

## **«И Я ЗАКЛЯЛСЯ ОБРАЗЦЫ И ЧЕРТЕЖИ В РУССКОЙ ЗЕМЛЕ ДЕЛАТЬ»: О ПРОБЛЕМАХ ПЕТРОВСКОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ НА «КУМΠΑНСКОМ» ЭТАПЕ**

С.Н. Коротун

Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия им. профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина»  
(г. Воронеж, РФ)

Государственная кораблестроительная программа, старт которой был дан указом Петра от 4 ноября 1696 г., предполагала создание военно-морского флота силами объединений жителей городов и крупных светских и церковных землевладельцев – кумпанств. В соответствии с данной программой предполагалось строительство к апрелю 1698 г. 52-х судов. По итогам этого строительства в апреле 1700 г. Петр отказался от идеи кумпанского кораблестроения, сосредоточив эти функции в руках государства. В чем заключались проблемы кумпанств в возведении качественных кораблей? С.И. Елагин и М.М. Богословский вполне справедливо выделили следующие причины: чрезвычайно сжатые сроки, невозможность пристального контроля со стороны самого Петра (он в тот момент находился в Европе в составе Великого посольства), сырой лес, некомпетентность иностранных мастеров и т.д. В данной статье мы постараемся осветить проблемы кумпанского кораблестроения через призму жизнедеятельности одного человека – датского мастера Симона Петерсона, находившегося на русской службе. Как мы увидим далее, он и раньше привлекал внимание историков воронежского кораблестроения, но системного анализа его деятельности не получила. На наш взгляд анализ деятельности этого корабельного мастера позволит лучше понять те условия и проблемы, в которых велось строительство воронежских кораблей на рубеже XVII – XVIII веков.

Симон Петерсон по приказу датского короля Христиана V в мае 1696 г. покинул свою родину для службы в России «по желанию высокородного брата Петра Алексеевича». Прибыв в Великий Новгород, в посольском приказе он сообщил о себе следующее: родился в Копенгагене в семье торговца, плавал на военных и гражданских кораблях. Семь лет служил в королевском флоте, где достиг звания капитана. В боевых действиях не участвовал, поскольку Дания их не вела. «А ныне прислан королем датским, поскольку искусство имеет военные корабли по образцам строить» (3, с.65-66).

Датскому мастеру из Великого Новгорода велено было отправиться через Воронеж в Азов. Далее с Симоном произошла непонятная история, по итогу которой, проблуждав по российским просторам 3 месяца, он к концу октября,

побывав в Воронеже, Паншине, Коротояке, Туле оказался в Москве (3, с.71-72). Неизвестно, как бы сложилась судьба Петерсона без этой странной коллизии, которую он сам не мог толком объяснить, но по её итогам он оказался в центре событий, связанных с разворачивающимся кумпанским кораблестроением.

