



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



ASSOCIATES PROGRAM

In grateful recognition
of

Charles S. Whitman III
Class of 1964

for generous support of the
Harvard College Fund

1992-1993

The Harvard College Library

ЖУРНАЛЪ
МИНИСТЕРСТВА
НАРОДНАГО ПРОСВѢЩЕНІЯ.

СЕДЬМОЕ ДЕСЯТИЛѢТІЕ.

ЧАСТЬ СССУ.

1896.

І Ю Н Ъ .



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. С. Балашева и К°. Наб. Фонтанки, 95.
1896.

СОДЕРЖАНІЕ.

Правительственныя распоряженія	56
Д. Н. Анучинъ. Къ вопросу о дикихъ лошадяхъ и объ ихъ прирученіи въ Россіи	223
Д. О. Кобско. Разрѣшительныя грамоты іерусалимскихъ патриарховъ	270
В. Ф. Миллеръ. Отголоски галицко-волынокскихъ сказаній въ современныхъ былинахъ	280
Е. Ф. Шмурло. Замятка по вопросу о началѣ русскаго флота при Петрѣ Великомъ	327
Э. Л. Радловъ. Нѣсколько замѣчаній о философіи Н. Н. Отрахова	339

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ.

К. Н. Вестужевъ-Рюминъ. Жизнь и труды М. П. Погодина <i>Н. Барсукова</i> . Книга X. С.-Пб. 1896	362
В. В. Вартольдъ. <i>Léon Cahin. Introduction à l'histoire de l'Asie</i> . Paris. 1896	366
А. Н. Соболевскій. Подробный словарь русскихъ граверовъ XVI—XIX вѣковъ. Составилъ Д. А. Ростовскій. Посмертное изданіе. С.-Пб. 1895	384
М. В. Довнаръ-Запольскій. Описаніе рукописнаго отдѣленія Вилевской Публичной Библиотеки. Выпускъ первый. Вильна. 1895	387
— Книжныя новости	389
— Отчетъ командированнаго за границу приватъ-доцента Московскаго университета Василія Истрина за вторую половину 1894 года (<i>продолженіе</i>)	53
— Наша учебная литература (разборъ 6 книгъ)	85

СОВРЕМЕННАЯ ЛѢТОПИСЬ.

— Пятидесятилѣтіе Императорскаго Русскаго Географическаго общества	1
— Наши учебныя заведенія: Объ опытаніяхъ врѣлости въ 1893 году	33
Д. Н. Анучинъ. А. П. Богдановъ (<i>некрологъ</i>)	58

ОТДѢЛЪ КЛАССИЧЕСКОЙ ФИЛОЛОГІИ.

Р. Х. Леперъ. Тридцать тирановъ	97
А. О. Поспѣишнль. О системѣ формъ латинскаго глагола	102
М. Н. Крашенинниковъ. <i>Vagis</i> (<i>продолженіе</i>)	127
В. В. Майковъ. Олимпійскій VII. Эпикій Пиндара въ честь Діагора Родосскаго, побѣдителя въ кулачной борьбѣ	135
М. Н. Ростовцевъ. Приложенія: I. Латинская надпись изъ Филиппополя. II. Греческая надпись изъ Филиппополя.	

ВЪ ПРИЛОЖЕНІИ.

Н. А. Любимовъ. Исторія физики	353
------------------------------------------	-----

О В Ъ Я В Л Е Н І Я .

Редакторъ **В. Васильевскій**.

(Вышла 1-го іюня).

ЗАМѢТКА ПО ВОПРОСУ О НАЧАЛѢ РУССКАГО ФЛОТА ПРИ ПЕТРѢ ВЕЛИКОМЪ.

Едва ли не у каждого образованнаго человѣка съ именемъ Воронежа, въ жизни Петра Великаго, соединяется представленіе о томъ, что въ этомъ именно мѣстѣ молодой государь положилъ основаніе русскому военному флоту, послѣ того какъ первый Азовскій походъ 1695 г. убѣдилъ его въ невозможности достигнуть намѣченной цѣли съ помощью однихъ только сухопутныхъ войскъ, безъ полной блокады турецкой крѣпости не только съ суши, но и съ моря. Такое представленіе о Воронежѣ тѣмъ естественнѣе, что всѣ наши авторитетные историки и изслѣдователи именно въ этомъ смыслѣ говорятъ о событіяхъ знаменитой зимы 1695 — 1696 г., когда, истинно, „по манію царя“ въ короткій промежутокъ немногихъ мѣсяцевъ явилась на свѣтъ флотилія болѣе чѣмъ изъ 20 военныхъ кораблей. Такъ смотрять на дѣло Устряловъ ¹⁾, Соловьевъ ²⁾, Костомаровъ ³⁾, Д. И.

