

ИСТОРИЯ ПЕТРОВСКОГО ФРЕГАТА «ШТАНДАРТ»

Успехи России в военных действиях против Турции развязали Петру I руки для борьбы за выгодный торговый путь в Европу - через Балтийское море. В ходе военной кампании против Шведов были отвоеваны Балтийские земли. В устье Невы царь Петр выбрал место для строительства крепости – будущей столицы Российского государства. Для защиты вновь обретенного побережья и новой крепости нужен был флот.

Еще во время путешествия с Великим Посольством Царь Петр изучил, усвоил и переработал методы строительства кораблей. В Амстердаме специально для него - чтобы Петр мог увидеть весь цикл судостроения - был заложен, построен и спущен на воду фрегат, названный «Петр и Павел». Грамота, выданная «Петру Михайлову» корабельным мастером говорила, что Петр «изучил искусство сплачивания, сколачивания, пиления и строгания... ..как и мы сами искусство сие разумеем». Но удовлетворения от полученных знаний у Петра не было. Дело в том, что голландская школа кораблестроения в отличие от английской апеллировала в большей степени к практическому опыту, чем к теоретическим расчетам и обоснованиям. Форма корпуса, поперечные сечения шпангоутов, стрингеров, досок обшивки в Голландии в основном определялись «по традиции», на основании передаваемых от отца к сыну «секретов» профессии. Перенести такую технологию в Россию, где не было ещё потомственных плотников, такелажников и резчиков, знающих дедовские секреты мастерства, было задачей невозможной. Нужен было изучить структурированный, более научный подход. Поэтому после Голландии Петр собрался в Англию, страну, известную своим научным, формализованным и зафиксированным подходом ко всему, в том числе и к проектированию и строительству кораблей.

Итак, после 5 месяцев в Голландии «Петр Михайлов» провёл ещё 4 месяца в Англии - путешествуя, общаясь с мастерами и адмиралами. Что вынес Петр из той поездки? Помимо 500 специалистов, нанятых по его приказу на русскую службу, Петр «подсмотрел» самые важные достижения и новейшие технологические решения в производстве и особенно в любимой им отрасли - в кораблестроении.

Применение вновь полученным знаниям нашлось довольно скоро. В 1702 - 1703 годах началось строительство кораблей для Балтики: строили их на реках Сясь и Свирь. Сясьская верфь оказалась не очень успешной - подбор мастеров-кораблестроителей оставлял желать лучшего. А вот на Олонецкой верфи, названной по имени уезда и расположенной на Свири (ныне - Лодейное Поле) дела пошли очень удачно. Всего за пять месяцев, начиная работу буквально «в чистом поле» и создавая верфь «на ходу», были построены первые 10 судов. Самым большим был 28-ми пушечный фрегат «Штандарт», который и стал флагманом нового Балтийского флота.

Корабли были заложены «по указу Царя и по приказу губернатора Меншикова» 24 марта 1703 года, а уже 8 сентября того же года эскадра поставила паруса для перехода через Ладогу в только что основанный город - Санкт-Петербург.

Руководили работами голландские и английские мастера, и русские подмастерья из тех, что учились во время Великого Посольства. Чертежи многих из новых судов составлял собственноручно Царь Петр. И доверял строить по своим проектам только проверенным мастерам, таким, как голландец Выбе Геренс. До начала работ на Олонецкой верфи «Выбей» зарекомендовал себя как талантливый кораблестроитель: в Воронеже и Архангельске он строил 38-пушечный корабль, две 8-пушечные яхты и даже корабль на 68 пушек. Ему и было поручено строить «царский» корабль, названный позднее «Штандарт» в ознаменование введения на царский флаг новых элементов отобразивших первые победы русского оружия.

Название «Штандарт» символизирует обретение Россией нового торгового пути через Балтийское море в результате победы над Шведами в Северной войне: в 1703

году царь Петр изменил свой штандарт, добавив к картам трех российских морей четвертую – карту Балтики.



Петровские чертежи «Штандарта» не сохранились. Но на основании документов Олонецкой верфи, других архивных материалов в результате более чем трехлетнего труда историка Виктора Крайнюкова облик корабля был реконструирован.

