

ИСТОРИЯ
РУССКАГО ФЛОТА.

ПЕРІОДЪ АЗОВСКІЙ.

С. ЕЛАГИНА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

1864.

ИСТОРИЯ РУССКАГО ФЛОТА.

ПЕРІОДЪ АЗОВСКІЙ.

С. ВЛАДИНА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФИИ КОММИССІОНЕРА ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМИИ СЗДОЖЕСТВЪ,
ГОРНОФЪЛДЕНА И КО.

1864.

Печатано по распоряженію Морского Министерства.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Исторіей русскаго флота занимались періодически разныя лица: дѣятели прошлаго столѣтія адмиралы И. Л. Голенищевъ-Кутузовъ, Нагаевъ и Шишковъ, принадлежащій болѣе къ нынѣшнему, не могли посвятить себя исключительно этому труду. Затѣмъ Берхъ, Николай Бестужевъ, Висковатовъ и Соколовъ, занимаясь большею частію между дѣломъ, обстоятельствами или преждевременною смертію отрывались отъ этихъ занятій.

Историческая дѣятельность Голенищева-Кутузова ограничилась изданіемъ въ 1764 г. «Собранія списковъ» содержащаго въ себѣ имена всѣхъ служившихъ въ російскомъ флотѣ флагмановъ, оберъ-сарвае-ровъ, корабельныхъ мастеровъ, а также флагмановъ, штабъ и оберъ-офицеровъ современныхъ изданію списка.

Адмиралъ Нагаевъ, умершій въ 1780 году, занимался въ послѣдніе годы жизни собираніемъ списковъ морскихъ чиновъ и кораблей, и писемъ Петра Великаго.

Адмиралъ Шишковъ издалъ въ 1799 и 1800 годахъ первую часть «Собранія морскихъ журналовъ 1797—99» и первую часть «Списка кораблей» (далеко неполнаго). Въ числѣ послѣднихъ трудовъ его загла-чиваются, изданныя въ 1826 году, «Военныя дѣйствія російскаго флота противъ шведскаго въ 1789—90 году».

Лейтенантъ Николай Бестужевъ, приглашенный къ историческимъ трудамъ въ 1821 году, довелъ ихъ до 1711 года. Записки его довед-но кратки и основаны большею частію на доступныхъ историкахъ те-

го времени, именно исторических трудах отечественных и иностранных прошлаго столѣтія. Между прочимъ имъ напечатано введение къ исторіи флота подъ заглавіемъ «Опытъ исторіи Россійскаго флота».

Верхъ, занимавшійся въ началѣ исключительно исторіей русскихъ географическихъ открытій, кончилъ впослѣдствіи труды Нагаева, издаваемъ въ 1829—30 годахъ «Собранія писемъ Императора Петра I къ разнымъ лицамъ, съ отвѣтами на оныя», 4 тома. Затѣмъ изданы имъ «Жизнеописанія первыхъ российскихъ адмираловъ» 1714—1777 г. Второй трудъ представляетъ собою довольно существенное пособие для историческихъ изысканій, но пользоваться имъ можно не иначе какъ съ величайшею осторожностію. Къ сожалѣнію нельзя сказать и этого о первомъ трудѣ, именно о письмахъ. Частію неполныя, частію соединенныя по нѣскольку въ видѣ одного письма, съ ошибками какъ хронологическими, такъ и происшедшими отъ неточнаго разбора рукописей, письма эти не разъ уже вводили въ заблужденіе, прибѣгавшихъ къ нимъ какъ къ источникамъ.

Труды Висковатова, извѣстны по нѣсколькимъ статьямъ, помѣщеннымъ въ нѣкоторыхъ періодическихъ изданіяхъ 1830-хъ годовъ. Въ настоящее время изданъ его трудъ «Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ до исхода XVII столѣтія», напечатанный частію въ Морскомъ Сборникѣ 1856 г.

Наиболѣе замѣчательнымъ дѣятелемъ является Соколовъ. Самнымъ капитальнымъ трудомъ его была «Лѣтопись крушеній и пожаровъ судовъ русскаго флота», изданная отдѣльною книгою, и «Русская морская библіотека», помѣщенная въ запискахъ Гидрографическаго Департамента. Затѣмъ рядъ статей его, помѣщенныхъ какъ въ этомъ журналѣ такъ и въ Морскомъ Сборникѣ и другихъ періодическихъ изданіяхъ, свидѣтельствуютъ его истинно изумительную дѣятельность, хотя большая часть этихъ статей носитъ характеръ бѣглой обработки различныхъ эпизодовъ, безъ всякой связи между собою и отличается голословностію. Къ сожалѣнію болѣзненное состояніе, непокидавшее

его въ послѣдніе годы жизни, не позволило ему привести въ порядокъ собранныхъ имъ матеріаловъ (*), которые вмѣстѣ съ замѣчательнымъ собраніемъ книгъ морскаго содержанія и рукописей утрачены безвозвратно; только одна коллекція портретовъ моряковъ поступила въ бібліотеку Морскаго Ученаго Комитета, куда постоянно предназначалъ ее собиратель.