¹⁾ „На луговой сторонѣ Воронежа, по чертежамъ и размѣрамъ самого царя, заложено было до 30 военныхъ судовъ, подъ названіемъ галеасовъ, галеръ, каторгъ и брандеровъ“. *Исторія царствованія Петра Великаго*, II, 265, ср. 260—261.

²⁾ „Въ одну зиму, по распоряженіямъ Петра, построено было 30 военныхъ судовъ въ Воронежѣ“. *Учебная книга русской исторіи*, изд. 8-е, стр. 249.

³⁾ „Петръ выбралъ городъ Воронежъ для устройства верфи, отправился туда самъ зимою и въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ занимался постройкою судовъ. Въ другихъ сосѣднихъ мѣстахъ въ то же время шла также постройка судовъ... Такимъ образомъ было построено 23 галеры, 2 корабля, 4 брандера и 1300 судовъ старой конструкціи“. *Русская исторія въ жизнеописаніяхъ*, вып. VI (С.-Иб., 1876), стр. 549.

Иловайскій ¹⁾, проф. А. Брикнеръ ²⁾, не говоря уже объ остальныхъ. Есть цѣлая книга, посвященная участію Воронежа въ созданіи флота, прямо озаглавленная: „*Колыбель русскаго флота*“ ³⁾.

Все это справедливо, но..... съ нѣкоторою оговоркой. Дѣло въ томъ, что село Преображенское, подъ Москвою, въ ту пору обычное мѣсто пребыванія царя, съ одинаковымъ правомъ можетъ дѣлать съ Воронежемъ названіе этой *колыбели*, мѣста этого великаго зачинанія. Данныя, свидѣтельствующія въ пользу этого права, легко найдти у Елагина, въ его „Исторіи русскаго флота. Періодъ Азовскій“; они извѣстны были и Соловьеву ⁴⁾, и Веселаго ⁵⁾; но страннымъ образомъ никто изъ трехъ не обратилъ на нихъ должнаго вниманія. Конечно, на Воронежѣ дѣятельность Петра была сосредоточена въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ; особенно въ широкихъ размѣрахъ закипѣла здѣсь работа послѣ паденія Азова, но если роль Воронежа, какъ корабельной верфи, не ограничилась, подобно Преображенскому, нѣсколькими мѣсяцами, зато въ *первый моментъ* зарожденія русскаго флота значеніе царской резиденціи было гораздо важнѣе, чѣмъ южнаго украиннаго города. *Центръ тяжести всей постройки флота зимою 1895—1896 г. лежитъ не въ Воронежѣ, а въ Преображенскомъ.* Надѣмся, это будетъ ясно изъ нижеслѣдующихъ строкъ, которыя, къ слову сказать, не претендуютъ на сообщеніе чего либо новаго и опираются всецѣло на факты, давно уже ставшіе достояніемъ науки: мы только дѣлаемъ попытку эти извѣстные факты изложить лишь съ большимъ соблюденіемъ исторической перспективы.

Первый походъ подъ Азовъ былъ предпринятъ, какъ извѣстно, во главѣ одной сухопутной арміи. Прибѣгать къ содѣйствію рѣчной или морской флотиліи пока еще не думали. Единственно, что было

¹⁾ Царь..... въ ту же зиму построилъ до 30 военныхъ судовъ на рѣкѣ Воронежѣ“. Краткіе очерки русской исторіи, изд. 21-е, стр. 242.

²⁾ „Петръ призвалъ изъ Архангельска голландскихъ и английскихъ плотниковъ съ чужеземныхъ судовъ. Всѣ они были, полею и неволею, отправлены въ Воронежъ..... (Тамъ) были устроены верфи.... Образцомъ для строившихся судовъ служила галера, варацѣ заказанная въ Голландіи и привезенная въ Москву, а затѣмъ въ Воронежъ. Работали не только въ Воронежѣ, но и въ Козловѣ, въ Добромъ, въ Сокольскѣ; *кромя военныхъ судовъ*, нужно было приготовить до 1000 транспортныхъ судовъ“. Исторія Петра Великаго, стр. 141.

³⁾ Колыбель русскаго флота. Историческій очеркъ. В. Г. Веселовскаго. Воронежъ. 1888.

⁴⁾ Исторія Россіи, XIV, изд. 3-е, стр. 205—206.

⁵⁾ Очеркъ русской морской исторіи, ч. I, стр. 85.

