

## ВЫБОРГСКАЯ ВЕРФЬ РУССКОГО ГАЛЕРНОГО ФЛОТА ПРИ ПЕТРЕ I

*П. А. Кротов*

13 июня 1710 г. русским войскам распахнула ворота Выборгская крепость. Это открыло путь в Финляндию, занятие которой, по мысли Петра I, должно было побудить Швецию к заключению мира. Обилие болот, рек, лесов, бездорожье, редконаселенная местность весьма затрудняли передвижение войск в Финляндии. В то же время шхеры, шедшие от Выборга на запад, создавали исключительно благоприятные условия для действий парусно-гребного (галерного) флота вдоль побережья, осуществления снабжения армии продовольствием и военным снаряжением по морским коммуникациям.

Выявленные к настоящему времени первоисточники дают основание полагать, что с идеей создания верфи для постройки боевых гребно-парусных судов возле Выборга выступил шаутбенахт (по-современному говоря, контр-адмирал) русского галерного флота И.Ф. Боцис. В служебной записке, поданой генерал-адмиралу Ф.М. Апраксину 27 июля 1710 г.,<sup>1</sup> он спрашивал, до какого времени суда галерного флота должны стоять вблизи артиллерийских батарей, устроенных в шхерах Выборгского залива для пресечения возможных попыток прорыва неприятельского флота к взятому российскими войсками Выборгу. Там же он просил разрешения силами солдат и матросов его галерной эскадры приступить прямо на месте стоянки к судоремонту: «Галеры, и бригантины, и скампаеви, которые зело гнилы, дабы позволено было разломать и теми починить другия суда».<sup>2</sup> Шаутбенахт поставил тогда же и вопрос о начале сооружения под его надзором новых галер: «Чтоб ему строить там вновь галеры и скампаеви, а места для такого строения тамо ему преизрядныя, и чтоб для того прислать к нему галерных мастеров и припасы».<sup>3</sup> Спустя лишь две недели после овладения Выборгом, 27 июня 1710 г. И.Ф.Боцис уведомлял главу Морского ведомства Ф.М.Ап-

раксина о начатой им подготовке к постройке судов для галерного флота и соответственно организации для этого верфи: «Для строения судов следую, собираючи лес, учиня изготовление потребных вещей». Шаутбенахт галерного флота торопился приступить непосредственно к сооружению судов, отмечая, что один летний месяц стоит трех зимних, просил прислать мастеров-кораблестроителей и необходимые материалы.<sup>4</sup> К 7 июля 1710 г. — не прошло еще и месяца после взятия Выборга — последний сообщал Ф.М.Апраксину, что под его началом собраны 10 000 досок и 2000 брусьев, которые свезены на один из островов вблизи Выборга. Приведено И.Ф.Боцисом и важное уточнение — лесоматериалы были сложены «на едином острове, где больные»<sup>5</sup>, следовательно, рядом с местом размещения полевого госпиталя.

Ответить на вопрос, когда же Петр I дал указ о сооружении верфи поблизости от Выборга, дальнейшей заготовке и сборе лесоматериалов, которые можно было использовать при постройке галер, позволяет неопубликованное письмо Ф.М.Апраксина И.Ф. Боцису от 28 июля 1710 г. Получив в тот день от И.Ф.Боциса записку с предложениями развернуть в Выборге строительство галер и починку судов, генерал-адмирал сообщил их монарху. Петр I в тот же день «приказал исполнять, подписав своею рукою», пункты записки И.Ф.Боциса, а Ф.М.Апраксин тогда же разослал управлявшему Петербургским адмиралтейством А.В.Кикину и выборгскому коменданту бригадиру Г.П.Чернышеву письма с требованием содействия «строению полугалер» под началом И.Ф.Боциса<sup>6</sup>. Спустя несколько дней сведения об этом указе Петра I получил посланник союзной России Дании Ю.Юль. Дипломат записал в своем дневнике за 2(13) августа 1710 г., что царь указал шаутбенахту галерного флота изготовить 24 галеры с вооружением по одному орудью 12-фунтового и двум 6-фунтового калибра на каждой, имеющих по 20 весел с каждого борта, используя те бревна и доски, которые собраны под Выборгом.<sup>7</sup> Примечательно, что сам И.Ф.Боцис предлагал построить 5 более крупных галер с 24 веслами по борту, осадкой с грузом до 6 футов (1,83м), рассчитанных на вооружение одной пушкой 24-фунтового калибра, тремя — 12-фунтового и одной гаубицей; также 25 полугалер с 20 веслами по борту, осадкой не более 4 футов (1,22м), единообразным вооружением из двух пушек 12-фунтового калибра, двух — 3-фунтового и двух пудового калибра мортир на каждой<sup>7</sup>. Царь, следовательно, избрал для строительства тип более легких галер.