Удостоясь порученія продолжать труды предшественниковъ, но при другомъ планѣ работъ, именно, держась хронологическаго порядка, мы должны были прежде всего обратиться къ эпохѣ появленія нашего флота у береговъ Азовскаго моря.

Прежніе разработыватели, ограничиваясь наложеніемъ азовскихъ походовъ и краткимъ указаніемъ на постройку Петромъ въ это время извѣстнаго числа судовъ, не изслѣдовали этого эпизода, съ его печальнымъ результатомъ, какъ мало замѣчательнаго въ военномъ отношеніи. Между тѣмъ эпизодъ этотъ, тѣсно связанный съ дальнѣйшею судьбою нашего флота, интересенъ по подробностямъ созданія этой важной отрасли государственнаго строя, и во многихъ случаяхъ представляетъ нѣсколько данныхъ для характеристики какъ государства такъ и народа того времени, поголовно принимавшаго участіе въ сооруженіи флота; поэтому мы не сочли себя въ правѣ ограничиться поверхностнымъ обзоромъ, но рѣшились посвятить этому періоду особый отдѣлъ, съ подробностію, которая не представится уже нужною для послѣдующаго времени.

Ознакомленіе съ азовскимъ періодомъ, въ томъ видѣ какъ онъ представляется читателямъ, потребовало много времени и трудовъ. Архивъ мор-

(*) Въ 1853 году разрѣшено было открыть архивы Генералъ-Маіору Висковатову и Капитанъ-Лейтенантамъ Соловю и Веселаго, для трудовъ по исторіи флота, но они не успѣли этимъ воспользоваться по другимъ служебнымъ обязанностямъ. Еще прежде этого разрѣшенія О. О. Веселаго написалъ и издалъ «Очеркъ исторіи Морскаго кадетскаго корпуса» — сочиненіе замѣчательное, обнимающее полтора столѣтія (1701—1853 гг.), гдѣ представлены многія морскія личности и интересные факты относящіеся до исторіи флота.

скаго министерства, долженствующій, по видимому, служить главнымъ и даже единственнымъ хранилищемъ матеріаловъ для исторіи флота, до сихъ поръ остается чуждымъ значительной части этихъ матеріаловъ, которые разсыяны по разнымъ мѣстамъ нашего обширнаго отечества. Такимъ образомъ, въ главномъ архивѣ морскаго министерства нѣтъ ни одного указанія на учрежденіе нашего флота, а свѣдѣній о дальнѣйшемъ его развитіи, говоря относительно, весьма мало. Вѣроятно, что отчасти, по этой причинѣ, азовскій періодъ оставался нетронутымъ прежними разработчиками, которые, ограничиваясь, какъ мы сказали выше, краткимъ обзоромъ, довольствовались новтореніемъ многихъ ошибокъ, распространенныхъ по этому предмету Голиковымъ и нѣкоторыми другими писателями, русскими и иностранцами.

Послѣ бесплоднаго труда сравненія печатныхъ источниковъ, было приступлено, при помощи трехъ сотрудниковъ (Н. А. Боргуева, Р. А. Северюкова и А. И. Петрова) къ изслѣдованіямъ въ архивахъ: морскомъ, государственномъ, военнаго министерства, эрмитажномъ и въ публичной библіотекѣ; затѣмъ въ московскихъ архивахъ: министерства иностранныхъ дѣлъ и министерства юстиціи, и въ случайно уцѣлѣвшихъ остаткахъ воронежскаго архива, хранящихся въ тамошнемъ статистическомъ комитетѣ. Немаловажнымъ дополненіемъ послужили свѣдѣнія, извлеченныя изъ архивовъ стокгольмскаго, лондонскаго, вѣнскаго, амстердамскаго и Гаги.

