

**Научная статья**

УДК 94(47)

DOI: 10.24412/2076-9105-2025-359-26-39

**Коротун Сергей Николаевич**

кандидат исторических наук, доцент

Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил

«Военно-воздушная академия имени профессора

Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина»

Воронеж, Россия

korotun83n@mail.ru; ORCID 0009-0003-7225-6849

**СИМОН ПИТЕРСЕН:  
ПЕТРОВСКОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ КОНЦА XVII в.  
СКВОЗЬ ПРИЗМУ БИОГРАФИИ ОДНОГО МАСТЕРА**

**Аннотация.** Симон Питерсен — корабельный мастер, прибывший в 1696 г. в Россию из Дании и в 1696–1701 гг. занимавшийся строительством кораблей на воронежских верфях. Фигура датского мастера и раньше привлекала внимание исследователей истории петровского кораблестроения, однако отдельной работы, посвященной данному мастеру, не было создано. Не учтена в современной отечественной историографии важная работа датского исследователя К. Расмуссена, посвященная роли его соотечественников в создании и функционировании азовского флота. Анализ документов и исторических исследований показывает, что, несмотря на небольшой опыт кораблестроения, С. Питерсен играл важную роль в строительстве кораблей объединениями землевладельцев — кумпанствами. Деятельность датского мастера очень показательна, ее анализ позволяет увидеть типичные проблемы, с которыми сталкивались кораблестроители на данном историческом этапе, раскрыть основные причины того, почему большинство кораблей, построенных в этот период, оказались малопригодны для эксплуатации в военно-морском флоте. Как и большинство мастеров первого призыва, большого кораблестроительного опыта С. Питерсен не имел, однако вскоре выяснилось, что большинство мастеров не имеют и тех навыков, которые были у датчанина. Это привело к тому, что вскоре ему пришлось руководить строительством одновременно восьми кораблей. С. Питерсен был вынужден решать сложные проблемы: строить в очень сжатые сроки множество кораблей, улаживать конфликты с мастерами, попавшими ему в подчинение, адаптировать проекты кораблей к мелководью рек Воронеж, Дон и Азовского моря и т. д.

**Ключевые слова:** Петр I, Россия в XVII в., кораблестроение, С. Питерсен.

**Для цитирования:** Коротун С. Н. Симон Питерсен: петровское кораблестроение конца XVII в. сквозь призму биографии одного мастера // Вестник МГПУ. Серия «Исторические науки». 2025. № 3 (59). С. 6–39. <https://www.doi.org/10.24412/2076-9105-2025-359-26-39>

**Original article**

UDK 94(47)

DOI: 10.24412/2076-9105-2025-359-26-39

**Korotun Sergey N.**

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Military Educational and Scientific Center of the Air Force

«N. E. Zhukovsky and Y. A. Gagarin Air Force Academy»

Voronezh, Russia

korotun83n@mail.ru; ORCID 0009-0003-7225-6849

**SIMON PITERSEN:  
PETER THE GREAT'S SHIPBUILDING OF THE LATE 17<sup>th</sup>  
CENTURY THROUGH THE PRISM  
OF THE BIOGRAPHY OF ONE MASTER**

**Abstract.** Simon Petersen was a shipbuilder who arrived in Russia from Denmark in 1696 and was engaged in shipbuilding at the Voronezh shipyards in 1696–1700. The figure of the Danish master had previously attracted the attention of researchers of the history of Peter the Great's shipbuilding, but a separate study dedicated to this master hadn't been created. An important work by the Danish researcher K. Rasmussen, dedicated to the role of his compatriots in the creation and functioning of the Azov fleet, has not been taken into account in modern Russian historiography. An analysis of documents and historical research showed that despite his little experience in shipbuilding, S. Petersen played an important role in the construction of ships by landowners' associations — kumpanstvo. The activities of the Danish master are very indicative, its analysis allows us to see the typical problems that shipbuilders faced at this historical stage, to reveal the main reasons why most of the ships built during this period turned out to be of little use in the navy. Like most of the first-call masters, S. Petersen did not have much shipbuilding experience, but it soon became clear that most of the masters did not have the skills that the Dane had. This led to the fact that he soon had to manage the construction of 8 ships at the same time. S. Petersen had to solve complex problems: build many ships in a very short time, resolve conflicts with the masters who came under his command, solve the most difficult task of adapting ship designs to the shallow waters of the Voronezh, Don and Azov rivers, etc.

**Keywords:** Peter I, Russia in the 17<sup>th</sup> century, shipbuilding, S. Petersen.

**For citation:** Korotun S. N. Simon Petersen: Peter the Great's shipbuilding of the late 17<sup>th</sup> century through the prism of the biography of one master // MCU Journal of Historical Studies. 2025. № 3 (59). P. 26–39. <https://www.doi.org/10.24412/2076-9105-2025-359-26-39>

**Введение.** Осенью 1696 г. Петр I поставил перед страной амбициозную задачу — в сжатые сроки построить большой флот для войны с Турцией на Черном и Азовском морях. Для этого крупные землевладельцы были объединены в кумпанства, каждое из которых должно было построить боевой корабль. Мастеров для руководства строительством предоставляло государство. Поскольку своих специалистов в кораблестроении тогда

