. Вооружение судна составляли 28 орудий, включавших восьми-, шести- и трёхфунтовые пушки, а экипаж состоял из 120 человек.



*Современная реплика первого флагмана Балтийского флота – фрегата «Штандарт»*

Постройка фрегата началась под руководством голландского мастера Выбе Геренса 24 марта 1703-го и шла очень быстрыми темпами. 22 августа того же года «Штандарт» был спущен на воду и 8 сентября вышел в Петербург с грузом пушек Олонецких заводов. Вел корабль капитан Петр Михайлов – Петр I. Во время плавания по Ладожскому озеру фре-



гат сел на мель (ныне 6-я банка Торпакова возле Сторожно), но корабль удалось снять с нее, и он благополучно дошел до Шлиссельбурга. Боевое крещение «Штандарт» принял весной 1705-го. Тогда фрегат в составе эскадры вице-адмирала К. Крюйса отражал нападение отряда шведского адмирала К. Анкерштерна на остров Котлин.

Затем в 1705–1709 гг. «Штандарт» в летне-осенний период крейсировал у Кроншлота в составе отряда, защищающего Петербург с моря, а зимовал на Неве. Однако вскоре сказалась спешка в его постройке – из-за использования сырого леса борта «Штандарта» пришли в негодность, и в 1709-м фрегат был поставлен на ремонт в Петербургском адмиралтействе, 4 июня 1711-го вторично спущен на воду и перешел в Кронштадт. Но боевых эпизодов в его службе уже не было. Последним годом, когда «Штандарт» вышел в море, был 1714-й.

На протяжении службы фрегата им командовали, не считая Петра I, шесть человек – англичане П. Грэй и Б. Эдварт, голландцы Я. Деланг, Шонаик и Ф. Вилимовский, норвежец Г. Вессель. В 1719 г. последовал царский указ – фрегат «как первенец флота» поставить на вечную стоянку в Кронверкском протоке, канале, огибающем Петропавловскую крепость. Однако там «Штандарт» быстро обветшал и пришел в упадок. В 1727 г., уже при Екатерине I, фрегат собирались ремонтировать на берегу, но, когда корабль поднимали тросами, они буквально разрезали ветхий корпус

«Штандарта» на части. Поэтому было приказано «в память его имени, которое Его Величеством Петром I было дано, заложить и сделать новый». Тем не менее имя «Штандарт» на русском флоте стало «наследственным» только для императорских яхт. Тем самым был подчеркнут исключительно высокий статус этого названия.

Неожиданное продолжение история первого флагмана Балтфлота получила в 1999 г., когда была спущена на воду современная реплика старинного корабля. Современный фрегат «Штандарт» оснащен двумя двигателями, но внешний вид петровского фрегата воспроизводит весьма близко.

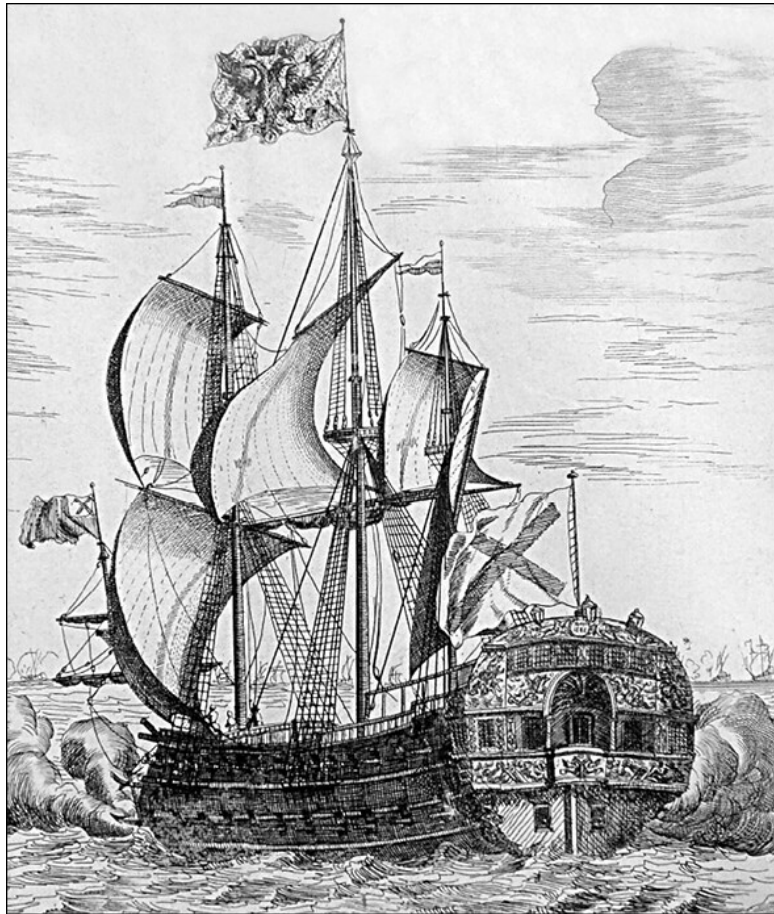
# Линейный корабль «Полтава» (1712–1732)

Широкое строительство боевых кораблей в Петербургском адмиралтействе развернулось только после крупных побед России в Северной войне – Полтавской битвы и взятия Выборга. Раньше линкоры для Балтики строились на Свирской и Новоладожской верфях, но эти корабли («Рига», «Выборг» и «Пернов») еще были плоскодонными и несли относительно небольшое пушечное вооружение. Новый проект, созданный в 1709 г. Петром I и Федосеем Склаевым, был уже значительно совершеннее. Для постройки корабля заранее отбирался лучший лес, заготавливались нужные железные части. И 5 декабря 1709 г. в Петербурге была заложена «Полтава», получившая название в честь одной из величайших побед русской армии. Строительство линкора, в котором участвовали около трех тысяч человек, продвигалось не без труда, но 15 июня 1712 г. «Полтава» в присутствии царя и его семьи была успешно спущена на воду, 24 августа вышла из столицы и на следующий день пришла в Кроншлот, где ее дооснастили такелажем.

По принятой в 1706 г. английской классификации «Полтава» относилась к линейным кораблям IV ранга, т. е. двухдечным линкорам, вооруженным 44–60 пушками. Водоиз-

мещение примерно 1100–1200 тонн, длина – 39,8 метра, ширина – 11,6 метра, осадка – 4,6 метра. «Полтава» несла 54 орудия – 22 18-фунтовых на нижней палубе, 20 12-фунтовых на верхней и 12 6-фунтовых на шканцах. Корабль был богато украшен декором, посвященным Полтавской победе. Среди элементов декора были фигуры Святого Георгия Победоносца, поверженного Фаетона, наяд и двуглавого орла, державшего в лапах карты четырех морей.

Численность экипажа варьировалась в зависимости от задач, выполнявшихся кораблем. Так, в 1721 г. он состоял из 292 человек, а в 1716-м – из 446. Но по регламенту 1718 г. экипаж должны были составлять 350 человек: «капитан, два поручика, корабельный секретарь и два подпоручика, два мичмана, комиссар и провиантмейстер, шхипер, подшхипер, два штурмана, два подштурмана, боцман, три боцманмата, шхиман, два шхиманмата, писарь, лекарь, два лекарственных ученика, констапель, два подконстапеля, шесть квартирмейстеров, 30 канониров, 10 кают- и дек-юнг, сержант от канонир, капрал от канонир, 16 караульных солдат, поп, два трубача, три конопатчика, купор, два парусных ученика, слесарь, два повара, профос, добрый плотник, два плотника и 241 матрос».



*«Полтава» – первый линейный корабль, построенный в Петербурге*

Корма «Полтавы» была выполнена по «голландским» образцам, за что подвергалась критике английских мореходов. Они говорили, что длительного перехода корабль просто не выдержит. Но «Полтава» изначально не строилась как океанский линкор, она предназначалась для плавания на относительно мелкой Балтике.

Первым боевым сезоном «Полтавы» стала весна 1713 г., когда линкор в составе эскадры вице-адмирала К. Крюйса находился у Березовых островов, удерживая шведскую эскадру от активных действий. 4 июля Петр I поднял на «Полтаве» свой флаг. 9—10 июля «Полтава» участвовала в преследовании шведских кораблей у острова Гогланд. Те же задачи линкор решал в кампанию 1714 г. 17 июня «Полтава» снова участвовала в 13-часовой гонке за шведскими кораблями. Роль линкора в последующих кампаниях была менее яркой: он крейсировал в Балтийском море в составе соединенного русско-англо-датско-голландского флота, базируясь в Ревеле.

В 1718–1719 гг. «Полтава» стояла на ремонте в Петербургском адмиралтействе. В мае 1721 г. во время сильного шторма были сломаны фок- и грот-мачты линкора, после чего он ремонтировался в Кронштадте и участвовал только в практических (т. е. учебных) плаваниях. В 1724-м «Полтава» была признана устаревшей, и в мае следующего года орудия с нее были перемещены на линкор «Москва». Однако судьба самой «Полтавы» еще долго оставалась неопреде-

ленной – корабль стоял в Кронштадте в ожидании ремонта. Лишь в 1729 г. было решено, что восстановительные работы проводить нецелесообразно, и после 1732-го «Полтава» была разобрана.

Хотя первый парусный линкор петербургской постройки не прославил себя победами в бою, его название в русском флоте стало наследственным и весьма почетным. Его носили линкоры 1743, 1754 (два этих корабля были однотипными), 1808 и 1829 гг., эскадренный броненосец 1894 г. и линейный корабль 1911 г. В марте 2015 г. в Петербурге был установлен памятник «Полтаве» – 10-метровая колонна, на вершине которой установлена модель корабля. А в мае 2018 г. в Северной столице была спущена на воду современная реплика петровского линкора, весьма точно воспроизводящая особенности его декора и оснастки.

# **Линейный корабль «Ингерманланд» (1715–1739)**

Этот парусный линкор, по общему мнению и современников, и позднейших специалистов, стал вершиной русского военного кораблестроения первой половины XVIII столетия. Отлично вооруженный, маневренный, скоростной и красивый, «Ингерманланд» пользовался особенным расположением Петра Великого и неоднократно выступал в роли флагмана и русского, и союзнического флотов времен Северной войны. Во многом он был развитием проекта «Полтава», но отличался от нее усиленным пушечным вооружением.