Такъ какъ приведеніе въ порядокъ нашихъ архивовъ вообще принадлежитъ къ недавнему времени, и еще далеко не закончено, то изысканія въ старыхъ дѣлахъ, только въ немногихъ случаяхъ облегчались каталогами или указателями; извлеченіе же большей части матеріаловъ требовало подробнаго пересмотра большого количества свитковъ и книгъ. Послѣ упорныхъ изысканій, не представляющихъ какъ кажется вѣроятія къ обнаруженію чего либо новаго, за исключеніемъ неизвѣстныхъ намъ хранилищъ, или фамиліныхъ архивовъ, можно сказать что значительная часть документовъ того времени окончательно погибла.

Для сохраненія этихъ матеріаловъ, добытыхъ съ такимъ трудомъ, часто съ полусогнившихъ, едва разбираемыхъ рукописей, предполагалось все собранное напечатать отдѣльно, въ небольшомъ числѣ эзепляровъ, но такъ какъ независимо отъ этого необходимо было пополнить предлагаемый трудъ не только ссылками на источники, но въ подтвержденіе приводимыхъ положеній, присоединять иногда и самые источники, то взаимнѣ послѣдняго приложено собраніе всѣхъ отдѣльныхъ, самостоятельныхъ документовъ служившихъ матеріалами для этого періода. Для большей наглядности, они распределены по предметамъ, въ хронологическомъ порядкѣ. Такимъ образомъ собраніе это заключаетъ въ себѣ всѣ данныя для азовскаго періода, сохраненныя временемъ, за исключеніемъ а) нѣкоторыхъ отрывочныхъ свѣдѣній, помѣщенныхъ прямо въ текстъ, съ указаніемъ откуда онѣ заимствованы и б) документовъ, преимущественно писемъ Петра, обнаруженныхъ прежде, на которыя и сдѣланы ссылки. Впрочемъ, нѣкоторые изъ послѣднихъ, вслѣдствіе вѣрившихся въ нихъ ошибокъ при прежнихъ изданіяхъ, помѣщены въ это собраніе въ исправленномъ видѣ.

Было бы несправедливо умолчать что собраніемъ какъ приложенныхъ здѣсь матеріаловъ, такъ и разрабатываемыхъ въ настоящее время, я обязанъ усердію и любви къ дѣлу моихъ сотрудниковъ, въ особенности Н. А. Коргуева, занимавшагося кромѣ того сгруппировкою и изданіемъ приложений.

При разработкѣ азовскаго періода, во многихъ случаяхъ приходилось прибѣгать къ пособію иностранныхъ сочиненій, на которыя въ своихъ мѣстахъ сдѣланы указанія. Точно также рукописныя карты и гравюры исхода XVII и начала XVIII вѣка, не разъ разрѣшали возникшія сомнѣнія.

16 Ноября 1868 года.

С. Ш.

ВВЕДЕНІЕ.

Развитіе морскаго искусства на Западѣ отъ X до конца XVII столѣтія (¹).

XVII вѣкъ памятный въ исторіи флотовъ кровопролитными войнами и замѣчательный побѣдою науки надъ вѣковыми преданіями, служившими доселѣ почти единственнымъ закономъ, какъ въ искусствѣ кораблестроенія такъ и мореплаванія, занесъ на послѣднія страницы своей лѣтописи вступленіе Россіи въ число мореходныхъ державъ.

До приступа къ разсмотрѣтію положенія, въ которомъ находилось морское искусство въ моментъ принятія его Россіею, интересно прослѣдить развитіе его на западѣ и степень участія, которое принимали въ этомъ дѣлѣ другіе народы. Къ сожалѣнію, не только времена минувшія, но даже два первые вѣка періода новой исторіи не сохранили никакихъ памятниковъ, кромѣ темныхъ преданій, на основа-

(¹) Naval chronology by Isaac Schomberg. London, 1802.

The Naval History of England, by Thomas Lediard. London, 1735.

The Naval History of Great Britain by William James. London, 1859.

A History of the Royal Navy, by Harris Nicolas. London, 1847.

History of Marine Architecture, by John Charnock. London, 1801.

The shipbuilding by Murray, 1862.

Archéologie Navale, par Jal.

Glossaire Nautique, par Jal.

Etudes historique sur la Marine militaire, par Maissin, 1843.

Sveriges Sjökrigs-Historia, sammandrag af Gyllengranat. 1840.

Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen door Jhr. M. J. C. de Jonge. Haarlem. 1858.

Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, door H. M. F. Landolt. Amsterdam 1858.

ни которыхъ возможно лишь изложеніе самаго бѣлаго очерка.

Начавшись съ первобытныхъ средствъ и доведенное древнимъ міромъ, на берегахъ Средиземнаго моря, до извѣстной степени своего развитія, сообразнаго съ остальными средствами того времени, мореходное искусство до конца среднихъ вѣковъ находилось почти въ томъ же видѣ, въ какомъ застало его паденіе Рима.

