

ВСЕМММ ПРИИИВЕЕЕЕТТТТИИИККК



Рождение российского военно-морского флота

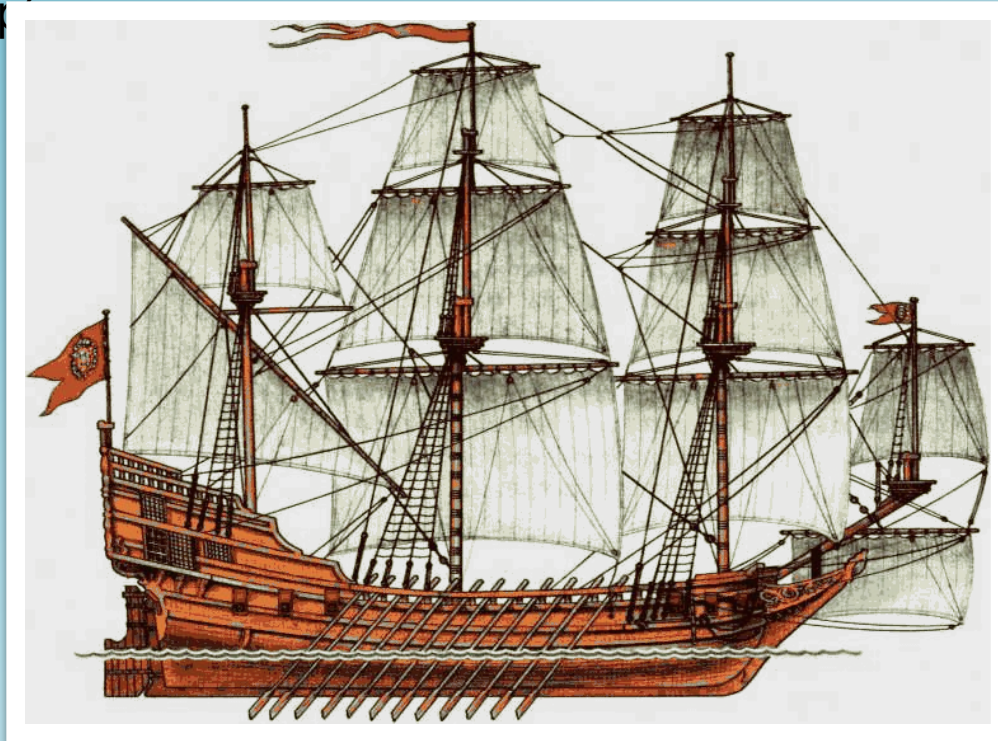


План презентации

- **Попытка создания флота в России до Петра 1**
- **События связанные с началом строительства флота при Петре 1**
- **Как и где строили корабли**
- **Разработка морского устава**
- **Первые победы российского флота**
- **Известные корабли петровского времени**
- **Русские матросы времени Петра Великого**

Попытка создания флота до Петра

- Первые постройки русских военных кораблей по европейскому образцу относятся только к XVII веку. В 1636 году, в царствование первого Романова, Михаила Федоровича, в Балахне под Нижним Новгородом был спущен на воду корабль, построенный мастерами из Гольштейна и названный ими в честь своего монарха «Фредерик». Его нельзя считать в полной мере русским кораблём, так как он плавал под флагом этого немецкого герцогства. Осенью того же года он попал в сильнейший шторм на Каспийском море, получил повреждения и был вытаскен на берег в районе Дербента на брёвнах.