сдѣлано, это—постройка въ Воронежѣ 1259 струговъ ¹⁾, плоскодонныхъ судовъ въ родѣ барокъ, отличавшихся отъ нихъ только болѣе острыми оконечностями ²⁾. Перевозка войска, провіанта, орудій, снарядовъ, аммуниціи, лошадей, доставка почты—вотъ чѣмъ исчерпывалось ихъ назначеніе. Иѣкоторые изъ струговъ, предназначенные для пассажировъ, особенно для лицъ чиновныхъ, устраивались очень комфортабельно, съ жилыми рубками, даже печами на случай холодной погоды, банями („мыльными“) и т. п. ³⁾. Такимъ образомъ струги были тѣмъ, что въ наше время назвали бы *транспортными* суда... Таковую роль они и выполняли успѣшно во время похода 1695 г. Но когда выяснилось, что Азова не взять, не обложивъ его также и съ моря, то нечего было доказывать, что для этого надобны были совсѣмъ особыя средства. Струги, пригодные для транспортировки кладей, конечно, для блокады не годились. Для этого нужны были *корабли*. Ихъ и рѣшили строить, и строить не въ Воронежѣ, а въ селѣ Преображенскомъ.

На первый взглядъ такое рѣшеніе кажется до-нельзя страннымъ, даже абсурднымъ: готовить флотъ за сотни верстъ отъ того пункта, гдѣ его придется спускать на воду! Но выборъ подмосковнаго села станетъ понятенъ, если вспомнить, какое трудное, новое и по своимъ послѣдствіямъ важное дѣло предпринималось царемъ. При тогдашнихъ условіяхъ нельзя было вести его иначе, какъ только при себѣ, на своихъ глазахъ и подъ своимъ руководствомъ. Грозный повелитель миллионовъ подданныхъ, неограниченный самодержецъ необъятной территоріи, русскій государь конца XVII вѣка зачастую оказывался совершенно безсильнымъ въ практическомъ осуществленіи своихъ предначертаній. Неудовлетворительная организація государственной машины, несогласіе административныхъ органовъ, невѣжество, бѣдность, отсутствіе сознанія въ обществѣ гражданскаго долга, пассивное противодѣйствіе—все это была та неблагоприятная почва, на которой въ данномъ случаѣ приходилось дѣйствовать Петру. Разныя заминки еще кое-какъ сходили, пока дѣло касалось простой „потѣхи“; но лишь только задумалъ молодой царь серьезное дѣло, какъ эти неблагоприятныя условія сейчасъ же дали себя почувствовать. „Вѣтры насъ крѣпко держали въ Дѣдиновѣ, два дни, да въ

¹⁾ *Еламинъ*, Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій, стр. 23.

²⁾ *Веселовъ*, Очеркъ русской морской исторіи, ч. I, стр. 86.

³⁾ *Еламинъ*, Исторія русскаго флота. Приложенія, I, 27—28 и др.

Муромъ три дни“, пишетъ Петръ съ дороги, отправившись въ первый Азовскій походъ, — „а больше всѣхъ задержка была отъ глуныхъ кормицковъ и работниковъ, которые именемъ словутъ мастера, а дѣло отъ нихъ, что земля отъ неба“ ¹⁾. „Мѣшкали для того“, — сообщаетъ онъ другому корреспонденту, — „что иные суды въ три дни на силу пришли, и изъ тѣхъ многіе небреженіемъ глуныхъ кормицковъ, которыхъ была бѣольшая половина въ караванѣ; также и суды, которые дѣлали гости, гораздо худы, иные наслу и пришли“ ²⁾.

Вотъ почему, какъ, можетъ быть, ни заманчивъ былъ самъ по себѣ Воронежъ, какъ ни естественна была мысль устроить верфь на судоходной рѣкѣ, но еще важнѣе было обезпечить правильную организацію предпріятія и успѣшное его осуществленіе. Вѣдь въ данную минуту на лицо, можно сказать, былъ только грубый матеріалъ для созданія флота: густые строевые лѣса — и ничего больше. Ни техниковъ, ни опытныхъ плотниковъ, ни солиднаго знанія, ни — что въ сущности, пожалуй, было еще важнѣе — ни готовности поднять на свои плечи непривычную работу, раздѣлить съ царемъ тяжелый трудъ и отвѣтственность. Мастеровъ приходится чуть не силою тащить изъ Архангельска, техниковъ создавать вновь. Заглазная постройка флота, при тогдашней волокитѣ, затянулась бы до безконечности, а между тѣмъ черезъ 4—5 мѣсяцевъ надо спустить на воду цѣлый флотъ. Вѣдь если холмогорскій воевода Ѡ. М. Апраксинъ изъ Архангельска запрашиваетъ царя, какими товарами нагрузить корабль, снаряжаемый за границу для торговли, въ то время какъ Петру изъ Москвы „въ такомъ будучи разстояніи“, — какъ онъ это и самъ заявлялъ, — того „дѣлать не возможно“ ³⁾; если въ Москвѣ, во время отсутствія государя, чуть было не отпустили обратно въ Голландію мастера, привезшаго разобранную галеру, прежде чѣмъ онъ ее собралъ, „а мастеръ тотъ для того и посланъ, чтобъ ее собрать“ ⁴⁾, — то сколько такихъ неожиданныхъ вопросовъ могъ ожидать Петръ изъ Воронежа, сколько нежелательныхъ постановленій не успѣлъ бы онъ вовремя предупредить!

