

Спецпроект Petro Primo: и корабли, и буера – как Пётр I создавал флот

В последнее воскресенье июля в России отмечается День Военно-Морского Флота России. Хотя у праздника нет сейчас конкретной даты, но когда-то, во времена правления Петра I, это было 27 июля. Император установил традицию чествовать военных моряков именно в этот день в память о крупных победах русского флота — в 1714 году у мыса Гангут и в 1720 году около острова Гренгам. В этот день на кораблях поднимались флаги, гремел салют и проводился морской парад.

Правда, после смерти Петра пышное празднование прервалось более чем на век и возобновилось только в 1853 году. Потом опять был перерыв, с 1917 по 1939 год. Но потом традиция так или иначе поддерживалась. А с 2017 года Главный военно-морской парад проводится в Санкт-Петербурге уже официально — в акватории Невы и Финского залива. Как это было при Петре Великом.



Шестой выпуск спецпроекта Petro Primo посвящен одному из важнейших деяний Петра Великого — созданию регулярного Военно-морского флота

России. Датой рождения флота принято считать 20 октября 1696 года, когда такое решение приняла Боярская дума, обсудив рапорт молодого царя Петра о втором Азовском походе против Османской империи. Первые корабли были построены на верфях Воронежского адмиралтейства. 1 декабря 1699 года Пётр объявил флаг с Андреевским крестом официальным флагом российского флота. (По христианскому преданию, апостол Андрей Первозванный был распят на косом кресте в греческом городе Патры. Считается, что святой посещал будущие земли Руси).

То мореплаватель, то плотник, — писал Александр Пушкин о Петре I, отмечая главное: родившийся в «сухопутной» Москве царь любил корабли настолько, что готов был сам их строить. В 16 лет Пётр обнаружил в одном из помещений в усадьбе Измайлово маленькое морское судно. Это был английский бот, купленный родственником царя боярином Никитой Романовым для речных прогулок. Хотя на Руси к тому времени тоже умели строить корабли, но английское судно превосходило их технически. Юный царь захотел научиться им управлять. Кораблик достали из амбара, отремонтировали и спустили на воду. Пётр водил его по реке Яузе и мечтал о больших походах.

Свой первый корабль император ценил и берёг всю жизнь. В 1723 году, во вторую годовщину заключения мирного договора между Россией и Швецией (Ништадского мира), ботик Петра «Святой Николай» перевезли из Москвы в Санкт-Петербург. 11 августа, стоя на борту своего старого друга, Пётр принимал парад кораблей у острова Котлин, на Кронштадтском рейде.

Тот самый бот можно увидеть и сегодня в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге.



Заключению Ништадского мира предшествовала почти 20-летняя война со Швецией, которая стала катализатором создания Балтийского флота. России жизненно важен был выход к морю, который она то завоевывала, то теряла в результате подписания вынужденных мирных договоров. В 1702 году началось строительство галерного флота на верфях рек Сясь, Луга и Свирь. На Свирской (Олонецкой) верфи были заложены и спущены на воду первые 11 фрегатов, в том числе «Штандарт», на котором Пётр I командовал переходом эскадры через Ладогу в Санкт-Петербург. Долгий поход, да еще и в шторм, убедил царя, что строить корабли лучше в непосредственной близости к морю, например, в только что основанном городе Санкт-Петербурге. И в 1704 году Пётр заложил в будущей столице Адмиралтейские верфи.

Всего корабли строились на 24 верфях — в Воронеже, Казани, Переславле, Архангельске, Олонце, Петербурге и Астрахани. В 1725 году русский флот имел 130 парусных кораблей, 253 галеры и скампавеи, 143 бригантины. В те времена во флоте служили всю жизнь — и офицеры, и рекруты.

Но помимо создания регулярного военно-морского флота, Пётр всячески способствовал развитию всех видов судоходства — морского, речного и даже ледового. Тем более что мостов в ту пору в Петербурге еще не существовало, а переезжать с берега на берег как-то надо было. Так, в 1718 году появился Потомственный Невский флот — предвестник будущих яхт-клубов, причем не только в России, но и в мире. Суда для Невской флотилии строили

на Партикулярной верфи, предназначенной для гражданского судостроения. Лето в Петербурге короткое, а зимы в ту пору были суровые, Нева вместе с Финским заливом покрывались льдом. Но Пётр не собирался отказываться от привычки ходить под парусом в любую погоду. Так в России появились буера. Пётр увидел этот вид транспорта в любимой Голландии и, конечно, перенес его на российскую почву (лёд).

Поначалу буер по-русски представлял собой ботик или маломерное судно, поставленное на полозья, а потом Пётр наладил производство буеров на Партикулярной верфи. Специально для ледовых покатушек на Неве каждый день расчищали от снега дорогу, по которой, при попутном ветре, можно было доскользить даже в Петергоф. Царь вместе с флотскими офицерами упражнялся в маневрировании (пригодится летом на воде), а знатные господа просто развлекались. Известно, что Пётр пытался приспособить буера для перевозки почты между Петербургом и Котлином. Изобретательный ум был у нашего императора. В наши дни ему бы точно понравились многофункциональные беспилотные катера, которые строят молодые инженеры Центра технологических проектов Политеха.

Материал подготовлен Управлением по связям с общественностью. Текст:
Екатерина Ефимова

Дата публикации: 2022.07.29

[>>Перейти к новости](#)

[>>Перейти ко всем новостям](#)