

Адмиралтейский двор, или Верфь под боком

5 ноября 1704 г. Петр присутствовал при закладке Адмиралтейства, после чего, как записано в «Походном журнале», «были в Остерии и веселились».²⁵ Из документов неясно, когда началось строительство Адми-

²² Раздолгин А. А., Скорилов Ю. А. Кронштадтская крепость. Л., 1988. С. 20—24; АСПБИИ. Ф. 276. Оп. 1. Д. 108. Л. 171.

²³ АСПБИИ. Ф. 276. Оп. 1. Д. 108. Л. 171.

²⁴ Походные журналы 1706—1709 годов. СПб., 1911. С. 16.

²⁵ Походный журнал 1704 года. СПб., 1911. С. 10.

ралтейской крепости, опоясавшей с трех сторон первую петербургскую верфь — «Адмиралтейский двор». Некоторые историки считают, что и здание Адмиралтейства, и крепость начали строить одновременно,²⁶ однако из письма Меншикова И. Я. Яковлеву, отправленного в конце июля 1705 г., следует иное: «А ныне для прихода неприятельского велено сделать около Адмиралтейского двора палисады и вал земляной».²⁷ Это позволяет отнести начало строительства собственно крепости к лету 1705 г. К середине ноября того же года стройка была закончена — крепость имела валы и пять бастионов, вооруженных сотней пушек. Въезд в крепость находился в центре южной куртины. К нему вел подъемный мост через сухой ров. Уже тогда на главном здании был установлен шпиль (шпиц).²⁸ Адмиралтейская крепость являлась, в сущности, лишь кронверком, ибо со стороны Невы укреплений не было. Здесь на обширном дворе Адмиралтейства строили корабли.

Корабли же были очень нужны для обороны устья Невы. 7 мая 1703 г. двум отрядам русских лодок под командованием Петра I и А. Д. Меншикова удалось захватить на взморье два небольших шведских судна (заметим, что, вопреки убеждению Петра I, подобное уже случалось в этих местах: в 1656 г., во время русско-шведской войны, воевода П. Потемкин захватил у Котлина шведскую галеру), но этих судов было явно мало для полноценной морской обороны устья Невы. Поэтому Петр сразу после падения Ниеншанца поспешил в Лодейное Поле, где заработали первые верфи, и уже 20 мая царь вернулся по Неве в Шлотбург, держа свой флаг на 24-пушечном фрегате «Штандарт». К лету 1704 г. в Петербург пришли первые из построенных на верфях у реки Сясь судов. Об этом 7 июля 1704 г. оберкомендант Роман Брюс сообщил Меншикову. Он писал, что бригантины и скамповеи (род галер) со смешанными русско-греческими экипажами прибыли в Петербург.²⁹ О срочной достройке судов на Олонецкой верфи сообщал и главный распорядитель кораблестроительных работ И. Я. Яковлев. Там строили сразу семь 24-пушечных фрегатов, 10 шняв, 4 галеры, при этом в письме Меншикову (июль 1704 г.) Яковлев жаловался, что «невольников в гребцы у нас малое число, а надобно в прибавку многое число». Весла для галер на реке Луге делал Иван Татищев.³⁰

Но при этом не будем преувеличивать успехи Петра-кораблестроителя. Его флот был так слаб, а морская блокада шведов так сильна, что они не давали русским и носа высунуть в море за Котлин. После первых успехов началась полоса неудач. До флота руки не доходили. Как писал весной 1707 г. вице-адмирал Крюйс Петру I, «морское дело здесь в два года так

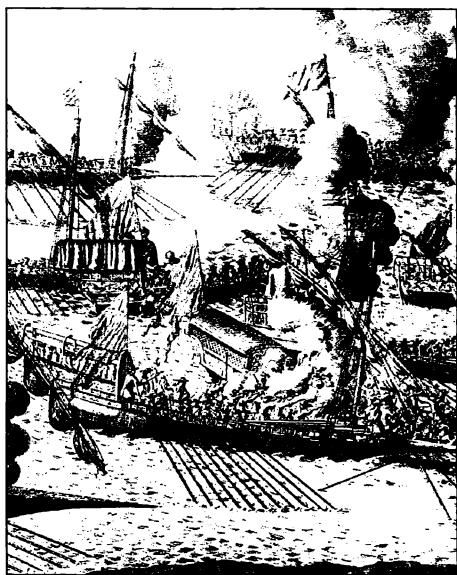
²⁶ Сошонко В. Н. Адмиралтейство. Л., 1982. С. 6—7.