не было, корабельные мастера приглашались из-за границы. Так, в Россию из Дании был приглашен капитан Симон Питерсен. История данного мастера показательна, на ее примере можно проанализировать ряд ключевых проблем, возникших при строительстве кумпанских кораблей. Следует заметить, что фигура датского капитана привлекала исследователей с XIX в.: на него обращали внимание, иллюстрировали на его примере отдельные аспекты воронежского кораблестроения, даже давали ему характеристики такие исследователи, как С. И. Елагин<sup>1</sup>, М. М. Богословский<sup>2</sup>, А. В. Перегудов<sup>3</sup>, Н. А. Комолов<sup>4</sup>, но целостной работы, посвященной этому мастеру, создано не было. Много внимания уделил своему соотечественнику датский историк Кнуд Расмуссен в своей работе 1965 г. о судьбах датчан, служивших на Азовском флоте<sup>5</sup>. Его труд до сегодняшнего дня не учитывался в отечественных исследованиях, хотя и упоминался в работе О. С. Кристенсена<sup>6</sup>, в то время как использование в ней большого массива архивов Дании значительно расширяет представление о жизнедеятельности С. Питерсена. В предлагаемой статье на основе синтеза отечественного дискурса о датском капитане, сложившегося к настоящему времени, и работы датского исследователя мы попытаемся создать цельное представление о роли С. Питерсена в истории отечественного кораблестроения конца XVII в.

**Ход и результаты исследования.** Петр I уже с октября 1695 г. вел переговоры с королем Дании Кристианом V об отправке в Россию корабельных мастеров. В феврале 1696 г. датский король предложил отправить в Россию одного капитана, четырех мастеров и восьмерых плотников. К этому времени царь уже договорился о найме 50 плотников в Голландии и Гамбурге, поэтому он решил ограничиться вызовом наиболее квалифицированных кадров: капитана и четырех мастеров<sup>7</sup>.

Этим капитаном и был С. Питерсен. Как сам он впоследствии сообщал про себя в Посольском приказе, родился он в Копенгагене в семье торговца. С малых лет он ходил по морю волонтером на торговых и военных кораблях. Бывал в Швеции, Англии, Голландии, Франции, Испании. К лету 1696 г. шел уже седьмой год его службы в датском королевском флоте<sup>8</sup>. С 1691 по 1693 г.

<sup>1</sup> Елагин С. И. История русского флота. Период Азовский. СПб., 1864.

<sup>2</sup> Богословский М. М. Петр I. Материалы для биографии. Т. 3. М., 1946.

<sup>3</sup> Перегудов А. В. Государев разрядный шатер — орган управления воронежским кораблестроением (1697–1700). Воронеж, 2010.

<sup>4</sup> Комолов Н. А. Кораблестроение на рамонской земле в Петровскую эпоху // VII Ольденбургские чтения. Материалы краеведческих чтений. Воронеж, 2023. С. 13.

<sup>5</sup> Rasmussen K. Danskei den azovske flåde 1696–98 // Historisk Tidsskrift. 1965. Bind 12. Række 1. Hft 4. S. 464–465.

<sup>6</sup> Кристенсен С. О. История России XVII века. Обзор исследований и источников. М., 1989. С. 157.

<sup>7</sup> Rasmussen K. Op. cit.

<sup>8</sup> Елагин С. И. История русского флота. Период Азовский. Приложения. Ч. 1. С. 67.

он был капитаном фрегата Flying Monkey («Летающая обезьяна»). В 1693–1695 гг. — помощником капитана военного корабля Dronning Charlotte Amalie («Королева Шарлотта Амалия»). С 1695 г. и до отправки в Россию вновь командовал фрегатом Flying Monkey, на котором патрулировал пролив Большой Бельт<sup>9</sup>. Опыта боевых действий С. Питерсен не имел, поскольку Дания в те годы не вела войн. Каков был опыт датчанина как кораблестроителя сказать трудно. Сам Симон при приеме на русскую службу сообщил, что «искусство имеет как корабли воинские и каторги (галеры. — С. К.) и иные воинские суды по образцам строить»<sup>10</sup>.

По сведениям К. Расмуссена, на датских верфях С. Питерсен никаких кораблей не строил, однако пытался продать королю чертежи, среди которых была модель артиллерийского транспортного судна, имевшая до шести модификаций, что позволяет исследователю характеризовать его как «изобретательного конструктора»<sup>11</sup>.

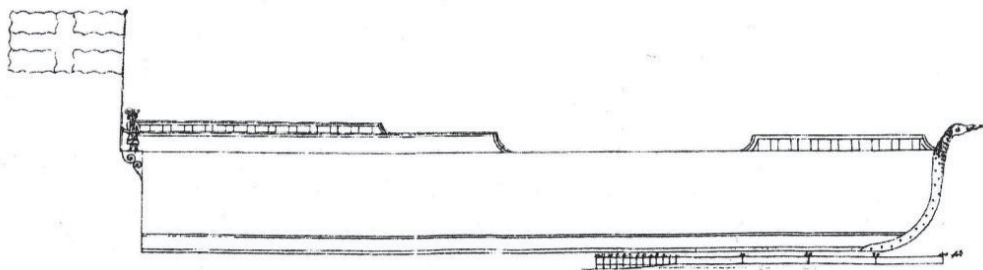


Рис. Чертеж плавучего дока (С. Питерсен, декабрь 1696 г.)<sup>12</sup>

Определенную характеристику датчанину может дать и еще один документ. Под одним из чертежей С. Питерсена 1696 г. (см. рис.) два датских плотника, Ян Янсен и Андерс Ольсен, оставили свои подписи и следующую запись: «Понеже капитан Симон Питерсен сие и различных статей корабли и суды, которых мы преж сего не видывали, задумал строить и того ради обязуемся мы то все... по образцам и строить»<sup>13</sup>. Таким образом, и здесь С. Питерсен предстает как фонтанирующий идеями изобретатель, но насколько он был опытным кораблестроителем, неизвестно.