Кроме того, у «Ингерманланда» был другой автор – линкор строил приглашенный в Россию английский корабельщик Ричард Козенц. В 1700–1709 гг. он работал в Воронеже, где по его проектам было построено восемь линкоров. Но полный расцвет творчества Козенца пришелся на время его работы в Петербурге. «Ингерманланд» был заложен 30 октября 1712 г. и спущен на воду 1 мая 1715 г. Название корабль получил в честь Ингерманландии – земель, отвоеванных Россией у Швеции в ходе Северной войны (ныне территория, примерно совпадающая с Ленинградской областью).

«Ингерманланд» был несколько крупнее «Полтавы» и по



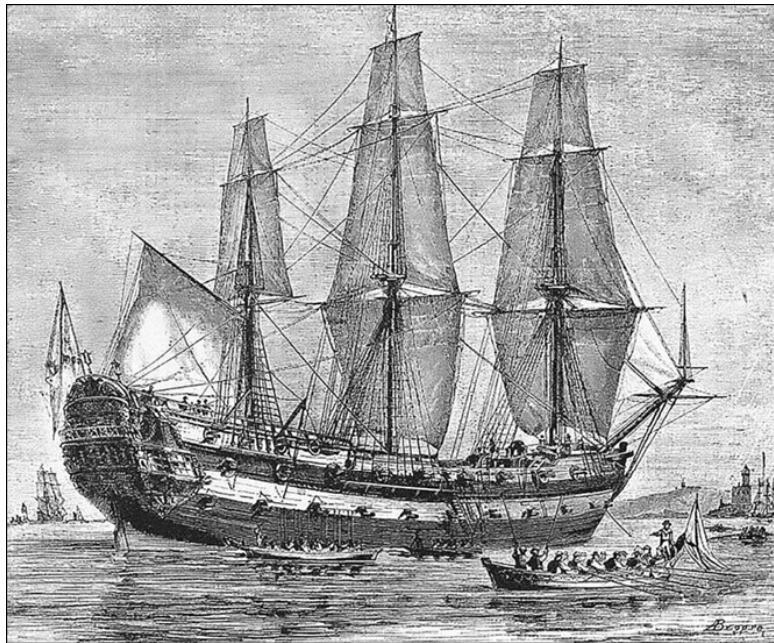
водозмещению (1400 тонн), и по размерам: длина – 46,5 метра, ширина – 12,3 метра. Экипаж линкора составлял 470 человек. Из 64 пушек 26 24-фунтовых пушек находились на нижней палубе, 26 18-фунтовых – на верхней, от 12 до 16 пушек на форкастеле и четыре – на баке. На фок- и грот-мачте впервые в отечественной практике появились паруса третьего яруса – брамсели. Очень красивой была корма корабля, украшенная резьбой – старый дуб с молодыми побегами, бегущий зверь с лавровой ветвью в пасти и черепаха. Все эти символы несли смысловую нагрузку – «Старый дуб обновляет надежду», «Победа любит прилежание» и «Терпением увидишь делу окончание». В целом же корабль получился чрезвычайно изящным и вызывал восторженные отзывы своими пропорциями. Петр I писал его строителю Ричарду Козенцу: «Объявляю Вам, что корабль на парусах зело изрядный, так что лучше его нет и только не отстают от него братья его, а приемыши все позади».

Судя по всему, Козенц был абсолютно уверен в успехе своего проекта, так как одновременно с «Ингерманландом» был заложен и его систершип – однотипный линкор «Москва». Его служба продолжалась до 1726 г., а после 1732 г. «Москва» была разобрана.

Командиром «Ингерманланда» стал командер Мартин Госслер, поступивший на русскую службу в 1698-м. Именно он прокомандовал «Ингерманландом» практически всю Северную войну. С 1727 г. Госслер был шаутбенахтом (контр-

адмиралом), а в 1734-м, за год до смерти, был произведен в вице-адмиралы.

Боевая служба линкора началась в 1716 г. «Ингерманланду» выпала почетная и важная миссия – быть «государевым кораблем», т. е. нести личный штандарт царя. Линкор был флагманом не только русского Балтийского флота, но и соединенного русско-англо-датско-голландского флота, оперировавшего против шведского. Флаг Петра Великого поднимался на «Ингерманланде» также в 1718, 1719 и 1721 гг. Корабль крейсировал в Финском заливе, нес боевое дежурство у острова Борнгольм, у Ревеля и Кронштадта.



*Линейный корабль «Ингерманланд» пользовался особой любовью Петра Великого*

Высоко ценивший линкор Петр I повелел по окончании службы «Ингерманланда» превратить его в корабль-памятник. С 1725 г. старый линкор стоял в Кронштадте. О его дальнейшей судьбе разные источники говорят по-разному. Согласно одной версии, корабль в 1735-м находился в Кронштадте в полузатопленном состоянии и был разобран, согласно другой – из-за ветхости затонул в Кронштадте в

1738 г. и был разобран вскоре после этой даты.

Название «Ингерманланд» в русском флоте стало наследственным. Его носили линкоры 1735, 1752 (эти два корабля были однотипными) и 1842 гг. «Ингерманланд» 1842 г. через два месяца после спуска на воду разбился во время шторма в проливе Скагеррак, причем в катастрофе погибли 389 моряков. Последний винтовой линкор, носивший это название, служил на Балтике в 1844–1860 гг.

Что касается автора «Ингерманланда» Ричарда Козенца, то на Петербургском адмиралтействе он построил 17 кораблей. В 1733 г. опытный мастер был переведен в Архангельск, где возродил Соломбальское адмиралтейство. Ушел из жизни талантливый корабел в 1735 г. Его могила на Соломбальском кладбище Архангельска сохранилась до наших дней.

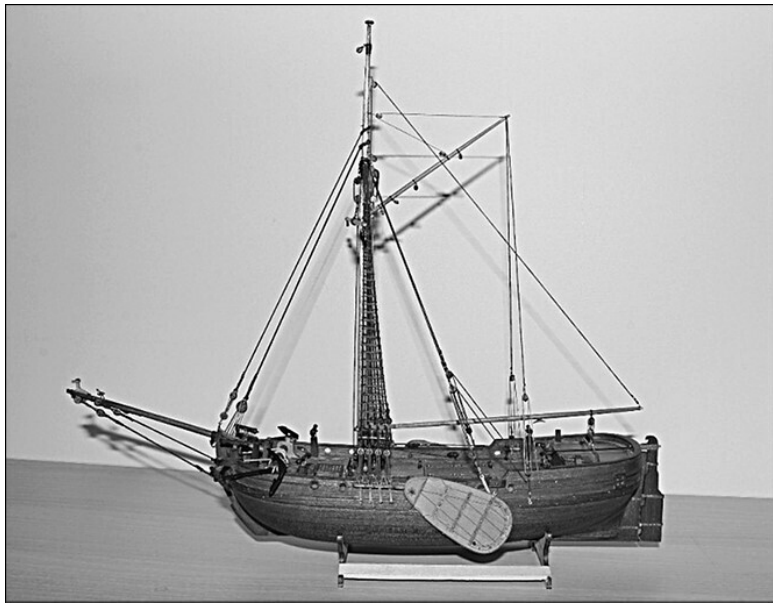
# Бот «Святой Гавриил» (1728–1755)

Этот небольшой бот открывает собой список знаменитых кораблей русского флота, навсегда вписавших свои названия в историю великих географических открытий. «Святой Гавриил» неразрывно связан с именем капитан-командора Витуса Беринга, по происхождению датчанина, в 1703 г. поступившего на русскую военную службу и посветившего России всю жизнь. Беринг служил на Азовском и Балтийском морях, командовал кораблями различных классов, в том числе с 1716 г. – линкорами «Перл», «Мальбург», «Селафаил» и крупнейшим на тот момент 90-пушечным «Лесное».

В 1724 г. опытному офицеру было поручено возглавить Камчатскую экспедицию – поход, целью которого было изучение побережья Камчатки и поиски гипотетического пролива между Азией и Северной Америкой. По личному указу Петра Великого к экспедиции начали готовить два небольших корабля – бота: «С палубою бот по здешнему примеру, какие есть при больших кораблях». В предписании императора Берингу говорилось: «1. Надлежит на Камчатке или в другом тамож месте зделать один или два бота с палубами. 2. На оных ботах плыть возле земли, которая идет на норд [...] 3. И для того искать, где она сошлася с Америкою, [...]

и взять на письмо, и самим побывать на берегу, и взять подлинную ведомость, и, поставя на карту, приезжать сюды».

Главным строителем был назначен Федор Федотович Козлов, который, получив в Петербургском адмиралтействе все необходимое для постройки, в течение 1725–1727 гг. ехал из столицы в Охотск. К весне 1728 г. в долине реки Камчатка возвели верфь, где 4 апреля торжественно заложили корабль для будущего плавания: «В 9 часу пополуночи, собрав всех служителей и мастеровых людей, учиня молитву и заложили бот; а потом г-н капитан жаловал всех вином довольно». Строили его 22 человека. 9 июня 1728 г. бот, получивший название «Святой Гавриил», спустили на воду.



*Бот «Святой Гавриил» – первый русский корабль, достигший берегов Америки*

Парусный деревянный бот имел длину 18,3 метра, ширину 6,1 метра, осадку 2,3 метра, имел кубрик, трюм, офицерские каюты и крюйт-камеру и был вооружен семью орудиями – 3-фунтовыми фальконетами. По регламенту боту полагалось четыре орудия, но «Святой Гавриил» получил вооружение для двух кораблей (одно орудие утеряли при перевозке). Команда «Святого Гавриила» состояла из 45 человек. Корабль отлично соответствовал требованиям, кото-

рые выдвигал Петр I: хорошая маневренность, большая грузоподъемность и малая осадка. Согласно документам, «служителей на боту: г-н капитан 1, лейтенант 1, лекарь 1, штурман 1, мичман 1, квартирмейстер 1, матросов 13, барабанщик 1, солдат 6, плотничий десятник 1, плотников 4, конопатчик 1, парусник 1, толмачей 2. Всего 35 человек. Слуг офицерских 6 человек. Провианту положено: муки 458 пуд 29 фунтов, сухарей 116 пуд 25 фунтов, круп 57 пуд, мяса 70 пуд, рыбы соленой 10 бочек 21 вязка, жиру рыбьего 2 бочки, соли 2 пуда, сала говяжьего 7 пуд 20 фунтов, пороху 7 пуд 27 фунтов, воды 35 бочек, квасу 2 бочки, гороху 2 пуда, дров сажень с 5 или 6».

