ФЛОТ, КОТОРЫЙ ПОДНЯЛ СТРАНУ

В 1696 году по настоянию Петра Великого Боярская дума приняла историческое решение ***«Морским судам быть!»****. С этих слов начался русский регулярный флот и невиданная по масштабу перестройка всей страны.*

Флот требовал верфей, верфи — леса и железа, железо — заводов, а заводы — инженеров, мастеров и металлургов. Один державный указ запустил процесс преобразований, которые навсегда изменили экономику, технологии и саму судьбу России. Создание мощного парусно-пушечного флота в стране, преимущественно аграрной и фактически отрезанной от морей, заложило фундамент будущей индустриальной мощи.

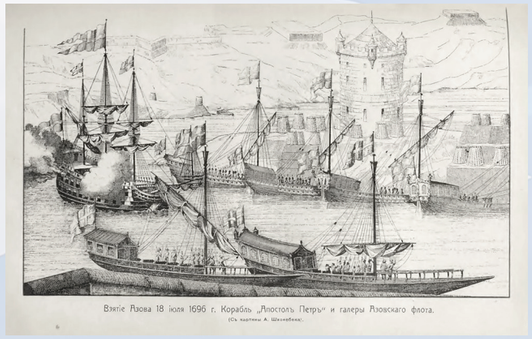
По сложности технологий линейный корабль XVIII века превосходил любой сухопутный объект. Одно такое судно требовало тысяч кубометров специального дуба, сотен пудов железа, километры канатов и десятков орудий. Потребность в судостроении вынудила монархию в сжатые сроки построить с нуля целые отрасли промышленности. И в первую очередь нужны были люди, способные это сделать.

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА: ПРОВАЛ ПОД АЗОВОМ

Все началось с горького урока. В 1695 году Азовский поход Петра I провалился: взять турецкую крепость не удалось, и причина была унизительно простой — у России не было флота. Турецкие моряки без помех доставляли в осажденный Азов подкрепления и припасы, а русская армия, стоявшая под стенами крепости, ничего не могла с этим сделать. Без поддержки с моря сухопутные войска оказались бессильны. Именно тогда Петр воочию убедился, насколько необходим боевой флот, и распорядился строить суда немедленно, не дожидаясь весны.

За зиму 1695–1696 годов в подмосковном селе Преображенском заготовили части галер и брандеров, затем их перевезли в Воронеж и собрали. К весне флот был готов: на воду спустили два 36-пушечных корабля («Апостол Петр» и «Апостол Павел»), четыре брандера, двадцать три галеры, а также множество стругов, морских лодок и плотов.

Впервые русские галеры заблокировали крепость с моря — и турецкий флот не решился вступить в бой. 19 июля 1696 года Азов пал.



Гравюра с изображением второго Азовского похода 1696 года. Азовская флотилия, построенная за одну зиму, отрезала турецкую крепость от снабжения с моря.

Победа для царя стала окончательным доказательством: без постоянного, регулярного военно-морского флота Россия не сможет ни удержать завоеванное, ни решить главную задачу — пробиться к Балтике.

ПУТЬ КОРАБЕЛА ФЕДОСЕЯ СКЛЯЕВА

Но даже с верфями и ресурсами флот не мог появиться без людей, способных его строить. Для новой империи критически не хватало специалистов: страна, не имевшая светской технической школы, не могла строить современные трехдечные (трехпалубные) корабли. Ответом на этот вызов стало открытие Школы математических и навигацких наук в Москве 14 (25) января 1701 года — первого в России светского технического училища, разместившегося в Сухаревой башне. Позднее появились Инженерная школа и Морская академия.

Флот превратился в мощный социальный лифт, открывший дорогу талантам: те, кому прежде светил разве что пост писаря в приказе, теперь могли дослужиться до офицерских чинов и участвовать в больших государственных делах. Образ «царя-плотника», лично вытесывавшего шпангоуты на верфях, стал сигналом для всей элиты - отныне ценность человека измеряется его реальной пользой Отечеству.