Итак, царский указ о создании под Выборгом галерной верфи состоялся 28 июля (ст. ст.) 1710 г., а общее наблюдение за строительством судов гребно-парусного флота для предстоящих военных дей-

ствий в Финляндии поручено И.Ф.Боцису. Документальных свидетельств о точном месте расположения верфи до настоящего времени не сумел обнаружить ни один исследователь.<sup>8</sup>

Возможно, ответ на этот вопрос могло бы дать изучение рукописных карт петровской эпохи, хранящихся в различных архивах. Поиски, предпринятые автором настоящей статьи в собрании рукописных карт Отдела рукописей Библиотеки Российской Академии наук и картографическом собрании Отдела рукописей Российской Национальной библиотеки, не увенчались успехом. Можно предполагать, что верфь основали невдалеке от тех мест, где стояла близ артиллерийских батарей в узком месте корабельного фарватера, ведущего к Выборгу, галерная эскадра И.Ф.Боциса — именно команды с ее судов в дальнейшем работали на постройке галер.

Несколько слов следует сказать об Иване Федосеевиче Боцисе, которому принадлежало общее руководство судостроением. Он был греком, подданным Венецианской республики, аристократом по сословному статусу, носил титул графа. На протяжении 17 лет он служил в галерном флоте Венеции, потом был венецианским консулом в городе Нафплион на Пелопоннесе где, по его словам, «от природная склонности, которую имел ко славе и победе ...царского величества, непрестанно увещевах корабельников и художников, чтоб они ехали... в царствующий град Москву». Оттуда в июле 1702 г. по приглашению русского посла П.А.Толстого он переехал в Константинополь (Стамбул). Там за связи с послом России и наем для русского флота капитана и 24 других моряков подвергся гонениям и бежал, загнав «от трудного и нужного пути» двух коней, к турецкой границе на Дунае, откуда через Валахию, Молдавию и охваченную войной Украину с большими трудностями в марте 1703 г. добрался до Москвы с «намерением, чтоб послужити ...великому монарху».<sup>9</sup> Он командовал галерным флотом России на Балтике в чине шаутбенахта вплоть до своей смерти 9 мая 1714 г., за два с половиной месяца до знаменитой Гангутской баталии.

Закладка галер на верфи состоялась только после того, как 29 октября 1710 г. в Выборг прибыли будущие руководители строительства — галерный мастер грек Юрий Антонов сын Русинов и подмастерье галерного дела, тоже грек, Захарий Марков сын Колуенов.<sup>10</sup> 1 марта 1711 г. И.Ф.Боцис доносил Петру I, что надеется к 1 мая достроить 5 полугалер, а к концу мая — еще 2.<sup>11</sup> Однако о произошедшем на Выборгской верфи спуске на воду первой из «полугалер» управлявший Петербургским адмиралтейством А.В.Кикин смог написать царю с Олонецкой верфи