Условия, предложенные датскому капитану, выглядят заманчивыми. На службе датскому королю он получал 250 рейхсталеров в год. Его жалование в России

<sup>9</sup> Topsøe-Jensen T. A. og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660–1814 og den danske Søetat 1814–1932. Første bind. København, 1935. S. 238.

<sup>10</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 67.

<sup>11</sup> Rasmussen K. Op. cit. S. 465.

<sup>12</sup> Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. 223. Оп. 1. Д. 2. Л. 28а; Расторгуев В. И. Воронеж — родина первого Адмиралтейства России. Воронеж, 2007. С. 294.

<sup>13</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 411.

должно было составить 50 рейхсталеров в месяц при сохранении половины жалования в королевском флоте. Следовательно, датчанин должен был получить 725 рейхсталеров в год. Дорожные расходы оплачивались отдельно. Тем не менее С. Питерсен испытывал большие опасения касательно своего будущего. 3 мая 1696 г. он просит короля даровать ему милость иметь возможность через два года покинуть Россию и вернуться на прежнюю должность<sup>14</sup>. Впрочем, подтолкнуть капитана к принятию такого предложения могло тяжелое финансовое положение. 3 июня перед отправкой в Россию С. Питерсен просил короля погасить его долги, для чего и предлагал купить у него вышеупомянутые чертежи кораблей.

В начале лета небольшой датский отряд отправился в Россию. С четырьмя мастерами-плотниками был подписан двухгодовой контракт. Король предоставил С. Питерсену письмо к Бутенанту фон Розенбушу, представителю датской короны в России, в котором окончательно устанавливались условия найма и в очередной раз подчеркивалось, что датские мастера не желают связывать себя обязательствами более чем на два года<sup>15</sup>.

Примерно 10 июля датчане были в Великом Новгороде, откуда к 24 июля добрались до Москвы и уже 25 числа предстали перед чиновниками Посольского приказа. С датским капитаном в Москву прибыли «лекарь, да слуга, да толмач, да дочь его девка»; предоставили о себе сведения и четыре мастера: Юхан Эриксон, Нильс Цорсон, Андрес Ольсен, Ян Янсен. Уже 27 июля они были отправлены под Азов к адмиралу Ф. Я. Лефорту<sup>16</sup>.

К 5 августа датчане прибыли на подводах в Воронеж, где пересели на струг и отправились в плаванье. Однако по дороге встретились с Ф. Я. Лефортом. Последний приказал отряду Питерсена двигаться в обратном направлении к городку Паньшин, бывшему во втором Азовском походе главной базой снабжения русской армии. Здесь Лефорт выделяет датчанам гребцов для движения вверх по течению, солдат и струг, на котором они должны были вернуться в Воронеж. И. К. Расмуссен и отечественный исследователь Н. А. Комолов предполагают, что такое решение Лефорта обусловлено тем, что Азов к этому времени был уже взят и под стенами крепости датчане были больше не нужны<sup>17</sup>.

1 сентября отряд отправился из Паньшина в обратный путь, в котором датского капитана ждали испытания. Трое мастеров пересели на корабль капитана Александра Быковского и продолжили обратный путь с ним. Из 18 гребцов струга 16 разбежались, оставшиеся двое заболели, а из 19 солдат Преображенского полка, приставленных к гребцам, семеро заболели, остальные отказались продолжать путь по воде и, забрав оружие, отправились в Москву сухим путем. После этого отряд окончательно распался. Подьячий Яков

<sup>14</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 466.

<sup>15</sup> *Ibid.* S. 467.

<sup>16</sup> Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 1. СПб., 1887. С. 586; *Елагин С. И.* Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 66–69.

<sup>17</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 469; *Комолов Н. А.* Указ. соч. С. 13.

Владыкин, чиновник, сопровождавший датчан в путешествии, остался дожидаться подвод, чтобы с «рухлядью» датчан двинуться дальше. Сам С. Питерсен купил лошадь, на которой через Коротояк добрался до Воронежа. Там отряд собрался вновь и к концу октября добрался до Москвы. На этом непростое трехмесячное путешествие закончилось. В итоге Питерсен и его товарищи бессмысленно преодолели две тысячи километров<sup>18</sup>.

Зиму 1696–1697 гг. датчане провели в Москве, где велась активная подготовка к началу строительства флота кумпанствами. К. Расмуссен считает, что датский капитан в этот момент раздумывает над созданием различных моделей кораблей, приспособленных для хождения по воронежскому и донскому мелководью. В частности, он обращает внимание на чертежи подъемного судна, в котором можно было разместить корабли со слишком большой осадкой: эта разработка датирована декабрем 1696 г.<sup>19</sup> Вместе с тем исследователь XIX в. С. И. Елагин считает, что роль Питерсена была куда более значима. В этот период для кумпанств были разработаны специальные документы — росписи, — подробно определявшие не только перечень материалов, необходимых для строительства, но также и размеры кораблей (пропорции). Одним из соавторов этого документа, задававшего, по сути, многие параметры дальнейшей работы на воронежских верфях, С. И. Елагин считает С. Питерсена<sup>20</sup>. С этой точкой зрения соглашается и современный исследователь А. В. Перегудов<sup>21</sup>.