«Штандарт» вобрал в себя новейшие идеи и достижения кораблестроительной науки Европы того времени. На примере «Штандарта» интересно наблюдать смешение двух кораблестроительных школ - голландской и английской. Характерным для голландских кораблей была способность плавать по мелкой воде связанной с тем, что в Голландии многие корабли строились в районах с неглубокими каналами. Отсюда широкая, почти прямоугольная форма шпангоутов, плоское днище, большая относительная ширина. По сравнению с английскими кораблями с тем же вооружением осадка у «голландцев» была значительно меньше. В открытом море, при больших глубинах, где якорь не достанет до дна, необычайно важна способность парусного корабля выходить «на ветер», лавироваться. Эта способность всегда отличала английские корабли. Чтобы достичь хороших лавировочных качеств, англичане делали шпангоуты более заостренными, с увеличенной килеватостью, и оснащали корабли развитым парусным вооружением. «Штандарт» Петр проектировал, совмещая лучшие стороны двух школ: необходимую для плаваний в Финском заливе уменьшенную осадку, и высокий стройный такелаж английского образца. (К примеру, длина мачты, рассчитанная по английским методикам, оказывается на 4 - 6 % больше голландской. Реи же, при расчете на английский манер, оказываются короче).

На теоретическом чертеже можно увидеть очень полные обводы миделя и стройную, «подтянутую» на английский манер корму.

Продолжая судостроительные опыты, в будущем Петру удастся добиться значительного превосходства и по мощности артиллерии - на фрегате «Олифант», построенном после «Штандарта» в 1704 году, было установлены самые мощные для кораблей такого ранга пушки - 18 фунтовые.

В строительстве Штандарта Петр принимал личное участие. С 21 июля 1703 года он находился на Олонецкой верфи. Вероятно, его энергия и настойчивость позволили сократить срок строительства до 5 месяцев. На строительстве были задействованы 50 плотников, 120 работников, 20 кузнецов. Работали тогда весь световой день, а, как известно, дни летом на севере долгие.

22 августа фрегат был спущен на воду. За необычно короткое время - всего за две недели - фрегат был оснащен мачтами и парусами. В Петербург он вышел 8 сентября 1703 года, имея на борту груз пушек с Олонецких заводов. Капитаном пошел «Петр Михайлов». Осень на Ладоге - не самое приятное время. Архивные данные говорят, что во время шторма «фрегат сей стал на мель и претерпел некоторое повреждение». В карельском фольклоре есть упоминание о «Государевой, или Царской мели». По всей вероятности, сейчас она нанесена на карты как банка Торпакова возле

Сторожно. Успешно снявшись с мели, «Штандарт» и другие корабли дошли до Шлиссельбурга.

Флотилия прибыла в Петербург в середине октября, и с весны 1704 года участвовала в подготовке обороны города, выполняя промеры глубин, связанные с укреплением Кронштадта. Первое боевое крещение «Штандарт» получил в 1705 году, отражая попытки шведского флота прорваться мимо Кроншлота к Санкт-Петербургу.

За 16 лет боевой службы на «Штандарте» сменилось несколько капитанов. Их фамилии дают представление об интернациональном составе флота в то время:

Петр Михайлов	Россия	1703
П.Грей	Англия	1704
Ян Деланг	Голландия	1705
Ф.Вилимовский	Россия	1706-1707
Шонвик	Голландия	1708-1709
Генрих Вессель	Норвегия	1712
Б.Эдварт	Англия	1713

Спешка при строительстве первого «Штандарта» сказалась через несколько лет: в 1711 году из-за применения сырого (невыдержанного) леса корабль «пришел в ветхость» и был поставлен на тимберовку - ремонт с заменой части обшивки и шпангоутов. Обновленный «Штандарт» продолжал службу до 1719 года, когда по приказу Петра «хранить вечно как первенец флота и памятник кораблестроительного искусства» был поставлен в качестве музея в Кронверкскую протоку. Без ухода и внимания корабли (а стояло их там несколько) быстро пришли в упадок. Когда в 1727 году по приказу Екатерины I специальная комиссия проверяла состояние кораблей, «Штандарт» было решено вытащить на берег и отреставрировать. Но вода и время повредили корпус настолько, что тросами при попытке поднять корабль буквально перерезали его на части. Старый «Штандарт» был разобран с указом «В память его имени, которое Его Величеством Петром I было дано, заложить и сделать новый».

Указ этот вплоть до недавнего времени оставался невыполненным. А имя «Штандарт» давали с тех пор только царским яхтам.