(Лодейное поле) только 9 июля 1711 г. Еще две «полугалеры» там, по его словам, должны были быть «готовы вскорости».<sup>12</sup> Вообще полугалерами И.Ф.Боцис часто называл разные типы галер (собственно полугалеры и скампавеи), что вносит некоторую терминологическую путаницу. В сентябре же 1711 г. И.Ф.Боцис уведомлял А.Д.Меншикова, что к 15 октября будет сооружено 8 галер, после чего он прикажет заложить еще 10, на которые готов лес.<sup>13</sup> Намерения шаутбенахта не осуществились в полной мере. В архивном документе, обобщающем итоги судостроительной деятельности, «Записной тетради закладки судов и спуска на воду с 1703 году», сказано, что всего в Выборге были построены в 1711 г. под наблюдением И.Ф.Боциса галеры (полугалеры) «Александр», «Св. Феодор Стратилат», «Св. Анна» и еще 13 скампавей — гребно-парусных судов меньших, чем полугалеры размеров.<sup>14</sup> Наименования 10 из 13 выборгских скампавей названы в списке при письме И.Ф.Боциса Ф.М.Апраксину от 27 марта 1712 г.: «Виктория», «Зорница», «Львица», «Орлица», «Пальма», «Солнце», «Тигра», «Триумфант», «Фама», «Феникс». Любопытно, что в названном письме приведены другие «имена трем большим полугалерам», построенным на Выборгской верфи: «Святого Петра и Павла», «Святая Троица»; название же «Святой Александр» схоже.<sup>15</sup> К 11 апреля 1712 г. все 13 скампавей были на воде и оснащены.<sup>16</sup> Экипаж этих полугалер по штатному расписанию состоял из 250 чел. на каждой, а скампавей — из 150.<sup>17</sup> На каждой скампавее к 11 апреля 1712 г. было поставлено по 6-ф. пушке на носу (12-ф. калибра орудий у И.Ф.Боциса не оказалось) на куршее (шедший посередине вдоль корпуса разных типов галер возвышенный помост), по 2 3-ф. пушки по бокам от куршейной и по 4 баса<sup>18</sup> — малокалиберных орудия. В кампании следующих лет артиллерийское вооружение скампавей было усилено.

Петр I лично осмотрел новопостроенные галеры: 23 апреля 1712 г. он отправился от Котлина на шняве «Мункер» в Выборг. И.Ф.Боцис встретил царя на своей полугалере в 15 верстах от Выборга. Оставшийся путь монарх проделал на флагманской полугалере и вечером 24 апреля прибыл в назначенное место. 25 и 26 апреля Петр I находился в городе, а 27-28 в штормовую погоду опять-таки на полугалере И.Ф.Боциса возвратился на Котлин.<sup>19</sup> Итогом знакомства царя с полугалерами и скампавеями новой конструкции стала общая переориентация галерного судостроения. Генерал-адмирал Ф.М.Апраксин написал И.Ф.Боцису 2 июля 1712 г.: «Царское величество указал вместо русских брегантинов, которые строят на Ижоре, делать полугалеры такие, какие строены под Выборгом».<sup>20</sup>

Сооруженные на Выборгской верфи суда галерного флота приняли участие в кампании 1712 г.: они содействовали с моря 18-тысячному корпусу Ф.М.Апраксина, выступившему 15 августа из Выборга с целью продвижения в Финляндию. Именно с помощью полугалер и скампавей этого типа в 1713 и 1714 гг. состоялось овладение Финляндией и Аландскими островами, одержаны победы в сражениях у полуострова Гангут в 1714 г. и в Аландских островах в 1720 г.

Что же представляли собой строившиеся с конца 1710 г. сначала близ Выборга, а потом и на других верфях полугалеры и скампавеи нового для Балтийского флота судостроительного, как его именовали современники, «турецкого манира» (их строили мастера-выходцы из Османской империи)?

Размерения их корпуса удалось установить по сведениям, поданным галерными мастерами и подмастерьями в 30-е гг. XVIII в. в Адмиралтейскую коллегия, и по выполненным тогда же типовым чертежам галер «турецкого манира», строившихся в 1710-е гг.<sup>21</sup>

Число лавок для гребцов вдоль одного борта	Длина	Ширина	Глубина интрюма
19	110 ф. (33,53 м)	18 ф. 6 д. (5,64 м)	4 ф. 9 д. (1,45 м)
18	04 ф. 2 д. (31,75 м)	17 ф. 6 д. (5,33 м)	4 ф. 7 д. (1,4 м)
16	100 ф. (30,48 м)	17 ф. 6 д. (5,33 м)	4 ф. 5 д. (1,35 м)

В источниках не всегда проводится терминологическое различие между полугалерами и скампавеями. Это связано с тем, что конструктивно они различались прежде всего только размерами, числом лавок для гребцов и калибрами устанавливавшейся на них артиллерии.