Ярким примером стала судьба Федосея Скляева. Сын царского конюха, он с четырех лет рос рядом с юным Петром в «потешном полку» и стал бомбардиром Преображенского полка. Никаких привилегий по рождению у него не было, но у юноши оказался редкий дар к черчению и плотницкому делу. Петр включил Скляева в состав Великого посольства — в число тех тридцати, кто вместе с царем отправился перенимать передовой опыт Европы.

Скляев прошел уникальную школу: изучал



Феодосей Скляев*, сын конюха, ставший капитан-командором и главным кораблестроителем империи, построил девять линейных кораблей, два фрегата и более двухсот мелких судов.*

плотницкое мастерство на Амстердамской верфи Ост-Индской компании, строгую теорию корабельной архитектуры и черчение в Англии, а в Венеции освоил секреты маневренных гребных судов. Федосей быстро выучил английский и итальянский и без переводчика, напрямую общался с европейскими корабелами, перенимая их опыт.

Вернувшись, Скляев стал главным корабельным мастером страны и «правой рукой» императора на верфях. Петр писал из Воронежа задержавшему Скляева в Москве князю Ромодановскому: «Я зело ждал паче всех Скляева, потому что он лучший в сем мастерстве… Истинно никого мне нет здесь помощников». В списке «чинов, изучившимся корабельному художеству» от 1701 года на первом месте стоял «Петр Михайлов» — сам царь, а на втором, впереди прочих мастеров, — Федосей Скляев.

Под руководством царя Скляев завершил строительство 58-пушечного «Гото Предестинации» — первого русского линейного корабля, построенного по отечественным чертежам без участия иностранных специалистов.



Двухпалубный (двухдечный) «Гото Предестинации» был спущен на воду 27 апреля 1700 года в присутствии царевича Алексея Петровича, царевны Натальи Алексеевны, иностранных послов.

На дипломатов новый русский линкор произвел сильное впечатление. Посол Голландии Генрих Ванн дер Гульст: «Будучи в Воронеже мы видели спуск на воду очень красивого и мощного вооружением корабля, построенного царем с помощью русских мастеров. Ни один иностранный мастер не приложил своей руки к этому делу». Голландцу вторит посол Дании Поль Гейнс отметил: «Понимающие в судостроение единогласно признали его шедевром».

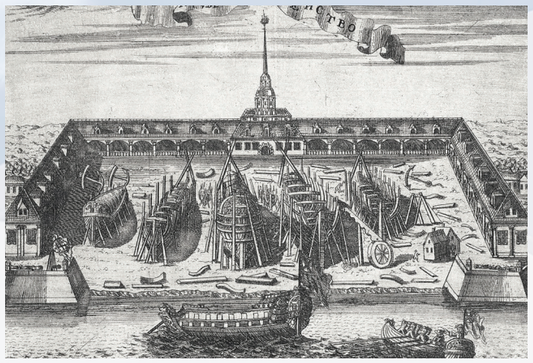
Затем по проекту Петра I, при непосредственном строительстве Скляева, был заложен первый в русском флоте 90-пушечный трехпалубный (трехдечный) линейный корабль 1-го ранга «Лесное», названный в честь победы над шведами при Лесной. Корабль водоизмещением около 1600 тонн и экипажем до 800 человек был спущен на воду в 1718 году.

Но главным вкладом Феодосея Скляева стало не отдельное судно, а серия. Он спроектировал скампавею — легкое гребное судно, оптимальное для боев в шхерах Балтики. Скампавеи строили поточным способом из стандартизованных деталей, доставлявшихся к месту сборки: по сути, это был один из первых в истории опыт «поточного» производства кораблей. Именно эти суда позволили русскому галерному флоту успешно действовать против шведов на мелководье и в архипелагах, где тяжелые парусные корабли были беспомощны.