Корабль
«Фредерик»

- Русско-шведская война при царе Алексее Михайловиче в 1656-1661 гг. придавала новый импульс попыткам России обосноваться на море. В этой войне пригодились навыки строительства и вождения гребных судов, освоенные донскими казаками. Донская флотилия летом 1656 года участвовала во взятии шведской крепости Ниеншанц в устье Невы, а 22 июля того же года разгромила шведский галерный флот у острова Котлин. Это считается первой документированной победой русского флота на море.
- В ходе той войны русские закладывают на месте латышского поселения Кокнесе (Кукейнос наших летописей, немецкий Кокенхаузен) на берегу Западной Двины городок Царевичев-Дмитриев, а в нём – судовой верфь. Пионером русского кораблестроения стал боярин Афанасий Лаврентьевич Ордин-Нащокин. В.О. Ключевский считал, что своими действиями и замыслами он предвосхитил все будущие преобразования Петра I, а в чём-то пошёл и дальше него. В Царевичеве-Борисове началось строительство военных кораблей для будущих действий на Балтийском море. Однако в 1661 году Россия подписала со Швецией Кардисский мир на условиях status quo и оставила в Кукейносе заложенные корабли.

• Ордин-Нащокин не отказался от мысли завести в России флот. В 1667 году по его инициативе в селе Дединове на Оке (ныне в Луховицком районе Московской области) началось строительство четырёх военных судов. Обычно говорят только о крупнейшем из них – первом русском фрегате европейского образца «Орёл». Однако одновременно с ним были построены ещё три вооружённых судна меньших размеров, о характеристиках которых сведения неполны и противоречивы. Проектное руководство осуществляли специалисты из Нидерландов, но непосредственно строительством руководили русские мастера Яков



**Корабль
«Орёл»**

- 19 мая 1668 года «Орёл» был торжественно спущен на воду. Летом 1669 года в сопровождении эскорта из меньших судов он прибыл в Астрахань. «Орёл» предназначался для охраны русского судоходства на Каспийском море. Однако служба его была недолгой. Уже в следующем году его захватили восставшие казаки под предводительством Степана Разина. Дальнейшие сведения о судьбе корабля различны. По одним, казаки его сожгли. По другим, они отвели его в глухую волжскую протоку, где, к моменту обнаружения его царскими войсками он уже изрядно обветшал.
- Хотя до Петра I русский регулярный флот ещё не появился, можно утверждать, что без Царевичева-Дмитриева и «Орла» не было бы и петровского Балтийского флота, а без победы у Котлина не было бы побед у Гангута и Гренгама. й

События связанные с началом строительства при Петре 1

- 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 1, взошедшего на престол в 1682 г., была predetermined 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.

Как и где строили корабли

- Азовский флот начинали строить на реке Воронеж, командиром там был Лефорт. Позже в 1708 году Петр учредил верфи на берегах Дона, в Таврове, но Дон был в некоторых местах мелководен, неудобен для транспортировки, поэтому суда портились и больше половины построенных там кораблей было уничтожено именно так, затем после Прутского мира Азов возвратили туркам, и верфи на дону были закрыты. В 1722 Петр снова открыл их там.
- Балтийский флот строился в Архангельске по английским и голландским чертежам. Потом вскоре Пётр заложил на острове Котлин крепость Кроншлот, и строительство флота также велось и там. Вокруг Петербурга даже специально посадили дубовые



ОВ



Разработка морского устава

- В истории русского флота прообраз будущего морского устава появился еще во времена царствования государя Алексея Ивановича и был составлен голландцем Д. Бутлером – капитаном первого отечественного фрегата «Орел», спущенного на воду в мае 1668 года. Однако как само это судно, так и циркуляр, регламентировавший все действия его команды, были бесславно утеряны, и Петру I, реформировавшему вооруженные силы России, пришлось все начинать с чистого листа.

Документ, сопутствовавший рождению флота

- Когда в 1696 году на заседании государевой думы было провозглашено знаменитое: «Морским судам быть!», возникла острая необходимость создания документа, приводящего в единый порядок все стороны флотской жизни. Очень скоро он был составлен и увидел свет под редакцией российского вице-адмирала К. Крюйса. Этот документ, включавший в себя 15 статей, предназначался главным образом для судов галерного типа. В тот период он сыграл весьма заметную роль в абордажных боях на Балтике и во время Азовского похода .

