

А.Н. ДАВЫДОВ

МОСКВА И СОЗДАНИЕ ПЕТРОМ I РЕГУЛЯРНОГО РОССИЙСКОГО ФЛОТА

Когда мы говорим о Петре Великом и его преобразованиях, то прежде всего вспоминаем военно-политические успехи царя-реформатора, превратившего Россию в великую европейскую державу и заставившего считаться с ней всех ее соседей. Осуществление большинства петровских реформ вызывалось потребностями ведения длительных войн с Турцией и Швецией и было направлено в конечном итоге на укрепление обороноспособности страны. И когда мы вновь и вновь обращаемся к заслугам Петра Великого на этом поприще, то особо высоко оцениваем его гений в деле создания регулярного российского флота. Без морского флота Петр I вряд ли бы смог достичь успехов в своих преобразованиях - слишком грозны были геополитические противники: шведы и турки, обладавшие на тот момент сильнейшими сухопутными и военно-морскими силами и не желавшие усиления России.

И до Петра Русское государство в течение нескольких столетий пыталось пробиться к морским побережьям¹, но именно ему удалось увенчать эти многовековые усилия блестящим результатом. К концу своего царствования государь-реформатор прочно утвердил Россию на берегах Балтики, отвоевал у Персии западное побережье Каспийского моря. При Петре I родился Балтийский флот, доказавший свою способность выигрывать эскадренные сражения в открытом море.

В представлении многих людей петровские преобразования были связаны в первую очередь с усвоением западных образцов, с влиянием иностранцев из Немецкой слободы, с тем, говоря современным языком, «культурологическим шоком», который испытал Петр, пребывая за границей. Отсюда и те первые неровные, полуобдуманые шаги, связанные не с существом реформирования, а лишь с подражанием внешней стороне западной жизни. Между тем, и это надо четко осознавать, предыдущее развитие России, особенно во второй половине XVII в., уже объективно подготовило почву для модернизации страны, и преобразовательная политика Петра, без сомнения, опиралась также и на то отечественное, традиционное, накопленное веками, что, с одной стороны, может быть, и мешало его начинаниям, а с другой — и помогало.

В этом смысле создание Петром I морского флота происходило не с чистого листа; как уже отмечалось, русскими к исходу XVII в. был накоплен немалый опыт судостроения и судоходства². На Севере России поморы издавна строили обладавшие неплохой мореходностью промысловые суда: карбасы, раньшины, струги и кони, на которых осваивали Белое море и Северный Ледовитый океан. В XVII в. поморы хаживали на своих судах вокруг Скандинавии, а Семен Дежнев прошел проливом, отделяющим Азию от Америки. В Центральной России судостроение располагалось главным образом в районе Коломны, где местные плотники ежегодно строили сотни речных судов: кледи, насады, досчаники, струги, каюки, коломенки и так далее. В начале петровских преобразований в этом подмосковном регионе еще были живы те умельцы, руками которых в царствование Алексея Михайловича в 1667-1669 гг. в селе Дединове (на расстоянии чуть более ста верст от первопрестольной) был построен первый боевой корабль «Орел», а вместе с ним целая флотилия из более мелких судов³. Для этого строительства использовались местные материалы: корабельный лес из Коломенского,

Вяземского, Тульского, Муромского уездов; железные детали с тульских и каширских заводов Петра Марселеса и его сына Левонтия.

Дединовские мастера и раньше привлекались государством для судостроительных работ. Зимой 1655-1656 гг. они строили струги на притоках Западной Двины в Вельском и Пореченском уездах для военного похода на Ригу, в 1658-1661 гг. они же закладывали суда для западнодвинской флотилии⁴. Душой этих начинаний был человек государственного мышления - боярин А.Л. Ордин-Нащокин. Серьезным судостроительным опытом обладали также мастера и плотники с Дона и Волги.

Положительный и отрицательный опыт организации первой отечественной государственной верфи в Дединове, традиционные навыки строительства русскими мастерами стругов для сплава хлеба, мореходный опыт поморов - вот та основа, которая помогла развернуться масштабному начинанию Петра. Таким образом, Петру было на кого опереться в своем грандиозном предприятии.