Полугалеры и скампавеи «турецкого манира» являлись плоскодонными судами с длинным и узким корпусом, имевшим небольшое возвышение над уровнем воды. Спереди у них был слегка приподнимающийся кверху носовой выступ, напоминавший таран. Он назывался шпирон. К нему крепился передний конец реи (райны), державшей парус тринкетовой (фок) мачты галеры. За шпироном в носовой части галер имелся помост, на котором помещались орудия самых больших

калибров. Наиболее мощное орудие стояло в центре. Посередине галеры от носа к корме шел другой помост — так называемая куршей, служившая для быстрого передвижения людей вдоль галеры, перетаскивания грузов. Он покрывался двумя смолеными брезентами. От носа до кормовой надстройки слева и справа от куршейного помоста были скамьи для гребцов. Угол, под которым банки шли к куршее, составлял на строившихся с рубежа 1710—1711 гг. для Балтийского флота галерах «турецкого манира» 90°. Кормовая часть «выборгского» типа галер «турецкой препорции» была заметно приподнятой, седловатой. На корме возвышалась надстройка-каюта, образованная деревянными брусами или дугами, над которыми натягивалась палатка — тендалет.

На корме полугалер «турецкого манира», согласно росписям имевшегося на них снаряжения и припасов,<sup>22</sup> устанавливался большого размера позолоченный фонарь и еще несколько фонарей, у скампавей — «фонарь большой кормовой», по бокам — «2 фонаря малые круглые» или «2 фонаря малых сигнальных». Фонари на корме служили в походе в темное время суток «для сигналу», чтобы не произошло столкновения между идущими впереди и сзади судами. Они были либо фитильными, либо внутри них ставились свечи.

На всех полугалерах и скампавеях «турецкого манира» было по 2 мачты: передняя называлась тринкет, более высокая — маистра — располагалась ближе к кормовой части. На каждой мачте крепилось по косой галерной рее. К обоим реям привязывалось по парусу треугольной формы.

Галеры «турецкого манира» имели такое важное в условиях шхер и мелководий Финского и Ботнического заливов преимущество, как очень малая осадка. Ниже в таблице даны ее характеристики по ведомости галерных мастеров.<sup>23</sup>

Число лавок для гребцов вдоль одного борта	Осадка без груза	Осадка с грузом
20	2 ф. 2 д. (0,66 м)	5 ф. (1,52 м)
19	2 ф. (0,61 м)	4 ф. 6 д. (1,37 м)
16	1 ф. 10 д. (0,56 м)	4 ф. (1,22 м)

За одним веслом на 40-, 38- и 36-весельных (считая по обоим бортам) полугалерах «выборгского» типа сидели по 5 гребцов из солдат, на 34-весельных по 4 гребца, на 32-, 30- и 28-весельных скампавеях по 4 или 3 гребца.<sup>24</sup>

Согласно росписям припасов, на полугалерах наличествовало по 4 четверорогих галерных якоря, на скампавеях — по 2 или 3 четверорогих якоря, каждый из которых весил обычно от 5 до 8 пудов, редко по 9 и 10 пудов. На шлюпках при полугалерах и скампавеях тоже имелось по небольшому шлюпочному якорю.

Оснащение флагами, вымпелами и флюгерами полугалер и скампавей было следующим. На корме устанавливался «росийской галерной флаг» — красное прямоугольное полотнище с синим андреевским крестом в белом прямоугольнике в верхней части флага, прилегающей к древку («флаг красной с крестом кормовой»). У полугалер он был побольше (размер: «8 клет»), у скампавей поменьше («6 клет»). Значительное количество вымпелов имелось на полугалерах, на которых обычно размещались флагманы либо старшие офицеры. Из навигационного оборудования на полугалерах имелось по 4 компаса и еще один каютный «висячей» компас, на скампавеях — только по 2 компаса.

Каково же было вооружение скампавей и полугалер артиллерией?

Весной 1713 г. командовавший тогда галерным флотом на Балтике И.Ф.Боцис составил для подготовки скампавей к кампании полную роспись всех предметов для оснащения и вооружения каждой из них, не забыв упомянуть даже иглол для сшивания парусов.<sup>25</sup> Ознакомившись с росписью, Петр I написал резолюцию: «Надлежит напечатать»,<sup>26</sup> то есть полностью одобрил ее. В росписи говорится, что на всех скампавеях следует устанавливать на носу на куршейном помосте по одной пушке, 2 по сторонам от нее на носу же, также 2 баса и еще 2 мортиры 6-фунтового калибра.