Пропорция будущих воронежских кораблей (в документах их называли баркалонами) по росписи должны были составлять 115 футов в длину и 21 — в ширину. При таком соотношении корабли будущей флотилии были значительно уже своих западноевропейских аналогов. Исследователи связывают такую особенность с попыткой уменьшить осадку судна путем уменьшения его водоизмещения<sup>22</sup>. Какова была роль Питерсена в таких разработках, окончательно сказать сложно, однако, и по мнению К. Расмуссена, голос датского мастера в тот период был очень весом, поскольку число специалистов в морском деле в Москве было минимально, основная масса мастеров начнет прибывать в страну только в 1697 г.<sup>23</sup>

Признанием авторитета датского мастера является и то, что он должен был курировать работу по строительству четырех кораблей — баркалонов кумпанств Т. Н. Стрешнева, Б. П. Шереметева, кн. В. Ф. Долгорукова и кн. Г. В. Тюфякина (после его смерти — Л. Г. Львова). Уже в мае датские плотники отправились в Воронеж для начала заготовок леса, о чем С. Питерсен сообщил на родину<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 469–470; *Елагин С. И.* Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 70–71.

<sup>19</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 472; *Елагин С. И.* Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 411.

<sup>20</sup> *Елагин С. И.* Указ. соч. С. 56.

<sup>21</sup> *Перегудов А. В.* Указ. соч. С. 25.

<sup>22</sup> *Крайнюков В. Г.* К вопросу: Истоки русской кораблестроительной школы. «Божье Предвидение» — 58-пушечный корабль Азовского флота (1700 г.) // *Морская история.* 1999. Вып. 1. С. 55.

<sup>23</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 470.

<sup>24</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 472.

Важно, что большинство мастеров в этот момент в Россию еще не прибыли, датские мастера приступали к строительству первыми, поэтому М. М. Богословский считает эти четыре кумпанства своего рода экспериментальными, на них должны были отрабатываться основные этапы кораблестроительных работ<sup>25</sup>. Так, например, только прибыв в Воронеж 7 мая, датские плотники были привлечены к работе по определению участков леса, отводимых под строительство каждого из кораблей. Впрочем, принимать решение о размерах отводимых участков они отказались ввиду разного качества леса<sup>26</sup>.

В июле началось строительство кораблей датскими мастерами. А уже осенью С. Питерсен был назначен руководителем строительства еще в четырех кумпанствах — М. А. Черкасского, П. И. Хованского, И. В. Бутурлина (С. Ф. Толчанинова) и К. О. Щербатого (Ф. А. Зыкова). Первоначально строить корабли в них должны были голландские мастера. Однако побывавший на голландских верфях Петр I был сильно разочарован познаниями голландцев в теории кораблестроения, опиравшихся не на теоретические расчеты, а на долговременную практику<sup>27</sup>. Голландские мастера оказались неспособны изменять пропорции судов, приспособивая их к донскому мелководью. В результате руководитель воронежского кораблестроения А. П. Протасьев, узнав «о их такой глупости, что они в размере силы не знают»<sup>28</sup>, поставил голландцев в подчиненное положение к другим мастерам. Датский мастер раздал чертежи баркалонов еще в четыре кумпанства и теперь курировал строительство одновременно восьми кораблей. Ситуация осложнялась тем, что первые четыре корабля строились на Рамонских верфях, а корабли голландских мастеров непосредственно в Воронеже. С. Питерсен вынужден был на свои деньги купить четыре лошади и по несколько раз в неделю преодолевать расстояние в 30 верст ради контроля над строительством всех кораблей<sup>29</sup>.

Вскоре с голландцами стали возникать конфликты. 4 сентября С. Питерсен прибыл на Воронежскую верфь и обнаружил, что мастер Алфер Нанинг заложил киль корабля в кумпанстве М. А. Черкасского не в соответствии с чертежами датчанина. Слишком широкий, толстый и короткий брус С. Питерсен «скинул долой». 25 сентября ситуация повторилась: С. Питерсен вновь обнаружил расхождение с проектом, в результате «нос и корму у баркалона, прибойные доски у кормы отломал до половины»<sup>30</sup>. Ситуация накалялась, в какой-то момент иностранные мастера даже перешли на откровенную

<sup>25</sup> Богословский М. М. Указ. соч. С. 129.

<sup>26</sup> Елагин С. И. История русского флота. Период Азовский. Приложения. Ч. 2. СПб., 1864. С. 489–490.

<sup>27</sup> Пуханов С. А. Значение визита Петра I в Англию для развития российского кораблестроения // Мир оружия: история, герои, коллекции: сб. материалов X Международной научно-практической конференции (26–28 октября 2022 г.). Воронеж, 2023. С. 398.

<sup>28</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 282.

<sup>29</sup> Комолов Н. А. Указ. соч. С. 13.

<sup>30</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 253–254.