Да и кому, наконецъ, пришлось бы поручить эту заглазную ра-

¹⁾ Письма и бумаги императора Петра Великаго, I, 30.

²⁾ Ibidem.

³⁾ Письма и бумаги императора Петра Великаго, I, 27. Письмо Апраксину въ концѣ 1694 г.

⁴⁾ Ibidem, I. 44. Письмо Виніусу 30-го іюля 1695 г.

боту? Главнымъ сотрудникомъ Петра при постройкѣ судовъ въ зиму 1695 — 1696 г. сталъ Францъ Тиммерманъ, завѣдывавшій хозяйственной и технической частью, рассчитывавшій плотниковъ, заготовлявшій пеньку, желѣзо, смолу, снасти и „кисен на парусы“ ¹⁾: но этотъ мастеръ на всѣ руки, этотъ энциклопедистъ XVII вѣка, профессоръ ариметики, геометріи, геодезіи и фортификаціи въ школьной комнатѣ юноши-царя ²⁾, токарь, пиротехникъ и устроитель „потѣшныхъ огней“ на Преснѣ ³⁾, инженеръ подъ Азовомъ ⁴⁾, пригоденъ былъ для постройки кораблей развѣ тѣмъ, что за три года передъ этимъ выхлопоталъ себѣ исключительное право на выдѣлку парусныхъ полотенъ и двадцатилѣтнюю привилегію строить торговыя суда въ Архангельскѣ и на Мезени ⁵⁾. Помощникомъ Тиммермана былъ Андрей Креветъ ⁶⁾, купецъ и переводчикъ при Посольскомъ приказѣ, поставщикъ заграничныхъ товаровъ для царскаго обихода, введшій моду на англійскія матросскія шапочки и кортики съ португезами ⁷⁾, тоже едва ли много смекавшій въ кораблестроеніи. Т. Н. Стрѣшневъ, въ званіи начальника Разряднаго приказа, былъ въ силахъ лишь добросовѣстно озаботиться своевременной заготовкою строительныхъ матеріаловъ да правильнымъ нарядомъ людей ⁸⁾. Не на Лефорта же, диллетанта и ни на что серьезное не способнаго, могъ положиться царь? Нѣтъ, онъ самъ, царь Петръ, долженъ былъ быть и дѣйствительно сталъ настоящимъ организаторомъ и создателемъ новаго флота.

Конечно, государь легко могъ бы провести зиму въ Воронежѣ и тамъ распоряжаться постройкою галеръ; но въ такомъ случаѣ ему пришлось бы бороться съ неменьшими затрудненіями: административныя органы въ Москвѣ дѣйствовали бы медленно, ожидали бы попуканій, и время пропало бы въ разныхъ запросахъ, справкахъ, отвѣтахъ, вызывающихъ необходимость новыхъ разъясненій и т. п. Царь рѣшилъ поэтому строить суда на сухопутыи, и послѣдствія доказали, что онъ поступилъ хорошо.

¹⁾ *Еламинъ*, Исторія русскаго флота, 24.

²⁾ *Устряловъ*, II, 399.

³⁾ Архивъ Куракина, I, 70. Ср. *Gordon*, *Tagebuch*, II, 332.

⁴⁾ *Устряловъ*, II, 373.

⁵⁾ Дополн. къ Акт. Истор., XII, 28—28.

⁶⁾ *Еламинъ*, 24.

⁷⁾ Архивъ Куракина, I, 69.

⁸⁾ *Еламинъ*, 24.

Еще въ 1694 г. заказана была въ Голландіи черезъ Витзена галера, пазначавшаяся на Волгу и въ Каспійское море ¹⁾). Въ ту пору въ головѣ у царя роились совсѣмъ иные планы ²⁾). Но за годъ много воды утекло. Въ навигацію 1695 г. галеру, въ сборномъ видѣ, доставили въ Архангельскъ, а потомъ, съ наступленіемъ морозовъ, привезли на саняхъ въ Москву ³⁾, и здѣсь на ея долю выпала почетная задача стать образцомъ цѣлой флотиліи судовъ. С. М. Соловьевъ, указывая на то, что неуспѣхъ подъ Азовомъ не только не обезкуражилъ Петра, но пробудилъ въ немъ новыя силы, справедливо замѣчаетъ, что „съ неудачи азовской начинается царствованіе *Петра Великаго*“ ⁴⁾). Дѣйствительно, молодой государь проявилъ замѣчательную энергію и находчивость въ осуществленіи задуманнаго имъ дѣла. Едва вернувшись ⁵⁾ изъ-подъ Азова, онъ пишетъ ⁶⁾ холмогорскому воеводѣ Ѳ. М. Апраксину: „По возвращеніи отъ невзятія Азова, съ консиліи господъ генераловъ, указано мнѣ къ будущей войнѣ дѣлать гален, для чего удобно мнѣ быть шхипъ-тимерманомъ всѣмъ отъ васъ сюды, понеже они сіе зимнее время туне будутъ препровождать, а здѣсь могутъ тѣмъ временемъ великую пользу къ войнѣ учинить; а кормъ и за труды заплата будетъ довольная, и ко времени отшествія кораблей возвращены будутъ безъ задержанія; и тѣмъ ихъ обнадежь, и подводы дай и на дорогу кормъ“ ⁷⁾).