Веянье нового времени

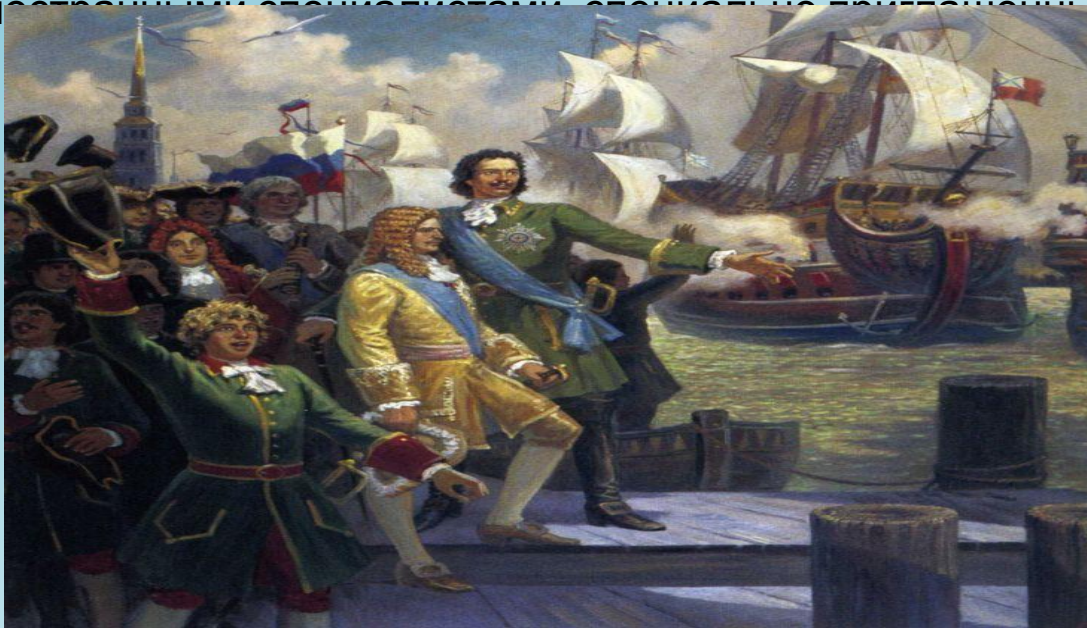
- Однако военный флот быстро совершенствовался. С появлением в его составе парусных судов, оснащенных мощной для того времени артиллерией, возникла необходимость в составлении нового руководства, отвечающего быстро меняющимся требованиям. Появлению Морского устава Петра I предшествовало издание значительного числа разного рода дополнений и комментариев к инструкции, созданной для экипажей и капитанов галерных судов.



- Так, в 1707 году государственной типографией были изданы соответствующие циркуляры, адресованные командирам бомбардирских судов и брандеров (кораблей, нагружавшихся взрывчаткой и в бою выполнявших роль плавучих бомб). Кроме этого, увидели свет и еще несколько документов подобного рода, однако все усложнявшаяся практика ведения боя и эксплуатации судов требовала свести все разрозненные документы в единый Устав военного флота России.

Помощники государя в его нелегком

- В разработке Морского Устава при Петре I принимало участие большое количество людей. Известно, в частности, что всем навигаторам, посланным для учебы за границу, было приказано отбирать там необходимые материалы, имевшие отношение к судовождению и организации службы корабельных экипажей. Кроме того, им вменялось в обязанность досконально вникать во все тонкости уже готовых уставов, использовавшихся на флотах зарубежных государств.
- История сохранила имена многих ближайших помощников государя Петра I в разработке Морского устава Российской империи. Одним из них был Конон Зотов – сын известного Никиты Зотова, являвшегося в свое время воспитателем и ближайшим другом юного Петра. Достигнув подходящего возраста, Конон уехал за границу и для овладения навыками морской службы поступил на один из кораблей английского флота. Впоследствии, вернувшись на Родину, он стал храбрым офицером и командовал боевыми судами в морских сражениях со шведами. Считается, что он сыграл важную роль в составлении Морского устава Петра I. Много трудов было положено и иностранными специалистами, особенно приглашенными из Англии и Голландии.