ругань, и Алфер Нанинг просто перестал допускать датчанина к строящемуся кораблю. После жалобы датского мастера в адмиралтейство в декабре 1697 г. А. П. Протасьев издал распоряжение голландцу во всем слушаться С. Питерсена: «Если Нанинг будет строить не по его чертежу, зато ему будет наказание»<sup>31</sup>. В январе Нанинг попросил Питерсена предоставить чертежи надстройки корабля. Однако на сей раз датский капитан заявил, что не хочет иметь с кораблем ничего общего и голландец волен его достроить сам. Данный сюжет благодаря живописным подробностям конфликта между двумя мастерами, нашедшим свое отражение в документах, опубликованных С. И. Елагиным, так или иначе, привлекал внимание многих авторов. М. М. Богословский, анализируя эту историю, предположил, что Питерсен — «видимо, человек весьма вспыльчивый»<sup>32</sup>. Данный автор и в дальнейшем будет объяснять возникающие конфликты характером С. Питерсена: «раскапризничался датский капитан»<sup>33</sup>. К. Расмуссен также характеризует здесь Питерсена как «непростого работодателя». Ранее, рассуждая о датском капитане, он приводит характеристику, данную Бутентатом фон Розенбушем: он оценивал датчанина как человека с тяжелым характером, который «хочет, чтобы здесь все было по его собственному разумению, чего он не пожелает»<sup>34</sup>. Действительно, и эти, и последующие события характеризуют С. Питерсена как человека вспыльчивого и порывистого. Однако в конфликте со стороны датчанина, видимо, присутствовал и элемент расчета. Уже к декабрю 1697 г. он понимал, что корабль кумпанства М. А. Черкасского будет крайне низкого качества и всеми способами старался дистанцироваться от результатов этой работы. Члены кумпанства М. А. Черкасского описывают действия С. Питерсена как бесцеремонные и порой грубые. Датский капитан рисует печальную картину работы кумпанства: мастер на корабль не по мере «тяжелый и толстый лес положил», «неплотно доски к кораблю прибивает». Доски, по словам С. Питерсена, «в воде лежали лето и тех досок и по сие число не вытаскивает из воды и такими мокрыми досками корабль окружает, и работные люди у него гуляют напрасно...»<sup>35</sup>.

К весне 1698 г. большая часть работ по строительству кораблей в кумпанствах датских мастеров была завершена и А. П. Протасьев приказал Питерсену закладывать еще шесть кораблей, теперь уже государственных. Однако двухлетний контракт датчан истек и оставаться в России они не хотели. С. Питерсен потребовал царский указ, без которого он отказывался начинать работу. Началась тяжелая переписка датского посла Пауля Гейнса с «адмиралтейцем» (А. П. Протасьевым), требующим повлиять на датчан в вопросе закладки новых кораблей, и остальными датскими мастерами, включая С. Питерсена, умоляющими вернуть их домой. Стремясь не испортить отношения Дании

<sup>31</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 284.

<sup>32</sup> Богословский М. М. Указ. соч. С. 144.

<sup>33</sup> Там же. С. 160.

<sup>34</sup> Rasmussen K. Op. cit. S. 470.

<sup>35</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 284.

с Россией, особенно в условиях переговоров о военном союзе, датский посланник занял сторону А. П. Протасьева<sup>36</sup>.

Датчане решили добиться личной аудиенции у датского посла и выехали 18 мая в Москву. Важно, что многие иностранные мастера в то время были настроены уехать из Воронежа, поэтому выезд всем иностранным специалистам из города был строго запрещен, а местному населению грозило наказание за помощь в отъезде. В результате этой поездки датчан были наказаны работные люди, трудившиеся на плотях в Рамони и продавшие им лошадей для поездки в Москву<sup>37</sup>. Сам С. Питерсен, видимо, со своими подчиненными в Москву на сей раз не поехал, ему пришлось месяц контролировать за них строительство всех четырех кораблей, как впоследствии он сам писал в челобитной царю<sup>38</sup>.

В июне в Москве датским мастерам удалось встретиться с Паулем Гейнсом лично и изложить свои просьбы. Датский посланник провел переговоры с А. П. Протасьевым, однако адмиралтеец указал, что не может отпустить мастеров до возвращения царя. Датчанам пришлось возвращаться в Воронеж, однако они написали письмо королю Дании, в котором просили «освободить их», «помочь вернуться к женам и детям, и дать возможность зарабатывать хлеб в своей собственной стране»<sup>39</sup>. Данное письмо положение С. Питерсена никак не улучшило, скорее наоборот. 13 сентября 1698 г. его дело было рассмотрено в Дании. В ответ на письмо с жалобами на свое положение он получил строгий письменный выговор, ему было приказано вести себя так, чтобы не попасть в немилость царя<sup>40</sup>.

16 июля С. Питерсен решился написать челобитную царю. В ней он сообщал, что был отправлен датским королем в Россию на два года, с указанием, что, если он не захочет оставаться долее, он сможет вернуться к себе на родину.

Кроме того, он называет проблемы, с которыми столкнулся: ему приходится руководить работой в восьми кумпанствах; «всякому мастеру, которому баркалон делать, чертеж и образцы делал, и тем мастерам на строенных местах образцы выдавал; только от них никто тех образцов принимать не хотели, и я заклился образцы и чертежи в русской земле делать». Один из мастеров умер, и нового не нашлось, а потому на одном из кораблей уже полгода ему приходилось выполнять его обязанности; месяц ему пришлось работать одному, пока мастера ездили в Москву. Таким образом, по мнению датчанина, положение его на верфях «что далее то хуже». Он считал для себя невозможным руководить строительством кораблей в таких масштабах: «...Бью челом я смиренно для того, чтобы мне можно от корабельного строения пощадну быти... <...> Нельзя столь много больших кораблей и судов устанавливать и на себя взяти...»<sup>41</sup>.