Историография морских начинаний Петра по традиции больше посвящается Воронежской верфи и петербургскому периоду его деятельности. Нам же хотелось подчеркнуть ту особую роль, которую сыграли Москва и московский регион в создании регулярного российского флота. Роль эту трудно переоценить, ибо именно Москва дала импульс первоначальным флотским устремлениям царя-реформатора, здесь же длительное время решались важнейшие вопросы морского строительства; наконец, местный экономический потенциал стал надежной опорой в осуществлении столь технологически сложного и высокочувствительного проекта, как создание флота.

Москва выступила в преобразованиях Петра Великого в роли той самой традиции, без органического синтеза с которой не пробила бы себе путь и привнесенная западная новация (воплощением которой чуть позже стала новая столица - Санкт-Петербург). Ясно, что без местных опытных плотников был бы бесполезным труд иноземных мастеров, без русских солдат и матросов были бы ненужными усилия приглашенных иностранных офицеров, без отечественных мануфактур не было бы возможности в должном объеме поставлять все необходимые для флота и армии припасы. И как бы негативно ни относился Петр к заносчивому боярству, строптивым стрельцам, всему традиционному укладу московской жизни, объективно он вынужден был, строя новое и преодолевая устаревшее, использовать то, что имелось под рукой, постоянно внося в это традиционное свои коррективы. Документальное наследие петровских времен хранит немало подтверждающих эту мысль свидетельств.

Истоки будущих петровских преобразований следует, очевидно, искать еще в тех детских играх на Яузе и Просыном пруду (в Лефортове), от которых до наших дней сохранился знаменитый ботик - «дедушка Российского флота»; в маневрах уже не детской флотилии на Плещеевом озере, которая доходила до ста судов⁵; в учебных боях «потешных» полков в Преображенском. Вряд ли в отроческие годы Петр серьезно задумывался о будущих реформах, но, без всякого сомнения, в этих полудетских «воинских» развлечениях формировался и закалялся характер Петра, накапливался серьезный опыт управления людьми, кораблями, военными формированиями, складывалось петровское окружение, с помощью которого и делались первые серьезные шаги на пути преобразований. Каждый предыдущий этап готовил почву для последующих начинаний. На Яузе, потом на Москве-реке и Плещеевом озере юный царь проходил ученическую школу морского дела. Следующим шагом после Переславской эскадры и знакомства с мореплаванием на Белом море по логике могло быть только строительство уже подлинно морского флота.

И в 1695 г., когда Петр I потерпел крупную неудачу во время первого Азовского похода, ему пришлось вспомнить опыт юности. Желание быстрее покончить с

монополией турок на Азове подвело молодого царя к четкому осознанию той непреложной истины, что без флота ему не добиться победы на южных рубежах. Для подготовки к новому походу Петр начинает масштабные работы по строительству судов, и одним из главных пунктов в этом спешном деле становится подмосковное Преображенское. День и ночь там стучали топоры и звенели пилы; под присмотром корабельных дел мастеров и плотников трудились солдаты Преображенского и Семеновского полков, заготавливая из сырого мороженого дерева детали для 22 галер, строившихся по образцу купленного до того в Голландии судна (впоследствии эту галеру иногда называли «Адмирал Лефорт», так как Лефорт держал на ней свой флаг), и для четырех брандеров⁶. В помощь местным плотникам слали мастеров и из других краев; для ускорения работ из Воронежа в Преображенское доставили 3 большие корабельные пилы⁷. «На пиловой мельнице работают денно и нощно и доски готовят», — писал 10 марта 1696 г. Ф.Я. Лефорт Петру в Воронеж, обещая скорую высылку туда всех заготовок⁸. По таявшему зимнику, в сопровождении солдат, которые составят будущие экипажи, галеры и брандеры доставляли для сборки на Воронежскую верфь, где шло строительство стругового транспортного флота. Летом 1696 г. под Азовом впервые появилась российская морская эскадра. Ее неожиданное возникновение у стен турецкой крепости, блокированной теперь со всех сторон, решило исход Азовского похода — турки сдались.

Тридцатого сентября 1696 г. Москва торжественно встретила доблестных участников Азовского похода, которые прошли победным маршем по улицам столицы. Впоследствии в честь одного из героев первых морских побед, адмирала Ф.Я. Лефорта, была переименована бывшая Немецкая слобода (Кукуй), ставшая московским символом петровской эпохи.