13 июля 1728-го экипаж под командованием капитана 1-го ранга Беринга вышел в море. Это плавание продолжалось до сентября и принесло два открытия – острова Карагинский и Святого Лаврентия. Но берегов Америки не достигли и зазимовали в Нижнекамчатском остроге, при этом бот был разоружен. Второй сезон похода начался 5 июня 1729-го и завершился 23 июля. Но и на этот раз американское побережье не было обнаружено. В итоге бот оставили в Охотске, а Беринг направился в Петербург. В целом карты Камчатки и ее окрестностей удалось существенно уточнить – на карте появилось 66 новых объектов, а всего мореходы сделали 155 географических открытий.

Больше Беринг не ходил на «Святом Гаврииле». Но бот продолжал исправно служить новым путешественникам. Ко-



рабль был придан экспедиции А.Ф. Шестакова и Д.И. Павлуцкого, участвовал в изучении побережья Охотского моря и Камчатки, имея задание «разведав об них подлинно, какие на таких островах народы и под чьими владениями, и торг с кем имеют ли и чем, о том о всем писать к сибирскому губернатору и в Сенат». 21 августа 1732 г. «Святой Гавриил» под командованием М.С. Гвоздёва впервые решил задачу, которую ставил перед собой еще Беринг, – достиг полуострова Сьюард на Аляске. Это был первый русский корабль, достигший берегов Америки. В дальнейшем бот ходил между Камчаткой и Охотском, перевозя грузы, людей и скот.

В июне 1738 г. началась Вторая Камчатская экспедиция, в которой «Святой Гавриил» под командованием мичмана (впоследствии контр-адмирала) А.Е. Шельтинга участвовал вместе с бригантиной «Архангел Михаил» и дубель-шлюпкой «Надежда». Шельтинг направился было к берегам Японии, но потерял в тумане другие корабли и почел за благо прервать плавание. В Японию «Святому Гавриилу» удалось попасть лишь в июне 1739-го, когда бот под командованием лейтенанта У. Вальтона подошел к берегам острова Хонсю. Русские моряки общались с местными и на берегу, и на борту бота. Однако главное событие в службе бота было впереди. 10 июня 1740 г. «Святой Гавриил» под командованием штурманов И.Ф. Елагина и В.А. Хметевского вошел в Никаину бухту Авачинской губы, где было начато строительство складов и жилья. Так было начато освоение бухты Свя-

тых Петра и Павла, где затем был заложен город Петропавловск-Камчатский.

В последующие годы «Святой Гавриил» ходил между Камчаткой и материком, выполняя роль связного судна. В 1755 г. пришедший в ветхость бот был разобран в Охотске. Несмотря на небольшие размеры, этот корабль оставил яркий след в истории русских морских путешествий.

# Дубель-шлюпка «Якуцк» (1734–1740)

После Камчатской экспедиции 1725–1730 гг. в русской Адмиралтейств-коллегии был разработан план еще одного грандиозного предприятия – Великой Северной экспедиции. Это был целый комплекс исследований, в том числе изучение русских морей на севере. В феврале 1733 г. план экспедиции был утвержден Сенатом, а ее начальником назначен Витус Беринг.

Для исследования побережья Русского Севера было создано несколько автономных отрядов, имена руководителей которых – С.Г. Малыгина, С.И. Челюскина, Х.П. и Д.Я. Лаптевых – со временем стали легендарными. Отважные флотские офицеры-исследователи за годы упорной работы подробно описали побережье Северного Ледовитого океана от Печоры до Чукотки, произвели топографическую съемку северных рек, провели сотни этнографических, геологических, гидрографических и метеорологических исследований. Карты, составленные участниками экспедиции, были актуальными до начала XX в.

Четвертым отрядом Великой Северной экспедиции, который исследовал побережье океана от Лены до Енисея, командовал лейтенант Василий Прончищев. Для нужд отря-

да предназначалась дубель-шлюпка «Якуцк» (название писалось именно так). Небольшие парусно-весельные вооруженные корабли этого типа появились в русском флоте в 1730-х и служили на протяжении 60 лет, пока их не вытеснили канонерские лодки. Название «дубель-шлюпка» было заимствовано, скорее всего, из английского флотского обихода, имелась в виду «двойная шлюпка», корабль, вдвое больший шлюпки по размерам.

«Якуцк» был построен в 1734–1735 гг. в Якутске Ф.Ф. Козловым, который ранее построил для Беринга «Святой Гавриил». Длина дубель-шлюпки – 21,4 м; ширина – 5,5 м. Двухмачтовый корабль был построен из ели и сосны и обшит досками из лиственницы. Кроме парусов (грота, фока, стакселя, кливера и топселей), использовались 24 весла. Вооружение – четыре фальконета. Экипаж – 17 человек (3 офицера, 5 унтер-офицеров и 9 матросов). В качестве гребцов на «Якуцк» направили 28 солдат Тобольского и Якутского гарнизонов. В экспедицию с мужем неофициально отправилась и жена Прончищева, Татьяна.

29 июня 1735 г. «Якуцк» вместе с ботом «Иркутск» лейтенанта П. Ласиниуса вышел из Якутска. Через два месяца пришли на реку Оленек, где в корпусе дубель-шлюпки нашли течь, и зазимовали. Поход продолжился через год, 2 августа 1736-го. В тяжелой борьбе с морскими льдами «Якуцк» дошел до островов Самуила (ныне – острова Комсомольской Правды) и повернул назад. 29 августа умер сломавший но-

гу лейтенант Прончищев, через две недели скончалась его жена (их могила в селе Усть-Оленек сохранилась). Командиром стал второй офицер, штурман С.И. Челюскин, который вернулся в устье реки Оленек, а к лету 1737-го довел дубель-шлюпку до Якутска.

После изучения отчетов отряда Адмиралтейств-коллегия решила поручить дальнейшее руководство экспедицией лейтенанту Х.П. Лаптеву, поставив ему задачу описание полуострова Таймыр. Костяк команды Лаптева составили люди из отряда Прончищева. В июне 1739 г. «Якуцк» спустился по Лене до моря и вышел в Хатангский залив. 27 июля моряки открыли залив Нордвик, целый ряд островов, 21 августа – мыс Фаддея, где соорудили каменный маяк (его остатки видны и сейчас). Лед вынудил повернуть «Якуцк» в реку Хатанга и зазимовать. Новый сезон начался 13 июня 1740 г. Но 13 августа дубель-шлюпка оказалась со всех сторон зажата льдами. В бортовом журнале событие описано так: «13 августа. 1-й час. В начале сего часа стало льдом тереть дубель-шлюпку, и одною льдиною прижав, надломило форштевень, также и всю дубель-шлюпку помяло; хотя подле бортов были бревна запущены, токмо то не помогало, и учинилась великая течь; того ради мы, поставя три помпы, стали выливать воду, а дрова из интрюма, воду и провиант выбрав на верх, стали искать течи... Засыпали [пробоину] мукою и пеплом; в то же время погрузило у дубель-шлюпки корму, а нос на льдину приподняло; и мы с наружной стороны на носу

то место законопатили. Выливали из дубель-шлюпки воду в три помпы и ведрами; токмо воды не убывает. 3-й час. Сделали доску и наложили небольшой мешок муки в то место, где течь пробилась, с наружною стороны, у надломленного форштевня».



*С дубель-шлюпкой «Якуцк» связаны имена великих мореплавателей В. Прончищева, С. Челюскина и Х. Лантеева*

Спасти «Якуцк» пытались до вечера 14 августа. Но все было тщетно, вода прибывала. Учитывая, что берег был всего в 15 милях, а корабль подтащило течением к ледовому полю, совет офицеров и унтер-офицеров принял решение по-

кинуть борт. До берега добрались благополучно. «Якуцк» же отнесло ветром к входу в бухту Прончищевой, где корабль и затонул. Причем весьма вероятно, что его корпус хорошо сохранился до наших дней – лиственница не гниет в воде более тысячи лет.

Краткая, всего шестилетняя история «Якуцка» вместила в себя очень многое. Построенный в Сибири «Якуцк» был первым русским военным кораблем, участвовавшим в полярных экспедициях. С ним связаны имена легендарных офицеров-исследователей В.В. Прончищева, С.И. Челюскина, Х.П. Лаптева. Память о корабле была увековечена в 1980 г., когда на берегу Хатанги был сооружен металлический памятный знак с надписью «Памяти первых гидрографов – открывателей полуострова Таймыр Харитона Лаптева, Семена Челюскина и их 45 товарищей, зимовавших в 1739–1742 годах в 200 м отсюда к югу, поставлен этот знак Хатангской гидробазой, к 50-летию Таймырского автономного округа 15 августа 1980 года». А в 2018 г. реплика дубель-шлюпки «Якуцк» была создана для съемок художественного фильма «Первые», посвященного подвигу полярных исследователей – супругов Прончищевых.