<sup>36</sup> Rasmussen K. Op. cit. S. 475.

<sup>37</sup> Комолов Н. А. Указ. соч. С. 14–15.

<sup>38</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 285.

<sup>39</sup> Rasmussen K. Op. cit. S. 475.

<sup>40</sup> Topsøe-Jensen T. Op. cit. S. 238.

<sup>41</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 284–286.

Таким образом, вплоть до начала августа датчанин всеми способами пытался избежать выполнения новой и весьма нелегкой задачи строительства государственных кораблей. 29 июля мастера, которыми он должен был руководить при закладке новых кораблей, пытались добиться от Питерсена пропорции судов. Датчанин вновь повторил тезис о необходимости специального указа, в котором были бы оговорены параметры судов. Но общие пропорции больших кораблей, барколонов, брандеров и подъемных судов он все же указал<sup>42</sup>.

В начале августа в Воронеж приехал А. П. Протасьев и попытался лично убедить С. Питерсена приступить к строительству государственных кораблей. Датчанин в начале пытался сказать больным, но затем все-таки встретился с адмиралтейцем, заявив, что новых кораблей он закладывать не будет и ни в Воронеже, ни в Москве он работать не останется. Возмущенный таким поведением А. П. Протасьев написал об этом царю. Описание беседы с Питерсеном в письме Петру I нелицеприятно: «И все, государь, передо мною такую самозбродную говорил, что слушать невозможно, и целым разумом так простому мужику бредить не достоин. И я, видя ево во всем непотребна, приказал, государь, те казенные корабли делать новоприезжему капитану Александре Малине»<sup>43</sup>.

В конце августа царь вернулся из Великого посольства в Москву. Он высказал претензии Паулю Гейнсу за действия датского мастера, тот пообещал, что датский король не одобрит его поведение<sup>44</sup>.

Видимо, к сентябрю датский мастер осознал всю сложность своего положения. Возможно, он испытывал страх: в Воронеж доходили слухи о стрелецких казнях в Москве. Так или иначе, когда в сентябре ему стало известно о решении привлечь его к строительству подъемных судов, подобных тем, что он разрабатывал в декабре 1696 г. в Москве, он с энтузиазмом откликнулся на эту идею. В челобитной царю он уже не помышляет ни о своем отъезде, ни об отказе от кораблестроительных работ. Он только высказывает сомнение по поводу чрезвычайно больших размеров камелей: длина подъемных судов в 200 футов ему показалась чрезмерной для узких рек<sup>45</sup>. Два дня спустя, представ перед А. П. Протасьевым, он подтвердил свое желание строить подъемные суда, а также зажигательные корабли — брандеры<sup>46</sup>.

Однако, по данным К. Расмуссена, датчанин продолжал находиться в сложной ситуации; Петр I собирался рассмотреть его поведение по прибытии в Воронеж. Питерсен ездил осенью в Москву к датскому послу. Однако тот порекомендовал ему немедленно вернуться в Воронеж, где его ожидало разбирательство дела. Желая хоть чем-то помочь соотечественнику, он снабдил его письмом к вице-адмиралу Корнелию Крюйсу с просьбой взять его под защиту<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 405–406.

<sup>43</sup> Письма и бумаги императора Петра Великого. С. 735.

<sup>44</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 479.

<sup>45</sup> Материалы по истории Воронежской и соседних губерний / под ред. Л. Б. Вейнберга. [Вып. 4–5]: Древние акты XVII столетия. Воронеж, 1885. С. 186–187.

<sup>46</sup> Там же. С. 190

<sup>47</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 479.

Чем разрешилось дело датского капитана в Воронеже, неизвестно. Сведения о нем с осени 1698 г. очень скудны. По мнению В. И. Расторгуева, С. Питерсен занимался переделкой кораблей до 1700 г., а затем вернулся в Данию<sup>48</sup>. Расмуссен посчитал наиболее вероятным, что датчанин уехал из России не ранее 1701 г. По крайней мере именно этим годом датировано рекомендательное письмо Пауля Гейнса командующему Хольменом адмиралу Стокену, в котором С. Питерсен характеризуется как «человек, полный избрительности и доброй воли», много натерпевшийся в России<sup>49</sup>. В этом же году он был исключен из списков офицеров датского военно-морского флота за отлучку сверх положенного срока. Имеются сведения, что датчанин пробыл в России до 1702 г.<sup>50</sup>. Так или иначе, после работы в России С. Питерсену предстояла еще долгая карьера в Европе. Расмуссен обнаружил ряд упоминаний о службе Питерсена датскому королю в период с 1705 по 1724 г.<sup>51</sup>