Последним делом Скляева стал «Петр Первый и Второй» — первый в истории российского флота 100-пушечный трехпалубный линейный корабль 1-го ранга. Проект был разработан еще Петром I, а Скляев, один из ближайших учеников императора, завершил его постройку уже после смерти государя. Корабль спустили на воду 29 июня 1727 года — ровно через четыре года после закладки. К этому моменту на престол взошел внук основателя флота, Петр II. Двойное имя линкора «Петр Первый и Второй» стало зримым символом преемственности петровского дела.

ПЕРВЫЕ ВЕРФИ: ОТ ВОРОНЕЖА ДО ПЕТЕРБУРГА

Если Воронеж стал колыбелью военно-морского флота, то его главным сердцем и постоянным домом стал Санкт-Петербургский Адмиралтейский комплекс, заложенный на берегах Невы 5 ноября 1704 года.



Санкт-Петербургское Адмиралтейство при Петре I. Здесь были сосредоточены десятки специализированных мастерских: кузнечные, канатные, мачтовые, парусные, столярные и блоковые. Для тогдашней России и Европы, где преобладал мелкий ремесленный труд, такая централизация была беспрецедентной.

В кратчайшие сроки он превратился в крупнейшее промышленное предприятие Европы своего времени: на верфях и Галерном дворе одновременно трудились до 10 000 человек. Символично, что современные Адмиралтейские верфи в Санкт-Петербурге, сохраняя прямую преемственность, и сегодня остаются флагманом отечественного кораблестроения — отсюда выходят новейшие подводные лодки и ледоколы, включая первый в мире атомный ледокол «Ленин».

Строительство флота потребовало невиданной доселе государственной дисциплины в управлении природными ресурсами. Чтобы построить один линейный корабль, требовалось до четырех тысяч вековых дубов и лиственниц. Осознав масштаб угрозы для лесного фонда, Петр I ввел жесточайшее природоохранное законодательство. По всей стране прибрежные леса на ширину до 50 верст от больших рек объявлялись «заповедными». За самовольную порубку корабельного дуба, вяза или лиственницы виновным грозила смертная казнь или вечная каторга. Для учета ценных деревьев была создана специальная Обер-вальдмейстерская канцелярия — так флот дал толчок зарождению государственного лесничества в России.



Строительство кораблей на верфи

Координировал всю эту гигантскую лесную, логистическую и строительную паутину сподвижник Петра I — генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин. В нашей истории он чаще упоминается, как боевой флотоводец, но его главный подвиг был административным. В качестве главы Адмиралтейского приказа (с 1700 года) Апраксин сочетал в себе таланты министра тяжелой промышленности и главнокомандующего флотом. Еще в 1697 году, перед отъездом в Великое посольство, Петр поручил ему надзор за строительством кораблей в Воронеже. Позже Апраксин организовывал снабжение верфей на Балтике, следил за заготовкой заповедного леса и ковал кадры: в 1703 году по его инициативе

в Воронеже открылось училище, где обучались арифметике и навигации.



***Генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин** долгое время возглавлял Государственную Адмиралтейств-коллегию. Сподвижник Петра I был первым морским министром страны в современном понимании.*

МОРСКАЯ ПОЛТАВА

Именно этот сплав управленческого гения в тылу и военного искусства на море привел Апраксина к вершине его воинской славы — легендарному Гангутскому сражению 27 июля (7 августа) 1714 года. Шведский линейный флот под командованием адмирала Ватранга, обладая подавляющим превосходством в артиллерии, преградил путь русскому гребному флоту у мыса Гангут. Однако в условиях штиля, лишившего шведские парусники маневренности, русский галерный флот под общим командованием Апраксина (при непосредственном руководстве Петра I) совершил дерзкий прорыв. Часть галер обошла полуостров по мелководью, заставив шведов разделить силы.



