

Михаил
ДАНКОВ

г. Петрозаводск



ОЛОНЕЦКНЕ ПИРУЭТЫ АНГЛАНСКОГО ПЛОРЯКА

(О завораживающей судьбе Яна Валронта, капитана Петра Великого)

Человек моря

Триумфальная, хотя и размытая временем биография англичанина Яна Валронта (John Walront), славного «человека моря» эпохи царя Петра Великого, поражает увлекательными сюжетами и феноменальным образом переплетается с начальной историей Олонецкого уезда, Архангельска и имперского Питербурха. Косвенно Валронт оказался причастным и к секретам легендарной «Осударевой дороги»...

В августе 1702 г. моряк стоит у штурвала малого фрегата «Сошествие Св. Духа» и принимает участие в начальной фазе национального проекта «Осударева дорога». Через несколько лет «морской флотоофицер» служит экипажмейстером Олонецкой верфи и спускает на воду знаменитые корабли «Олифант» и «Думкрат», а вскоре на Балтике попеременно с царем Петром распоряжается шнявой «Lisette», семейным кораблем монарха.

Сегодня мы попытаемся прорваться через туман недомолвок и восстановить, пусть отрывочно, картину приключенческой жизни одного из самых ангажированных, но ныне забытых «морских служителей» Петровского времени.

Восхождение Валронта по служебной лестнице началось в конце XVII столетия, после того, как находчивый комендор (матрос-артиллерист) благодаря миссии «Великого посольства» Петра I в Западную Европу (1697–1698) со многими «начальными людьми» был взят на заметку. Отправкой капитанов в Россию занимался норвежец с датским подданством К. Крюйс, имевший чин унтер-экипажмейстера адмиралтейства в Амстердаме.

Однако при каких обстоятельствах состоялась личная встреча английского моряка со скрывающимся под именем десантника Петра Михайлова царем, точно сказать невозможно. Валронта «на государево служение» могли сговорить в Нидерландских штатах, на верфи Липса Рогге в Саардаме или в Амстердаме, на стапелях Ост-Индской компании.

Но, похоже, встреча состоялась в Англии, на верфи в Дептфорде, близ Лондона, а может, в Портсмуте или в Вулидже при «отведывании метания бомб» в артиллерийской лаборатории.

Но это и не столь важно. Главное, что моряк английского королевского флота на деле стал доказывать – иноземцы рвутся в Россию «в поисках более чести, нежели денег». Хотя, безусловно, среди наемников и кондотьеров попадались «сквальжные» капитаны и корабельные. Бескорыстный подход Валронта был по душе царю Петру, который искал в Европе незаурядных людей, обещая им завораживающее будущее на новой родине.

В Голландии Ян Валронт в 1698 г. подписал условия контракта «для каждого комендора или капитана», статьи которого определяли права моряков, решившихся перебраться в Московию. Между прочим, договор обязывал «комендоры и капитаны с ратными людьми на сухом пути служити да обязаны не будут». Однако именно этот пункт Валронт нарушил в Карелии, когда в течение нескольких лет занимал сухопутную должность экипажмейстера Олонецкой верфи.

Туманная Московия

Итак, 3 июня 1698 г., пока не обласканный монаршим вниманием англичанин на одном из судов первого каравана прибывает к «Архангельскому городу». Об этом сообщает уникальный источник «Роспись начальным людям и матросам, которые присланы из Амстердама на 4 кораблях». Другой документ «Выписки из приемных списков иноземцев, поступивших в русскую морскую службу 1698 года» указывает, что Валронт принят комендором по «40 ефимков на месяц», это около 200 руб. в год.

Безусловно, Московия манила морского артиллериста финансовым благополучием, новизной ощущений, возможностью стремительной карьеры. До Северной Двины Ян Валронт добирался вместе с голландским капитаном Питером фон Памбурхом, с которым в августе 1702 г. примет участие в морской экспедиции к Вардегорскому мысу, начальному пункту «Осударевой дороги».

На Русском Севере европейцев встречали с почетом. В зачет поденного корма иноземцы получили от городов Подвинья «таможенных и кабацких доходов 400 рублей с распискою», а с «круженных дворов» еще «вина двойного и простого, пива и меду и всяких харчевных припасов». В Москву они добирались «со всяким удовольствием» на подводках с провозатыми, но чаще «водяным путем». К осени приказная администрация задействовала Я. Валронта

при строительстве флота в Воронеже. Твердость слова и профессиональное мастерство позволили англичанину быстро «подняться в градусе» и занять нишу в кругу исполнительных «флотцев».

