**Регулярный военный флот Петра Великого**

В.Н. Краснов, кандидат военно-морских наук, капитан 1 ранга, Е.А. Шитиков, кандидат технических наук, лауреат Государственной премии, вице-адмирал

Начало развитого мореходства у наших предков - восточных славян относится к VI-VII вв. На своих лодках-однодеревках они совершали смелые морские походы по Черному и Средиземному морям. Особенно активными морские походы стали после образования Киевской Руси. В 907 г. в походе князя Олега на Византию участвовало, как свидетельствуют летописи, 2000 ладей с 80 тысячами воинов. Пройдя из Днепра по Черному морю в Босфор и осадив Константинополь, Олег принудил его к сдаче и заключил мир, по которому греки выплатили победителям богатую дань.

Мореплавание способствовало установлению выгодных экономических и культурных связей Киевской Руси с Византией, принятию христианства на Руси в 988 г. Для проведения военных походов в середине ХП в. на вооружении дружины появляются уже специальные набойные боевые ладьи, закрытые палубой.

Большую роль морские пути играли и в жизни Великого Новгорода, а, будучи в союзе ганзейских городов город вел широкую торговлю с прибалтийскими странами. Новгородцам нередко приходилось совершать боевые походы на своих вооруженных судах в ответ на грабительские набеги шведов и ливонцев, стремившихся чинить препятствия предприимчивым и искусным русским купцам-мореходам.

Есть неоспоримые свидетельства освоения берегов и Белого, и Баренцева морей русскими первопроходцами. Однако естественное стремление славян к морям, как самым выгодным путям сообщения, было прервано почти на два столетия татаро-монгольским нашествием, отрезавшим Русь от Черного, Азовского и Каспийского морей. Только в 1380 г. с приобретением независимости Русь приступила к собиранию раздробленных земель.

К 1505 г. в основном завершилось объединение русских княжеств и образовалось централизованное государство во главе с Москвой. Борьба за выходы на морские просторы разгорается с новой силой. Теперь уже Иван Грозный с целью защиты Нарвского торгового пути и мореплавания по Балтийскому морю заводит каперский флот. Однако после неудачной 25-летней войны со Швецией Россия к 1595 г. теряет Нарву, Копорье, Иван-город, а в 1617 г. оказалась совсем отторгнутой от этого моря.

Понимание важности морских торговых путей и необходимости их вооруженной защиты приводит российских самодержцев к решению не только вооружать купеческие суда, но и создавать специальные - военные - корабли. Так, при царе Алексее Михайловиче на Оке в селе Дединове под Коломной строится первый русский боевой корабль "Орел", имеющий на вооружении 22 пушки.

В это же время для России на р. Двине у г. Кокенгаузена строилось несколько небольших военных судов, предназначавшихся для завоевания Риги в новой попытке выйти на берега Балтийского моря, которая, однако, также закончилась неудачно.

В конце XVII в. Россия в экономическом развитии все еще значительно отставала от западноевропейских стран. Причиной тому служили не только последствия татаро-монгольского нашествия, но и продолжавшиеся изнурительные войны: на юге - с Турцией, на западе - с Польшей, на северо-западе - со Швецией. Единственным выходом страны на внешний рынок был Архангельский порт, основанный в 1584 г.

Выйти на берега Черного и Балтийского морей было для России исторической необходимостью. Так для Петра I , взошедшего на престол в 1682 г., была предопределена цель, достижение которой стало содержанием его государственной деятельности.

Вначале выбор пал на южное направление. Предпринятый в 1695 г. поход 30-тысячной русской армии к Азову окончился полным провалом. Осада крепости и два штурма привели к большим потерям и не принесли успеха. Отсутствие у русских флота исключало полную блокаду Азова. Крепость пополнялась людьми, боеприпасами и провиантом с помощью турецкого флота.

Петру стало ясно, что без сильного флота, тесно взаимодействующего с армией и под единым командованием, Азовом не овладеть. Тогда-то, по инициативе царя, и было принято решение строить военные корабли.

Постройка кораблей велась под Москвой в селе Преображенском, в Воронеже, Козлове, Добром, Сокольске. Особенно большое строительство разворачивалось в Воронеже, где было создано адмиралтейство. На заготовку корабельного леса и строительство судов мобилизовано свыше 26 тыс. человек. Одновременно шло комплектование флота солдатами Преображенского и Семеновского полков, новобранцами.

