**КОРАБЛЬ «ОРЕЛ**»

В первой половине XVI века Московское государство начало борьбу за возвращение своих исконных земель на западе, упорно пробиваясь к морям. В 1572–1577 годах войскам Ивана IV (Грозного) удалось временно освободить от гнета Ливонского ордена русские земли в Прибалтике. В то же время Россия, присоединив к себе Казанское, Астраханское и Сибирское ханства, Ногайскую орду и земли башкир, завладела волжским речным путем с выходом в Каспийское море.
Оторванное от балтийских берегов, Московское государство начало предпринимать шаги по созданию торгового флота на Волге. В 1636 году в Нижнем Новгороде был построен первый русский морской корабль «Фредерик» длиной 36,5 м, шириной 12 м и глубиной интрюма 2,1 м. Корабль европейского образца имел плоское днище, трехмачтовое парусное вооружение и 24 больших галерных весла. На борту корабля во время первого плавания находилось около 80 человек. Для защиты от нападения на судне было установлено несколько пушек. Корабль «Фредерик» ходил с посольством в Персию, и появление столь необычного для каспийских вод судна сильно поразило очевидцев. К сожалению, век «Фредерика» оказался недолгим: во время шторма он потерпел аварию и был выброшен на берег в районе Дербента.

На рубеже 60–70-х годов ХVII века на Волге и на Каспии участились разбойничьи нападения на купеческие морские караваны. Морской разбой наносил большой урон как купцам, так и Московскому государству в целом, а быстрое развитие торговли между Россией и Персией требовало дополнительных мер безопасности для купцов. Более того, заключенное торговое соглашение, подписанное русским царем и персидским шахом, особо оговаривало охрану торговых морских путей в персидской и российской зонах ответственности. Необходимо было в кротчайшее время разогнать разбойничьи ватаги и навести порядок на морских и речных дорогах. Обычные струги и ладьи для этой цели не годились, так как ушкуйники располагали практически такими же судами и могли с успехом противостоять правительственным силам. Необходим был большой, хорошо вооруженный и мореходный корабль, который должен был стать флагманским кораблем будущей охранной флотилии.
В мае 1667 года царь Алексей Михайлович издал указ, в котором говорилось: «Для посылок из Астрахани в Хвалынское (Каспийское) море делать корабли в Коломенском уезде в селе Дединове и то корабельное дело ведать в приказе Новгородской чети боярину Ордину-Нащокину, да думным дьякам Дохтурову, Голосову и Юрьеву...» Место строительства кораблей было выбрано в Дединове, потому что вокруг находившегося на Оке в 20 км от впадения в нее реки Москвы села рос хороший строевой лес, а также неподалеку находились Тульский и Каширский железоплавильные заводы, делавшие «самое доброе к корабельному делу» железо.

Еще в 1666 году находящийся на русской службе голландец Андрей Виниус подал в Посольский приказ «статьи» о строительстве флота на Каспийском море. Но проект был не принят. Когда же на Каспии участились нападения на купеческие караваны, русское правительство решило приступить к созданию военного флота.

19 июня 1667 года царь Алексей Михайлович подписал указ о посылке из Астрахани на Хвалынское море людей для строительства флота. В указе говорилось: «...великий государь и великий князь Алексей Михайлович, всея Великие и Малые и Белые Руси самодержец, указал: для посылок из Астрахани на Хвалынское море делать корабли в Коломенном уезде в селе Дединове...»

В Голландию был послан купец фон Сведен с поручением подыскать людей, знающих корабельное дело. Пока строился корабль, фон Сведен не только набрал команду, но и завербовал Давида Бутлера капитаном корабля. Астраханскому воеводе Прозоровскому послали извещение, чтобы он приготовил место для стоянки судна.