Царь такимъ образомъ не терялъ времени, и иноземные мастера ⁸⁾, безъ которыхъ нельзя было обойтись, должны были волей-неволей спѣшить въ столицу. Но этихъ рабочихъ рукъ мало, и къ дѣлу привлекаются преображенскіе солдаты ⁹⁾, нѣкогда еще на Перенславскомъ озерѣ строившіе совмѣстно съ царемъ потѣшные ко-

¹⁾ *Елашичъ*, 20.

²⁾ *Posselt*, Der General u. Admiral Fr. Lefort, II, 313.

³⁾ Вѣроятно, не раньше второй половины декабря, потому что еще 15-го ноября 1695 г. изъ Москвы шлетса приказъ на Вологду приготовить 20 дровень и 100 подводъ подъ „ноянныя заморскія суда“, ожидаемыя изъ Архангельска. (*Елашичъ*, Приложенія, I, 2). Галеру привезли на пильную мельницу, куда и ѣздилъ Гордонъ 8-го января 1696 г. смотрѣть ее (*Gordon*, III, 1).

⁴⁾ *Соловьевъ*, Исторія Россіи, XIV, 205.

⁵⁾ 22-го ноября. Записки Желябужскаго, 27, по изданію Сахарова.

⁶⁾ 30-го ноября.

⁷⁾ Письма и бумаги императора Петра Великаго, I, 53—54.

⁸⁾ Илья Питерсенъ съ товарищами. *Елашичъ*, Приложенія, I, 3.

⁹⁾ *Елашичъ*, Приложенія, I, 5.

рабли ¹⁾; выписываются особые мастера изъ Голландіи ²⁾. Вернулись изъ-подъ Азова бывшіе тамъ во время осады вологодскіе плотники— ихъ также вызываютъ, въ числѣ 24 человекъ, въ Преображенское ³⁾. Тамъ же, видимъ, работаетъ партія нижегородскихъ плотниковъ ⁴⁾. Дѣло было не только спѣшное, но и неожиданное: ничего не было припасено, ничего не было подъ рукою: изъ того же Воронежа пришлось выписывать большія двоеручныя пилы, и не то что бы большую партію: даже и трехъ штукъ не было на лицо ⁵⁾. На устроенной лѣсопильной („пиловальной“) мельницѣ въ Преображенскомъ готовили доски ⁶⁾, и при томъ изъ сыраго замерзшаго лѣса ⁷⁾. Зато въ результатѣ въ теченіе какихъ нибудь трехъ мѣсяцевъ: декабря, января и февраля, были готовы и только не собраны 21 ⁸⁾ галера и 4 брандера.

Галерою называлось двухмачтовое судно съ латинскими парусами, сидящее въ водѣ до 7 футовъ. Размѣры галеръ колебались отъ 125 до 160 футовъ длины, отъ 18 до 30 футовъ ширины. Конечно, отъ длины зависѣло и количество банокъ: наибольшее число ихъ доходило до 50 (по 25 на каждомъ борту), съ пятью-шестью гребцами на каждую. Артиллерія, помѣщавшаяся на носу, доходила до пяти орудій; четыре 8-ми-фунтовыхъ и одна—36-ти-фунтовая ⁹⁾. Галера, привезенная изъ Голландіи—ее обыкновенно зовутъ галерою Лефорта—принадлежала къ наименьшимъ по величинѣ образцамъ указаннаго типа. Она не превосходила длиною 125 футовъ, шириною около 30; была двухмачтовая, 28-весельная, съ тремя мѣдными 2—5 фунтовыми орудіями и экипажемъ въ 133 человекъ ¹⁰⁾. О размѣрахъ галеръ, построенныхъ въ Преображенскомъ, къ сожалѣнію, не сохранилось ни-

¹⁾ Устряловъ, II, 360—361.

²⁾ Елачизъ, Приложенія, I, 3—4.

³⁾ Ibidem, 4—5.

⁴⁾ Ibidem, I, 5.

⁵⁾ Ibidem, I, 4.

⁶⁾ Ibidem, I, 43.

⁷⁾ Елачизъ, Исторія русскаго флота, 21.