# **Пакетботы «Святой Петр» и «Святой Павел» (1740–1741 и 1740–1744)**

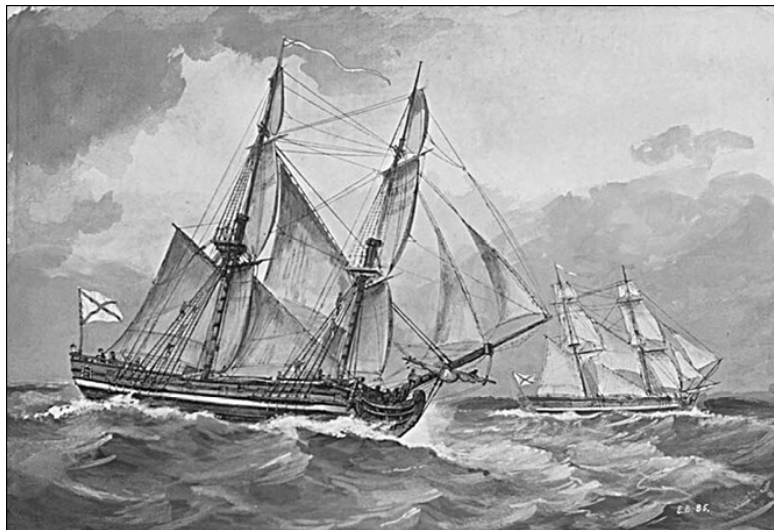
Пакетботами во времена парусного флота назывались корабли, применявшиеся для перевозки почты и грузов. Первая в мире регулярная морская почтовая линия была открыта в 1724 г. между Петербургом и Любеком (некоторое время на ней служил будущий исследователь Арктики Х.П. Лаптев). Однако небольшие по водоизмещению, легковооруженные и маневренные пакетботы могли с успехом применяться и в качестве боевых кораблей, и экспедиционных судов. Именно так прославились русские пакетботы «Святой Петр» и «Святой Павел».

Эти корабли были систершипами и не отличались друг от друга практически ни в чем. Водоизмещение обоих – 200 тонн, длина – 24,4 метра, ширина – 6,7 метра, осадка – 2,9 метра, экипаж – 75 человек. Корабли несли по 14 небольших орудий – 9 3-фунтовых и 5 2-фунтовых пушек. По типу парусного вооружения оба пакетбота были бригами, т. е. имели по две мачты с преимущественно прямыми парусами. Сохранились воспоминания о том, что интерьер кораблей был окрашен в белые, зеленые, красные и лазоревые цвета.

Пакетботы строились в Охотске мастерами М. Ругачёвым



и А.И.Кузьминым. Закладка произошла одновременно, 12 ноября 1737 г., и 2 июля 1740-го оба корабля были спущены на воду. «Святой Петр» и «Святой Павел» вошли в состав Охотской флотилии. Командиром «Святого Петра» стал капитан-командор Витус Беринг, «Святым Павлом» командовал капитан Алексей Ильич Чириков.



*Витус Беринг и Алексей Чириков ведут пакетботы «Святой Петр» и «Святой Павел» к берегам Америки*

8 сентября 1740 г. отряд из двух кораблей вышел из Охотска и направился к Камчатке. В октябре встали на зимовку в Авачинской губе, где еще в июле командой бота «Свя-

той Гавриил» была заложена база. Впоследствии именно в честь пакетботов бухта получила название Св. Петра и Павла. 4 июня 1741 г., после зимовки, корабли вышли в Тихий океан, но через две недели в сильном тумане потеряли друг друга из виду. Несколько дней командиры пытались восстановить визуальную связь, но потом решили продолжать плавание в одиночку.

16 июля 1741 г. «Святой Петр» достиг берегов Северной Америки у горы Св. Ильи, после чего направился к Камчатке. Мореходы открыли острова Евдокеевские, Св. Иоанна, Св. Маркиана, Св. Стефана. Однако запасы продовольствия и воды иссякали, среди экипажа началась цинга, а на море бушевали осенние штормы, в связи с чем было решено зимовать на берегу. В итоге «Святой Петр» 5 ноября пристал к пустынному острову (ныне – остров Беринга). Разыгравшийся 28 ноября шторм сорвал корабль с якоря и выбросил его на прибрежные скалы. Еще в море 12 членов экипажа умерли, на острове скончались еще 19, в том числе 8 декабря 1741-го умер и капитан Беринг. К августу 1742-го выжившие моряки сумели построить из обломков «Святого Петра» небольшой бот, на котором и добрались до Авачинской губы (впоследствии этот бот еще дважды терпел кораблекрушения и был окончательно разбит в 1755-м).

Судьба «Святого Павла» сложилась иначе. К берегам Америки Чириков привел свой пакетбот на сутки раньше, чем Беринг свой, – 15 июля 1741-го. Через три дня на берег

острова Якоби была высажена партия из 11 моряков, которые так и не вернулись. Не вернулись также четверо матросов, посланных на их поиски. (Их судьба остается неизвестной по сей день.) После недельного ожидания было решено возвращаться к Камчатке. Во время этого плавания от цинги умерли двое офицеров, капитан Чириков слег с чахоткой, и командование принял мичман И.Ф. Елагин. Однако с «географической» точки зрения итоги были впечатляющими – «Святой Павел» открыл Командорские острова и уточнил карту Алеутской гряды. Когда «Святой Павел» 10 октября 1741-го вернулся в Петропавловский острог, из 75 членов экипажа в живых оставался 51 человек.

Поскольку судьба «Святого Петра» оставалась неизвестной, 23 мая 1742-го больной чахоткой Чириков повел «Святой Павел» на поиски. Но экспедиция оказалась неудачной из-за густого тумана. 16 августа 1742-го корабль вернулся с Камчатки в Охотск и два года спустя ввиду ветхости был «сдан к порту»... Капитан-командор Алексей Чириков пережил Витуса Беринга ненадолго – он ушел из жизни в 1748-м, будучи директором петербургской Морской академии.

Несмотря на короткий срок службы, систершипы «Святой Петр» и «Святой Павел» вписали яркие страницы в историю русского флота. Название легендарных кораблей увековечено в названии города Петропавловска-Камчатского.

# **Линейный корабль «Евстафий Плакида» (1763–1770)**

В царствование Анны Иоанновны, в конце апреля 1733 г. русский военный флот пополнился исключительно удачным типом двухдечного линейного корабля – в Петербургском адмиралтействе на воду была спущена 66-пушечная «Слава России». Автором этого эпохального корабля был англичанин Осип (Джозеф) Най, который честно прослужил России сорок лет, воспитав целую плеяду выдающихся корабелов, в том числе Феодосия Склеяева и Лукьяна Верещагина, и построил более сорока кораблей. «Слава России» была одним из последних произведений Ная и безусловно относилась к числу его шедевров. Достаточно сказать, что линкоры этого типа без особенных изменений строились в России вплоть до 1774 г., а воевали – до 1790-х. Они остались в истории русского флота как наиболее многочисленные однотипные линейные корабли (некоторые из них, строившиеся с большими временными промежутками, получали одинаковые имена). Схему «Славы России» воспроизводили по два «Северных Орла», «Ревеля», «Ингерманланда», «Святых Петра», две «Полтавы», два «Святых Александра Невских», две «Москвы» и линкоры «Основание Благополу-

чия», «Леферм», «Счастье», «Благополучие», «Екатерина», «Фридемакер», «Лесное», «Архангел Рафаил», «Святая великомученица Варвара», «Святой Сергей», «Святой Иоанн Златоуст» «Архангел Гавриил», «Архангел Уриил», «Наталья», «Астрахань», «Рафаил», «Святой Иаков», «Не тронь меня», «Евстафий Плакида», «Святой Иануарий», «Саратов», «Тверь», «Три Иерарха», «Три Святителя», «Европа», «Всеволод», «Ростислав», «Святой Георгий Победоносец», «Граф Орлов», «Память Евстафия», «Победа», «Виктор», «Вячеслав», «Дмитрий Донской», «Святых Жен Мироносиц», «Святой князь Владимир», «Александр Невский», «Борис и Глеб», «Преслава», «Дерись», «Ингерманландия», «Спиридон» и один безымянный корабль 1758 г. постройки. Итого 58 однотипных линкоров!..



*Подвиг линейного корабля «Евстафий Плакида» во время Хиосского сражения*

«Герой» этого очерка относился к кораблям «поздней» постройки, он родился уже в Екатерининскую эпоху, через 11 лет после того, как родоначальница серии «Слава России» была разобрана. Название «Евстафий Плакида» получил в память древнего римского святого, военачальника и покровителя охотников Евстафия Плакиды. Подобное наименование не должно удивлять — на раннем русском флоте названия кораблей, связанные с христианскими праздниками и святыми, были скорее обыденными, чем редкими. Кроме того, Ев-

стафий Плакида был небесным покровителем сына Екатерины II, великого князя Павла Петровича – будущего Павла I. Из-за этой «религиозной подоплеки» название линкора в изданиях советского времени приводилось в сокращенном варианте – «Евстафий». Водоизмещение корабля около 1820 т, длина – 47,4 м, ширина – 12,6 м, вооружение – 66 пушек, экипаж – 600 человек. Непосредственным строителем «Евстафия Плакиды» был корабельный мастер Д.Ульфов.

...В разгаре была Русско-турецкая война 1768–1774 гг. «Евстафий Плакида» находился в составе отряда кораблей адмирала Григория Андреевича Спиридова у берегов Греции. Кораблем командовал капитан 1-го ранга Александр Иванович Круз, по национальности датчанин.

Утром 24 июня 1770 г. русские получили сведения о сосредоточении турецкого флота у острова Хиос. В состав турецкой эскадры входило 16 линкоров, 6 фрегатов и множество других кораблей. Спиридов решительно повел свои корабли в бой. «Евстафий Плакида» под звуки оркестра двигался в авангарде русской кильватерной колонны, следуя за головным 66-пушечным линкором-систершипом «Европа». Увидев впереди мель, командир «Европы» Ф.А. Клокачёв резко отвернул вправо, а «Евстафия Плакиду» сильным ветром направило в центр турецких боевых порядков. Оказавшись под ураганным пушечным огнем, русские моряки не сбавили ход и, лишь сблизившись с турецким флагманом, 84-пушечным линкором «Бурдж-у-Зафер», дали по

нему залп всем бортом. Ответным огнем турок с близкого расстояния «Евстафий Плакида» был серьезно поврежден: от парусов буквально ничего не осталось, реи и мачты были сломаны. Течение несло русский линкор прямо к турецкому флагману, и вскоре корабли сцепились рангоутами. «Турок» к этому моменту горел от русских брандсугелей – зажигательных снарядов. По его мачтам пламя начало перекидываться и на «Евстафия Плакиду»...