«Гангутское сражение». Художник Виктор Семернев.

В итоге бой развернулся не с главными силами Ватранга, а с отрядом контр-адмирала Эреншельда — 10 судов, включая прам «Элефант», шесть галер и три шхербота. После отказа сдаться русские галеры пошли на абордаж. Первые две атаки шведы отбили, но третья — с фланга — решила исход: все 10 кораблей отряда были захвачены, а сам «Элефант» взят в плен.

Если под Полтавой русская армия сокрушила сухопутную армию Карла XII, то победа в Гангутском сражении (Морская Полтава) лишил шведов их главного козыря — господства на Балтике и закрепила за Россией статус доминирующей морской державы на Балтике.

…Но, чтобы балтийские верфи Апраксина работали без остановки, государству требовался металл. Много металла. И за ним пришлось отправиться за тысячи километров — на Урал.

УРАЛ КОВАЛ ФЛОТ

Когда в начале Северной войны шведы заблокировали поставки европейского металла, зарождающийся российский флот оказался перед прямой угрозой: нет железа — нет пушек, якорей и гвоздей. Оказавшись в изоляции, Петр I экстренно обратил взор на Урал. Этот далекий край обладал уникальным сочетанием условий, необходимых для тяжелой индустрии XVIII века: богатейшие руды, бескрайняя тайга для выжига древесного угля и бурные реки, способные приводить в движение колеса вододействующих машин.

Чтобы разведать скрытые богатства края, царь отправлял на Урал экспедиции, в состав которых входили как отечественные мастера, так и приглашенные европейские рудознатцы. Иностранные специалисты привозили передовые технологии горного дела, но на уральской земле петровская воля подчинила их строгому государственному порядку. Заводы больше не строились стихийно, как прежние кустарные мастерские. Их возводили по выверенным планам — с детальными чертежами гигантских плотин и четко распланированными цехами: доменными, молотовыми, якорными. Завод становился идеальной индустриальной крепостью, где каждый узел работал как единый механизм.

Ключевой фигурой этой промышленной революции стал Никита Демидов. В 1702 году Петр передал предприимчивому туляку государственный Невьянский завод. Царю требовалось оружие и железо экстра-класса. По преданию, первую партию демидовских пушек испытали двойным пороховым зарядом: шведские орудия от таких тестов разлетались, калеча расчеты, а уральские оставались невредимыми.



Никита Демидов (Антуфьев) *— создатель империи железоделательных и медеплавильных заводов, заложивший основу отечественной металлургии. Его правнук Николай в 1812 году на свои деньги создал и возглавил полк, сражавшийся против Наполеона. А праправнук Анатолий, ярый поклонник французского императора, даже женился на племяннице Бонапарта — Матильде. Вот такой демидовский парадокс.*

Железо с демидовским клеймом «Старый соболь» быстро стало мировым символом качества. Благодаря исключительной пластичности металла, выкованные из него якоря гнулись, но не ломались даже во время жестоких балтийских штормов, спасая жизни тысяч матросов.

Всего к концу правления Петра Великого на Урале работало свыше 20 металлургических предприятий, среди которых Каменский, Невьянский и Алапаевский заводы. Из этих суровых деревянных заводов-крепостей впоследствии выросли современные мегаполисы — Екатеринбург и Пермь. Именно в петровской горнозаводской колыбели ковался фундамент отечественного тяжелого машиностроения, прямым историческим и технологическим преемником которого сегодня остается легендарный «Уралмаш».

ЖЕЛЕЗНЫЕ КАРАВАНЫ: СПЛАВ ПО ЧУСОВОЙ

Но выплавить металл в глубине материка было лишь половиной дела — его нужно было доставить через глухую тайгу и горы к строящимся кораблям. По бездорожью Урала и Сибири XVIII века везти чугун и крицы было почти невозможно: сухопутные тракты тонули в грязи, а подводы ломались под тяжестью груза. Единственным надежным путем оставалась вода.