Устав, ставший детищем Петра I

- Однако, несмотря на обилие помощников, основная нагрузка в работе над циркуляром, охватывавшим все стороны флотской службы, легла на плечи государя Петра Алексеевича. На основе полученных данных он лично составлял артикулы, приводил в систему разрозненные материалы и излагал их на бумаге в виде отточенных и ясных формулировок. Не будет преувеличением сказать, что даже во многих текстах нынешних сводов правил для морского флота можно ощутить энергичную и властную речь Петра.
- Первое издание Морского устава содержало в себе обширный перечень постановлений, касающихся плавания, порядка снятия с якоря и последующей постановки на него, разного рода боевых и навигационных сигналов, а также сражения с неприятелем и оказания помощи. В каждой статье этого документа за невыполнение указанных требований предусматривались наказания, степень которых зависела от тяжести проступка. Их перечень был весьма разнообразен – от штрафа в один рубль до смертной казни.



Продолжение работы над составлением Морского устава

- В 1710 году вышел новый переработанный и дополненный вариант названного документа. Он содержал в себе 63 статьи, в которых более полно освещались вопросы, связанные с несением корабельной службы, и ужесточались наказания за несоблюдение предъявляемых в них требований. Однако и этот свод правил, во многом превосходивший своего предшественника, не охватывал всей полноты деятельности военно-морского флота, и дальнейшие разработки в данной области не прекращались. Как явствует из мемуаров ряда высших должностных лиц той эпохи, над составлением нового, более полного Морского устава Петр I работал лично и уделял этому до 14 часов в сутки, оставляя время лишь для самых срочных государственных дел.

Окончательная редакция Морского устава, составленного Петром I

- Свой труд он завершил в середине апреля 1720 года и обнародовал его, предварив особым Манифестом, в котором излагал причины, побудившие к его написанию. В частности, там говорилось, что назрела необходимость довести до сведения командиров боевых кораблей и членов их экипажей требования, предъявляемые к каждому из них, чтобы никто не имел возможности уклоняться от их исполнения, ссылаясь на незнание. Далее шел текст присяги, которую должен был принимать каждый военный моряк. Значительная часть Устава отводилась перечню различных подразделений флота, с указанием входящих в них кораблей. Там же помещался табель их комплектации, в котором подробно перечислялся состав команд, соответствующий каждому типу кораблей.

Первые победы российского флота

Гангутское сражение: «разминка» флота Петра

- Более 20 лет (с 1700 по 1721 г.) между Россией и Швецией длилась Северная война за господство на Балтике. Впервые в истории молодой Российской империи боевые действия велись на море. Шведский флот, в то время четвертый по силам флот мира, безраздельно господствовал на Балтике.



Полотно Алексея Боголюбова «Сражение, при Гангуте 27 июля 1714 г.»

20 мая 1714 г. русский галерный флот под командованием генерал-адмирала Ф. М. Апраксина в составе до 100 кораблей с 15 000 солдат на борту вышел из Кронштадта. У мыса Гангут путь русским кораблям в Балтийское море преградил шведский флот под командованием вице-адмирала Густава Ваттранга в составе 15 линейных и 14 более мелких кораблей, среди которых было и 9 галер. Под именем Петра Михайлова Пётр I прибыл к месту столкновения, чтобы лично ознакомиться с ситуацией. Им было принято решение перетянуть свои корабли волоком через перешеек в открытое море. Русские солдаты немедленно приступили к сооружению настила из бревен. Бурная деятельность противника на берегу не могла остаться незамеченной, и Ваттранг быстро сориентировался в намерениях русских. Он послал отряд кораблей (1 фрегат, 6 галер) под началом контр-адмирала Нильса Эреншёльда к тому месту, где строили переправу русские. У Ваттранга осталось 6 линейных кораблей и 3 фрегата.