Командующий эскадрой адмирал Спиридов в соответствии с уставом вынужден был покинуть линкор на вельботе, перенести флаг на линкор «Три Святителя» и руководить боем уже с него. Между тем команда «Евстафия Плакиды» мужественно выполняла сразу несколько задач – часть моряков тушила корабль, часть вела ружейный огонь по туркам, часть – рубила реи, надеясь отцепить свой линкор от турецкого. Русские артиллеристы стреляли по палубе «турка» прямой наводкой, сметая все живое. Спасаясь от огня, турецкий адмирал Гассан-Гази-бей выпрыгнул за борт. Русские матросы из abordажной партии сорвали с «Бурдж-у-Зафер» кормовой флаг, что означало победу нашего корабля над противником.

Но в этот момент горящая грот-мачта «турка» рухнула на «Евстафия Плакиду», и искры пожара попали в кюйт-камеру, где хранился запас пороха для пушек. Раздался чудовищный взрыв, и русский линкор взлетел на воздух. Через несколько мгновений взорвался и флагман турецкого флота.



Это произвело на турок такое впечатление, что оставшиеся корабли противника спешно начали обрубать якорные канаты и уходить в Чесменскую бухту, где на следующий день разгром турецкого флота был окончательно довершен.

Во время взрыва «Евстафия Плакиды» погибло около шестисот русских моряков. Спаслось 58 человек, в том числе командир линкора А.И. фон Круз, которого обожгло и выбросило за борт взрывом. Когда к нему подошла шлюпка, то вместо помощи Круз... получил удар веслом по голове: матросы считали своего командира жестоким человеком и терпеть его не могли. Но, когда моряки все же сжалились над Крузом и взяли его на борт, он «обещал матросам не помнить их поступка, и действительно, после этого он совершенно переменял своё обращение с подчинёнными и в течение всей дальнейшей жизни заслужил их общую любовь и уважение».

Подвиг экипажа «Евстафия Плакиды» был высоко оценен Екатериной II. Александр Иванович фон Круз был удостоен недавно учрежденного ордена Святого Георгия 4-й степени «за храбрость и мужество, оказанное во время сражения 24 июня 1770 года и за сожжение главного неприятельского корабля». В дальнейшем А.И. фон Круз также проявил себя как опытный и мужественный флотоводец, во многом превосхитивший знаменитую «Ушаковскую тактику». В 1778 г. он не допустил высадки турецкого десанта в Крыму, а в мае 1790 г. в ходе Красногорского сражения успешно отразил по-

пытку шведской эскадры герцога Карла Зюдерманландского прорваться к Петербургу. Контр-адмирал (1779), вице-адмирал (1783) и адмирал (1790) фон Круз был удостоен высшей награды России – ордена Святого Андрея Первозванного, получил алмазную шпагу и табакерку с надписью «Громами отражая гром, он спас Петровы град и дом» (такая же надпись сделана на его надгробии). Отдельно стоит отметить факт награждения А.И. фон Круза орденом Святого Георгия 2-й степени. Эту боевую награду за всю ее историю получили всего 25 человек, из них моряками были восемь: адмиралы С.К. Грейг, К.-Г. Нассау-Зиген, А.И. фон Круз, И.А. Повалишин, Ф.Ф. Ушаков, О.М. де Рибас, А.С. Грейг и П.С. Нахимов. Вместе с И.А. Повалишиным, Ф.Ф. Ушаковым и П.С. Нахимовым фон Круз входит в узкий круг русских моряков, имевших две степени ордена Святого Георгия – 4-ю и 2-ю. В честь А.И. фон Круза назван Крузов остров, расположенный у берегов Америки (его открыл экипаж шлюпа «Нева», который несколько лет спустя погиб у этого острова). Скончался флотоводец в 1799 г. в возрасте 67 лет, его могила находится в Кронштадте.

В честь подвига линкора «Евстафий Плакида» в 1791 г. был построен 74-пушечный линкор «Память Евстафия». Такое же название носили 74-пушечный линкор 1810 г. и 84-пушечный линкор 1830 г. А в дальнейшем название «Евстафий» носил эскадренный броненосец 1906 г., затем переклассифицированный в линкоры и в начале Первой мировой

войны бывший флагманом Черноморского флота.

# **Шлюпы «Надежда» и «Нева» (1800–1808 и 1801–1813)**

Названия этих небольших военных кораблей открывают собой русскую эпоху Великих географических открытий и свершений XIX столетия. «Надежда» и «Нева» – первые корабли под Андреевским флагом, совершившие кругосветное плавание, – всегда упоминаются вместе, как и имена их легендарных командиров, Ивана Федоровича Крузенштерна и Юрия Федоровича Лисянского. Хотя эти офицеры были весьма разными по характерам, и поход их кораблей на 60 процентов из 100 не был совместным. Кроме того, «Нева» – первый русский корабль, совершивший две кругосветки, хотя второй поход, под командованием Л.А. Гagemейстера, известен гораздо меньше.



А вот происхождение у кораблей было общим: оба были куплены за рубежом, хотя подоплека этого решения неясна – русские мастера вполне могли (и высказывали готовность) построить корабль для первой кругосветки на Родине. Но так или иначе, в сентябре 1802 г. Лисянский отправился в поисках нужных кораблей сначала в Гамбург, а затем в Великобританию, где и нашел искомое. Правда, оба корабля, хотя и новые, были весьма далеки от совершенства. Это были шлюпы (по английской терминологии sloop), т. е. небольшие трехмачтовые легковооруженные фрегаты – 16-пушечный «Leander» водоизмещением 450 тонн и 14-пу-

шечный «Thames» водоизмещением 370 тонн. «Леандр» был построен в 1800 г. для бизнесмена Т. Хиггинса, успел побывать во многих переделках, в том числе во французском плену, имел сильно поврежденную фок-матчу и множество гнилых фрагментов корпуса, который сильно протекал в шторм. «Темзе», построенной в 1801-м, нужно было менять такелаж, и первый ремонт корабля прошли уже на месте покупки. Плохое состояние кораблей дало повод обвинять Лисянского в сговоре с их владельцами. Но, несмотря на это, отказываться от идеи похода не стали. 5 июня 1803-го «Леандр» и «Темза» пришли в Кронштадт, где по повелению императора Александра I получили названия «Надежда» и «Нева». Длина «Надежды» – 34,2 метра, ширина – 8,8 метра, осадка – 3,8 метра, экипаж – 58 человек. Длина «Невы» – 33 метра, экипаж – 43 человека.

*Шлюпы «Надежда» и «Нева» – первые русские корабли, совершившие кругосветное плавание*

Инициатором первой кругосветки выступала Российско-американская компания, надеявшаяся наладить прочный торговый маршрут между Аляской и Россией, а также установить коммерческие связи с Китаем и Японией. Однако поскольку экспедиция была опасной и долгой, в нее отправлялись именно военные моряки. Всего в походе участвовали 129 человек: 84 на «Надежде» и 45 на «Неве». В их числе были в будущем знаменитые мореплаватели Ф.Ф. Беллинсгаузен и О.Е. Коцебу, известный бретёр граф Ф.И. Толстой, ди-

пломат Н.П. Резанов. Стартовали в далекий путь утром 7 августа 1803 г.

Путь моряков сначала лежал в Данию и Великобританию, откуда «Надежда» и «Нева» через Канарские острова направились к Бразилии. 26 ноября 1803 г. шлюпы пересекли экватор, и на кораблях был устроен торжественный «праздник Нептуна». В декабре 1803 – феврале 1804 г. стояли на бразильском острове Санта-Катарина, ремонтируясь (на «Неве» заменили фок- и грот-мачты) и пополняя запасы. У мыса Горн русские корабли попали в полосу тяжелейших штормов и 25 марта 1804-го в тумане потеряли друг друга. «Нева» 3 апреля пришла на остров Пасхи, где Лисянский подробно изучил и описал флору, фауну и нравы местных жителей. В конце апреля корабли встретились у острова Нука-Хива (Маркизские острова), а затем снова расстались. Крузенштерн повел «Надежду» в Японию, где русскому послу Н.П. Резанову предстояли длительные (с сентября 1804-го по апрель 1805-го) и бесплодные переговоры с местными властями. Затем Крузенштерн подробно исследовал западное побережье Японии, Курил, Кореи и Сахалина. Только в августе 1805-го «Надежда» встала на ремонт на Камчатке. Лисянский же повел «Неву» на остров Кадьяк, а затем почти год шлюп обслуживал Российско-американскую компанию.

Новая встреча кораблей произошла в Макао 22 ноября 1805-го. «Надежда» и «Нева» продали груз пушнины с Аляски, после чего в феврале 1806 г. двинулись в обратный путь.

В апреле Крузенштерн остановился на острове Святой Елены, а Лисянский, мечтавший завершить путешествие самостоятельно и первым, без пауз двинулся дальше. Так было совершено первое в истории безостановочное плавание из Китая в Великобританию, занявшее 140 суток. 6 августа 1806-го «Нева» ошвартовалась в Кронштадте; плавание Лисянского заняло 1095 суток, т. е. без двух дней три года. 8 августа «Неву» посетил Александр I, после чего Лисянский был произведен в капитаны 2-го ранга и награжден орденом Святого Владимира 3-й степени. «Надежда» ушла с острова Святой Елены 3 мая, уже зная о начавшейся русско-французской войне, и пришла в Кронштадт 19 августа, удостоившись августейшего посещения 30-го. Крузенштерн также был произведен в капитаны 2-го ранга и награжден орденом Святого Владимира 3-й степени.

Путешествие Крузенштерна и Лисянского имело огромный резонанс в мире. Русские исследователи открыли и нанесли на карту множество новых географических объектов – островов, проливов, мысов и т. п. Правда, их открытия не были свободны от ошибок: так, Крузенштерн остался уверен в том, что Сахалин является полуостровом. В 1809–1812 гг. на русском и немецком языках была издана трехтомная книга Крузенштерна «Путешествие вокруг света», которая вызвала большой интерес и была быстро переведена на шесть языков. В 1812 г. вышла и книга Лисянского. Впоследствии издавались воспоминания и дневники и других участников



путешествия.