Каждую весну, в период половодья, по реке Чусовой отправлялись «железные караваны» — десятки деревянных судов, доверху наполненных демидовским чугуном, кричным железом и медными слитками. Сплав носил строго сезонный характер и сроки были предельно жесткими: караванам требовалось успеть до спада весенней воды. Чтобы провести тяжело груженные барки по стремительной и каменистой реке, использовали уникальную инженерную систему. Уровень воды в Чусовой поднимали искусственно, одновременно сбрасывая ее из заводских прудов. Именно в эти дни «большой воды» суда снимались с якоря. Дальше начинался смертельно рискованный путь. Стремительное течение несло барки со скоростью, которую было почти невозможно контролировать. Самую страшную угрозу представляли береговые скалы-великаны. О них деревянные суда разбивались в щепки, если рулевой хоть на миг терял управление.



Вот так отчаянные водоливы на деревянных плоскодонных барках по бешеной реке Чусовой сплавляли металл с уральских заводов к строящимся кораблям.

Металл, выплавленный зимой на Урале, попадал на верфи Санкт-Петербурга только к концу лета или осени, пройдя сотни километров сложнейшего водного пути. Если караван срывался, верфи Петербурга замирали без сырья на целый год. Флот требовал металл, Урал его давал, а Чусовая оставалась главной транспортной артерией Урала на протяжении почти двух веков, по которой металл доходил до верфей. Лишь с развитием сети железных дорог в конце XIX столетия эпоха «железных караванов» постепенно ушла в прошлое, оставив после себя память о невероятном мужестве русских сплавщиков.

РОЖДЕНИЕ ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Если тяжелая металлургия Урала дала флоту железный скелет и грозную артиллерию, то легкой промышленности предстояло одеть корабли в паруса, а матросов — в прочное сукно. В допетровской Руси производство тканей носило исключительно кустарный характер: крестьянки ткали холсты на узких деревянных станках лишь для нужд собственной семьи. Но растущий парусный флот требовал сотен тысяч квадратных метров плотной парусины, способной выдерживать шквальные морские ветры. Домашнее ткачество с такими объемами и жесткими стандартами качества справиться не могло.

Осознав масштаб проблемы, Петр I обязал губернаторов и землевладельцев расширять посевы льна и конопли. То, что раньше было частным делом, превратилось в стратегическую повинность.

Для переработки колоссального потока сырья царь инициировал создание первых крупных полотняных и канатных предприятий.

Главными центрами ткацкого бума в России стали московский Хамовный двор и знаменитая Ярославская Большая мануфактура. Последняя вошла не только в историю промышленности — она оставила свой особый след и в русском языке. Фабрику в Ярославле основали обрусевший голландец Иван Тамес и купец Максим Затрапезнов с сыновьями. По указу царя они закупили передовые широкие станы, чтобы ткать сплошное парусное полотно. Отсутствие швов было критически важным: именно они в шторм становились самым уязвимым местом корабля.



Палаты Хамовного двора в Москве — один из первых центров производства парусного полотна для флота. Сохранившееся здание XVII века, перестроенное при Петре I.

Попутно мануфактура выпускала дешевую, грубую ткань из льна и конопли для домашнего обихода. В народе ее прозвали «затрапезой» по фамилии владельцев. Из этого материала шили рабочую одежду для бедняков и монастырских послушников. Со временем ткань вышла из обихода, но слово прочно укоренилось в языке. Сегодня «затрапезный вид» означает неказистый и неряшливый. Это выражение не имеет отношения к трапезе (еде), а напоминает нам о купеческой династии ткачей Затрапезновых. Что касается самой Ярославской Большой мануфактуры, то она успешно пережила века: в советское время стала фабрикой «Красный Перекоп» и работает до сих пор. В юности на ней трудилась будущая первая женщина-космонавт Валентина Терешкова, совмещая работу с учебой в техникуме легкой промышленности и занятиями в аэроклубе.