6-фунтовые медные мортиры были введены на вооружение русской армии в 1706 г. Их конструкция являлась изобретением артиллериста-новатора В.Д.Корчмина. Дальность бросания гранат из таких орудий была небольшой: не свыше 110 м.<sup>27</sup> Образец 6-фунтовой (96,5 мм) бронзовой мортиры В.Д.Корчмина есть в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Петербурге. Она представляет собой ствол пушки 3-фунтового (76 мм) калибра длиной 105 см и массой 159,5 кг с прикрепленным на дуле стальным цилиндром, который и позволял вести стрельбу 6-фунтовыми гранатами.<sup>28</sup> Имеется в названном музее и чугунная пушка 3-фунтового калибра, отлитая в 1711 г. на Олонецких Петровских заводах. Она весит 350 кг, имеет длину

140 см.<sup>29</sup> Подобные орудия были в те годы на судах галерного флота.

На полугалерах во втором десятилетии XVIII в. по 7–9 орудий: 18-фунтовое, 2 6-фунтовых и 4 или 6 3-фунтовых.

Росписи галерных припасов позволяют раскрыть подробности службы на галерах «выборгского» типа.

Так, флагманы и обер-офицеры пользовались на галерах оловянной посудой (блюда, тарелки, ножи, вилки, ложки, кружки, солонки), унтер-офицеры, матросы и солдаты — деревянной (чаши, блюда, ложки). Столовые принадлежности для приготовления пищи изготовлялись из меди. На полугалере «Дельфин», построенной в 1714 г., по описи, имелись в наличии три медные котла (один с крышкой), противень с крышкой, ендова,<sup>30</sup> две сковородки с крышками на ножках, двое щипцов, «уполвник» и «решетка медная, чем пену сьмают».<sup>31</sup>

В росписях значится, что на полугалерах наличествовал «колокол медной для часов». Имелись на всех полугалерах и скампавеях и песочные часы. В судовой колокол на полугалерах, согласно морскому обыкновению, «били склянки», то есть для счета времени с получасовым промежутком ударяли в колокол.

Для отдачи команд голосом на расстоянии, для переговоров на удалении служили «трубы жестяные гласящие» или, как они тоже назывались, «трубы гласительные». На полугалерах упоминается по одной-две таких трубы, на скампавеях же их не было. Очевидно, они предназначались только для начальствующих лиц высокого ранга, размещавшихся обычно на более крупных гребно-парусных судах — полугалерах.

Лавки для гребцов покрывались «кожами юхотными для банок». Под банками, как писал в 1713 г. И.Ф.Бодис, солдаты-гребцы складывали свои походные кожаные сумки.<sup>32</sup> В случае необходимости солдаты могли ночевать на этих кожах между скамьями-греблями. Но обычно все-таки на ночь галеры приставали к берегу, где и устраивался ночлег. Имеются специальные исследования о «русских печах», сохранившихся во множестве вдоль финского побережья, начиная от Березовых островов вблизи Выборга и далее к западу, в том числе и на Аландских островах, и в шхерах на подступах к Стокгольму. Такие печи складывались из неотесанных природных валунов, имели вход-устье. Обычные их размеры: до 3 м в длину, до 2 — в ширину и около 1 м в высоту. Печи эти служили в первую очередь для выпечки хлеба. Сооружали их русские солдаты, передвигавшиеся вдоль берега на гребно-парусных судах, не только в годы Северной войны, но и в ходе последующих войн со Швецией в XVIII — начале XIX в.<sup>33</sup> Проживавший в Петербурге с

1712 по 1737 г. секретарь посольства Пруссии И.Г.Фоккеродт писал, что в период Северной войны, поскольку «галеры большею частью ходят на парусах и почти каждую ночь пристаю к берегу, русский солдат нашел это путешествие до того удобным и так привык к нему в короткое время, что с удовольствием садился на галеру; когда даже и ветер был противный, он лучше охотился грести веслами, чем маршировать с поклажею за спиною».<sup>34</sup>