- Вечером 25 июля на море установился полный штиль, и Пётр незамедлительно поменял планы. Утром следующего дня русские весельные галеры стрелой промчались мимо бездвижных шведских парусников в открытое море. Шведы ответили шквальным огнем, но попасть по столь стремительным целям было непросто.
- Первым делом гребные суда Петра заблокировали отряд Эреншёльда. 27 июля русская эскадра атаковала корабли Эреншёльда, державшего свой флаг на фрегате «Элефант». Две первые атаки шведам удалось отбить артиллерийским огнем. Третья атака была проведена во фланг шведам. Вскоре шведские корабли один за другим были взяты на абордаж и захвачены. После более чем двухчасового ожесточенного боя сдался и «Элефант». Шведы потеряли в бою 361 человека убитыми, русские — 127 человек.
- Победа в Гангутском сражении стала первой крупной победой русского регулярного флота. Русские моряки и солдаты из абордажных команд «понюхали пороху», флотоводцы продемонстрировали умение гибко реагировать на изменения обстановки и погодных условий, а также способность принимать рискованные решения и навязывать противнику свою тактику.



Эспантоны русских артиллерийских офицеров



Корабельное орудие, оборудованное железными кольцами. Через кольца продевались корабельные канаты, с помощью которых артиллеристы управляли орудием во время стрельбы

Битва при Гренгаме: финал Северной войны

- После поражения в Гангутском сражении шведы утратили былое господство на Балтике. Русский флот, напротив, с каждым годом становится все более мощным и к началу 1719 г. насчитывал уже 27 линейных кораблей, среди которых были и такие гиганты, как 90-пушечные «Гангут» и «Песное».



*На картине Фердинанда-Виктора Перро
«Сражение при Гренгаме 27 июля 1720 г.»
изображена галера «Двина»*

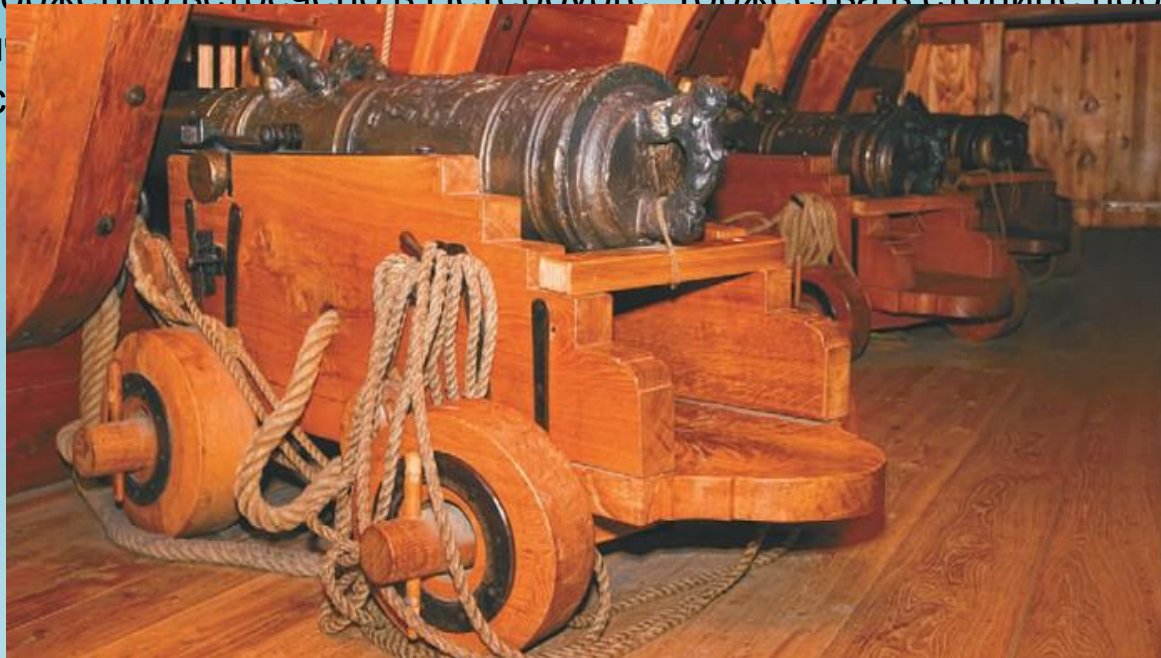
В мае 1719 г. русская эскадра из шести 52-пушечных линейных кораблей под командованием капитана 2-го ранга Наума Сенявина у острова Эзель встретила шведскую эскадру: линейный корабль, фрегат и бригантину. В ходе ожесточенного трехчасового боя все три шведских корабля сдались. Это была первая победа российского флота в артиллерийском морском сражении. Пётр I назвал эзельский бой «добрым почином». Однако Англия — прежний союзник России, обеспокоенная ростом российского флота, перешла на сторону Швеции.