Но главной проблемой у ткацкого производства, работавшего на нужды флота, стали кадры. Для работы на новом оборудовании начали массово привлекать женщин-прядильщиц и ткачих. Это ломало вековой патриархальный уклад: женщина впервые выходила из тесной крестьянской избы и становилась частью огромного производственного пространства с жестким разделением труда и строгой фабричной дисциплиной.

Параллельно развивалось канатное дело — ведь такелаж одного крупного линейного корабля требовал километров толстых пеньковых снастей разного диаметра. В Санкт-Петербурге при Адмиралтействе построили Канатный двор, оснащенный лучшими европейскими машинами для свивки прядей. Пенька, которая веками вывозилась из России за бесценок, теперь перерабатывалась внутри страны, превращаясь в высокотехнологичный продукт. В эту же единую систему снабжения вошло производство смолы и дегтя, необходимых для защиты деревянных корпусов от гниения и древоточцев.

Созданная ради военных нужд, легкая промышленность быстро переросла рамки исключительно армейских заказов и дала мощный толчок всей экономике. Петровские мануфактуры не просто одели военно-морской флот — они выбросили на внутренний рынок качественную отечественную ткань, расшевелив купеческую торговлю. К 1720-м годам русские фабрики полностью закрыли нужды Адмиралтейства.

Россия вырвала независимость от импорта в самом уязвимом месте. Отныне паруса, канаты и сукно делали дома — и делали на совесть.

АДМИРАЛ КРЮЙС – АРХИТЕКТОР ДИСЦИПЛИНЫ

Но металл, паруса и канаты оставались бы мертвым грузом без железной дисциплины и четких правил. Новому флоту требовался не просто жесткий командир, а талантливый организатор. Эту миссию возложили на норвежца Корнелия Крюйса (урожденного Нильса Ульсена), который прежде служил старшим инспектором Амстердамского адмиралтейства. В 1698 году Петр I лично нанял его на русскую службу в чине вице-адмирала. Крюйс проявил себя, прежде всего, как выдающийся законодатель. Еще в Голландии он разработал первый русский военно-морской устав, взяв за основу голландский и датский опыт и адаптировав его к реалиям молодой флотилии. Документ, утвержденный царем, увидел свет в 1710 году под названием «Инструкции и артикулы военные, надлежащие к российскому флоту». Его 63 статьи регламентировали абсолютно все: от тонкостей караульной службы до наказаний за проступки. Эти правила оставались главным законом на море вплоть до 1720 года, когда был издан полный Морской устав.



***Вице-адмирал Корнелиус Крюйс** — норвежец на русской службе, создатель первого русского военно-морского устава.*

Дисциплинарные меры у Крюйса отличались суровостью — от килевания (протаскивания провинившегося под килем корабля) до отсечения руки и смертной казни. Когда Петр выразил удивление такой жесткостью, вице-адмирал ответил прямо: «Чем страшнее наказание, тем исправней будет служба». Впрочем, артикулы регулировали и быт: например, матрос, самовольно сошедший на берег и вернувшийся после ужина, лишался права на пайку и дополнительно наказывался штрафом. Половина взыскания шла нищим, а вторая — в корабельную кассу.

Управленческий талант Крюйса коснулся всех сфер морского дела. В Воронеже он возводил верфи, в Архангельске укреплял порты, а в Петербурге и Кронштадте руководил строительством гаваней и крепостных сооружений. Именно под его надзором зажегся Толбухин маяк — один из старейших в России. С именем Крюйса связано зарождение Адмиралтейского госпиталя в Санкт-Петербурге. 30 октября 1704 года он представил Петру «роспись» нужд для флота, где особо подчеркнул необходимость «зело потребного» госпиталя на 500–600 пациентов для моряков. Царь предложение адмирала одобрил и «зело потребный» госпиталь возвели в кратчайшие сроки.