О мореходных и боевых качествах полугалер и скампавей «турецкого манира», начало строительству которых для Балтийского флота было положено в конце 1710 г. на верфи вблизи Выборга мастером Ю.А.Русиновым, можно судить по собранным в 1732 г. Воинской морской комиссией «мнениям» офицеров галерного флота. По оценкам морских капитанов А.Ф.Миошика, Ф.М.Хорвата, лейтенанта М.Д.Санторинио, а также лейтенантов С.Б. Коновницына, И.М. Кукарина и унтер-лейтенантов Л.И.Коптева и Я.Л.Судьяно, «которые галеры имелись быть строены в прошлых годах при... Петре Первом, бывшие турецким маниром, оные галеры и в шхерах зело быть способны, и мелководнее французского и виницыанского маниру галер, також на парусах и на гребле лехче и не столь деревисты (то есть массивны по конструкции. — П.К.) строены были».<sup>35</sup> Подобный ответ был получен Воинской морской комиссией и от капитана А.Деопера, поступившего на службу в российский галерный флот в этом же чине еще в 1696 г.,<sup>36</sup> галерного капитана Ю.Н.Потиноти, принятого на русскую службу капитаном в 1705 г.,<sup>37</sup> многоопытных галерных капитанов С.М.Камера, Л.Лицы и еще девяти капитан-лейтенантов и лейтенантов: «...галеры... строены прежде турецким, французским и виницыанским маниры, токмо для способности шхер имеют быть турецким маниром галеры способнее, понеже оные ходят в воде мелче и как на гребле, так и на парусах лехче».<sup>38</sup>

Знающий офицер, унтер-лейтенант В.Я.Филисов, имевший в 1717–1718 гг. практику службы в галерном флоте Венеции и в 1719 г. обучавшийся морскому делу в Испании, высказал следующее: «Галеры турецкого маниру, которые делал мастер Юрья Русинов и на которых во время войны (Северной. — П.К.) служили, оные во время всякого случая (военных действий. — П.К.) как в ходу на гребле и под парусами, и в повороте, и в подымании райн и в обороте — во всем к морскому случаю годны и лехки, но токмо маниром не так красивы, как виницыанские, также и покоями каютными не так доволно».<sup>39</sup> В.Я.Филисов обращал внимание на «лехкость и скорость» галер «турецкого манира», что выгодно отличало их от галер французского и особенно венециан-

ского типов. Он подчеркивал, что на галерах французского и венецианского типов «как в гребле, так и в подымании райн и в обороте оных не без тяжести и продолжения времени, а чает во время случая, как морская регула велит, не упуская времени», что особенно важно учитывать потому, что на российских галерах в гребцах служат не каторжные невольники, а «честное салдатство».<sup>40</sup>

Существенный недостаток галер «турецкого манира» подметил капитан П. С. Рагозо. Он начал службу в 1705 г. матросом. На галерах «турецкого манира», по его словам, он служил в 1713–1721 гг., и, как он засвидетельствовал Комиссии, на них «в походах быть во время великой погоды весьма опасно», так как они имеют низкие борта.<sup>41</sup>

Задачи проведения массированных военных действий непосредственно на территории Швеции привели к тому, что с 1719 г. в Выборге стали строить конные галеры, вмещавшие по 40 лошадей. 9 октября 1719 г. Петр I указал заготовить в Выборгском, Корельском и Нейшлотском уездах лес на 20 конных галер с 21-й лавкой для гребцов по одному борту, рассчитанных каждая на 40 лошадей. Для их строительства был прислан в Выборг все тот же З. М. Колуенов с 2 учениками.<sup>42</sup> 14 конных галер были спущены на воду до 22 июня 1720 г.,<sup>43</sup> а остальные 6 — в последний год Великой Северной войны 1700–1721 гг.

С завершением военных действий исчезла необходимость в строительстве галер на Выборгской верфи. Однако ее вклад в развитие русского галерного флота времени Петра I исключительно значим.

### ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 Записка И. Ф. Боциса датирована по ответу на нее Ф. М. Апраксина от 28 июля 1710 г.: Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. 233. Оп. 1. Д. 248. Л. 99 об.-100.
- 2 Материалы для истории русского флота (МИРФ). СПб., 1865. Ч. 1. С. 221.
- 3 Там же.
- 4 Там же. С. 220.
- 5 Там же. С. 222.
- 6 РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 248. Л. 99 об.-100.
- 7 МИРФ. Ч. 1. С. 221.
- 8 *Богатырев И. В.* Первая русская верфь в Выборге // Судостроение. 1981. № 10. С. 61.
- 9 Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 41. Оп. 1, 1703 г. Д. 3. Л. 1–3.
- 10 МИРФ. Ч. 1. С. 225, 229, 238.

- 11 Там же. С. 238.
- 12 Собрание писем императора Петра I с ответами на оные. СПб., 1811. Ч. 1. С. 106.
- 13 МИРФ. Ч. 1. С. 256.
- 14 РГАВМФ. Ф. 223. Оп. 1. Д. 8. Л. 20.
- 15 РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 15. Л. 183.
- 16 Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. СПб., 1811. Ч. 2. С. 131–132.
- 17 27 марта 1711 г. И. Ф. Боцис доносил Петру I из Выборга, что если укомплектовать 10 судов, то ему будет нужно 1500 чел., а если «все 16, надобно 2700» (Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. Ч. 2. С. 128–129). Если допустить, что на скампавеях, как и в дальнейшем, было по 150 чел. (всего на 13 — 1950 чел.), а на полугалерах — по 250 чел. (всего на 3 — 750 чел.), то получим называемое И. Ф. Боцисом общее число — 2700 чел.
- 18 Собрание писем императора Петра I к разным лицам с ответами на оные. Ч. 2. С. 131–132.
- 19 Походный журнал 1712 г. СПб., 1913. С. 9, 10, 55.
- 20 РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 250. Л. 256 об.
- 21 Там же. Ф. 212. Оп. 1732 г. Д. 23. Л. 485, 489 об.; Оп. 1736 г. Д. 18. Л. 7 об., 9, 9 об.; Ф. 327. Оп. 1. Д. 4079; Д. 4083; Д. 4084; Д. 4097; Д. 4098; МИРФ. СПб., 1877. Ч. 6. С. 91.
- 22 РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 120. Л. 30, 65–83 об., 118–191 об.
- 23 Там же. Ф. 212. Оп. 1732 г. Д. 18. Л. 493.
- 24 РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 40. Л. 468; РГАВМФ. Ф. 232. Оп. 1. Д. 1. Л. 56 об.; Ф. 233. Оп. 1. Д. 179. Л. 97 об.; МИРФ. Ч. 2. С. 544–545, 667–668.
- 25 РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 70. Л. 25 об.-29.
- 26 Там же. Л. 40.
- 27 *Барбасов А. П.* Артиллерия русской армии первой четверти XVIII в. // История отечественной артиллерии. М., 1960. Т. 1, кн. 2. С. 25, 26, 35.
- 28 Артиллерийский исторический музей: Каталог материальной части отечественной артиллерии. Л., 1961. С. 101.
- 29 Там же. С. 103.
- 30 Ендова — большой широкий округлый сосуд с открытым носиком, вид братины. Из ендовы во флоте раздавалась водка.
- 31 РГАВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 120. Л. 120–120 об.
- 32 Там же. Ф. 233. Оп. 1. Д. 70. Л. 30.
- 33 *Dahlström S.* Ryssugnarne och den ryska skldgerdsflottan // Finskt museum. Helsingfors, 1937. D. 64. S. 14–70; *Andersson S.* Ryssugnar vid forna hamnar pe Eland // Ibid. 1954. D. 61. S. 45–70.
- 34 *Фоккеродт И. Г.* Россия при Петре Великом. М., 1874. С. 57.

- 35 РГАВМФ. Ф. 212. Оп. 1732 г. Д. 23. Л. 480.  
36 Там же. Оп. 1. Д. 5. Л. 805.  
37 Там же.  
38 Там же. Оп. 1732 г. Д. 23. Л. 480.  
39 Там же. Л. 482.  
40 Там же. Л. 481 об.— 482.  
41 Там же. Оп. 1732 г. Д. 23. Л. 480 об.  
42 МИРФ. Ч.2. С. 437; СПб., 1867. Ч. 4. С. 394, 414.  
43 Там же. Ч. 4. С. 414; РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 207. Л. 180.