И в мае 1699 г. Валронт уже капитан нового 28-пушечного судна «Меркуриус» кумпанства князя П.Г.Львова и принимает участие в рейде флотилии от Паншина, казачьего городка на левом берегу Дона к Азову – форпосту Османской империи. У штурвала корабля «Отворенные врата» находился Петр I, а эскадра сопровождала фрегат «Крепость» того самого Питера фон Памбурха с дипломатической миссией Е. Украинцева в Константинополь.

Балтийский проект и загадочные фрегаты

До ранней весны 1702 г. Ян Валронт «находился в посылке» у Воронежского адмиралтейства, на виду царя Петра и выполнял всевозможные «флотовские» поручения. Согласно «Ведомости о числе иноземцев, бывших в русской морской службе с 1699 по 1701 год», английский капитан уже имел повышенный годовой оклад, равный 318 руб.

В условиях начавшейся Северной войны со Шведским королевством государь, увлеченный идеей «з Божьей помощью некоторое начинание учинить», стал разрабатывать армейский маневр тайного выхода из Белого моря к шведской Балтике. С этой целью весной 1702 г. на Северную Двину были отправлены морские офицеры Я.Валронт и П. Памбурх, которые приступили к курированию строительства на Соломбальской верфи вблизи Архангельска малых систершипов (кораблей одного типа) «Сошествия Св. Духа» (Святого Духа) и «Скорого гонца» (Курьера).

Считается, что фрегаты с «розмерениями» 70 англ. футов в длину, шириной 18 футов и глубиной интрюма 9 футов, которые якобы посуху протаскивали по «Осударевой дороге», были сработаны бомбардиром И. Скворцовым и талантливым корабелом Г. Меншиковым. Через два года Яну Валронту и Гавриле Меншикову будет уготовано «рука об руку» работать на Олонецкой верфи.

Как бы там ни было, в день Св. Троицы 24 мая 1702 г. суда на полозьях, смазанных жиром, столкнули в Северную Двину, а уже 5 июня царь указал фамилии капитанов судов: «Один «Святого Духа», на нем Памбурх, другой «Куриер», на нем Вальронт».

Эта корреспонденция Ф.М. Апраксину на три столетия ввела в заблуждение исследователей Петровского времени. На самом деле, исходя из недавно обнаруженных в Российском государственном архиве древних актов документов, фрегат «Сошествие

Св. Духа» после ходовых испытаний на море возглавил английский капитан Я. Валронт, а к штурвалу «Скорого гонца» встал голландец П. Памбурх. Исторический факт подтверждает «Роспис[ь] людем, которые на карабле царского величества «Сошествия Святого Духа» под командою Яна Ванларда». Документ от 17 июня 1702 г. подготовлен на голландском языке с кратким русским переводом, заверен личной подписью Я. Валронта и однозначно свидетельствует о царской ошибке.

Неточность Петра подтверждается другим, пока не опубликованным «просительным письмом» к государю. Перед выходом «на промысел» П. Памбурх в 1702 г. «под потеряннем головы своей» умолял: «Естли мне указ дан будет с кораблем его царского величества Куртнером назат идти, то мне не быть под командой вице-адмирала причтенну».

Что касается шнявы (двухмачтовое судно) «Сошествие Св. Духа», отметим еще одно, архивное свидетельство. Оказывается, в трюмы корабля Я. Валронта в 1702 г. было загружено 1500 фунтов хлеба, 550 фунтов мяса, 300 ф. ветчины, 300 ф. масла коровьего, 600 ф. рыбы, 100 ф. соли, 600 ф. гороха, 600 ф. круп, 100 мер уксуса, 330 ведер пива, 30 ведер «масла деревянного», не считая запаса «горячего вина» для матросов. Провиант рассчитывался на команду в 50 человек и предполагал четырехнедельное автономное плавание по Белому морю.