В начале 1697 г. были созданы «Росписи», описывающие размеры и количество «припасов» для каждого из типов кораблей. В соответствии с этим документом в ожидании прибытия иностранных мастеров кумпанства должны были подготовить все необходимое для строительства. В основном предполагалось строить баркалоны, галеры и бомбардирские корабли. Помимо этого в документах указывались и пропорции для каждого из типов судов (1, с.40-41; 3, с. 214-221). Автор распоряжения не указан, но С.И. Елагин, а вслед за ним и современный исследователь А.В. Перегудов приписывают предположительное авторство Францу Тимерману и Симону Петерсону. На наш взгляд, с ними нельзя не согласиться, по меньшей мере, пропорции баркалонов – явно дело рук Петерсона. Сам он два года спустя в челобитной царю укажет: «Всякому мастеру, которому баркалон делать, чертежи и образцы делал, и тем мастерам на строенных местах образцы выдавал» (3, с. 284). Отметим чрезвычайную важность этого документа. Баркалоны составляли большинство в будущей флотилии, их предполагалось построить 20 единиц. Пропорции судна указанные в «росписи»: 115 футов длина и 21 – ширина, «в воде ходу в глубину» – 7 футов. Как указывает С.И. Елагин, воронежские баркалоны, по сути «баркалонами» не являлись, и ближе всего по классификации того времени были к кораблям IV ранга 2 класса. Аналогичное английское судно имело в длину 116 футов, в ширину - 32 фута и 14 – в осадке (1, с.58). Впоследствии сам термин «баркалон» исчезнет со страниц документов, данные суда будут именовать просто «кораблями». Как видим, относительно стандартной европейской пропорции воронежские баркалоны должны были быть гораздо уже. По мнению историка кораблестроения В.Г. Крайнюкова, это связано с мелководьем рек Воронеж, Дон и Азовского моря. Европейские корабли могли иметь осадку 15-20 футов, воронежские – не более 10. Уменьшение осадки в ходе кумпанского кораблестроения попытались компенсировать увеличением длины и уменьшением ширины судна (5, с.55). По всей видимости, именно Симон Петерсон, составляя чертежи, и предложил новые пропорции. Это очень смелый шаг и для корабельного мастера и для того кто это решение одобрял, ведь эксперимент предстояло поставить дорогостоящий – 20 кораблей.

Активная работа по сооружению кораблей начинается летом 1697 г. Под руководством Петерсона ведется строительство в четырех кумпанствах: Т.Н. Стрешнева, Б.П. Шереметьева, В.И. Долгорукова и Г.В. Тюфякина. Интересно, что М.М. Богословский считает эти четыре кумпанства своего рода экспериментальными, на них, начавших работу первыми, должны были отрабатываться основные этапы строительных работ (2, с.129). К середине 1697 г. в Россию прибыло около 70 иностранных мастеров и подмастерьев, приступивших к работе на воронежских верфях. Однако к октябрю 1697 г. многочисленные голландские мастера были поставлены в подчиненное положение к итальянцам и датчанам – Петр разуверился в голландской манере

кораблестроения. Голландские мастера «не разумели размера» – не могли пользоваться чертежами при строительстве. В письме адмиралтейца Протасьева упоминается, что после отстранения голландских мастеров С. Петерсон стал руководителем работы еще четырех кумпанств: М.А. Черкасского, П.И. Хованского, И.В. Бутурлина, К.О. Щербатого (3, с.281-282). Таким образом, С. Петерсон стал фактически руководителем строительства 8 кораблей.

Документы, опубликованные Елагиным, показывают сложность и противоречивость ситуации, в которой оказался датский мастер. Корабль в кумпанстве М.А. Черкасского был заложен 30 августа 1697 г. Уже 4 сентября как руководитель строительства появляется С. Петерсон и приостанавливает его: оказалось что в основание положен слишком широкий, толстый и короткий брус, который С. Петерсон «скинул долой». 14 сентября «по приказу и по образцу датского капитана заложили новый киль». Однако 25 сентября С. Петерсон вновь обнаружил расхождение с проектом: «нос и корму у барколлона, прибойные доски у кормы отломал до половины». Строительство началось в третий раз. Все это мы узнаем из «сказки о строительстве барколлона кумпанством Михаила Алегуковича Черкасского» (3, с.252-254). На основании этого документа Богословский предположил, что Петерсон «был видимо человек весьма вспыльчивый» (2, с.143). Однако челобитная Петерсона, написанная в декабре 1697 г. А.П. Протасьеву, рисует иную картину: из неё следует, что голландский мастер кумпанства Черкасского, Алфер Нанинг вовсе не столь уж покорно воспринимал распоряжения Петерсона, а на определенном этапе и вовсе отказался ему подчиняться, отказав в доступе к кораблю. Приговор адмиралтейца оказался в пользу датчанина: «Если Нанинг будет строить не по его чертежу, зато ему будет наказанье» (3, с.282-284). Кто в этой ситуации был более откровенен – неизвестно, однако налицо конфликт между иностранными мастерами, который к сожалению был закономерностью кумпанского кораблестроения (1, с.52; 2, с.141-143).