²⁷ Цит. по: Тимченко-Рубан Г. И. Первые годы Петербурга: Военно-исторический очерк. СПб., 1901. С. 154.

²⁸ МИРФ. Ч. 3. С. 554—555.

²⁹ АСПБИИ. Ф. 276. Оп. 1. Д. 108. Л. 72, 99, 117.

³⁰ Там же. Л. 134—135.



Русские галеры. Фрагмент гравюры
«Сражение у мыса Гангут».
А. Ф. Зубов. 1714

унизилось, что чуть вконец не разорилось». ³¹ И вообще, для Санкт-Петербурга наступили тяжелые годы обороны и ожидания вестей из Польши и Украины, где полыхал огонь войны.

Отступление

Отчего галера — каторга?

Довольно скоро Петр понял, что здесь, в восточной части Балтийского моря, среди мелей и островков из судов пригоднее всего галеры. Собственно, с галер начался русский флот и в Азовском море. Зимой 1696 г. первая 32-весельная голландская галера в разобранном виде была доставлена из Голландии в Архангельск и перевезена в Преображенское, где она стала образцом для изготовления галер Воронежского флота. Их так-

же в разобранном виде перевозили в Воронеж и там уже собирали. Однако голландские галеры при использовании на Балтике по каким-то причинам Петру не понравились, и он стал привлекать в Россию средиземноморских галеростроителей — венецианцев, греков, славян с Адриатики. Особенно много было приглашено греков. Их зазывали русские эмиссары за границей, а в Петербурге их селили в Адмиралтейской слободе, и с годами греки укоренились в Петербурге. (Как тут не вспомнить строку Иосифа Бродского: «Теперь так мало греков в Ленинграде, что мы слома-ли Греческую церковь».) В 1712 г. западнее Главного Адмиралтейства, в том районе Адмиралтейского острова, который позже называли Голландией, был основан Галерный двор. Памятью о нем является современная Галерная улица, в советское время «перекрашенная» в Красную. Строили там галеры сразу на 50 стапелях — степень унификации в галерном строительстве была довольно велика и строительство галер, в сущности, было сборкой заранее приготовленных по шаблонам элементов. Для русского флота строили большие галеры (их было немного), а также скамповеи и полугалеры (их было большинство). Большие галеры имели по 20—30 банок (скамей), на которых сидело по шесть гребцов (на весло), итого гребцов на галере было не менее 120 человек. Скамповеи имели не более 15—19 банок, на каждой сидели по пять гребцов. Наиболее удобны-

³¹ МИРФ. Ч. 1. С. 141.

ми для боевых действий были признаны скамповеи и полугалеры «турецкого маниру», точнее — греческого типа, рассчитанные на плавание по мелководью. Их особенно много строили в начале 1710-х гг., что обеспечило русскому флоту победу над шведами при мысе Гангут. Галеры одного типа называли схожими именами: «Осетр», «Лещ», «Карась» или «Ласточка», «Стриж», «Кулик», «Жаворонок» и т. д. — почти полсотни «пернатых».³²

Галеры, построенные на Галерном дворе и других верфях, исчислялись сотнями. Из галерных мастеров наиболее часто в документах упоминаются греки Стоматий Савельев, Дмитрий Муцин, Константин Юрьев, Юрий Русинов (по-видимому, из славян). Они строили скамповеи и полугалеры «турецкого маниру». Венецианские мастера во главе с Дипонтием делали галеры того типа, который был принят в венецианском флоте. С 1716 г. началось строительство галер французского типа, которые отличались от венецианских лучшими мореходными свойствами — они имели поперечные ребра жесткости. Среди французских мастеров упомянут мастер Клавдий Ниулин. Французские галеры были очень большими — некоторые из них были рассчитаны на 300 гребцов.³³