Мистификация волока

Между тем судьба архангельских кораблей до сих пор волнует исследователей в связи с их предполагаемым волоком по карельским «суземкам» к Повенецкому рыдку. Традиционная версия перемещения морских судов по «мостовой настилке» из одного конца страны в другой действительно завораживает. Якобы за 8 суток народ перетащил фрегаты на расстояние в 174 версты к Онежскому озеру, а затем «амбаркадировал» по р. Свирь в Ладожское озеро, где в октябре 1702 г. они сыграли знаковую роль при атаках Нотебурга.

Однако мифологическая гипотеза, основанная на народных преданиях XIX столетия, не поддается здравому осмыслению и не подтверждается подлинными историческими документами, тем паче конфликтует с данными современных инструментальных исследований по проекту «Осударева дорога» (Петрозаводск).

В действительности русские и шведские архивные материалы, в том числе гравюры голландца А. Шхонебека, преодолевшего «Осудареву дорогу», царские указы, «походные журналы», рассуждения,

корреспонденции участников рейда, донесения иностранцев и реляции очевидцев, даже не упоминают возможное «волочение» морских кораблей от Белого моря в Ингрию (Ингерманландию).

Необходимо признать, что подлинные источники не фиксируют также участие солонбальских судов в атаке Нотебурга, включая секретные материалы Г.В. фон Шлиппенбаха из Национального архива Швеции (Riksarkivet) в Стокгольме, и не указывают дальнейшее присутствие кораблей в составе Балтийского флота. Напротив, мифическое заблуждение о транспортировке в Карелии судов Я. Валронта и П. Памбурха опровергается архивными документами о возврате в августе 1702 г. «всех кораблей» на Северную Двину и о действиях в 1708 г. этих фрегатов на Белом море «для проведыванья» и «отпору» неприятеля.

«Осударева дорога» без Валронта...

Как бы там ни было, в начале августа 1702 г. малый фрегат Валронта «Сошествие Св. Духа» от Новодвинской крепости в эскадре из 10 судов через Соловецкий архипелаг взял курс к Ньюхоцкому усолью (Соловецкое Ньюхоцкое усолье – солеварный промысел на Поморском берегу). Государь вместе с царевичем Алексеем, Ф.А. Головиным, А.Д. Меншиковым и друзьями «по марсовым потехам» обустроился на английской яхте «The Transport Royal». После десанта 17 августа на Вардегорском мысу у Ньюхоцкого усолья войска встали на трассу в Ингрию, названную поморами «Осударевой дорогой». Тогда же трагический случай навсегда развел параллельные судьбы англичанина Я. Валронта и голландца П. Памбурха, который погиб в нелепой схватке от шпаги француза Ламбер де Герэна прямо на карельском берегу.

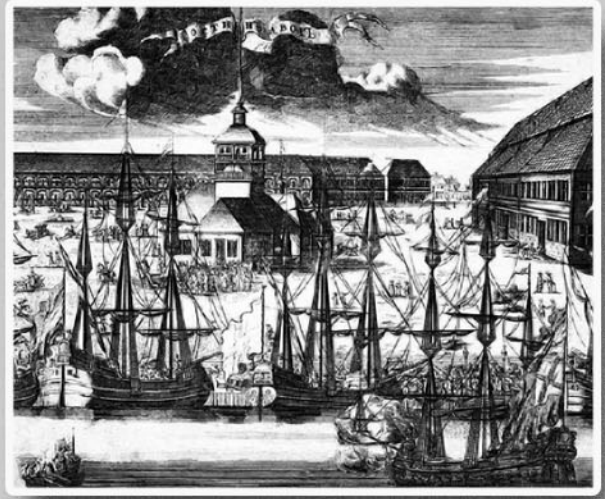
Ну а капитан Валронт на малом фрегате «Сошествия Св. Духа» в составе эскадры Крюйса отправился в обратный путь и 26 августа добрался до Северной Двины. Через три дня генерал-фельдмаршалу Ф.А. Головину дьяк М.И. Родостамов 8 сентября 1702 г. сообщал, что Крюйс «пошел в голландском караване» в составе «50 кораблей... отсюда во всяком удовольствии», взяв «русских матросов 150 человек и на них денег 600 рублей». Наставление об отправке русской молодежи на учебу в Европу государь подписал на «The Transport Royal» за несколько дней до выхода на «Осудареву дорогу». Капитан Валронт отвечал за «новоприборных русских солдатских детей и иных чинов и недорослей», приписанных «у города Архангельска». Любопытно, что волонтерам, через силу отправляемым «для