В июле 1698 г. разгорелся новый конфликт с участием С. Петерсона, теперь уже с самим адмиралтейцем. Причиной стал приказ Протасьева Петерсону заложить еще 6 «прибавочных» кораблей. Несмотря на все уговоры, угрозы, давление на мастера через датского посла добиться своего адмиралтейцу не удалось. Более того, Петерсон «на Воронеже и на Москве жить не хотел, а отпрашивался в свою землю» (6, с.735). Желание вполне характерное для иностранных мастеров летом 1698 г. Дело в том, что первоначально планировалось, что строительство будет завершено к весне 1698 г., однако оно затягивалось, а царь требовал закладки новых кораблей. Опасаясь бегства мастеров, Протасьев окружил Воронеж заставами, через которые без царского указа их было запрещено пропускать (1, с.78). В ходе спора с Протасьевым главным аргументом С. Петерсона стало указание на то, что чертежи, которые он создает, все равно не реализовываются. Он ссылается на предыдущий опыт, созданные им чертежи были бесполезны, поскольку «никто тех образцов принимать не хотел, и я заклился образцы и чертежи в русской земле делать» (3, с.284). По всей видимости, как попытку убедить Петерсона все же заложить корабли следует воспринимать документ от 29 июля в котором изложены

основные пропорции кораблей: большой корабль – 144 фута в длину, 36 – в ширину, баркалон – 120 футов в длину, 25 – в ширину. Все мастера должны были поставить под этим документом свои подписи (3, с.405-406). Однако и это не заставило Петерсона заложить новые корабли.

Протасьев писал о неповиновении датчанина даже царю, высказывания адмиралтейца о нем крайне эмоциональны: «и все государь передо мною такую самозбродною говорил, что слушать не возможно ... и видя ево во всем его непотребстве те казенные корабли приказал делати капитану Александру Малине» (6, с.736).

Уже 16 сентября С. Петерсон предложил новый проект – строительство подъёмных судов, для проводки баркалонов через наиболее мелкие места рек там, где глубина реки составляла не более 5 футов. Был ли реализован этот проект мы не знаем, однако документ содержит резолюцию с согласием строить подъёмные суда по данному образцу (3, с.410).

В октябре 1698 г. в Воронеж прибыл Петр I, ему предстояло оценить результаты работы кумпанств. Первый взгляд, брошенный на корабли еще 31 октября, не заставил царя разочароваться: «В зело изрядном состоянии флот и магазейн обрели» (6, с.269). Но с течением времени Петр вынужден был признать, что первый опыт строительства кораблей вышел неудачным.

В конце ноября 1698 г. австрийский резидент Гвариент сообщал в Вену «Жар и восторг, с которыми приготавливались к наступающей войне почти охладели; государь исключительно занят переделкою и постройкою кораблей. Дорого построенные корабли дурны и скорее годятся на купеческий флот» (1, с.108).

Собрание писем и бумаг Петра включает недатированный документ, содержащий выводы комиссии по итогам обследования кумпанских судов, причем речь в нем идет прежде всего о воронежских баркалонах. Документ был составлен до приказа о переделке судов – т.е. до 22 сентября 1699 г. (6, с.321-322,786)

Выводы комиссии были для кумпанств и лично для Петерсона крайне печальны. К кораблям кумпанств, строительство которых он контролировал, были очень большие претензии: корабли кумпанств Черкасского и Хованского оказались «хуже прочих размером и крепостью». Корабли Долгорукова Стрешнева и Шереметьева, т.е. тех кумпанств, над которыми Петерсон шефствовал с самого начала строительства и вовсе оказались «худшими от всех кораблей размером и крепостью».