В числе приглашенных были полковник Ван-Буковец, который должен был стать непосредственным руководителем и организатором постройки судов, капитан и кормщик Давид Бутлер, а также опытные корабельные мастера Ламберт Гельт, Ван-ден-Стрек, Минстер и парусный мастер Ян Стрюйс. В помощь им из числа «свободных людей» окрестных сел и деревень выделялись тридцать плотников, четыре кузнеца и четыре пушкаря. Русскими плотниками руководили артельные старшины – дворянин [Яков Полуектов](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%83%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%BE%D0%B2,_%D0%AF%D0%BA%D0%BE%D0%B2_%D0%9B%D0%B5%D0%BE%D0%BD%D1%82%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87&action=edit&redlink=1) и подьячий мытной избы Степан Петров.

Общее руководство строительством осуществлял один из наиболее образованных и дальновидных царских сановников боярин А.Л. Ордын-Нащокин, которому и принадлежала инициатива постройки судов.

За два года на верфи в Дединове были построены парусный корабль (в ряде исторических источников он обозначен как галиот, а иногда и как малый фрегат), яхта, два шлюпа и бот. Капитаном «Орла» и одновременно всей флотилии был назначен нанятый голландский капитан Давид Бутлер, иностранцами были и все нанятые матросы.

В марте 1668 года корпус галиота был уже настолько готов, что потребовалась присылка в Дединово живописца и резчика для его отделки и украшения. В январе 1668 года дело с постройкой корабля обстояло так: «у корабля дно и стороны основаны, и кривые деревья все прибиты, а наверх на корабль брусья растирают».

На конструкции корабля сказалось голландское влияние. Обводы корпуса были сделаны по голландской традиции каботажных судов, используемых для плавания по рекам и мелководью. Верхняя часть борта также была покрашена в традиционный для Голландии зеленый цвет.
Для определения национальной принадлежности нового корабля было решено поднять на нем государственный флаг. Так как Россия тогда еще не имела единого установленного государственного флага, для его создания также были выбраны национальные цвета Голландии – красный, белый и синий. Рисунок флага – красные и белые четверти поля, разделенные синим крестом, – определил лично царь Алексей Михайлович. Еще перед постройкой корабля капитан Бутлер отправил письмо царю, в котором спрашивал о флаге, потому что «какого государства корабль, такое и знамя на нем живет». Из приходно-расходных книг явствует, что после этого для изготовления «флага большого» и множества вымпелов были выписаны ткани красного, белого и синего цветов («черчатого, белого и лазоревого»). Известно, что на флаги были нашиты изображения орла как государственного герба России.

«Орел» был спущен на воду весной 1668 года, но отделочные работы запоздали, и корабль зазимовал в Дединове. Вместе с галиотом были спущены яхта, бот и две шлюпки, составившие будущую охранную флотилию. Непосредственно строительство корабля обошлось казне в 2221 [рубль](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D1%83%D0%B1%D0%BB%D1%8C). Постройка же и оснащение всей охранной флотилии, наем корабельного мастера, капитана и матросов обошлась казне более чем в 9 тысяч рублей, весьма немалые по тем временам деньги.

Двухпалубный галиот имел следующие размерения: длина 24,5 м и ширина 6,5 м, осадка 1,5 м и высокие борта. Корабль имел три мачты и был вооружен 22 пищалями (шестифунтовыми пушками). Кроме этого, вооружение составили: 40 мушкетов, 40 пар пистолетов и ручные гранаты. Команда галиота насчитывала 22 матроса и 35 стрельцов («солдат корабельных»). В отличие от «Фредерика» это судно не имело гребных весел и являлось первым чисто парусным военным кораблем, построенным в России. На фок- и грот-мачтах корабля были установлены прямые паруса, а на бизань-мачте – косой. Когда галиот был готов, на его корме и носу укрепили деревянных резных двуглавых орлов, окрашенных под золото. Эти геральдические символы царской власти являлись своеобразным подтверждением названия корабля, а затем стали традиционным украшением всех военных судов. О том, каким был рисунок флага, можно предположительно судить по изображениям корабля «Орел» на гравюрах из изданной в [1681 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/1681_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) в [Амстердаме](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BC%D1%81%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%B0%D0%BC) книге «Странствования Яна Стрюйса». Первое же известие о полосатом бело-сине-красном флаге относится к 1694 году флаг царя Московского (полосатое полотнище с изображением золотого двуглавого орла). Под таким личным штандартом [Петр I](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%91%D1%82%D1%80_I) плавал в [Архангельске](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA).