Петр вернулся в Москву с идеей создания большого флота и на заседании Боярской думы 20 октября 1696 г. предложил обсудить записку, где среди прочих стоял вопрос и о строительстве морских судов. Рассматривая предложения царя, Боярская дума приговорила: «Морским судам быть»⁹, после чего создание принципиально нового, на уровне технических достижений того времени, постоянного (а не для нужд отдельных кампаний, как это было раньше) военноморского флота ставится на реальную почву. Четвертого ноября на заседании «Совета кабинета» (термин Патрика Гордона) в Преображенском было «приговорено: корабли зделать со всею готовностию, и с пушками, и с мелким ружьем, как им быть в войне, к 206 году к апрелю, а делать их по нижеописанным статьям: Святейшему патриарху и властей и монастырям с осми тысяч крестьянских дворов корабль, бояр и со всех чинов служилых людей с 10 000 крестьянских дворов корабль»¹⁰.

Согласно решениям от 4 ноября, царь издал указ о строительстве кораблей кумпанствами, то есть в складчину. Сам же Петр отправился в составе Великого посольства в Европу, где предполагал ознакомиться с европейским, в том числе и судостроительным, опытом. На переднем плане все время была идея создания регулярного морского флота. За рубежом молодой Петр действительно смог познакомиться с западными технологиями и мастерами корабельного дела. Его часто видели на верфях Ост-Индской голландской компании: он внимательно присматривался к тому, как работают местные судостроители, да и сам был не прочь помахать топором на постройке новых судов. Пребывание в составе Великого посольства позволило царю приобрести новые знания, лично познакомиться со специалистами, нанять необходимых ему людей. Изучал он морское дело и в ходе краткого пребывания в Англии. В России же тем временем продолжала кипеть работа, заданная решениями 4 ноября 1696 г., -кумпанства осваивали опыт строительства судов. Первоначально кумпанствам, многие из

которых располагались в Москве, поручили строительство 52 кораблей, затем было решено потребовать с них еще 19 судов, а строительство шести дополнительных судов возложить на купечество¹¹. Эти корабли положили начало большому петровскому флоту. С 1700 г. вместо кумпанств строительством флота стало заниматься государство.

Стрелецкий бунт прервал Великое посольство, но дело было сделано. Петра охватила страсть к преобразованию страны, и одной из первых реформ стало создание регулярного военного флота. Теперь Петр мог перенести западные технологии кораблестроения, с которыми он познакомился, в частности, в Голландии, на российскую почву. Причем освоение этого опыта было тесно увязано с отечественными традициями судостроения. Рука об руку с иностранными специалистами на верфях работали местные мастера и плотники. Когда же Петр обнаруживал нерадение в работе, то его гнев одинаково обрушивался и на тех, и на других. Не раз царь учинял разносы местным плотникам за использование досок, обтесанных топором, а не распилованных пилами; точно так же он быстро расставался с некомпетентными зарубежными любителями легких заработков.

Одновременно шло создание органов управления всеми флотскими делами: строительством верфей и кораблей, комплектованием и подготовкой экипажей и так далее. Управленческие структуры для этих целей возникали на базе прежних московских приказов. «Старая машина, — писал академик Богословский, — принуждена была работать для новых дел, возникавших по личной инициативе Петра, выдвигаемых его волей, приспособляясь к ним, как, например, Боярская дума приспособлялась, решая вопрос о судостроении, а Владимирский судный приказ становился исполнительным учреждением в этом деле»¹². Во Владимирском судном приказе была выделена специальная канцелярия по адмиралтейским делам, возглавляемая первоначально «адмиралтейцем» А. П. Протасьевым и занимавшаяся строительством кораблей. Другие приказы также были привлечены к делам строительства флота. Например, Разрядный приказ должен был наделять государственное и кумпанское судостроение участками строевого леса под Воронежем и в других местах. В 1700 г. вместо упраздненного Владимирского судного приказа был учрежден Адмиралтейский приказ (Приказ адмиралтейских дел), который ведал судостроением на юге и заведовал корабельными лесами Воронежского края. Общее руководство им было возложено на Ф.М. Апраксина, а в Москве для непосредственного заведования приказом постоянно находился его помощник — стольник Г.А. Племянников¹³.