Досталось Петерсону и за его экспериментальные пропорции: «Все корабли кумпанейские есть зело странною пропорцией, ради своей долгости и против оной безмерной узости, которой пропорции ни в Англии, ни же в Голландии мы не видели, мною и в прочих государствах таких нет... но уже поправленья учинить невозможно. Того ради надлежит только о крепости их радеть».

Опись кораблей 1704 г. показывает, что все упоминаемые в нем 14 кораблей, заложенных в 1697 г. и спущенных в 1698 г., имеют 114–117 футов в длину, 24–26 футов ширины, 8–9 футов в интрюме. Таким образом, все они были

чуть шире первоначального проекта 1697 г., но в целом имели идентичные пропорции, оказавшиеся увы неудачными: корабли вышли «валкими и не мореходными» (7, с.40).

Симон Петерсон занимался переделкой кораблей до 1700 г., а затем, видимо, вернулся в Данию (8, с.239). Из 8 кораблей, строительством которых он руководил, в списке 1704 г. мы находим 5: кумпанства Т.Н. Стрешнева – корабль «Три рюмки» (построенный собственно С. Петерсоном), кумпанства В. Долгорукова (провиантский), кумпанства П.И. Хованского – «Стул», кумпанства М.А. Черкасского, кумпанства Б.П. Шереметьева – «Барабан». Как видим, из 5 только 3 имели названия (9, с.23-30). В описи 1710 г. все 5 кораблей значатся как разобранные (9, с.96).

Подводя итог деятельности датского мастера Симона Петерсона, следует признать, что он внес большой вклад в работу кумпанского кораблестроения. М.М. Богословский, а вслед за ним и А.В. Перегудов считали его посредственным мастером. Однако именно по его чертежам на воронежских верфях велось строительство множества кораблей. Следует признать, что опыт этого строительства был печальным. Однако в условиях развития инженерной мысли конца XVII – начала XVIII века, решить задачу адаптации европейского кораблестроения к условиям донского и азовского мелководья было очень сложно не только среднему датскому мастеру, но и талантливым английским и русским инженерам следующего этапа кораблестроения (10). Путем проб и ошибок только к середине первого десятилетия XVIII века Петру удалось найти пропорции, позволяющие уменьшить осадку судна и сохранить при этом его боевые качества. Датский мастер С. Петерсон сделал в этом направлении первые, пусть и не самые удачные шаги. Петр всем своим правлением показал, что и негативный опыт может быть использован для развития армии и флота.

#### **Источники и литература:**

1. Елагин С.И. История русского флота. Воронежский период. Воронеж: Центрально-черноземное издательство, 2011. 232 с.
2. Богословский М.М. Петр I. Материалы для биографии. Т.3. М.: Госполитиздат, 1946. 502 с.
3. Елагин С.И. История русского флота. Воронежский период. Приложения. Часть 1. СПб: Гогенфельден и Ко, 1864. – XXII с., 513 с.
4. Перегудов А.В. Государев разрядный шатер – орган управления воронежским кораблестроением (1697–1700). Воронеж: Истоки, 2010, 140 с.
5. Крайнюков В.Г. Истоки русской кораблестроительной школы. «Божье Предвидение» – 58-пушечный корабль азовского флота // Морская история. 1999. вып.1. С.44-62.
6. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т.1. СПб: Государственная типография, 1887. – XXIII с., XXXII с., 888 с., LII с.
7. Быховский И.А. Петровские корабли. Л.: Судостроение, 1982. 100 с.
8. Расторгуев В.И. Воронеж – родина первого Адмиралтейства России. Воронеж: ВГУ, 2007. 533 с.
9. Елагин С.И. История русского флота. Воронежский период. Приложения. Часть 2. СПб: Гогенфельден и Ко, 1864. – XXXI с., 519 с.
10. Иванов А.В. Предвестник Балтийского линейного флота // Петровское судостроение как истоки научно-технического потенциала государства. Воронеж: «Институт ИТОУР», 2010. С.134-161.