

К началу строительства корабля «Орёл» в селе Дединово в России не было единого свода правил поведения команды судов, плавающих по северным морям и рекам России. То есть, говоря современным языком, в России не было единого корабельного устава.

В делах о строительстве корабля «Орёл» в приказе 309 сказано: *«Да, в нынешнем году (1667) в Посольский Приказ корабельный капитан Давид Бутлер подал чертежи на пергаменте Хвалинского моря (Каспийского) да «Корабельному строю письмо» на Голландском языке».*

Это был голландский вариант Корабельного устава.

Этот документ в Посольском приказе перевели на русский и доработали с учётом национальных особенностей.

В 1669 г., когда корабль «Орёл» был построен и готов к отплытию, капитану Бутлеру от Посольского приказа был вручён документ под названием «Корабельному строю письмо», состоящий из 34 статей, которые определяли порядок организации службы на корабле.

В первой статье «Корабельному строю письма» определяется порядок схода капитана на берег при обязательном назначении вместо себя на корабле заместителя с полномочиями капитана.

*«1) Когда капитан с корабля сойдет, тогда достоин ему приказати и оставите вместо себя на корабле иного, который пребудет вместо его, пока он будет».*

Во второй статье «Письма» указывается порядок схода членов экипажа на берег при капитане и во время его отсутствия.

*«2) Невольно будет никакому начальному человеку, работному и солдату, кто ни есть, на берег, или куды ни есть с корабля сойти, токмо с позволением капитана, а будет капитана на корабле нет и кто на берег, или куды с корабля похочет, и тому позволение просит у того, кто вместо капитана на корабле остался».*

В третьей и четвёртой статьях устанавливалось, что подъём якоря и переход судна на иное место или изменение курса судна производится только с разрешения капитана или его уполномоченного.

*«3) Также не вольно будет ни корабельщику, ни кормщику или кто ни есть, якорь поднимать и переходить на иное место, токмо с нарочно-*

*го позволения капитана, или его полномочного соплавленного».*

*«4) Также ни корабельщику, ни кормщику не вольно будет шествие переменить но должен будет о том нарочно капитана спрашивать».*

В девятой статье определялось место каждого на корабле незыблемым.

*«9) Никтож да не отступит от своего места, под великим наказанием».*

С десятой статьи определяется порядок экипажа в боевых действиях.

*«10) Как капитан намерен будет удариться боем на которой корабль, тогда корабельщику, кормщику, начальнику, боцману, пушкарю и прочим начальникам должно будет помогати, чтоб все в доброе строитство привести, и все бы добро и урядно шествование имело».*

*«11) Также койждо готов к бою будет и никто дерзнет стрелять на неприятеля, точию с повеления капитана».*

*«12) Никто да дерзнет от неприятеля отвращати и никтож осмелится своих от битвы отговаривать, или людей от смелости приводить на робость, под великим запрещением».*

В статьях определялись методы ведения боя, открытия огня, абордажа, высадки солдат на неприятельский корабль. Предписывались правила использования судовых шлюпок. В случае получения повреждения судна в статьях указывалось, как бороться за живучесть корабля.

*«15) Когда с каким кораблем в битве быть случится, тогда корабельному порутчику по времени должно сойти под палубы, и тамо осмотреть, как чинится, и о том корабельщику возвестить, чтобы во время нужды способ в том учинить».*

В 21-й статье предусматривалось вести так называемый судовой журнал.

*«21) Должно будет корабельщику или кормщику, капитану извещать обретенное высоту паруса и свою записную корабельное хождение книгу и книгу морского ходу показати, чтоб наилучше советовывать и сохранению корабля и людей».*

В статьях «Письма» записаны обязанности пушкарей по хранению пороха и оружия, боцмана в отношении содержания канатов, верёвок и деревянных деталей корабля.

Также в «Письме» есть статьи по дисциплине экипажа судна.

«24) Каждой должен будет чин свои исправляти со всяким усердием и повелением своих начальников слушати».

«27) Никтож да не осмелится на берегу ночевать, точию с позволения капитана».