Всего за несколько месяцев, к весне 1696 г., был создан Азовский флот, основу которого составляли галеры (16-25 пар весел, две мачты с парусом, несколько пушек, экипаж до 250 человек).

В конце апреля из Воронежа к Азову вышла 76-тысячная армия во главе с воеводой А.С. Шейным (произведенным в генералиссимусы), а несколькими днями позже - галерная флотилия под командованием Петра I. Общее руководство Азовским флотом возлагалось на сподвижника царя Ф.Лефорта. Флот блокировал подходы к Азову с моря, а армия осадила крепость с суши. После интенсивного пушечного обстрела крепости с кораблей и берега и ее штурма русскими казаками гарнизон Азова 12 (22) июля 1696 г. капитулировал.

Молодой флот России получил боевое крещение и наглядно продемонстрировал свою действенность. Взятие Азова явилось первой крупной победой вновь создаваемых регулярных армии и флота России. Россия получила Азов с прилегающими землями и право свободного плавания по Азовскому морю.

20 (30) октября 1696 г. царь Петр 1 "указал", а Дума "приговорила": "Морским судам быть" - государственный акт, официально положивший начало созданию регулярного флота. С тех пор эта дата отмечается как день рождения Российского военного флота.

Чтобы закрепиться на Азовском море, в 1698 г. Петр начал строительство Таганрога в качестве военно-морской базы. За период с 1695 по 1710 г. Азовский флот пополнился многими линейными кораблями и фрегатами, галерами и бомбардирскими судами, брандерами и мелкими судами. Но просуществовал он не долго. В 1711 г. после неудачной войны с Турцией, по Прутскому мирному договору, Россия вынуждена была отдать туркам берега Азовского моря, и обязалась уничтожить Азовский флот.

Создание Азовского флота было чрезвычайно важным для России событием. Во-первых, оно выявило роль военного флота в вооруженной борьбе за освобождение приморских земель. Во-вторых, был приобретен так необходимый опыт массового строительства военных судов, что позволило в дальнейшем достаточно быстро создать сильный Балтийский флот. В-третьих, Европе были продемонстрированы огромные потенциальные возможности России стать мощной морской державой.

После войны с Турцией за обладание Азовским морем устремления Петра 1 были направлены на борьбу за выход к Балтийскому морю, успех которого предопределялся наличием военной силы на море. Отлично понимая это, Петр 1 приступил к строительству Балтийского флота. На верфях рек Сязь, Свирь и Волхов закладываются речные и морские военные суда, на архангельских верфях строятся семь 52-пушечных кораблей и три 32-пушечных фрегата. Создаются новые верфи, растет число железоделательных и медно-литейных заводов на Урале. В Воронеже налаживается отливка корабельных пушек и ядер к ним.

За довольно короткий срок была создана флотилия, которую составляли линейные корабли водоизмещением до 700 т, длиной до 50 м. На их двух-трех палубах размещались до 80 пушек и 600-800 человек экипажа.

К более маневренным и быстроходным кораблям относились фрегаты, имевшие три мачты, одну-две палубы. Длина этих кораблей не превышала 35 м, вооружались они пушками (до 40 единиц). Наиболее массовыми военными кораблями были галеры, способные особенно эффективно действовать в шхерных районах.

Для уверенного выхода к Финскому заливу Петр I главные усилия сосредоточил на овладении земель, прилегающих к Ладоге и Неве. После 10-дневной осады и ожесточенного штурма, при содействии гребной флотилии из 50 лодок, первой пала крепость Нотебург (Орешек), переименованная вскоре в Шлиссельбург (Ключ-город). По выражению Петра I, сей крепостью "отворялись ворота к морю". Затем была взята крепость Ниеншанц, расположенная при впадении в Неву р.Охты.

Чтобы окончательно запереть для шведов вход в Неву, 16 (27) мая 1703 г. в ее устье, на Заячьем острове, Петр 1 заложил крепость, названную Петропавловской, и портовый город Санкт-Петербург. На о-ве Котлин, в 30 верстах от устья Невы, Петр 1 приказал строить форт Кронштадт для защиты будущей российской столицы.