Морскія ополченія сѣверныхъ странъ, послѣдовательно возникавшія послѣ этой эпохи, до исхода IX вѣка, представляя только неясныя указанія о хищничествѣ и морскихъ набѣгахъ, оставляютъ совершенно неизвѣстными остальные условія ихъ существованія.

Между тѣмъ, небольшому населенію, образовавшемуся на болотистыхъ островахъ сѣверной оконечности Адриатическаго моря, послѣ бѣгства изъ восточныхъ Римскихъ провинцій, опустошенныхъ ордами сѣверныхъ пришлецовъ, суждено было встать на рубежѣ древняго и новаго міра и положить начало развитія коммерческаго и мореходнаго. Меркантильное благосостояніе Венеціи распространило ея вліяніе по берегамъ Средиземнаго моря, которое снова содѣлалось питомницею образованности. Въ продолженіе нѣсколькихъ вѣковъ Венеція служила разсадникомъ всѣхъ искусствъ, касавшихся мореплаванія, и ея кораблестроители и моряки долгое время считались лучшими въ Европѣ. Въ то время, когда скандинавскіе конунги на утлыхъ ладьяхъ поддерживали свое существованіе грабежемъ, суда плававшія по Средиземному морю подъ знаменемъ Св. Марка, еще въ X вѣкѣ, вмѣщали въ себѣ значительные грузы; но при всемъ томъ суда эти были ни что иное какъ подражаніе древнимъ галерамъ.

Возникшая въ половинѣ X вѣка, соперница Венеціи, республика Генуэзская, раздѣливъ съ первою славу и могущество, подобно ей до XIII вѣка немного сдѣлала на пути техническо-морскихъ усовершенствованій.

При особенностяхъ положенія, въ которое были поставлены эти блестящіе близнецы, попытки къ улучшенію кора-

бельной архитектуры сдѣлались почти не нужными: суда ихъ какъ коммерческія такъ и военныя, даже во время продолжительной кровавой борьбы между республиками, вполне соответствовали цѣлямъ, для которыхъ предназначались. Сообразно общему настроенію того времени, мало думали объ улучшеніяхъ до настоящей въ нихъ потребности. При умѣренномъ климатѣ и условіи моря, болѣе покойнаго въ сравненіи съ Атлантикою, галеры предковъ требовали мало измѣненій даже и въ то время, когда введеніе орудій породило въ другихъ странахъ, омываемыхъ иными морями, нужды въ значительныхъ матеріальныхъ измѣненіяхъ и увеличеніи размѣровъ военныхъ судовъ.

Англія, подверженная почти въ продолженіи двухъ вѣковъ нападеніямъ Датчанъ, сдѣлавшихся въ исходѣ IX вѣка полновластными обладателями большей части ея побережій, свергнула въ это время иноземное иго помощію сильнаго флота, созданнаго Альфредомъ Великимъ. Флотъ этотъ состоялъ изъ тѣхъ же галеръ отъ 40 до 60 весель.

Ослабленная со смертію Альфреда и снова испытывавшая нападенія Нормановъ и Датчанъ, Англія со времени покоренія ея Вильгельмомъ Завоевателемъ, во второй половинѣ XI вѣка, дѣлается снова могущественною. Спустя 100 лѣтъ, Ричардъ Львиное Сердце, предпринявъ съ Филиппомъ французскимъ *крестовый* (2) походъ противъ невѣрныхъ, моремъ отправились въ Палестину. Въ первый разъ британскій флотъ оставилъ свои берега для дальняго, впрочемъ прибрежнаго плаванія.

Хотя переходъ отъ галеръ къ судамъ большихъ размѣровъ дѣлается особенно замѣтенъ не прежде XIV вѣка, но уже въ это время появляются попытки къ увеличенію судовъ, возвышеніемъ корпуса, въ началѣ для большаго помѣщенія людей, затѣмъ для установки машинъ, метавшихъ каменя. Во флотѣ Ричарда находилось уже нѣсколько увеличенныхъ судовъ (3). Замѣчательно, что, отправляясь въ

(2) *Третій*, по порядку этихъ походовъ.

(3) Примѣч. 1.

это плаваніе, Ричардъ издалъ, сколько извѣстно, первое законоположеніе для поддержанія порядка на флотѣ (*).