⁸⁾ Елачизъ (стр. 21, ср. 31), а за нимъ и Соловьевъ (XIV, 206) говорятъ о 22 галерахъ, но это ошибка. Списокъ судовъ, остроенныхъ въ Преображенскомъ, перечисляетъ лишь 21 галеру (Списокъ русскихъ военныхъ судовъ съ 1668 по 1860 годъ, стр. 602—604. Елачизъ, Приложенія, I, 2—4, вторая пагинація). 22-ю была галера, привезенная изъ Голландіи.

⁹⁾ Елачизъ, Исторія Азовскаго флота, 255—257.

¹⁰⁾ Ibidem, 31.

какихъ свѣдѣній; извѣстно лишь, что шесть изъ нихъ были 28-весельныя, пять—въ 36 весель, четыре—въ 34, двѣ—въ 32, двѣ—въ 30, одна — въ 38 весель, что большинство имѣло по 3 орудія, у остальныхъ по 4; по 5 же и по 6 орудій имѣлось всего лишь у двухъ галеръ. Углубленіе преображенскихъ судовъ было не менѣе 7 футовъ ¹⁾.

Что же дѣлалось въ это время на Воронежѣ? Судостроеніе тамъ вообще существовало еще задолго до Петра, практикуясь и при царѣ Михайлѣ Феодоровичѣ, и при Алексѣѣ Михайловичѣ. Иногда даже въ довольно широкихъ размѣрахъ. Этого требовали верфѣдкія посылки на Донъ къ казакамъ провіанта или царскихъ посланцевъ съ подарками, отправка пословъ къ турецкому султану ²⁾ и т. п. Такъ, напримѣръ, въ 1640 г. вологодскіе мастера строили тамъ суда для отправки хлѣба въ Азовъ, занятый тогда донскими казаками ³⁾, а въ 1642 г., въ благодарность за исполненіе даннаго указа: оставить Азовъ, правительство отправило казакамъ въ подарокъ 200 поставовъ сукна, 2.500 четвертей хлѣба и 200 ведеръ вина ⁴⁾; въ 1673 г. для перевозки ратныхъ людей и хлѣба построили 578 струговъ нарядомъ въ 20.388 человекъ, работавшихъ въ четыре смѣны ⁵⁾; въ слѣдующемъ году съ тою же цѣлью построили 465 струговъ ⁶⁾; еще годъ спустя, изъ Москвы пришелъ указъ заготовить, въ добавленіе къ прежнимъ, новыхъ 250, такъ какъ въ виду предстояла перевозка приблизительно 11.000 четвертей муки, крупъ и толокна ⁷⁾; въ 1689 г. на Воронежѣ и въ окрестныхъ городахъ сработано было для Донскаго отпуса 86 струговъ ⁸⁾.

Такимъ образомъ Воронежъ издавна былъ мѣстомъ постройки струговъ, дощаниковъ, большихъ и малыхъ лодокъ, но этимъ и ограничивалось значеніе его, какъ „корабельной верфи“. Сейчасъ мы вѣ-

¹⁾ Списокъ русскихъ военныхъ судовъ, 602—604. *Еланинъ*, 81—82 и 2—4 (второй пагинаціи).

²⁾ *Еланинъ*, Приложенія, I, 27.

³⁾ *Еланинъ*, 28.

⁴⁾ Собр. Госуд. Грам. и Договоровъ, III, № 115, стр. 403—404.

⁵⁾ Матеріалы для исторіи Воронежской и сосѣднихъ губерній. Воронежскіе акты, томъ I, стр. 98. *Устряловъ*, II, 376.

⁶⁾ *Устряловъ*, II, 375—376.

⁷⁾ Матеріалы для исторіи Воронежской и сосѣднихъ губерній. Воронежскіе акты, I, 97—98.

⁸⁾ *Ibidem*, 142.

дѣли, что струги, и ничто иное ¹⁾, готовились и къ первому Азовскому походу. Главнымъ образомъ *тѣ же струги* строили тамъ и зимою 1695—1696 г. Декабрскимъ походомъ повелѣно было въ Воронежѣ, Козловѣ, Добромѣ и Сокольскѣ, къ вскрытію рѣкъ, приготовить въ плавной донской походъ 1.300 струговъ, отъ 12 до 17 сажень въ длину и въ $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ саж. ширины, около 40 ушколовъ, 30²⁾ морскихъ лодокъ и 100 плстовъ. Правда, на долю Воронежа выпала на этотъ разъ и другая честь: построить два галеаса; но мы сейчасъ увидимъ, насколько по силамъ оказалась она для него.