Иван Крузенштерн долгое время занимал должность директора Морского кадетского корпуса, дослужился до чина адмирала и в августе 1846 г. умер от последствий инсульта. Его могила находится в Домском соборе Таллина. Судьба Юрия Лисянского сложилась иначе. Некоторое время он командовал кораблем «Эмгейтен», но уже в 1809 г. вышел в отставку в чине капитана 1-го ранга и вел частную жизнь в Петербурге, где и умер в феврале 1837 г. Его младший сын П.Ю. Лисянский стал адмиралом.

Шлюпам «Надежда» и «Нева» также была суждена разная судьба. Осенью 1808 г. «Надежду» зафрахтовал купец Д. Мартин, но во время первого же рейса из Кронштадта в Нью-Йорк в декабре 1808 г. шлюп был раздавлен льдами у берегов Дании. В 1992 г. в честь «Надежды» получил наименование построенный в Польше учебный фрегат типа «Дар Млодзержи» (порт приписки Владивосток).

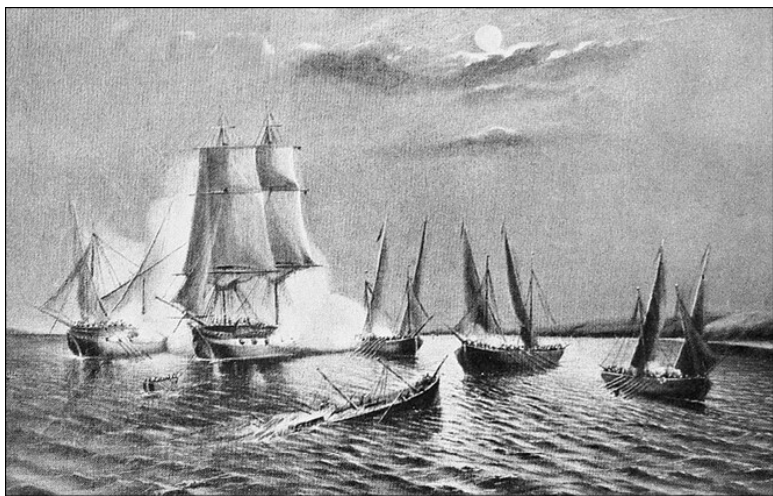
«Нева» же в августе 1806-го получила нового командира – лейтенанта Леонтия Адриановича Гагемейстера, который усиленно готовил корабль к новому походу. 20 октября 1806 г. «Нева» с новым командиром и экипажем отправилась в свое второе кругосветное плавание, уже одиночное. Гагемейстер повел «Неву» севернее Великобритании и затем (первым среди русских мореплавателей) вокруг мыса Доброй Надежды. В июне 1807-го «Нева» под командованием Гагемейстера стала первым кораблем под Андреевским фла-

гом, который бросил якорь у берегов Австралии. В Ситку «Нева» пришла через 327 суток. Обратное плавание было невозможно, так как началась русско-английская война. В итоге «Нева» осталась на Камчатке, в распоряжении Российско-американской компании, а ее экипаж вернулся в Петербург сушей. Гagemейстер был произведен в капитан-лейтенанты и награжден орденом Святого Владимира 4-й степени, его плавание было велено считать кругосветным. В дальнейшем Гagemейстер возглавил кругосветные походы фрегатов «Суворов» и «Кутузов» (1816–1819) и транспорта «Кроткий» (1828–1830). Умер великий мореплаватель в 1833 г.

К этому времени «Невы», первого русского корабля, совершившего два кругосветных плавания, уже давно не существовало. Ночью 9 января 1813 г., выполняя рейс Охотск – Ново-Архангельск с грузом пушнины, «Нева» наскочила на скалы у острова Крузова (юго-восточное побережье Аляски), который по злой иронии судьбы был открыт экипажем Лисянского девять лет назад. Из 90 бывших на борту людей выжили лишь 28...

# Бриг «Александр» (1805 – после 1809)

Подвигу, совершенному этим маленьким кораблем, не было суждено войти в легенду, как, например, бою брига «Меркурий» (см. отдельную статью) с двумя турецкими линкорами. А между тем мужество и мастерство, проявленные экипажем «Александра», вполне сопоставимы с мужеством экипажа «Меркурия»...



*Бой русского брига «Александр» с французскими канонерскими лодками*

О самом «герое» этого боя, бриге «Александр», известно, к сожалению, немного. Он был построен в Херсоне в 1805 г. в качестве транспорта, уже в процессе постройки куплен военно-морским ведомством и переоборудован в боевой корабль. Был вооружен 16 4-фунтовыми пушками, экипаж – 75 человек. Командиром брига был назначен 28-летний лейтенант Иван Семенович Скаловский, уроженец Черниговской губернии, опытный моряк, участвовавший в нескольких сражениях под командованием Ф.Ф. Ушакова.

В 1805 г. бриг под командованием Скаловского перешел из Севастополя на остров Корфу, где вошел в состав эскадры капитан-командора А.А. Сорокина, а затем перешел в состав эскадры вице-адмирала Д.Н. Сенявина. С декабря 1805 г. «Александр» был оставлен в качестве дозорного корабля у острова Браццо недалеко от города Споларто (ныне Сплит, Хорватия). Побережье Далмации было захвачено французами, и бриг, контролирующий проход по морю, мешал наладить бесперебойное снабжение французских войск. Поэтому командующий французским контингентом О. де Мармон отдал приказ захватить «Александр». Эта миссия была поручена отряду из парусно-гребных судов – трех канонерских лодок, требоки и тартаны. В целом они имели на борту 26 орудий, в том числе 14 крупнокалиберных, и около 500 человек экипажей, в том числе солдат абордажной партии. Русский бриг мог противопоставить этому 16 своих орудий и 75 чело-

век команды. Грядущая схватка имела и символическое значение – французский флагман носил название «Napoleon», так что Мармон, предупреждая на балу местных дам о том, чтобы они не боялись доносящейся с моря стрельбы, хвастливо заявил, что завтра «Наполеон» приведет на буксире русского «Александра»...

Французы планировали напасть на бриг внезапно, ночью, но их план был сорван местными жителями. Они симпатизировали русским и заранее договорились с лейтенантом Скаловским о том, что будут сигналить ему при попытках французов выйти в море. И вот ночью 17 декабря 1806 г. русские моряки увидели на берегу пять костров. Это означало число вражеских кораблей. Бриг немедленно снялся с якоря. Вскоре в лунном свете завиднелись вражеские корабли. Слабый ветер вскоре стих, на море опустился штиль. Используя преимущества в маневренности, французы собирались на веслах зайти «Александр» с кормы, огнем картечи уничтожить все живое на палубе, а затем взять бриг на abordаж и привести трофей к своим.

Лейтенант Скаловский перед боем обратился к экипажу: – В числе лодок есть одна по названию «Наполеон». Ребята, помните, что вы имеете честь защищать имя Александра! Если я буду убит, не сдавайтесь, пока все не положите свои головы! С Богом, начинай!

Бой закипел отчаянный. Но планы французов были сразу же сорваны русскими. Спустив на воду баркас, они смогли

разворачивать свой легкий бриг и ни разу не позволили противнику зайти с кормы или носа, где не было пушек. Мичман Лука Мельников, несмотря на шквальный пушечный и ружейный огонь, грамотно и хладнокровно командовал гребцами, и «Александр» постоянно был развернут лагом к противнику.

Тем не менее сражение продолжалось три часа. Французы еще надеялись взять бриг целым и потому стреляли в основном по такелажу и парусам, которых «Александр» почти лишился. Дважды кидались на abordаж, но оба раза были отброшены. На «Александре» сражались все, в том числе лекарь И. Гонителев и 12-летний юнга (его имя история не сохранила). Артиллеристы И. Афанасьев и У. Федотов были ранены, но после перевязки снова встали к своим орудиям. Афанасьев сказал: «Стыдно сидеть внизу, когда капитан сказал – не сдаваться, пока не положим голову; а у меня она, слава Богу, еще цела».

Наконец самая крупная вражеская канонерка затонула. Французы поняли, что трофея им не видать, и почли за благо отступить, причем «Александр» некоторое время преследовал их, обстреливая вдогонку. Потери, которые понес противник, были огромными – из 500 человек было убито 217. На русском бриге погибли четверо моряков и семеро были ранены.

На рассвете 17 декабря сильно потрепанный французский отряд вернулся в гавань Спалатро, причем флагман-

ский «Napoleon» в итоге затонул на виду у жителей порта. Схватка русского «Александра» с французским «Наполеоном» окончилась полным поражением последнего. Французский командующий был взбешен этим поражением и отправил своих подчиненных под суд...

Русские герои были достойно награждены за подвиг: трое офицеров брига получили ордена (Скаловский – Святого Георгия 4-й степени, Мельников – Святого Владимира 4-й степени с бантом, мичман Ратченко – Святой Анны 3-й степени), в городе Катарро (ныне Котор, Черногория) команде устроили праздник, причем адмирал Сенявин лично поздравил каждого офицера и матроса. В воспоминаниях офицера П.И. Панафидина сохранилось описание этого праздника: «В день Крещения 6 Генваря (1807 года. – В.Б.) назначен был военный праздник всем войскам, которые своей храбростью изумили отважных французов и заслуживали быть угощаемы их начальником. По утру на всех кораблях люди стояли по реям. Шлюпка под вице-адмиральским флагом отвалила от корабля «Селафаила», корабли и крепость отдали честь вице-адмиралу девятью выстрелами, и со всех кораблей отвалили шлюпки и составили свиту вице-адмирала. При море была устроена Иордань; при погружении креста в воду все корабли открыли пальбу, и войска, расположенный амфитеатром по горе, производили ружейную стрельбу. Картина была превосходная, вся гора была в огне; жители были в восторге – они в первый раз видели торжество грече-

ской веры и с таким великолепием. По окончании церковной службы все офицеры и солдаты приглашены были на обед к адмиралу. Для офицеров устроены были столы в доме, а для солдат на площади. Пили за здоровье сначала адмирала как виновника всех успехов, потом отличившихся офицеров и солдат, и как лестно было видеть, когда все офицеры лично подходили поздравлять храброго офицера и воина. Я тронут был, когда почтенный адмирал поднял бокал и сказал: «Здоровье храброго лейтенанта Скаловского, командира брига «Александр»! Все офицеры закричали: «Ура, Скаловский!» – и несколько выстрелов полевой артиллерии своим громом подтвердили достойные заслуги своего храброго офицера».