В 1712 г. взамен Адмиралтейского приказа в Санкт-Петербурге была учреждена Адмиралтейская канцелярия (Воинская морского флота канцелярия), ведавшая вопросами кораблестроения. В Москве же оставалась Московская адмиралтейская контора (канцелярия), которая занималась хозяйственными и финансовыми вопросами¹⁴. Она, в частности, закупала сырье для московских хамовного и канатных дворов (смолу, золу, сало, конопляное масло, мыло, деготь и так далее), выделяла деньги на флажное дело и школу математических и навигацких наук, она же заведовала некоторыми металлургическими заводами. Свою самостоятельность Московская адмиралтейская контора утрачивает с 1718 г.¹⁵ Таким образом, именно в Москве было положено начало формированию системы государственных органов, явившихся прообразом будущего Адмиралтейства.

Приступая к строительству флота, Петр столкнулся с множеством проблем: реформы шли с величайшим напряжением сил, не хватало материальных и людских (квалифицированных) ресурсов. Московский регион, наверное, как никакой другой, испытал всю тяжесть царской руки - Петр добивался своих целей зачастую самыми жестокими мерами. Немало жителей московского региона сложили свои головы в морских кампаниях, умерли от болезней на строительстве

флота и мест его базирования.

Без сомнения, в успехе морских начинаний Петра велика заслуга московских мастеровых: плотников, резчиков по дереву, кузнецов, пушкарей и так далее. Петр постоянно требовал присылки из Москвы на верфи и мануфактуры квалифицированных работников. Например, в марте 1700 г. все мастера московского канатного завода вместе с парусными мастерами были переведены в Воронеж¹⁶. На вечное жилье в Воронеж переводились и другие квалифицированные специалисты, в которых так нуждались судостроительные верфи. Особенно много набиралось в Москве плотников. Так, в мае 1711 г. по запросу адмирала Апраксина для воронежского судостроения отыскивали 1400 плотников, из которых более всего, 544 человека, было собрано по Московской губернии. Через несколько месяцев, когда князю Меншикову для строительства «бригантинов» в Санкт-Петербурге потребовались значительные силы мастеров, то всех этих плотников вместо Воронежа отправили в Санкт-Петербург, а кроме того было набрано еще 2640 плотников и более всего, 801 человек, вновь с Московской губернии¹⁷.

Исходя из флотских потребностей, московским приказам приходилось заниматься не только судостроением, но и другим важным государевым делом - организацией рекрутских наборов в матросы. На протяжении многих лет, пока происходило становление Балтийского флота, пока еще Россия не утвердилась на южных морях, в значительной степени за счет московского региона шло комплектование флота матросами, солдатами, офицерами. Первоначально экипажи кораблей формировались из иностранцев, а также семеновцев и преображенцев. Так, зимой 1696 г. для экипажей Азовского флота было назначено 4225 солдат Преображенского и Семеновского полков, разделенных на 28 рот¹⁸. Двадцатого июля 1702 г. по указу Петра на генеральном дворе в Преображенском был осуществлен первый масштабный набор в матросы «изо всяких чинов людей» в возрасте от 15 до 25 лет. В сентябре — декабре того же года из Москвы в Воронеж для обучения морскому делу было отправлено более 1300 человек¹⁹. Одиннадцатого декабря того же года по указу Петра объявлен набор в рекруты 7000 человек, добровольцев из этого набора в возрасте от 12 до 20 лет предлагалось «писать в матросы»²⁰. Было записано и отправлено из Москвы в Воронеж 394 человека²¹. Двадцать второго января 1704 г. Петр указал набрать «на Москве и в городах из всяких чинов людей в матросскую службу тысячу человек», записывая их в приказе адмиралтейских дел²². Далее флотские наборы шли постоянно, указы следовали за указами, армия и флот соперничали за право получить здоровых и молодых рекрутов. Наборы были немалыми: в 1713 г. по Московской губернии записали в матросы 1200 человек, в 1715 и 1717 гг. - по 1500 человек²³; в феврале 1718 г. по именному указу было вновь объявлено о наборе 2000 человек в матросы с Московской губернии²⁴; такое же количество матросов было набрано весной 1720 г. перед завершением боевой кампании на Балтике²⁵. Отобранных рекрутов властям приходилось доставлять к месту службы под усиленным конвоем, иначе крестьяне, наслышанные о тяжелой доле морской службы, скрывались от наборов. Так, в указе от 3 декабря 1713 г. московскому губернатору Стрешневу было предписано собранных с Московского уезда и городов Московской губернии рекрутов доставить в Санкт-Петербург «со всяким добрым присмотром днем нескованных за крепким караулом. А ночью на станетковать и сажать в избы, и к тем избам приставливать караулы крепкие, дабы ни кто из тех матросов никаким способом уйти не мог»²⁶.