Наконец, именно Крюйс разработал проект Адмиралтейств-коллегии — высшего органа управления морскими силами, учрежденного в 1717 году. Адмирал настаивал, чтобы в ведомстве заседали люди «честные и умные», а контролирующий их «адвокат-фискал» был «не падок на взятки».

Установленный порядок был суров, но обязателен для всех, в том числе для самого автора этих правил. В 1713 году Крюйс командовал эскадрой, преследовавшей шведские корабли. Во время погони два русских флагмана сели на мель, один из них пришлось сжечь, а противник ушел. Военный суд, в заседаниях которого под именем «капитана Петра Михайлова» участвовал сам царь, приговорил адмирала к смертной казни. Высшую меру заменили лишением чинов и ссылкой в Казань. Спустя 13 месяцев Петр простил сподвижника. По преданию, царь передал ему шпагу через Меншикова со словами: «Я на тебя более не сержусь», на что Крюйс не без гордости ответил: «И я также перестал сердиться». Крюйс наводил порядок не криком, а уставом, отчетностью и личным примером.

Норвежец на русской службе привез с собой то, чего молодому флоту Петра не хватало больше всего - систему. Без этой системы не было бы «Морской Полтавы».

СТРАНА, ПОДНЯТАЯ ФЛОТОМ

Уже в 1699 году эскадра из десяти кораблей впервые вышла в Азовское море. На 46 пушечном корабле «Крепость» русский посол Емельян Украинцев отправился в Константинополь для переговоров о мире. Петр лично сопровождал эскадру до Керчи: демонстрация силы должна была показать туркам новую роль России на море — и показала. Появление русского военного корабля в Стамбуле произвело настоящую сенсацию, и уже в 1700 году был заключен Константинопольский мир, закрепивший за Россией Азов.



«Достижение цели». Художник Александр Дмитраковский.

А в 1714 году случилась та самая «Морская Полтава» — Гангутское сражение, первая крупная победа молодого Балтийского флота. В честь нее была выбита медаль, а на триумфальной арке в Петербурге изобразили орла (символ российского герба), сидевшего на спине у слона, а надпись гласила: «Русский орел мух не ловит». Это был тонкий намек на захваченный в ходе ожесточенного абордажного боя шведский флагман «Элефант» (по русски — «слон»).



«Гангутское сражение». Гравюра Маврикия Бакуа.

К 1725 году Россия имела на Балтике флот из 130 парусных и 396 гребных судов: от 36 линейных кораблей до 253 галер и скампавей.

Так выстроилась целая цепочка: Демидов плавит железо на Урале и в Туле, Скляев строит корабли в Воронеже и Петербурге, Апраксин управляет всем делом и ведет флот в бой, Крюйс наводит в нем порядок, а Леонтий Магницкий учит будущих моряков навигации в Навигацкой школе — среди ее учеников был и Степан Малыгин, будущий полярный мореплаватель. Одна фраза «**Морским судам быть!**» вызвала к жизни не только военно-морской флот, но и целое поколение инженеров, промышленников, навигаторов и флотоводцев, а вместе с ними и новую, преображенную Россию. Принятая в 1722 году Табель о рангах окончательно закрепила петровский принцип: происхождение уступило место личным заслугам, открыв дорогу таким талантам, как Феодосия Скляева.

Не только верфи и пушки делали флот силой. Петр лично разработал Андреевский флаг — косой синий крест в честь апостола Андрея Первозванного — и закрепил в уставе, что его нельзя спускать перед неприятелем. Так технология и символика шли рука об руку: флот получал не только материальную мощь, но и кодекс чести.



«Петр I». Художник Якопо Амигони, 1750 год.

Военно-морской флот, рожденный указом 1696 года, поднял страну и вывел ее в число великих морских держав.

Виват, Россия!

Редакция МНТ