В дальнейшем бриг «Александр» продолжил службу на Адриатике, конвоируя русские транспорты, а 1 октября 1809 г. был продан Франции. Его героическому командиру Ивану Семеновичу Скаловскому была уготована долгая и достойная судьба. В чине капитана 1-го ранга он командовал черноморским линкором «Пармен», за участие в осаде Анапы в 1828 г. был награжден Золотым оружием с надписью «За храбрость», в 1829 г. штурмовал крепость Ахиолло (ныне Поморие, Болгария) и отражал попытки турок отбить крепость Сизополь (ныне Созополь, Болгария), после чего был произведен в контр-адмиралы. Всего за 45 лет службы на флоте Скалковский участвовал в 31 морской кампании. Умер герой в августе 1836 г. в Севастополе.

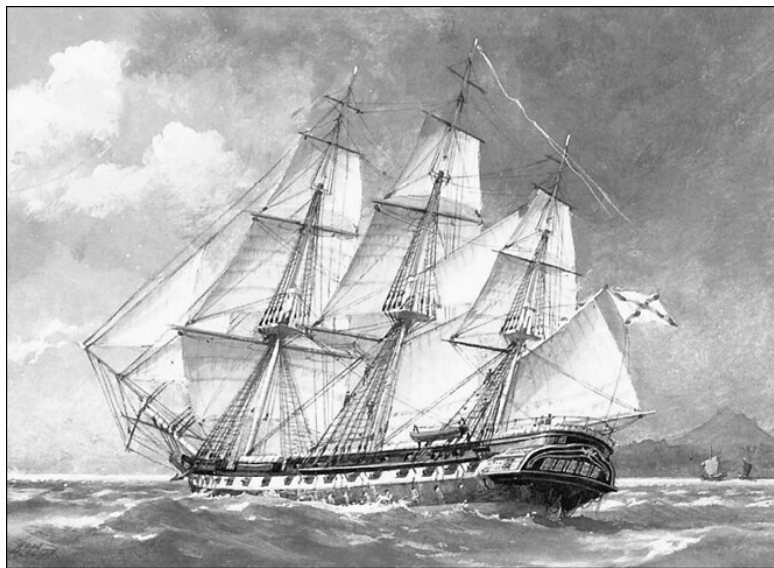


## Шлюп «Диана» (1805–1813)

«Диана» – первый корабль, построенный в России и пересекавший экватор (ранее сделавшие это «Надежда» и «Нева» были построены в Великобритании). Родина «Дианы» – Лодейное Поле, и изначально она была транспортом для перевозки леса. Но затем корабелы И.В. Курепанов и А.И. Мелехов перестроили его в шлюп, после чего «Диана» перешла в Петербург и на рубеже 1806/07 г. была оснащена для дальних переходов. Вооружен корабль был в мае 1807 г. в Кронштадте. По размерам «Диана» была несколько меньше «Надежды» и «Невы»: длина – 27,7 метра, ширина – 7,6 метра, осадка – 4,3 метра. Вооружен корабль был 14 6-фунтовыми пушками, 4 8-фунтовыми карронадами и 4 3-фунтовыми фальконетами. Экипаж – 64 человека.

Перестройка транспорта в шлюп была осуществлена под руководством его нового командира – лейтенанта Василия Михайловича Головнина. К тому времени он был крайне опытным боевым офицером, принимавшим участие в Красногорском и Выборгском сражениях, а в 1801–1805 гг. служившим в британском флоте (такое в те годы практиковалось – русские офицеры направлялись в иностранные флоты для изучения их устройства). Теперь же Головнину было

поручено совершить третье (после походов Крузенштерна – Лисянского и Гагемейстера) кругосветное плавание с целью исследования северной части Тихого океана, а также доставки военного груза в Охотск и бухту Святых Петра и Павла на Камчатке. Ранее на флоте не было прецедента, чтобы корабль, отправлявшийся в такой дальний путь, поручали офицеру в столь небольшом чине, но, по свидетельству адмирала Ф.П. Врангеля, «по уважению к опытности и познаниям Головнина морское министерство отступило от этого общего правила».



*Шлюп «Диана» – первый корабль русской постройки, пе-*

«Диана» стартовала из Кронштадта 25 июля 1807 г. 20 декабря корабль пересек экватор и направился к Бразилии. Обогнув мыс Горн, в южноафриканском Саймонстауне «Диана» была задержана англичанами: к тому времени между Россией и Великобританией началась война, о чем Головин не знал. На руках у капитана имелось специальное разрешение британского правительства на продолжение плавания, но английский вице-адмирал Барти задержал «Диану» в порту до получения дополнительных указаний из Лондона. Положение было своеобразным – формально русские не считались пленными, так как в этом случае англичане должны были бы снабжать их провизией. Так прошло 13 месяцев. Однако 16 мая 1809 г. Головин, воспользовавшись туманом, сумел-таки незаметно вывести «Диану» из гавани Саймонстауна и ускользнуть от преследования. 25 сентября того же года шлюп бросил якорь в бухте Святых Петра и Павла на Камчатке.

В мае 1810 г. «Диана» ходила к берегам Русской Америки, в следующем году с нее проводились исследования Курильских и Шантарских островов. 24 апреля 1811-го «Диана» отправилась в поход, в ходе которого была составлена точная карта Курил, в том числе исправлены многие ошибки Крузенштерна (так, остров Шикотан он считал Кунаширом, а Кунашир – Итурупом). Но 11 июля 1811-го командира «Ди-

аны» Головнина и других бывших с ним русских – мичмана Ф.Ф. Мура, штурмана А.И. Хлебникова, матросов Симоннова, Макарова, Шкаева, Васильева – японцы взяли в плен и заключили в тюрьму, так как сочли, что пришельцы нарушили сакоку (закон, согласно которому иностранцы не имели права контактировать с японцами; действовал в Японии в 1641–1853 гг.) В командование «Дианой» вступил старший помощник корабля, друг Головнина Петр Иванович Рикорд. Он немедленно начал прилагать усилия для освобождения командира и 7 октября 1813 г. путем длительных переговоров с японской стороной сумел добиться вызволения Головнина и его спутников. За это в июле 1814-го Рикорд был произведен в чин капитан-лейтенанта.

Впоследствии Василий Головнин совершил еще одно кругосветное путешествие – в 1817–1819 гг., на шлюпе «Камчатка», затем был назначен генерал-интендантом флота и умер от холеры в 1831 г., оставив интересные воспоминания. Петр Иванович Рикорд проявил себя во многих ипостасях – как блестящий администратор на Камчатке, герой Крымской войны (эскадра под его командованием обороняла Петербург от соединенной англо-французской эскадры), адмирал (с 1843 г.) и... изобретатель слова «пароход» – именно Рикорд впервые в русском языке употребил его в ноябре 1815 г., описав в журнале свою поездку на новом виде морского транспорта.

В последний раз «Диана» вышла в море в ноябре 1813 г.

После этого шлюп служил в качестве склада в Петропавловске. Название легендарного корабля неразрывно связано с именами двух знаменитых русских моряков – В.М. Головнина и П.И. Рикорда. В начале XX в. в честь «Дианы» был назван крейсер русского флота.

# Шлюпы «Восток» и «Мирный» (1818–1828 и 1818–1830)

В марте 1819 г. вышел указ императора Александра I о снаряжении двух крупных морских экспедиций. Одна, так называемая Северная дивизия под руководством Михаила Васильева и Глеба Шишмарёва (шлюпы «Благонамеренный» и «Открытие», см. отдельную статью), должна была исследовать северные полярные моря, другая, Южная дивизия под руководством Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева, – южные. Но так случилось, что экспедиция Беллинсгаузена – Лазарева напрочь затмила поход Васильева – Шишмарёва. И это, в общем, неудивительно, учитывая, что в ходе экспедиции моряки открыли шестой, последний континент Земли – до тех пор неизведанную Антарктиду (экспедиции Б. Диаша, Ф. Магеллана, А. Тасмана и Д. Кука не смогли выполнить эту задачу).

Экспедиция имела одновременно и политические, и научные цели. Инструкция Морского министерства предписывала Беллинсгаузену и Лазареву «употребить всевозможное старание и величайшее усилие для достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставить сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях». С жителями местностей, с которыми предсто-

яло контактировать экипажам, предписывалось обращаться «с величайшей приязнью и человеколюбием, избегая сколько возможно всех случаев к нанесению обид или неудовольствий, а напротив того стараясь всемерно привлечь их ласкою и не доходить никогда до строгих мер, разве только в необходимых случаях, когда от сего будет зависеть спасение людей, вверенных его начальству».

Первым, 15 марта 1819 г., к участию в походе был определен лейтенант Михаил Петрович Лазарев, недавно совершивший грандиозное плавание на фрегате «Суворов». 4 мая к нему присоединился командир черноморского фрегата «Флора» капитан 2-го ранга Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, который и стал начальником экспедиции. Беллинсгаузен и Лазарев получили под командование два корабля. Более крупный «Восток» (водоизмещение – 900 тонн, длина – 39,6 метра, ширина – 10 метров, осадка – 4,8 метра) был заложен 31 декабря 1817 г. на Охтенской верфи в Петербурге и спущен на воду 4 июля 1818 г. Строил «Восток» корабельщик И.А. Амосов под руководством В.Ф. Стоке. Корабль имел интересную генеалогию – он строился по типу шлюпа «Камчатка», на котором совершил свою кругосветку В.М. Головнин, а «Камчатка», в свою очередь, была вариацией фрегата «Кастор» (1807) корабельщика Г.С. Исакова. Вооружение корабля состояло из 28 орудий.