В результате последовательной петровской политики в 1721 г. среди 7215 матросов русского флота уже не было ни одного иностранца²⁷.

Еще одной задачей первостепенной важности было формирование отечественного корпуса офицеров и инженеров. Ее решение возлагалось на

школу математических и навигацких наук. Она была открыта в Москве в 1701 г. и просуществовала до 1752 г., став первым в России светским высшим учебным заведением, ориентированным главным образом на подготовку квалифицированных кадров для флота и обслуживавших его отраслей.

Сначала разместить школу намеревались в Большом полотняном дворе в Кадашевской слободе (Замоскворечье), но он не совсем подходил для этих целей. Двадцать третьего июня 1701 г. появляется указ Петра об отдаче Сретенской (Сухаревой) башни «со всяким палатным строением и с принадлежащею к ней землею под школы математических и навигацких наук»²⁸. Без сомнения, в организации и налаживании учебного процесса в школе велика была роль приглашенных иностранных специалистов, в частности, серьезным преподавателем математики и навигации был шотландец Генри Фарварсон. Однако школа создавалась не на пустом месте. В Москве уже существовала Славяно-греко-латинская академия, а об уровне ее лучших выпускников говорит тот факт, что один из них — Л.Ф. Магницкий -играл ответственнойшую роль в делах Навигацкой школы. Он не только преподавал математику, был автором известной «Арифметики», но и фактически отвечал за дела школы в отсутствие дьяка Оружейной палаты А. Курбатова, в попечении которого была школа.

В 1706 г. школа была переведена из ведомства Оружейной палаты в распоряжение Приказа воинского морского флота (Воинский морской приказ), руководимого Ф.А. Головиным и занимавшегося, среди прочего, подготовкой и комплектованием командного состава. В 1712 г. школа передается в ведение адмиралтейской канцелярии. С открытием в Санкт-Петербурге Морской академии туда переводят часть обученных грамоте учеников, а московская школа продолжает оставаться в качестве учебного заведения начальной подготовки, в основном по общеобразовательным дисциплинам. Петр «указал московскую школу разобрать и впредь содержать тамо всегда учеников по 500 человек»²⁹, — писал Ф.М. Апраксин в ноябре 1717 г. в адмиралтейскую канцелярию. Невозможно переоценить роль московской школы. «Первые русские моряки, гидрографы и топографы, известные под именем геодезистов, инженеры, артиллеристы и вообще многие сотрудники Петра по разным частям были воспитанники навигацкой школы», - отмечал крупнейший историк российского флота Ф.Ф. Веселаго³⁰. Следует также добавить, что несомненной заслугой преподавателей московской школы математических и навигацких наук были подготовка и издание многочисленных учебных пособий, навигацких и математических таблиц, книг по судостроению.

Еще один блок проблем, связанных с процессом становления отечественного флота, относится к финансовой сфере. Грандиозное морское начинание требовало постоянных крупных денежных вливаний. Царь был вынужден отписать несколько городов исключительно для финансирования флота, тем не менее денег не хватало. Седьмого мая 1701 г. указом Петра было велено основать в Москве на старом Хамовном дворе в Кадашевской слободе монетный двор для перечеканки старой русской монеты и ходившей в России иностранной. Двор был отдан в ведение Приказа воинских морских дел и начиная с 8 августа 1701 г. чеканил из ефимочного серебра полтинники, полуполтинники, гривенники, полугривенники и мелкие копейки. Вся полученная прибыль, за исключением расходов на содержание двора, а она была достаточно солидной, делилась пополам. Одна половина шла в Приказ воинских морских дел на содержание строевых чинов флота, другая половина - в Приказ адмиралтейских дел на строительство кораблей и жалованье магазинным дозорщикам и русским матросам³¹. Благодаря такой постановке дела Петр мог покрыть существенную часть постоянного финансового дефицита, который испытывали судостроение и

личный состав флота.