Къ концу февраля 1696 г. задача Преображенской верфи была окончена. Оставалось приготовленные части галеръ перевезти въ Воронежъ, собрать тамъ и спустить на воду. 23 февраля ³⁾ государь выѣхалъ изъ Москвы и 29-го февраля ⁴⁾ прибылъ въ Воронежъ. Впередъ его поѣхалъ „преображенскаго полку шхипъ-тимерманъ Лукьянъ Верещагинъ“ приготовить царю помѣщеніе ⁵⁾. Верещагинъ былъ очень близкій человѣкъ къ государю, изъ его компаніи, позже ѣздилъ съ нимъ за границу, вмѣстѣ работалъ на Остѣ-индской верфи въ Амстердамѣ, потомъ примѣнялъ свои свѣдѣнія на Воронежѣ ⁶⁾ и, конечно, не даромъ оставался онъ до сихъ поръ въ Преображенскомъ: онъ тамъ былъ необходимъ.

Вслѣдъ за государемъ началась отправка изъ Преображенскаго судовъ въ Воронежъ. Каждую галеру сопровождалъ назначенный на нее командиръ съ командою. „Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ никакихъ свѣдѣній о подробностяхъ этого сухопутнаго шествія 26 ⁷⁾ судовъ съ значительнымъ количествомъ строительныхъ матеріаловъ, до-

¹⁾ При стругахъ, на каждый по одной, конечно, готовились и маленькія лодки, „для переѣзду“, игравшія роль катера при большихъ корабляхъ.

²⁾ Число 30 показано въ документахъ (*Елагинъ*, Приложенія, I, 19; *Устряловъ*, II, 378). Въ книгѣ Елагина (*Исторія русскаго флота*, стр. 22), вѣроятно, опечатка: 300 вм. 30. Эта ошибка занесена и въ „Исторію Россіи“, Соловьева, XIV, 206.

³⁾ *Gordon*, III, 9—10.

⁴⁾ *Елагинъ*, Приложенія, I, 57.

⁵⁾ *Ibidem*, 32.

⁶⁾ Письма и бумаги императора Петра Великаго, I, 187, 270, 752—753, 847, 880; II, 39, 705. *Елагинъ*, *Исторія русскаго флота*, 117—118 и въ снимкахъ автографовъ; Приложенія, II, 215. *Устряловъ*, IV, ч. 2, стр. 494—495.

⁷⁾ Елагинъ пишетъ: 27, имѣя въ виду 4 брандера, 1 галеру голландскую и 22 преображенскихъ; но мы выше видѣли, что подъ Москвою выстроена была всего 21 галера.

сокъ, бревешъ и т. п., потребовавшихъ необыкновенныхъ средствъ перевозки, при наступившей ранней веснѣ. Не знаемъ, саннымъ ли путемъ, утопая ли въ грязи, или знакомясь съ стихіей, на службу которой предназначались, достигли суда до Воронежа¹⁾). Къ 10-му марта отправка уже закончилась²⁾; но и послѣ этого дѣятельность въ Преображенскомъ не замолкла: на лѣсопильной мельницѣ работали днемъ и ночью, готова и отправляя въ Воронежъ доски³⁾; тамъ же приготовляли смоляные канаты, и въ теченіе апрѣля и мая ихъ было отправлено болѣе полусотни „спусковъ“ на 92 подводкахъ⁴⁾.

Въ Воронежѣ: весь мартъ прошелъ въ сборкѣ галеръ⁵⁾. Не смотря на сильные дожди и смѣнившіе ихъ морозы, работа, хотя на время и приостановившаяся, подвигалась впередъ, по признанію самого государя, „безъ мѣшкоты“ и „съ посиѣшеніемъ“⁶⁾. Со 2-го апрѣля начали одна за другою спускать на воду галеры⁷⁾, что заняло времени почти весь этотъ мѣсяць⁸⁾.

(Одновременно со сборкой галеръ шла работа и надъ вышеномъ-путыми галеасами. Этими именемъ обозначались военныя суда гораздо большихъ, сравнительно съ галерами, размѣровъ: около 170 фут. длины, въ три мачты и цѣлой батареей пушекъ, которыхъ иногда бывало до 70 орудій⁹⁾. Воронежскіе галеасы носили названіе „Апостоль Петръ“ и „Апостоль Павелъ“. Впрочемъ специалисты утверждаютъ, что между ними, по крайней мѣрѣ „Апостоломъ Петромъ“, и дѣйствительными галеасами „не было ничего общаго“¹⁰⁾. „Оба эти судна близко подходили къ современному имъ IV рангу кораблей въ другихъ флотахъ“¹¹⁾. Потому-то, вѣроятно, названіе га-

¹⁾ *Елашинъ*, 27.

²⁾ Письмо Лефорта государю 10-го марта 1696 г. у *Елашина*, Приложенія, I, 37, *Устрялова*, т. IV, ч. 1, стр. 561 (ошибочная дата: 1-го марта) и въ Письмахъ и бумагахъ императора Петра Великаго, I, 550.

³⁾ *Ibidem*.

⁴⁾ *Елашинъ*, Приложенія, I, 40. Ср. письмо Лефорта государю, отъ 21-го марта, послѣднія строки (*Елашинъ*, I, 40, *Устряловъ*, IV, ч. 1, стр. 567, и Письма и бумаги, I, 558).