Результаты его руководства строительством восьми кумпанских кораблей противоречивы. Комиссия, созданная из прибывших в 1698 г. мастеров, обследовавшая корабли, построенные на воронежских верфях в 1696–1699 гг., сделала неутешительные для датского мастера выводы. Странными показались комиссии пропорции построенных по чертежам Питерсена кораблей: «Все же сии корабли кумпанейские есть зело странною пропорциею ради своей долгости и против оной безмерной узости, которой пропорции ни в Англии, ни же в Голландии мы не видали, мною же что и в прочих государствах таких нет же; но уже тому поправление учинить невозможно...». Много недостатков было выявлено и в качестве работ: «...Надлежит только о крепости их радеть в книсах и боутах, которые видели мы во многих кораблях немалое число худых...»<sup>52</sup>. Корабли кумпанств М. А. Черкасского, П. И. Хованского и С. Ф. Толчанинова. (трех из четырех кумпанств, в которых Питерсен курировал работу голландских мастеров) были охарактеризованы не лучшим образом. Корабли кумпанств Т. Н. Стрешнева, В. Ф. Долгорукова и Б. П. Шереметева (три из четырех, строившихся датскими мастерами) и вовсе были признаны худшими<sup>53</sup>. Такая неутешительная экспертная оценка привела к тому, что С. Питерсен в среде исследователей традиционно оценивается как слабый мастер. Так, М. М. Богословский оценивает его как «далеко не первоклассного мастера в своем искусстве»<sup>54</sup>. Повторяет такую оценку и А. В. Перегудов<sup>55</sup>. Даже датский исследователь К. Расмуссен вынужден признать: «Датское

<sup>48</sup> Расторгуев В. И. Указ. соч. С. 239.

<sup>49</sup> Rasmussen K. Op. cit. S. 479.

<sup>50</sup> Topsøe-Jensen T. Op. cit. S. 238.

<sup>51</sup> Rasmussen K. Op. cit. S. 480.

<sup>52</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 312.

<sup>53</sup> Елагин С. И. Указ. соч. Приложения. Ч. 1. С. 311–312.

<sup>54</sup> Богословский М. М. Указ. соч. С. 144.

<sup>55</sup> Перегудов А. В. Указ. соч. С. 66.

судостроение не праздновало в Воронеже больших триумфов»<sup>56</sup>. Однако, на наш взгляд, следует учесть ряд факторов, которые позволят если не изменить в корне, то несколько скорректировать оценку результатов работы датчанина. К. Расмуссен не учел четвертого корабля кумпанства Т. В. Тюфякина (после его смерти оно было переименовано в кумпанство Л. Г. Львова, а потому выпало из внимания датского исследователя). Это кумпанство закончило работу раньше всех и спустило на воду 22-пушечный баркалон «Меркурий». Этот корабль принял участие в Керченском походе, для которого Петр сумел отобрать четыре наилучших корабля в Воронеже. До 1711 г. корабль нес службу в Азовской флотилии. Таким образом, и качество, и судьба этого корабля, построенного С. Питерсеном, сильно отличаются от остальных. В чем кроется такая разница в судьбе кораблей? Возможно, причина именно в том, что этот корабль строился раньше и быстрее других. А Петр I по ходу строительства несколько раз вносил в исходные проекты изменения, в частности увеличив количество пушек до 36–44. В результате корабли перестраивались по ходу строительства (порой несколько раз), что негативно сказывалось на их качестве<sup>57</sup>. «Меркурий» таких корректив, видимо, избежал, об этом говорит гораздо меньшее количество пушек на его борту. В несколько ином свете выглядит картина и при взгляде на дальнейшую судьбу кораблей. Худшие из них переделывались в провиантские, и названий они не получали. Список кораблей 1704 г. дает следующую картину: по результатам работы четырех «датских» кумпанств три корабля получили названия — «Три рюмки» (кумпанство Т. Н. Стрешнева), «Барaban» (кумпанство Б. П. Шереметева), «Меркурий» (кумпанство Л. Г. Львова), и только корабль кумпанства В. Ф. Долгорукова был переделан в провиантский. В кумпанствах, где С. Питерсен курировал работу голландцев, саботировавших его проектную документацию, результат прямо обратный: только корабль кумпанства П. И. Хованского имеет название «Стул», три оставшихся были вынуждены превратить в провиантские<sup>58</sup>.

**Заключение.** История датского капитана С. Питерсена показательна, она демонстрирует характерные черты кумпанского кораблестроения. Безусловно, большую роль в негативных результатах этого этапа сыграло то, что строительство велось из сырого леса и корабли оказывались недолговечны, однако следует отметить, что качество леса будет невысоким и на последующих этапах. Следует признать, что задача постройки большого количества кораблей в конце XVII в. оказалась невыполнима ни с организационной, ни с технологической точки зрения<sup>59</sup>. На воронежских верфях просто не было

<sup>56</sup> *Rasmussen K.* Op. cit. S. 480.

<sup>57</sup> *Елагин С. И.* Указ. соч. С. 70–71.

<sup>58</sup> *Елагин С. И.* Указ. соч. Приложения. Ч. 2. С. 21–30; *Расторгуев В. И.* Воронеж — родина русского военно-морского флота. Воронеж, 2002. С. 100–104.

<sup>59</sup> *Петрухинцев Н. Н.* Два флота Петра I: технологические возможности России // Вопросы истории. 2003. № 4. С. 117–129.

нужного количества специалистов кораблестроения, обладавших должной квалификацией. И фраза С. Питерсена «Нельзя столь много больших кораблей и судов устанавливать и на себя взять» отражает сложившуюся ситуацию. Можно по-разному оценивать способности датского мастера, но ясно то, что руководство строительством восьми кораблей одновременно оказалось для него непосильной задачей. А ведь на него пытались возложить еще и обязанности по закладке государственных кораблей. Вопрос мотивации иностранных мастеров первого призыва также имеет большое значение. Для самого датского мастера работа в России была способом расплатиться с долгами и заработать значительные деньги, но больше двух лет он оставаться в России не собирался. То же касается и большинства других мастеров: заключив кратковременные (на год-два) контракты, рассчитывая на улучшение своего благосостояния, они стремились уехать из страны, не достроив и первой очереди кораблей. При этом С. Питерсен предстает как довольно ответственный, переживающий за итоги своей работы человек, что подтверждает история его тяжб с голландскими мастерами.