Весной 1720 г. объединенная шведско-английская эскадра из 35 кораблей (25 из них — линейные) подошла к русскому городу Ревелю. Здесь имелся в наличии лишь галерный флот под командованием князя Голицына в составе 61 галеры и 29 лодок. 26 июля разведывательные корабли Голицына заметили шведскую эскадру, состоявшую из линейного корабля, четырех фрегатов, трех галер и бригантины. Голицын принял решение увести ее к острову Гренгам, как к более удобному для галер месту сражения.



Гравюра Алексея Зубова . «Баталия при Гренгаме»

- Очевидно, командующий шведской эскадрой вице-адмирал Карл Шеблат посчитал, что его большие парусники смогут с легкостью справиться с гребными судами русских. В открытом море, возможно, так оно и случилось бы, но на мелководье у острова небольшие галеры были гораздо эффективнее. Голицын симитировал отступление, а затем, когда увлеченные преследованием вражеские корабли приблизились к берегу, развернул все силы в контратаку. Два шведских фрегата выскочили на мель и были взяты на абордаж. Два других фрегата были окружены галерами и после рукопашной схватки захвачены. Линейному кораблю шведов с несколькими мелкими судами удалось сбежать.
- В ходе боя сгорела русская галера, еще 43 галеры пришлось сжечь из-за сильных повреждений.
- Известие о победе в битве у острова Гренгам, ставшей последним сражением Северной войны, было восторженно встречено в Петербурге. Торжества в столице продолжались три дня. Швеция окончила войну одной из величайших морских



Корабельные орудия на нижней палубе парусника

Известные корабли петровского времени



Гото Предестинация

Этот корабль, построенный при участии самого Петра Великого, стал первым линейным кораблем российского флота. Он служил на Азове, однако затем был продан Османской империи.



ботик «Святой Николай»

Был привезен в Россию еще при Алексее Михайловиче; именно благодаря прогулкам на этом судне Петр увлекся судоходством.

деревянный ботик, единственный корабль потешной флотилии Петра 1 на Плещеевом море, сохранившийся до наших дней.



***ботик
«Фортуна»***

Русские матросы времени Петра Великого

Особенности их службы

- Военные мероприятия Петра Великого: азовские походы и Северная война с сильным Шведским королевством, потребовали качественно иного похода к строительству армии. Петр вводит рекрутский набор. Рекрутчина – это пожизненный набор в солдаты (и матросы), осуществляемый государством. Ему подлежали подданные, с 17 до 35 лет, независимо от сословия. Обычно, в рекруты шли по жребию, разыгрываемому среди сельской общины или городского посада. На практике в армию часто отправляли неуживчивых и буйных, а у помещичьих крепостных, кого отдать в солдаты указывал барин.
- Первый рекрутский набор был осуществлен в 1705 году (прообразом рекрутчины были наборы «податочных» людей), но первые моряки появились раньше. В 1695 году начинается подготовка к войне с турками на Азовском море. Она включала в себя строительство галер и, через несколько лет, первых русских линейных кораблей.
- Первые матросы набирались из добровольцев, а также пленных и каторжан (в качестве гребцов на галерах) и солдат «потешных» Преображенского и Семеновского полков.
- В дальнейшем, уже при создании Балтийского флота, в матросы стали набирать рекрутов. То есть, человек призывался из крестьян, мещан и т.п. на действительную службу, на всю жизнь. В первых рекрутских наборах на флот, отмечено массовое дезертирство набранных будущих моряков, по пути к месту службы. Так, в 1710 году, из направленных во флот одной командой 1770 рекрутов, дезертировали по пути к месту службы 1166 человек (данные взяты из статьи Подлесных А.Р «Матросский состав российского императорского флота в XVIII - второй половине XIX»). Нужно иметь в виду, что русские люди не имели морских традиций, флот для рекрутов из центральных губерний был чем-то чужеродным, непонятным. Служба, длиною во всю жизнь, для многих бывших крестьян была неприемлемой.
- Попавшие на морскую службу нижние чины входили в три категории: собственно, матросы – те, кто занимался обслуживанием корабля, его парусного вооружения (рангоута и такелажа) и т.п.; пушкары – нижние чины артиллерийской "боевой части" (прошу прощения за введение в текст современных терминов); солдаты – что-то типа корабельной морской пехоты.
- К 1710 году состав команды на корабле был регламентирован. На две трети экипаж любого парусного корабля состоял из пушкарей и матросов и на треть из солдат. Для гребных галер соотношение было иным.