Петр I в парадном костюме. 1700 г. Художник А. Шхонебек



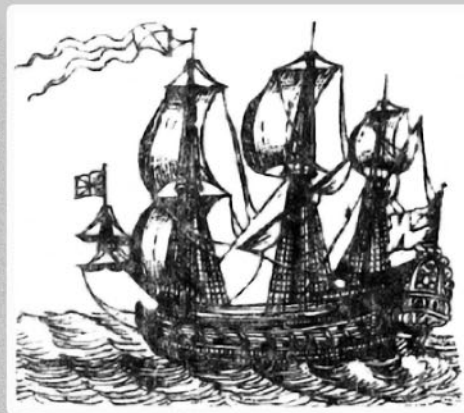
Фрагмент гравюры. Современники царя



Корабли на Неве напротив Троицкой площади Петербурга. 1710 г. Художник А.И. Ростовцев



Шнява «Лизетт»: с 1709 г. капитан Я.Валронт. Гравюра П.Пикарта



Фрегат «Думкрат» 32-пуш., фрегат «Олифант» 32-пуш. строил Я.Валронт. Спущены на воду в 1707 г. и в 1705 г. Гравюры П.Пикарта



учения немецкого и голландского языков, матроскаго чина» полагалась «купя в ряду из таможенных и из кабацких доходов» ткань «на рубашки немецкого холста белого по 10 аршин».

В Амстердаме Я. Валронт развернулся, продемонстрировал оперативность и дисциплину. К.Крюйс в одном из писем напоминал Ф. Головину о наказе царя «дабы мне с капитаном Валрантом людей наймывать» и скромно подтверждал: «Однакож капитан вспомогал... мне дважды на смотре». В мае 1703 г. вице-адмирал еще раз отметил намерение отбирать годных к службе, «при капитане Валронте смотреть станем».

Экипажмейстер Олонецкой верфи

В 1704 г. англичанин вернулся из Голландии, где все делал «дабы» для русского флота «людей наймывать», и сразу оказался на опасной Балтике. Сначала блистательный моряк командует возведенным в Олонце 28-пушечным фрегатом «Флигель-де-Фам» («De vliehende faam»), который часто «и на гребле» передвигался на прицеле у шведов. Вскоре по рекомендации Александра Меншикова моряк переведен на берег и назначен экипажмейстером Олонецкой (Свирской) верфи.

Основанная весной 1703 г. на р. Свирь, верфь постепенно благодаря усилиям англичанина превратилась в ведущее кораблестроительное предприятие страны. К ее строительству по указу Меншикова бы-

ли приписаны работные люди Каргопольского, Белозерского и Пошехонского уездов. Царь Петр, без сомнения, брал во внимание географическое положение предприятия, где одновременно возводилось свыше полусотни судов. Учитывал близость к Шуйскому металлургическому заводу на Онежском озере, а также к шведскому фронту.

Исходя из «Списка морского флота офицеров и матрос 1704 года», англичанин получил новый статус и максимальное для должности жалование в 33 руб. в месяц. Это значит, его годовое вознаграждение составляло 396 руб., что в два раза превышало «сговоренную» сумму при найме в Голландии. А если к ставке приплюсовать «кормовые» деньги, то получалось, что Ян Валронт на Олонецкой верфи получал 468 руб. в год. Вознаграждение не было случайным, молодой моряк являлся одним из наиболее образованных, опытных и, что самое главное, не вспыльчивых и надежных людей из флотского окружения царя.

Однако назначение экипажмейстером произошло в нарушение статьи амстердамского контракта «на сухом пути служить да обязаны не будут». До 1708 г. англичанин исправно оснащает боевые корабли, приобретает припасы для Санкт-Петербургского адмиралтейства, заполняет ведомости всем принадлежностям судов, следит за работой плотников, резчиков, кузнецов, проверяет отчетность, продает устаревшие суда.

Но, безусловно, продолжает терзаться и переживать. Ведь списание на берег никогда не приветствовалось среди морских капитанов. Хотя с другой стороны, что не сделаешь в угоду государю? Между тем считать, что «на Олонце» фортуна не благоприятствовала англичанину, это заблуждение, но все-таки...