«Мирный», систершип «Благонамеренного», был немногим старше «Востока» и строился в другом месте – в Лодей-

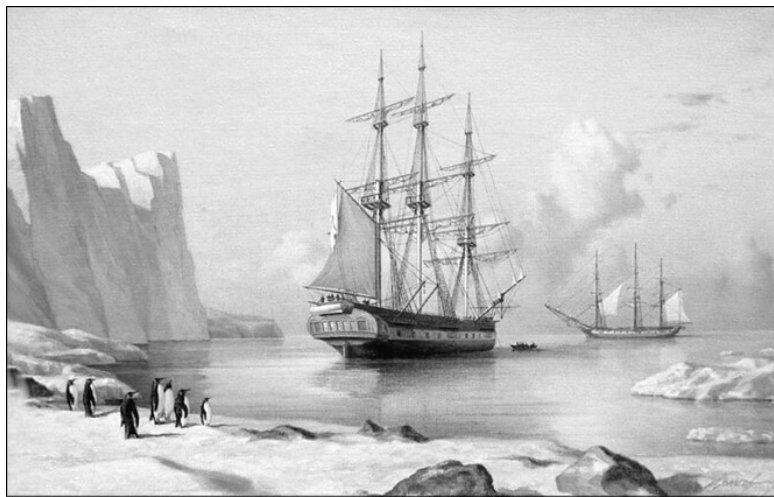
ном Поле. Заложен 14 октября 1816 г. как транспорт «Ладога», спущен 18 июня 1818 г. Затем был переоборудован в шлюп и 24 апреля 1819-го получил название «Мирный». Водоизмещение – 530 тонн, длина – 36,6 метра, ширина – 9,1 метра, осадка – 4,6 метра, вооружение – 20 пушек. Строительство «Мирного» контролировал лично Лазарев, и в итоге его шлюп оказался гораздо лучше приспособлен к плаванию в арктических водах. В частности, днище «Мирного» было обшито дюймовыми досками и медными листами, у корабля удлинили корму, сменили такелаж, сосновый руль заменили дубовым. У «Востока» же было множество недостатков – слишком высокий рангоут, слабый, к тому же сделанный из сырой древесины корпус и т. п.

Команды кораблей набирали из добровольцев. На «Востоке», помимо Беллинсгаузена, уходили в поход пятеро офицеров, 36 унтер-офицеров и 71 матрос, на «Мирном» – пятеро офицеров, священник, 22 унтер-офицера и 45 матросов.

4 июля 1819 г. два корабля вышли из Кронштадта. Экватор пересекли 18 октября. Три недели стояли в Рио-де-Жанейро, после чего пошли на юг. 15 декабря было сделано первое открытие – остров Анненкова, через пять дней встретили первый айсберг. В начале января 1820-го «Восток» и «Мирный» медленно шли на юг, лавируя между льдин, при плохой видимости. 16 января впервые увидели шельфовые ледники нового континента – «льды, которые представились нам сквозь шедший тогда снег в виде белых облаков». Это



и было первое визуальное наблюдение Антарктиды. А 5–6 февраля корабли приблизились к оконечности «льда гористого твердо стоящего» (координаты  $69^{\circ}6'24''$  южной широты при  $15^{\circ}51'45''$  западной долготы, ныне берег Принцессы Марты).



*Шлюпы «Восток» и «Мирный» у берегов открытой ими Антарктиды*

В дальнейшем Беллинсгаузен и Лазарев приняли решение, что «Восток» сразу пойдет в Сидней, а «Мирный» займется изучением территорий южнее острова Тасмания. К тому времени оба корабля были сильно потрепаны в штормах,

но состояние «Востока» было намного хуже. После 40-дневной стоянки в Сиднее корабли пошли в Новую Зеландию, где контактировали с туземцами-маори. В июле экспедиция открыла большое количество островов, которым давали названия в честь русских полководцев и флотоводцев – Аракчеева, Кутузова, Раевского, Милорадовича, Грейга и т. п. (в международном обиходе закрепилось только название острова Раевского). Тогда же посетили Таити, после чего вернулись в Сидней – «Восток» нуждался в серьезном ремонте. Снова в Южный Ледовитый океан вышли в ноябре 1820-го. 10 января 1821 г. экспедиция открыла остров Петра I, а через неделю на  $68^{\circ}$  южной широты и  $75^{\circ}$  западной долготы открыла берег Александра I. 24 января были нанесены на карту Новые Шетландские острова, также получившие наименования в честь побед русского оружия 1812–1814 гг. – Бородино, Малый Ярославец, Смоленск, Березина, Полоцк и т. п. (затем все они были переименованы англичанами). В феврале 1821-го корабли взяли курс на Бразилию и в шесть часов утра 24 июля 1821-го бросили якоря в Кронштадте.

Плавание Беллинсгаузена и Лазарева продолжалось 751 день. «Восток» и «Мирный» прошли почти 50 тысяч морских миль. На карту были нанесены десятки новых географических объектов, в том числе новый материк – Антарктида. Кроме того, экипажи шлюпов провели огромную научную работу – и это несмотря на то, что подготовка к экспедиции велась в большой спешке и ученых на борту, если не

считать астронома Симонова, не было.

Приоритет Беллинсгаузена и Лазарева в открытии Антарктиды долгое время не имел особенного значения, и к началу XX в. об этой экспедиции почти забыли. Впервые вопрос о русском приоритете был поставлен в 1948 г., после того как США призвали государства, претендующие на арктические территории, объединить усилия. В XXI в. в западной науке все чаще утверждается, что русские мореплаватели не открывали новый континент, а если и открывали, то не смогли оценить всю значимость этого события и правильно интерпретировать его, и вообще «Антарктида коллективно открыла сама себя». Хотя очевидно, что Беллинсгаузен и Лазарев совершили поистине великое географическое открытие, обнаружив последний на планете неисследованный континент.

Судьбы первооткрывателей шестого континента сложились похоже. Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен служил на Балтийском флоте, в 1843 г. получил чин адмирала и умер в сентябре 1852 г. в Кронштадте, где и находится его могила. Михаил Петрович Лазарев остался в истории не только как великий путешественник, но и как один из наиболее выдающихся флотоводцев и реформаторов флота. Его деятельность была связана с Черноморским флотом. Адмиральский чин Лазарев получил, как и Беллинсгаузен, в 1843 г., умер в 1851 г. в Вене и был погребен в Севастополе. Его имя носили три крейсера российского и советского ВМФ.

Что касается самих шлюпов-путешественников, то их история оказалась недолгой. «Восток» 7 ноября 1824 г. во время грандиозного наводнения был выброшен на мель в Средней гавани Кронштадта, после чего стоял на мели и был разобран там же в 1828 г. «Мирный» в 1825 г. служил брандвахтой в Свеаборге и был разобран в Кронштадте в 1830 г. В честь кораблей названы острова, антарктические научно-исследовательские станции. Первый в мире пилотируемый космический корабль «Восток» (1961) также получил название в честь корабля Ф.Ф. Беллинсгаузена.

# **Шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный» (1819 – после 1828 и 1818–1828)**

В то время как экспедиции Беллинсгаузена – Лазарева была поставлена задача исследования южных арктических морей, перед экспедицией Михаила Васильева и Глеба Шишмарёва стояла задача «отыскания в высоких широтах прохода из Тихого океана в Атлантический». Корабли, предназначенные для похода, были равнозначны по качествам «Востоку» и «Мирному» и являлись их систершипами. 28-пушечный «Открытие» (систершип «Камчатки» и «Востока»; водоизмещение – 900 тонн, длина – 39,6 метра, ширина – 9,9 метра, осадка – 5,1 метра) был заложен на петербургской Охтенской верфи в 1817 г., строился под руководством В.Ф. Стоке и был спущен 1 мая 1819 г. 20-пушечный «Благонамеренный» строился по проекту И.В. Курепанова (строитель – Я.А. Колодкин), был заложен 14 ноября 1816 г. в Лодейном Поле как транспорт «Свирь» (на месяц позже своего систершипа «Ладога», будущего «Мирного») и спущен 3 августа 1818-го. Затем корабль был переоборудован в шлюп и 24 апреля 1819 г. получил новое название. Водоизмещение – 530 тонн, длина – 36,5 метра, ширина – 9,1 метра, осадка – 5 метров. На «Открытии» в поход шли 74 человека, на «Бла-

гонамеренном» – 83, в том числе младший брат командира «Мирного» М.П. Лазарева, лейтенант Алексей Лазарев.

Начальником экспедиции и командиром «Открытия» 8 мая 1819-го был назначен капитан-лейтенант Михаил Николаевич Васильев, некогда служивший на героическом бриге «Александр», участник Отечественной войны 1812 г. Капитан-лейтенант Глеб Семенович Шишмарёв держал флаг на «Благонамеренном». Шишмарёв был куда более опытным мореходом, чем его коллега, – в 1815–1819 гг. он участвовал в кругосветном плавании О.Е. Коцебу в качестве старшего офицера брига «Рюрик».

В 19.00 3 июля 1819 г. шлюпы вышли из Кронштадта. Часть пути (от Дании до Великобритании) проделали вместе с отставшими на день «Востоком» и «Мирным». В Бразилию Васильев не собирался заходить, но недостаток провизии вынудил изменить планы. 22 ноября 1819 г. «Открытие» и «Благонамеренный» вышли из Рио-де-Жанейро и направились к мысу Горн. 10 февраля 1820-го в сильнейшем шторме шлюпы потеряли друг друга и вновь встретились только в Австралии. Уже после ухода из Сиднея, 17 апреля, моряками были открыты коралловые острова «Благонамеренного».

25 мая корабли разделились – «Благонамеренный» пошел к острову Уналашка, а «Открытие» в Петропавловск. После двух недель стоянки на Уналашке Шишмарёв повел свой бриг на север. 14 июля в заливе Коцебу Шишмарёва догнал Васильев, и дальше шлюпы пошли вместе. В Чукотском

море «Открытие» прошел на 25 миль севернее экспедиции Джеймса Кука 1778 г. и сумел достичь широты 76-го градуса, на пути же «Благонамеренного» встал плотный лед на 69-й широте. В итоге Васильев приказал разворачиваться к острову Святого Лаврентия. Северо-Восточный проход, являвшийся целью экспедиции, не обнаружили, зато западное побережье Аляски было детально описано, многие прежние данные уточнены и исправлены.

# 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.