### Литература

1. Богословский М. М. Петр I. Материалы для биографии. Т. 3. М.: Госполитиздат, 1946. 502 с.
2. Комолов Н. А. Кораблестроение на рамонской земле в Петровскую эпоху // VII Ольденбургские чтения. Материалы краеведческих чтений. Воронеж: Пресс-Бургер, 2023. С. 3–19.
3. Крайнюков В. Г. К вопросу: Истоки русской кораблестроительной школы. «Божье Предвидение» — 58-пушечный корабль Азовского флота (1700 г.) // Морская история. 1999. Вып. 1. С. 44–62.
4. Кристенсен С. О. История России XVII века. Обзор исследований и источников / пер. с дат. В. Е. Возгина. М.: Прогресс, 1989. 256 с.
5. Перегудов А. В. Государев разрядный шатер — орган управления воронежским кораблестроением (1697–1700). Воронеж: Истоки, 2010, 140 с.
6. Петрухинцев Н. Н. Два флота Петра I: технологические возможности России // Вопросы истории. 2003. № 4. С. 117–129.
7. Пуханов С. А. Значение визита Петра I в Англию для развития российского кораблестроения // Мир оружия: история, герои, коллекции: сборник материалов X Международной научно-практической конференции (26–28 октября 2022 г.). Воронеж: Тульский гос. музей оружия, 2023. С. 396–404.
8. Расторгуев В. И. Воронеж — родина первого Адмиралтейства России. Воронеж: ВГУ, 2007. 533 с.
9. Расторгуев В. И. Воронеж — родина русского военно-морского флота. Воронеж: ВГУ, 2002. 479 с.
10. Rasmussen K. Danskei den azovske flåde 1696–98 // Historisk Tidsskrift. 1965. Bind 12. Række 1. Hft 4. S. 462–481.
11. Topsøe-Jensen T. A. og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660–1814 og den danske Søetat 1814–1932. Første bind. København: H. Hagerup, 1935. 744 s.

## References

1. Bogoslovsky M. M. Petr I. Materialy dlia biografii [Peter I. Materials for the biography.]. Vol. 3. Moscow: Gospolitizdat, 1946. 502 p. (In Russ.).
2. Komolov N. A. Korablestroenie na ramonskoj zemle v Petrovskuiu epokhu [Shipbuilding on the Ramon land in the Peter the Great era] // VII Ol'denburgskie chteniia. Materialy kraevedcheskikh chtenii [VII Oldenburg Readings. Materials of local history readings]. Voronezh: Press-Burger, 2023. P. 3–19. (In Russ.).
3. Krainyukov V. G. K voprosu: Istoki russkoi korablestroitel'noi shkoly. «Bozh'e Predvidenie» — 58-pushechnyi korabl' Azovskogo flota (1700 g.) [To the question: The sources of Russian shipbuilding school. “God’s Foresight” — 58 gun ship of Azov fleet (1700)] // Maritime History. 1999. Issue 1. P. 44–62. (In Russ.).
4. Kristensen S. O. Istoriia Rossii XVII veka. Obzor issledovaniia i istochnikov [The history of Russia of the 17<sup>th</sup> century. Review of research and sources] / translated from the Danish by V. E. Vozgrin. Moscow: Progress, 1989. 256 p. (In Russ.).
5. Peregodov A. V. Gosudarev razriadnyi shater – organ upravleniia voronezhskim korablestroeniem (1697–1700) [The Sovereign discharge tent is the governing body of Voronezh shipbuilding (1697–1700)]. Voronezh: Istoki, 2010, 140 p. (In Russ.).
6. Petrukhintsev N. N. Dva flota Petra I: tekhnologicheskie vozmozhnosti Rossii [Peter the Great’s two fleets: Russia’s technological capabilities] // Voprosy Istorii. 2003. № 4. P. 117–129. (In Russ.).
7. Pukhanov S. A. Znachenie vizita Petra I v Angliiu dlia razvitiia rossiiskogo korablestroeniia [The significance of Peter the Great’s visit to England for the development of Russian shipbuilding] // Mir oruzhiia: istoriia, geroi, kolleksii. Sbornik materialov X Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (26–28 oktiabria 2022 g.) [The world of weapons: history, heroes, collections: proceedings of the X International Scientific and Practical Conference (October 26–28, 2022)]. Voronezh: Tul'skii gosudarstvennyi muzei oruzhiia, 2023. P. 396–404. (In Russ.).
8. Rastorguev V. I. Voronezh — rodina pervogo Admiralteistva Rossii [Voronezh is the birthplace of the first Admiralty of Russia]. Voronezh: VGU, 2007. 533 p. (In Russ.).
9. Rastorguev V. I. Voronezh — rodina russkogo voenno-morskogo flota [Voronezh is the birthplace of the Russian Navy]. Voronezh: VGU, 2002. 479 p. (In Russ.).
10. Rasmussen K. Danskei den azovske flåde 1696–98 // Historisk Tidsskrift. 1965. Bind 12. Række 1. Hft 4. S. 462–481.
11. Topsøe-Jensen T. A. og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660–1814 og den danske Søetat 1814–1932. Første bind. København: H. Hagerup, 1935. 744 s.