Матросы и корабельный

- Матросы делились на опытных, - прослуживших на флоте, и молодых. Такое деление регламентировалось присвоением им статьи: от матросов четвертой статьи, самых молодых, до повидавших виды первостатейников. В дальнейшем, еще при Петре Великом, количество статей было сокращено до двух: бывалые матросы первой статьи и молодые – второй статьи. В советском и современном флоте данное деление несколько трансформировалось. Старшины первой и второй статьи - это должности младшего начальствующего состава, эквивалентные сержантскому составу сухопутных частей.
- Кстати, при Петре на флоте не было званий, как таковых. Звания и занимаемые должности являлись еще единым целым. Что касается старшинского состава, или, если угодно, унтер- офицерского, то он определялся должностями. Опытные матросы занимали самые различные унтер-офицерские должности: мичмана (помощники офицеров), квартирмейстеры (отвечающие за личный состав, его дисциплину, внешний вид, питание на корабле и т.п.), профос (осуществление наказаний, надзор за порядком на корабле) и другие (боцман и боцманматы, шхиман и шхиманматы, купор и др.). Для того, чтобы раскрыть должностные обязанности унтер-офицерского состава нужен полноценный обзор. Возможно, он появится на моем канале. Единственное, что добавлю, - все эти должности шхиманов, купоров и т.п, строго регламентировались Морским Уставом Петра Великого, определявшим численность личного состава для каждого типа кораблей и расписание их обязанностей. Морской Устав был принят в январе 1720 года.
- Данным Уставом устанавливались и нормы питания матросов российского флота. Нормы эти, кстати, сравнимы с нормами питания в советском и современном флотах нашей страны. Другое дело, что часто продукты портились от ненадлежащего хранения. На кораблях была тотальная антисанитария. Это касалось как продуктов питания, так и питьевой воды. Зачастую, потери флота от разного рода вспышек инфекционных болезней были больше, чем от действия шведских кораблей. Впрочем, так было не только в русском флоте эпохи паруса, но и везде в мире. Однако, на первых порах, не имевшие опыта организации быта и службы русские флотоводцы и флотские начальники, не могли ничего поделать с описываемой напастью. Не буду здесь приводить примеры многочисленных «небоевых потерь». Оставляю суровый реализм для специализированных форумов и ресурсов.
- С самого своего зарождения, флотские порядки отличались суровостью дисциплины, изнурительностью службы, причем не только во время боевых действий или иных выходов в море, но и при стоянке у стенки. Все это дополнялось жёсткой системой наказаний. В этом плане, солдатская служба в сухопутной армии была несколько легче, да и привычнее для русского человека. Так было практически до 1917 года, до исчезновения дореволюционной армии и флота.

Работу выполнили:
Япханова Яна
ДАМБАЕВ ДИМААА

НА ЭТОМ ВСЕЕЕЕ

Содном
легенда