Интрига: комендант против капитана

Сохранилось письмо от 16 августа 1705 г. коменданта Олонецкого округа И.Я. Яковлева к шлисельбургскому губернатору А.Д. Меншикову с характеристикой англичанина. Бывший бомбардир и знатный управленец напоминал графу, что «капитан Ян Валронт» был ему «дан» по «Вашему государю указу к приему на Москве». Конфликтный, но много сделавший при строительстве верфи, И. Яковлев ревностно спрашивал А. Меншикова «впредь на адмиральском дворе у такого дела ему ль Яну или кому иному быть» и добавлял «как Ваше изволение». К депеше прилагалась «Роспись» с указанием о 369 «олонецкого уезда мастеровых людях», приписанных с 1703 г. к Олонецкой верфи. Оказывается, во

времена Я. Валронта «у корабельных дел» находилось «плотников 136, кузнецов 28, иконник 1, портных мастеров 36, сапожников 14, столяров 3, оконных мастеров 3, токарей 28, бочаров 9, щетников 3, карбусных оснащиков 6, серебрянников 6, медников 7, угольных мастеров 78, печников 9, смолокуров 2». Помимо олонецких мастеров, суда для Балтийского флота «по наряду» возводили работные людишки из Архангельска, Кеми, Каргополя и Воронежа.

Вместе с Яном Валронтом у «пристанища» работали виртуозные корабельщики: матч-мэйкер Александр Кикин, голландские умельцы Геренс Выбе, Питер Емб, Вилим Шленграф, Яков Кол, выдающийся английский судостроитель Ричард Броун.

Однако экипажмейстеру Валронту, очевидно, трудно приходилось находить общий язык с полковником И.Я. Яковлевым. О напряженном общении коменданта и капитана свидетельствует недавно обнаруженная корреспонденция. Иван Яковлев, переведенный в Петербург для надзора за постройкой Адмиралтейского двора, но сохранивший должность олонецкого коменданта, 17 октября 1705 г. обращался к «вице-адмиралу» К.Крюйсу. Он настойчиво требовал «впредь», чтобы «суды... для возки провианта и дров» просить не у англичанина, а «у милости твоей». В ультимативной форме комендант настаивал «у Валронта под командою без воли моего государя и без повеления губернатора... быть никогда не хочу». А в завершение требовал права «без него Валронта управлять собою».

Однако Крюйс, в каком-то смысле «крестный отец» англичанина, продолжал благосклонно к нему относиться. Сохранилась «Ведомость» от 1 января 1706 г., в которой поручалось «капитану и экипажмейстеру» подготовить «угодные 12 амбаров при магазине для клажи» государевых припасов, которые «будут по зимнему пути к флоту». Государь также не забывал капитана. 8 июня 1706 г. Петр указал «санкт-петербургскому коменданту» И. Яковлеву: «Прикажи господину Валранту быть в Нарву». Царь желал оценить состояние захваченных шведских кораблей неприятеля «и тут осмотрев шведские суда, гальеты и шхуны» просил выяснить, «что оные требуют к починке: матросов, веревок, парусов и прочаго». Тогда же он потребовал, чтобы Валронт подготовил личной отчет «то описал и дал вам за рукою роспись». Очевидно, в сложных ситуациях Петр всегда обращался к английскому моряку. Скажем, известен его указ от 17 марта 1707 г., обязывающий капитана Яна Валронта подготовить нужнейшие корабельные припасы, чтобы «флот до вскрытия воды изготовить к походу».

«Олифант» и «Думкрат»

Наиболее крупным фрегатом, возведенным по чертежам самого государя «на Олонце» при «морском флотоофицере» Валронте, явился 32-пушечный корабль «Олифант». Судно было заложено на стапелях верфи 2 октября 1704 г., а уже через год фрегат с седловатым корпусом и украшенной резьбой кормой «нес сшитые из канифаса и фламского полотна» паруса. В соответствии со «сказкой» резного мастера Р. Горшнеля, на корме и на носу фрегата «Олифант», обычное название корабля в то время, строители вырезали вырезанные из дерева фигуры в стиле барокко.