В 1704 г. на левом берегу Невы начато сооружение адмиралтейской верфи, которой было суждено вскоре стать главной отечественной верфью, а Санкт-Петербургу - кораблестроительным центром России.

В августе 1704 г. русские войска, продолжая освобождать побережье Балтики, штурмом овладели Нарвой. В дальнейшем основные события Северной войны происходили на суше.

Серьезное поражение 27 июня 1709 г. шведы потерпели в Полтавском сражении. Однако для окончательной победы над Швецией нужно было сокрушить се морские силы и утвердиться на Балтике. На это потребовалось еще 12 лет упорной борьбы, прежде всего на море.

В период 1710-1714 гг. постройкой кораблей на отечественных верфях и покупкой их за границей был создан достаточно сильный галерный и парусный Балтийский флот. Первый из заложенных осенью 1709 г. линейных кораблей назван "Полтавой" в честь выдающейся побед над шведами.

Высокое качество русских кораблей признавалось многими зарубежными мастерами-кораблестроителями и моряками. Так, один из современников английский адмирал Поррис писал: "Русские корабли во всех отношениях равны наилучшим кораблям этого типа, какие имеются в нашей стране, и притом более изрядно закончены".

Успехи отечественных корабельных дел мастеров были весьма значительны: уже к 1714 г. в состав Балтийского флота вошло 27 линейных 42-74-пушечных кораблей. 9 фрегатов с 18-32 пушками, 177 скампавей и бригантин. 22 вспомогательных судна. Общее число пушек на кораблях достигло 1060. (Скампавея - малая быстроходная галера с 18 парами весел, с одной-двумя пушками и одной-двумя мачтами с косыми парусами.)

Возросшая мощь Балтийского флота позволила его силам 27 июля (7 августа) 1714 г. одержать блистательную победу на шведским флотом у мыса Гангут. В морском сражении был пленен отряд из 10 единиц вместе с командовавшим им контр-адмиралом Н.Эреншельдом. В Гангутском сражении Петр I полностью использовал преимущество галерного и парусно-гребного флота перед линейным флотом противника в шхерном районе моря. Государь лично возглавлял в бою передовой отряд из 23 скампавей.

Гангутская победа обеспечила русскому флоту свободу действий в Финском и Ботническом заливах. Она, как и Полтавская победа, стала переломным моментом в ходе всей Северной войны, позволившим Петру I начать подготовку к вторжению непосредственно на территорию Швеции. В этом заключалась единственная возможность принудить Швецию к заключению мира.

Авторитет русского флота, Петра I как флотоводца стали признаваемыми флотами прибалтийских государств. В 1716г. в Зунде при встрече русской, английской, голландской и датской эскадр для совместного крейсерства в районе Борнхольма против шведского флота и каперов Петр I был единодушно избран командующим объединенной эскадрой союзников. Это событие было позже отмечено выпуском медали с надписью "Владычествует четырьмя, при Борнхольме". В 1717 г. войска из Северной Финляндии вторглись на шведскую территорию. Их действия были поддержаны крупными морскими десантами, высаженными в район Стокгольма.

Победа российского отряда гребных судов над отрядом шведских кораблей при Гренгаме в июле 1720г. позволила Российскому флоту еще больше закрепиться в Аландском архипелаге и активнее действовать против коммуникаций противника.

Господство Российского флота в Балтийском море обусловили успешные действия отряда генерал-лейтенант Ласси, в который входили 60 галер и лодок с пятитысячным десантом. Высадившись на шведский берег, этот отряд разгромил один оружейный и несколько металлургических заводов, захватил богатые военные трофеи и много пленных, что особенно ошеломило население Швеции, оказавшееся беззащитным на своей территории.

30 августа 1721 г. Швеция согласилась, наконец, подписать Ништадский мирный договор. К России отходила восточная часть Финского залива, его южный берег с Рижским заливом и прилегающими к завоеванным берегам островами. В состав России вошли города Выборг, Нарва, Ревель, Рига. Подчеркивая значения флота в Северной войне, Петр I приказал выбить на медали, утвержденной в честь победы над Швецией, слова: "Конец сей войны таким миром получен ничем иным только флотом, ибо землею никаким образом достигнуть было того невозможно". Сам царь, имевший звание вице-адмирала, "в знак понесенных трудов в сию войну", был произведен в адмиралы.