Галера имела другое название — «каторга». Оно впоследствии стало официальным названием одного из самых тяжелых видов наказания преступников. Это не случайно — судьба гребцов-невольников на галерах была ужасна. Они были прикованы за ногу к палубе галеры возле своей банки. Между банками на войлоке или на куске кожи они и спали. Сидевшие на банке управляли одним веслом. Весла делали из березовых стволов. К концу весла приделывали деревянный брус с выточенными в нем ручками. Сложнее всего при гребле было координировать взмахи всех весел так, чтобы не нарушалась синхронность движений, — при сбое ритма весло било в спину сидящим на передней банке, и вскоре совершившие ошибку сами получали удар в спину от сидящих позади них. Самая тяжелая гребля была на больших веслах, находившихся в центре. Банки здесь так и назывались — «адовы» (банко ди инферно). Обучение гребцов проходило на суше на специальных (как сказали бы сейчас) тренажерах, и целью учебы было довести слаженные движения каторжан до автоматизма. Команду гребцам отдавал с помощью свистков особый командир — комит. Гребля могла продолжаться без перерыва по многу часов. При этом опытные гребные команды делали более 20 взмахов в минуту. Существенную помощь гребцам мог оказать попутный ветер — тогда на галере ставили довольно большие прямые паруса. Чтобы не допустить обмороков от голода и усталости, гребцам клали в рот кусок хлеба, смоченный в вине. Обычно же на шее каторжника висел кусок пробки — кляп. Его засовывали в рот по особой команде: «Кляп в рот», которую

³² Богатырев И. В. Галерная верфь Петра I // Судостроение. 1983. № 12. С. 62; Анисимов Е. В. Россия без Петра. 1725–1740. СПб., 1994. С. 109.

³³ Богатырев И. В. Галерная верфь... С. 62–63.

давали приставы — охранники (они постоянно расхаживали по проходу на палубе). Делалось это для того, чтобы не допустить лишних разговоров. В руках пристава был бич, который он сразу же обрушивал на зазевавшегося или уставшего каторжника. Его могли забить до смерти, а потом, расковав, выбросить за борт. На корме галеры были установлены пушки, некоторые из них были заряжены картечью и обращены к гребцам — на случай бунта. В шторм или в морском бою гребцы гибли вместе с галерой.

Верфь для строительства больших кораблей была необходима Петру именно в Петербурге — глубины и пороги не позволяли строить такие корабли выше по Неве и в других местах. Первые суда — а это были, скорее всего, галеры и скамповеи — начали строить в городе сразу же после возведения Адмиралтейства. На берегу Невы были сооружены не просто стапели, а, по примеру Остенбурга в Амстердаме, целый городок из различных мастерских и складов для хранения всего необходимого флоту («Голландия»). В 1707 г. Петр заложил 16-пушечную шняву «Лизет» — «Лизетку», как он ее ласково называл. Возможно, дочь царя, Елизавета, родившаяся два года спустя, была названа в честь любимой шнявы отца. В 1716 г., к прискорбию Петра, во время шторма «Лизет» была выброшена на скалы неподалеку от Копенгагена и погибла. Царь приказал срубить с кормы судна вырезанный там автограф его руки.³⁴ В 1709 г. на верфи был заложен первый 54-пушечный корабль «Полтава». Так что крепостные сооружения Адмиралтейства защищали и город, и «деток» — так Петр называл построенные им корабли. С годами в Адмиралтействе развернулось строительство крупных многопушечных кораблей. К концу жизни Петр утвердил программу создания фактически нового флота, состоящего из множества невиданных на Балтике 90—100-пушечных кораблей.