«28) Никтож на корабле дерзнет упиваться допьяна».

«29) Кто сии статьи преступит, наказание примет по делу смотря, в почитание капитану».

Последние статьи посвящены обязанностям капитана.

«31) Капитану должно будет людей учить владеть оружием».

«32) Капитану должно учинить присягу верно-го служения, что ему корабль врученный неприятелю не отдать, а буде увидеть что корабль сохранить и унести невозможно, и ему лучше корабль зажечь или потопить, чтоб тем неприятелю укрепления не было».

Статья 34 предписывала всему составу корабля принимать присягу.

«34) Также всем людям, которые на корабле, учинить присягу, что им быть верным и послушливым».

**Из анализа статей «Корабельному строю письмо» фрегата «Орёл» очевидно, что этот документ, определявший порядок службы на корабле, являлся по сути первым корабельным уставом русского флота.**

Если рассмотреть дальнейшую историю документов, регламентирующих порядок организации службы на российских кораблях, то можно привести такие факты:

– Через несколько лет после «Корабельному строю письмо» появился документ под названием «Пять морских регламентов». К сожалению, ни даты рождения, ни содержания этого документа доподлинно до наших дней не сохранилось. Известно, что «Пять морских регламентов» был написан на основе сборников морского права Франции.

– В царствование Петра Алексеевича флоту уделялось большое внимание, поэтому в 1696 году была написана инструкция «О порядке морской службы», которая определяла порядок службы на галерах и состояла из 15 статей.

– В 1698 году по поручению Петра I российский вице-адмирал Корнелиус Крюйс составил «Правила службы на судах». Документ имел 63 артикула, которые он позаимствовал из голландского и датского уставов. Пётр I своими указами неоднократно дополнял эти Правила, также они дополнялись начальниками и адмиралами флота. В 1710 году все дополнения и изменения «Правил службы на судах» были обобщены и изданы под названи-

ем «Инструкции и артикулы военные Российскому флоту», в которых также было 63 статьи.

– Работа по составлению многостороннего корабельного устава продолжалась. Пётр Алексеевич руководил всей этой деятельностью и принимал непосредственное участие в написании статей. 13 апреля 1720 года Пётр I законодательно утвердил документ под названием «Книга устав морской о всём, что касается доброму управлению в бытность флота и на море», который состоял из 5 книг.

– В 1797 году вышел новый Устав военного флота, который сильно отличался от петровского и отражал британскую точку зрения на ведение морского боя.

– Совершенствовался флот – и изменялся Корабельный устав. С появлением паровых кораблей в 1853 году появился новый устав, потом изменялся в 1869 и в дальнейшие годы.

– Корабельный устав, которым руководствует нынешний флот России, был утверждён приказом ГК ВМФ № 350 1 сентября 2001 года.

Из вышеизложенного видно: с появлением флота в России «Корабельный устав» менялся, совершенствовался, но преемственность по отношению к первым уставам, безусловно, сохранялась.

Во многих исторических документах и литературе, посвящённой русскому флоту, упоминается документ «Корабельному строю письмо» корабля «Орёл» 1669 года, но чаще коротко, как констатация. И акцентируется, что петровский документ 1720 года является первым корабельным уставом.

Да, в 1669 году в России флота как такового не было, появился первый военный корабль «Орёл». С этим фактом согласились историки и судостроители. Восстановлена историческая справедливость, что первая в России государственная судостроительная верфь для строительства судов, обеспечивающих безопасность торгового мореплавания в Каспийском море, была основана в селе Дединово Указом царя Алексея Михайловича от 29 июня 1667 года. В этом году в стране отмечалось 350-летие российского государственного судостроения. С этого года законодательно утверждён День судостроителя 29 июня. В 2019 году будет отмечаться 350-летие первого российского военного корабля «Орёл».

Назрела необходимость восстановить историческую справедливость и по отношению к документу «Корабельному строю письмо» корабля «Орёл» как первому Корабельному уставу в России. То есть в 2019 году отметить 350-летие первого российского Корабельного устава.

*В.И. Майборода – краевед,  
г. Луховицы Московской области*