Петр прекрасно понимал, что создание регулярного флота должно было опираться на прочную производственную базу. В 1696 г. на берегу Яузы, в Преображенском, был построен Хамовный двор. Активное участие в его создании принимал старый соратник царя Ф.Ф. Тиммерман, который с января 1701 г. до своей смерти в середине 1702 г. был директором двора. Вода Яузы служила в качестве двигателя -это новшество в отечественном текстильном производстве впервые было применено именно на Хамовном дворе. Основным его сооружением являлась плотина, при которой находился «толчейный амбар». Здесь при помощи водяной энергии толкли пеньку. Отсюда пенька поступала в «чесальную светлицу», затем — в прядильни. Вываренная и высушенная пряжа после этого поступала к ткачам. В 1700 г. двор уже работал в полную силу, производя корабельное парусное полотно. Причем качество полотна было столь высоким, что его закупала даже Англия. В августе 1710 г. парусных полотен мастер иноземец Арт Люберс докладывал в приказе адмиралтейских дел самому Ф.М. Апраксину, что качество парусного полотна с Хамовного двора соответствовало лучшим зарубежным образцам³². С увеличением строительства кораблей расширялось и производство на Хамовном дворе. Так, в январе 1714 г. к двум построенным для толчения пеньки мельницам адмиралтейским комиссаром Беляевым предложено было отписать двору еще две мукомольные мельницы³³.

Снабжение флота пенькой и корабельными канатами осуществлялось московскими прядильными и канатными дворами. Мы упоминали, что указом Петра канатная фабрика с мастерами была переведена в 1700 г. в Воронеж, но канатное дело в Москве не умерло. В документах за 1714 г. вновь находим упоминание о московских канатных заводах под Даниловым монастырем и в Преображенском³⁴. Мастера с этих заводов посылались в Санкт-Петербург для прядения канатов непосредственно к месту базирования флота.

Точно так же флотская артиллерия долгие годы снабжалась порохом с московских мануфактур, а затем в письме Я. Брюса за 1718 г. мы обнаруживаем ссылку на распоряжение Петра количество «пороховых мельниц в Санкт-Петербурге умножить, и порох вместо того что на Москве делать»³⁵. И все же Петр «не обнаруживал ни малейшего намерения отнять у Москвы ее значение в пользу Петербурга», отмечал историк С. М.Соловьев в своих публичных чтениях о Петре Великом. «В разгар преобразовательной деятельности, в которой так резко обозначался экономический характер, Москва по своему положению и под особенным покровительством преобразователя, приняла самое деятельное участие в новом движении, и в то время, как с таким старанием отстраивался приморский город, долженствовавший иметь первенствующее торговое значение, старая Москва становилась средоточием новорожденной мануфактурной промышленности»³⁶.

Кроме пороха, парусного полотна и канатов российскому флоту требовалось другое снаряжение, которое можно было приобрести в первую очередь на московских мануфактурах и у московских купцов. В январе 1703 г. Петр приказывает посылать на строительство фрегатов в район Ладоги на р. Сясу веревочные припасы, флаги, вымпелы, флюгеры, а также пеньку для канатов, которую приказано «имать у торговых людей с гостиного двора в Москве»³⁷. Здесь же в Москве было велено покупать парусные полотна, гарусы, смолу жидкую и прочие принадлежности.