Вскоре 9 июля 1706 г. английский мастер Р. Броун под присмотром Яна Валронта заложил на Олонецкой верфи очередной, двенадцатый по счету, фрегат «Думкрат». Название корабля символизировало безусловную мощь и величие России. Не случайно в изданном в Амстердаме сборнике «Символы и эмблемата» напротив изображения домкрата находился девиз «Силою и разумом». По компоновочной схеме «Думкрат» имел две деки и кормовую надстройку, а по британской классификации соответствовал кораблям V ранга. Через год «под глазом» Валронта состоялась красочная церемония спуска в р. Свирь судна, вскоре превратившегося во флагманский корабль Балтийского флота.

Фрегат «Думкрат» нес 32 пушки, на нижней палубе находилось по 11 стволов с каждого борта, весом в 168 пудов каждый, внизу 10 пушек, весом по 56 пудов. К 1710 году экипаж корабля «Думкрат» насчитывал 195 матросов и 5 морских офицеров.

Отметим еще одно важное обстоятельство. В 1706 и 1708 гг. на капитанском мостике фрегата «Олифант», а в 1709 г. корабля «Думкрат», сработанных под контролем экипажмейстера Я. Валронта, стоял первый моряк России, вице-адмирал К. Крюйс. Факт, безусловно, свидетельствовал о высочайшем качестве работы английского моряка. Достоинство отслужив боевой срок, корабли «Олифант» и «Думкрат» были разобраны из-за ветхости лишь в 1720 году.

Но согласимся, сухопутная миссия «на Олонце» вряд ли могла удовлетворить Валронта, и он по государственной воле в 1710 г. назначается капитаном 28-пушечного фрегата «Ивангород». Возведенный на верфи р. Сясь под началом В. Вуотерсена и Г. Меншикова, корабль 27 мая 1705 г. был зачислен в состав Балтийского флота. В мае 1710 г. капитан Я. Валронт на фрегате «Ивангород» скрытно сопровождает до Выборга транспорт с провиан-

том и артиллерией, а в ноябре успешно курсирует в «наряде» у Кроншлота и защищает имперский Санкт-Петербург с моря.

Шнява «Lisette», Валронт и «четвертная лапушка»

Исключительная ситуация сложилась весной 1709 г., когда фартовый моряк, отъехав с Олонца, ставится «придворным» капитаном «чудесной» шнявы «Лизетт». Царь Петр, имея чин шаяубенахта (*schout-bij-nacht* – «в ночь смотрящий»), пригласил колоритного моряка с безупречной биографией на новый 16-пушечный корабль. «Новозачатая» шнява «отменных пропорций» сооружалась в Санкт-Петербургском адмиралтействе с ноября 1707 по июнь 1708 г. мастером Ф. Склевым по чертежам самого государя. Между тем с бухты-барахты заполучить статус личного судоводителя Петра I и встать к штурвалу фамильной шнявы дано не каждому. Однако боевой офицер Валронт, как никто другой, выделялся среди морского окружения и по праву занял место капитана шнявы.

Отметим, «Лизетт» не случайно пользовалась репутацией «семейного корабля» и являлась морской резиденцией первого лица страны. На палубе корабля кроме флотской элиты и царских соратников часто гостевали домочадцы, царевна Наталья Алексеевна, царицы Марфа Матвеевна и Прасковья Федоровна, Екатерина Алексеевна с дочками Анной и Елизаветой. В этом смысле ремарка государева токаря А.Н. Нартова о том, что, «имея страстную охоту к водяному плаванию», Петр «желал также приучить и фамилию свою», вовсе не метафора.

Между тем хочется прикоснуться к завораживающей тайне имени. Традиционно считалось, что шнява «Lisette» получила название в честь Елизаветы Петровны, обожаемой дочери царя. Однако при внимательном взгляде заблуждение легко рассеивается. На самом деле Елизавета родилась в декабре 1709 г., полтора года спустя после спуска парусника в воды Невы. Звучит парадоксально, но скорее всего «четвертная лапушка», как звал Петр ползающую на четвереньках дочь Елизавету, будущую императрицу, сама названа в честь царской шнявы. Существенно и другое. Царь всю жизнь находился под обаянием редкого на Руси женского имени Елизавета, произносимого Елисавет. Его фонетическая форма «Лизетта» или «Лизетка» оказалась комфортной для мироощущения царя. Но знал ли государь, что изумительное имя «Lisett» связано с «благородной, но искушающей дамой» и впервые появилось в XIII столетии во флорентийских сонетах Данте

Алигери? Кстати, государь так величал еще любимого верхового жеребца персидской или ахалтекинской породы и домашнюю собаку.