⁵⁾ Письмо государя отъ 23-го марта. Письма и бумаги императора Петра Великаго, I, 55.

⁶⁾ Письма государя 23-го и 29-го марта. *Ibidem*, I, 56, 57.

⁷⁾ *Gordon*, III, 20. *Елашинъ*, 35.

⁸⁾ *Елашинъ*, 36.

⁹⁾ *Елашинъ*, 264.

¹⁰⁾ *Ibidem*, 255.

¹¹⁾ *Ibidem*, 31.

леасовъ, неправильно приданное, существовало у воронежскихъ судовъ недолго. Съ 1699 года они называются уже кораблями ¹⁾.

Надо полагать, размѣры и громоздкость этихъ судовъ ²⁾ не позволили, даже и по частимъ, готовить ихъ въ Преображенскѣ. Царь рѣшилъ строить ихъ при себѣ, уже вѣспою, а пока далъ наказъ столынику Григорію Титову, вѣдавшему заготовкой матеріаловъ въ Воронежѣ, распилить къ первымъ числамъ февраля слишкомъ 7.000 деревьевъ на брусья, бруски, пластины и доски, по даннымъ размѣрамъ и чертежамъ ³⁾; хотя сравнительно позднее распоряженіе это (1-го января), въ ту пору, когда работа въ Преображенскомъ несомнѣнно кипѣла, даетъ право думать, что о галеасахъ вспомнили не сразу, а все вниманіе сосредоточено было на галерахъ. О ходѣ постройки двухъ кораблей не сохранилось никакихъ извѣстій. Мы знаемъ только, что „Апостоль Петръ“, заложенный въ началѣ марта, былъ спущенъ на воду 26-го апрѣля ⁴⁾. Въ настоящее время, замѣчаетъ Елагинъ, трудно вѣрится въ возможность такой быстроты, хотя бы члены корабля и были приготовлены заранее. Впрочемъ, прибавляетъ онъ тутъ же, „Апостоль Петръ“ „былъ далеко не готовъ при спускѣ, даже, можетъ быть, здѣсь соблюдено было единственное условіе—лишь бы держался на водѣ до окончательной постройки—потому что вмѣстѣ съ нимъ отправлено было пѣ низъ къ Азову пять струговъ съ лѣсными припасами „на отдѣлку галеасовъ“, да одинъ стругъ съ дубовыми досками „на галеасы жъ“ ⁵⁾.

Что же касается до втораго корабля, „Апостола Павла“, то онъ совсѣмъ не былъ готовъ и въ походѣ участія никакого не принималъ ⁶⁾. Да изъ документовъ совсѣмъ не видно, что дѣлалъ подѣ Азовомъ и первый галеасъ. Хотя на рисункѣ Шхонбека ⁷⁾ „Апостоль Петръ“ и изображенъ въ дѣйстви на ряду съ галерами; но всюду, гдѣ флотъ принималъ участіе въ осадѣ, упоминаются лишь однѣ эти. Впрочемъ, еслибы мы даже и допустили участіе „Апо-

¹⁾ Ibidem.

²⁾ Хотя по сравненію съ Лефортовой галерой они были даже короче ея: „Петръ“ 118, „Павелъ“ 98 футовъ длины, но оба въ 36 пушекъ (*Елагинъ*, 31) и, судя по гравюрѣ Шхонбека (см. тамъ же, на отдѣльномъ листѣ), двухдечныя.

³⁾ *Устрляостъ*, II, 260; *Елагинъ*, Приложенія, I, 24, 25, 33.

⁴⁾ *Елагинъ*, 37.

⁵⁾ *Елагинъ*, 37—38.

⁶⁾ *Елагинъ*, 37.

⁷⁾ Ibidem, въ концѣ книгѣ, на отдѣльномъ листѣ № 6.

стола Петра", то его единичныя усилія все равно не могли бы имѣть большой цѣны. Вообще военныя суда воронежской постройки во время похода 1696 г. не играли и не могли играть значительной роли, вопервыхъ, потому что они не были къ этому подготовлены, вовторыхъ, потому что ихъ и не думали готовить къ этой роли, всю тяжесть задачи возложивъ главнымъ образомъ на суда преображенскія. Поэтому необходимо признать, что *въ первый моментъ* зарожденія русскаго флота ¹⁾ при Петрѣ Великомъ палма первенства принадлежитъ селу Преображенскому, а не городу Воронежу. Воронежъ былъ мѣстомъ постройки лишь *транспортныхъ* судовъ; собственно же *военный* флотъ созданъ въ Преображенскомъ и благодаря Преображенскому.

Е. Шмурло.

¹⁾ Настоящаго, серьезнаго, дѣловаго, а не „потѣшнаго“, который существовалъ и раньше.