Ежегодно в Москву свозили разнообразные товары для флота (парусину, нитки, гвозди, солонину, чеснок, квашеную капусту и так далее), которые затем переправлялись в новую столицу. В этом отношении первопрестольная — традиционный центр русской торговли - оказала неоценимую услугу Петру и

Российскому государству. Царь-реформатор смог разбудить инициативу предпринимателей и купцов. Многочисленные подрядчики из Мещанской, Кадашевской, Садовой и прочих слобод - сметливый и энергичный люд - предлагали в Приказ адмиралтейских дел корабельные гвозди из качественного железа, сукно, материал для шитья мундиров и камзолов и так далее. Мастер Садовой-слободы Павел Васильев предложил для Адмиралтейства краску бакан. При осмотре предложенного товара специалистами выяснилось, что «оной де бакан против венецейского стоит», эту оценку подтвердили и живописные мастера, определив, что бакан Васильева и к их делу годен. Узнав об этом, Петр I именным указом распорядился принять в Адмиралтейство краску Павла Васильева «по три рубли за фунт» и «оную краску строением умножить». Петр демонстрирует мудрую протекционистскую политику. Высочайшим повелением он предписывает «бакану венецейского из-за моря не вывозить» и, кроме Васильева, «того бакану никому не делать»³⁸.

Значительная часть обмундирования для моряков также шилась в Москве. «Платье солдатам и матросам велено делать на Москве, а шляпы делать тебе, и на дело тех шляп дано тебе из Ямского приказа 1200 рублей»³⁹, - читаем мы распоряжение, адресованное 14 марта 1705 г. К.И.Крюксу в Москву. Зачастую заказы бывали очень срочными. Так, 18 февраля 1710 г. адмирал Апраксин заказывает адмиралтейскому комиссару Беляеву в Москве 250 шапок на морской полк по образцу гренадерской, с тем чтобы этот срочный заказ можно было бы успеть отправить в Санкт-Петербург зимником⁴⁰. Даже за такой, казалось бы, мелочью, как чеснок, слывший универсальным лечебным средством и требовавшийся для лечения больных солдат и матросов Петербургского гарнизона, адмиралтейской канцелярии приходилось обращаться в Москву. Так, зимой 1715 г. комендант подмосковного Дмитрова заготовил и отправил в Петербург целых пятьдесят подвод этого целебного средства⁴¹. Последующая деятельность Петра еще долгие годы была связана самым теснейшим образом с Москвой и ее ближайшими окрестностями — родиной царя. Первопрестольная, оплот российской государственности, не только олицетворяла дух страны, но и была той производственно-экономической базой, тем кладезем человеческого потенциала, на которые в первую очередь и мог опираться Петр. Другие регионы, за малым исключением, в силу экономической неразвитости, удаленности от органов государственного управления, отсутствия в должном количестве квалифицированной рабочей силы, плохого состояния дорог могли играть лишь подсобную роль.

В 1712-1713 гг. Петр переносит столицу на берега Невы в Санкт-Петербург. Но даже после переноса столицы детище Петра - военно-морской флот, обретя удобные базы на Балтике, не порвал связи со своей исторической колыбелью. Санкт-Петербург являлся лишь резиденцией высшей власти, хозяйственным же центром России продолжала оставаться Москва. Она превратилась в своеобразную тыловую базу военно-морских сил империи, откуда осуществлялась регулярная поставка на Балтику всех необходимых припасов. Надежный «московский тыл» сыграл значительную роль в успехах российского флота в последующих военных кампаниях.

Первопрестольная столица всегда оставалась сердцем державы, и поэтому здесь Петр отмечал свои победы и триумфы. Так происходило в сентябре 1696 г., когда в Москве была устроена торжественная церемония встречи войск, принимавших участие в боях под Азовом. Через Триумфальные ворота прошел морской караван - экипажи галеасов, галер и брандеров - с адмиралом Ф. Я. Лефортом во главе и «большим капитаном» — самим Петром I. Так было и после окончания Северной войны, когда в Москве был устроен грандиозный маскарад по случаю

празднования Ништадтского мира. Процессия, состоявшая из различных судов, поставленных на полозья, двигалась под звуки музыки и пушечной стрельбы и, проходя через Кремль, отдавала честь ботику, «дедушке российского флота». Возглавлявший флагманский корабль Петр прекрасно помнил, где закладывались основы его успехов и побед.

Хранящийся ныне в Центральном военно-морском музее страны петровский ботик стал символом незримой связи, соединившей Москву и флотские начинания Петра Великого. На Политехнической выставке 1872 г. в Москве, приуроченной к празднованию 200-летия со дня рождения царя-реформатора, он был главным экспонатом морской экспозиции. И сегодня, через три века после начала петровских преобразований, мы с полным правом можем сказать, что Москва, отстоящая на сотни километров от ближайших морей, была исторической колыбелью российского флота.