В апреле 1669 года корабль был назван «Орлом» в честь русского Государственного герба. Изображение орла как государственного герба России было нашито на корабельные флаги. Из указа царя Алексея Михайловича: «Кораблю, который в селе Дединове сделан, прозвание дать „Орлом“. Поставить на носу и корме по орлу и на знаменах нашить орлы же».

7 мая 1669 года «Орел» поднял паруса и отправился в свое первое и последнее дальнее плавание. Из села Дединово флотилия во главе с «Орлом» перешла в Нижний Новгород, где была доукомплектована отрядом нижегородских стрельцов под командой Ивана Доможирова. Затем флотилия отправилась вниз по Волге в Астрахань. Все плавание заняло три с половиной месяца.

В августе 1669 года флотилия прибыла в Астрахань. Парусный мастер Ян Стрюйс написал об этом событии так: «14 августа вечером мы прибыли в город и став на якорь, дали салют одиннадцатью выстрелами из пушек и залпом из мушкетов».

Вступление в строй первого боевого корабля вызвало необходимость организации на нем корабельной службы. Поэтому в Посольский приказ был представлен проект краткого морского устава в виде «письма корабельного строя» (то есть устройства). Это «письмо» состояло из введения и 34 уставных статей, в которых содержались основные правила корабельной службы, излагались обязанности и взаимоотношения командира и остальных должностных лиц корабля, а также краткие наставления о действиях личного состава во время якорной стоянки, на ходу, в бою и при различных других обстоятельствах. Статьи эти, получившие утверждение царя, свидетельствовали о том, что постройка «Орла» была в жизни русского государства не случайным явлением, а серьезным началом создания регулярного военного флота.

Судьба «Орла» сложилась так, что в ней не было ни героических сражений, ни дальних плаваний, ни других, сколько-нибудь примечательных событий. Проплавав некоторое время по Волге и Каспию, «Орел» был захвачен весной 1670 года в Астрахани казаками Степана Разина. Вместе с «Орлом» были захвачены яхта, вооруженный струг и две шлюпки.

Ранее считалось, что Разин сжег «Орел» с остальными плавсредствами, так как по своему устройству и парусному снаряжению он был слишком сложен для управления, а, кроме этого, восставшие опасались, что если «Орел» вернется в руки правительства, то будет использован против них.

Однако, на самом деле, все случилось иначе. Будучи хорошим моряком и прекрасно понимая ценность «Орла», Разин не решился сжечь столь ценный корабль, а весной 1670 года перегнал его в протоку Кутум, вблизи одной из астраханских слобод. После поражения восстания Разина об «Орле» почему-то забыли. К идее создания торгового флота на Каспии и Волге под впечатлением о масштабах восстания Москва больше не возвратилась. Историками была найдена ведомость осмотра обветшалого «Орла». Согласно ей, простояв многие годы в протоке Кутум, корабль пришел в полную ветхость, после чего был разобран на дрова.

Основатель российского регулярного флота Петр I высоко оценил постройку первого в стране военного корабля, заявив: «Хотя намерение отеческое не получило конца своего, однако же достойно оно еть вечного прославления, понеже... от начинания того, яко от доброго семене, произощло нынешнее дело морское».

Существует мнение, что корабль «Орел» впоследствии послужил прототипом голландскому мастеру Герману ван Болесу при создании очертания кораблика на шпиле Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. В память об «Орле» в разное время в российском флоте было названо несколько линейных кораблей.

**Секретарь Союза писателей России, капитан 1-го ранга**

 **В. Шигин**