Победа в Северной войне укрепила международный авторитет России, выдвинула ее в число крупнейших европейских держав и послужила основанием с 1721 г. именоваться Российской империей.

Добившись утверждения России на Балтийском море, Петр I вновь обращает свой взор на юг государства. В результате Персидского похода русские войска, при поддержке кораблей флотилии под общим руководством Петра I, заняли города Дербент и Баку с прилегающими к ним землями, которые и отошли к России по трактату, заключенному с шахом Ирана 12 (23) сентября 1723г. Для постоянного базирования русской флотилии на Каспийском море Петр основал в Астрахани военный порт и Адмиралтейство.

В петровский период центр морской торговли России переместился с Белого моря из Архангельска на Балтику в Петербург, ставший крупнейшим торговым портом страны. Это заставило активизировать мероприятия по защите региона от возможных нападений. Не прекращавшиеся со времени закладки крепости на о-ве Котлин работы были в основном закончены в 1723 г. Так возник город-крепость Кронштадт, оборону которого Петр I своим указом постановил "держать до последней силы и живота, яко наиглавнейшее дело".

Чтобы представить грандиозность свершений Петра Великого, достаточно отметить, что за время его правления на российских верфях было построено более 1000 кораблей, не считая мелких судов. Численность команд на всех кораблях доходила до 26 тыс. человек. Интересно отметить, что имеются архивные свидетельства, относящиеся ко времени правления Петра I, о постройке крестьянином Ефимом Никоновым "потаенного судна" - прообраза подводной лодки. В общем на кораблестроение и содержание флота Петром I было израсходовано около 1млн.200тыс. рублей. Так, волею Петра I в первые два десятилетия ХVШв. Россия вошла в число великих морских держав мира.

Петр I был не только государственным деятелем, но и искуснейшим корабельных дел мастером. Собственноручно принимая участие в создании кораблей, он постоянно изыскивал новые методы быстрой и качественной их постройки. Метод работы голландских судостроителей, с которыми Петр I ознакомился в 1697 г., обогатил его практическими навыками, но полностью не удовлетворил. В январе 1698 г. российский государь отправился в Англию, где были наибольшие достижения судостроения. В этой стране, в частности, уже до спуска судна на воду строители могли определить ватерлинию (водоизмещение) путем соответствующих расчетов. Путешествуя по Европе, Петр I не только собирал книги по судостроению, мореплаванию, но и пытливо изучал их. Полученные знания подводили его к осознанию необходимости развития в России астрономических наук и механики, которые, в свою очередь, требовали глубоких математических знаний. Поэтому чрезвычайно важным шагом Петра I было создание в 1701г. Школы математических и навигацких наук, которая была образована в Москве и находилась в здании Сухаревой башни. Школа стала первым светским учебным заведением в России и первым реальным училищем в Европе. В ней готовились кадры офицеров флота и отчасти армии. Привлекая иностранных преподавателей и корабельных мастеров, Петр I во многом шел своим путем, создавая отечественную школу кораблестроения.

Петру I принадлежит идея создания "двух флотов": галерного - для действия совместно с армией в прибрежных районах и корабельного - для преимущественно самостоятельных действий на море. В этом отношении военная наука считает Петра I непревзойденным для своего времени знатоком взаимодействия армии и флота.

На заре отечественного государственного кораблестроения для действий в Балтийском и Азовском морях Петру пришлось решать проблему создания судов смешанного плавания, т.е. таких, которые могли бы действовать как на реках, так и на море. Другим морским державам такие суда военного назначения не требовались.

Сложность задачи заключалась в том, что плавание по мелководным рекам требовало малой осадки судна при сравнительно большой его ширине. Такие размерения кораблей при плавании в море приводили к резкой качке, снижающей эффективность использования оружия, ухудшали физическое состояние команды и десанта. К тому же для деревянных судов сложной являлась проблема обеспечения продольной прочности корпуса. В целом нужно было находить "добрую пропорцию" между желанием получить хорошие ходовые качества, увеличивая длину судна, и иметь достаточную продольную прочность. Петр избрал отношение длины к ширине равным 3:1, что гарантировало прочность и остойчивость кораблей при некотором уменьшении скорости.