¹ См.: *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. СПб., 1875. Ч. I. С. 1-70; *Висковатов А.В.* Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. СПб., 1864; *Квашнин-Самарин Е.Н.* Морская идея в Русской земле: История допетровской Руси с военно-морской точки зрения. СПб., 1912; *Тушин Ю.П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII в.). М., 1978.

² О судостроении см.: История отечественного судостроения IX-XIX вв.: В 5 т. Т. 1. Парусное деревянное судостроение / В.Д.Доценко, И.В.Богатырев, Г.А. Вахарловский, П.А.Кротов, А.Г. Сацкий. СПб., 1994. С. 7-41.

³ См.: ДАИ. СПб., 1853. Т. 5. С. 211-284; *Кочетков С.А., Шаблина А.А.* Паруса над Окой. М, 1996; Они же- Дединово - село морское. Рязань, 1996; *Они же.* «Орел» - первый военный корабль Московского государства // Москва и судьбы Российского флота. Архивные документы и исторические очерки: Книга-альбом. М., 1996. С. 27-40.

⁴ См.: *Елагин С.* Утверждение России на Балтийском побережье // Морской сборник. 1866. № 1. С. 110.

⁵ См.: История отечественного судостроения IX-XIX вв. Т. 1. С. 51.

⁶ См.: *Елагин С.* История Русского флота. Период Азовский. СПб., 1864. С. 21.

⁷ См.: Там же. Приложения. Ч. 1. С. 4.

⁸ Там же. С. 38.

⁹ Подробнее см.: Письма и бумаги императора Петра Великого. СПб., 1887. Т. I (1688-1701).

С. 111-113.

¹⁰ Там же. С. 113.

¹¹ См.: *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 96.

¹² *Богословский М.М.* Петр I. Материалы для биографии. М.; Л., 1940. Т. 1. С. 382.

¹³ См.: *Елагин С.* История Русского флота. Период Азовский. С. 147.

¹⁴ См.: *Березовский Н.Ю., Доценко В.Д., Тюрин Б.П.* Российский императорский флот 1696-1917: Военно-исторический справочник. М., 1993. С. 7-8.

¹⁵ См.: *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 447.

¹⁶ См.: *Елагин С.* История Русского флота. Период Азовский. С. 148.

¹⁷ См.: Материалы для истории русского флота. СПб., 1866. Ч. 3. С. 248-250.

¹⁸ См.: *Елагин С.* История Русского флота. Период Азовский. С. 26.

¹⁹ См.: Там же. Приложения. Ч. 2. С. 236-237.

²⁰ См.: Там же. С. 238.

²¹ См.: *Елагин С.* История Русского флота. Период Азовский. С. 201.

²² См.: Материалы для истории русского флота. Ч. 3. С. 2-3.

²³ См.: *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 410.

²⁴ РГАДА, ф. 248 (Сенат), оп. 3, кн. 119, л. 344 об.

²⁵ См.: *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 410.

²⁶ РГАДА, ф. 248 (Сенат), оп. 2, кн. 29, л. 152 об.

²⁷ См.: *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 411.

²⁸ Материалы для истории русского флота. Ч. 3. С. 290.

²⁹ Там же. С. 342.

³⁰ *Веселого Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. Ч. 1. С. 597-598.

³¹ См.: *Елагин С.* История Русского флота. Период Азовский. Приложения. Ч. 2. С. 429-430.

³² См.: Материалы для истории флота. Ч. 3. С. 410.

³³ См.: Там же. С. 417.

- ³⁴ См.: Там же. С. 418-419.
- ³⁵ Там же. С. 423.
- ³⁶ *Соловьев СМ.* Публичные чтения о Петре Великом. М., 1872. С. 70.
- ³⁷ Материалы для истории русского флота. СПб., 1865. Ч. 1. С. 13.
- ³⁸ РГАДА, ф. 248 (Сенат), оп. 3, кн. 119, л. 415-416 об.
- ³⁹ Материалы для истории русского флота. Ч. 3. С. 6.
- ⁴⁰ См.: Там же. С. 403-404.
- ⁴¹ РГАДА, ф. 248 (Сенат), оп. 3, кн. 119, л. 47-50.