Въ началѣ XIII вѣка Англія объявила требованіе объ отданіи почести британскому флагу, при встрѣчѣ въ ея водахъ. Всякое судно, отказавшееся отъ исполненія этого требованія, объявлялось законнымъ призомъ, даже въ случаѣ ежели нація, которой принадлежало это судно, находилась въ мирѣ съ Англіею:

Въ 1286 году является въ первый разъ званіе Адмирала Англійскихъ морей, и въ томъ же году впервые упоминается объ Адмиралѣ Франціи. Впрочемъ, ни одно изъ этихъ государствъ не имѣло еще собственнаго флота: Франція, въ случаѣ надобности прибѣгала къ найму судовъ, тоже дѣлала и Англія, но только въ дополненіе къ своимъ коммерческимъ судамъ, которыя собирались въ британскихъ портахъ въ случаѣ войны. Въ 1268 году, въ царствованіе Лудовика IX, Франція, готовясь къ высадкѣ въ Англію, наняла, между прочимъ, пятнадцать большихъ судовъ у Венеціанской республики. Изъ сохранившагося договора о наймѣ этихъ судовъ, видно, что три изъ нихъ имѣли отъ 110 до 100 футъ длины по палубѣ и отъ 40 до 25 футъ ширины. Длина остальныхъ двѣнадцати была 70 футъ, а ширина 18 футъ. Англійскія же суда вмѣстительностію не превышали 80 тоннъ. О размѣрахъ галеръ можно судить по величинѣ парусовъ, напр. на парусъ англійской королевской галеры требовалось 200 ярдовъ парусины.

Въ 1339 году французскій король Филиппъ Валуа снарядилъ противъ Англии значительный флотъ, состоявшій большею частію изъ судовъ, нанятыхъ у Генуэзцевъ. Флотъ противника его Эдуарда III состоялъ въ то время изъ 730 судовъ; но изъ числа ихъ только 25 съ 90 человѣками экипажа принадлежали правительству, остальные были наняты или собраны изъ разныхъ портовъ королевства. Такимъ образомъ, какъ въ это время, такъ и въ продолженіе двухъ

(*) Примѣч. 2.

послѣдующихъ столѣтій, англійскія морскія силы содержались не на счетъ правительства, но вмѣстѣ съ экипажемъ составлялись, въ случаѣ надобности, приморскими городами, въ количествѣ, сообразномъ съ торговымъ значеніемъ каждаго порта. Удачныя дѣйствія Эдуарда III на долго лишили Францію званія военной морской націи.

Въ началѣ XIV столѣтія введенъ въ употребленіе руль, взаѣмну двухъ большихъ весель, прикрѣпляемыхъ доселѣ къ обѣимъ сторонамъ судна.

Изобрѣтеніе компаса и пороха, ознаменовавшее начало этого столѣтія, представляетъ эпоху въ исторіи мореплаванія. Впрочемъ вліяніе перваго изобрѣтенія не породило такихъ быстрыхъ (*) успѣховъ въ кораблестроеніи, какіе послѣдовали послѣ открытія втораго. Несостоятельность галеръ обнаружилась при плаваніи въ Атлантикѣ, и еще въ XIII вѣкѣ верфи Генуи и Венеціи занимались постройкою судовъ увеличенныхъ размѣровъ, на случай спроса иностранцами. Порохъ, почти немедленно вошедшій въ употребленіе (6), еще болѣе способствовалъ къ увеличенію размѣровъ судовъ.

Съ этихъ поръ появляются мореходныя суда различныхъ наименованій, точное опредѣленіе которыхъ остается невозможнымъ. Нава, служившая общимъ выраженіемъ большаго мореходнаго судна, галеонъ, карракъ, каравелла (7), когъ (сog въ Англіи) и т. д. представляются боевыми судами подъ названіемъ кораблей и грузовыми для отдаленныхъ плаваній.

О величинѣ и формѣ судовъ того времени можно судить не иначе какъ по сохранившимся медалямъ, скульптурнымъ произведеніямъ и по грубымъ картинамъ. Данныя эти такъ

(*) По показаніямъ англійскихъ историковъ, спустя почти 80 лѣтъ по изобрѣтеніи компаса, онъ еще не былъ извѣстенъ въ Англіи.

(6) Полагаютъ, что въ 1347 г., при взятіи Калѣ, Англичане впервые употребляли артиллерійскія орудія.

(7) Подъ словомъ каравелла или кравелла не слѣдуетъ, какъ кажется, подразумѣвать судовъ особаго рода, потому что названіе это произошло отъ особой системы постройки судовъ, именно отъ расположенія обшивныхъ досокъ не въ накрой, а въ шпунтъ. (de Jonge).