В то же время армейская биография шнявы «Лизетт» под командованием Я. Валронта захватывает и удивляет не менее. С апреля 1709 по октябрь 1711 г. корабль в эскадре К. Крюйса блокировал неприятельский флот у о. Котлин и не раз совершал с Кроншлотского рейда дерзкие походы в Балтику.

Сохранились «рассудочные» донесения англичанина с борта «Лизетт», отправленные 29 и 30 октября 1711 г. А.Д. Меншикову, которые свидетельствуют о скорбном положении русского флота у Кроншлота. Капитан сообщал «светлейшему князю» о своей инициативе: «Повелел я корабли потянуть вверх», потому что «морозы великие и лед идет, ветры противные». Переживая за сохранность царской шнявы, моряк подчеркивал: «27 дня две шнявы Лезет и Адлер и галиот притянули едва к батарее, с трудностью великою от погоды». Однако Я.Валронта взволновала и неожиданная пальба шведской артиллерии: «Сея ночи слышал... из пушек стрельбу близ Гаривалдая», поэтому «для ведомости» он был вынужден отправить «проведывать» дозор. В корреспонденции от 5 ноября капитан указал герцогу Ижорскому: «При Кроншлоте у батарей судам стоять ненадежно», потому что эскадра может быть разбита «ото льду и от ветров». Тогда же Я. Валронт аккуратно просил «ответствия» у Меншикова, «чтоб заранее с кораблями убраться», и как бы между прочим сообщил: «против дальней Красной Горки... сего числа явился шведский корабль».

Роль английского моряка подтверждает «Инструкция командирам судов» от 23 июля 1712 г., составленная «на случай вступления в бой». Она гласит, что капитан Валронт должен идти на врага сразу же «за вице-адмиралом на правом галсе».

Нельзя не упомянуть о трагическом финале царского корабля, который в 1716 г. наварлся на подводные камни у местечка Стенсгоф в «датской» Балтике. В момент катастрофы шнявой «Лизетт» командовал один из героев «Осударевой дороги» капитан-поручик И.К. Муханов.

Тайна забвения Валронта

В 1712 г. Ян Валронт становится первым капитаном бомбардирского 50-пушечного фрегата «Пернов» и совершает самостоятельное плавание по Финскому заливу. По оценкам очевидцев, грандиозный корабль поражал «доброй пропорцией» и красотой. Судно было заложено в ноябре 1708 г. на

Олонецкой верфи под присмотром английского мастера Р. Бента, а в июле 1710 г. фрегат «с Олонецкой верфи» под началом Г. Меншикова «прибыл сюды» в Санкт-Петербург «благополучно». В январе 1713 г. Я. Валронт получил чин капитана 1-го ранга, и с мая по сентябрь командовал маневренным фрегатом «Пернов», который в скором времени превратился в самую мощную единицу русского военноморского флота на Балтике.

Удача как никогда сопутствовала «флотоофицеру», а его успех и признание достигли немислимой высоты. Тем поразительнее беспрецедентная отставка английского моряка. В конце 1713 г. Я. Валронт внезапно отстраняют от службы, и его жизнь на долгие пятнадцать лет «погружается в небытие». Между тем чем была вызвана неожиданная опала капитана с гибким умом, исследователи могут только гадать. Приложил ли руку к этому скандалу сам государь или кто-либо из его ближнего окружения, исследователи не знают.

Может быть, резкий поворот связан с поисками завистников, доносами недоброжелателей или все дело в загадках личной жизни капитана? Документов на сей счет не обнаружено. Однако трудно представить, что слом карьерного восхождения «примерного» англичанина произошел из-за служебного проступка или, еще хуже, мошенничества. Но интрига скорого увольнения, похоже, все-таки не имеет политического подтекста. За долгие годы славного служения России англичанина никто не хватал за руку, не уличал в каком-либо пристрастии, тем более не заявлял о малом профессионализме.

Несмотря на это, вплоть до кончины опальный капитан был отлучен от моря и лишен привилегированного положения. В этом смысле вспоминается драматический суд 1713 г. над К. Крюйсом. Обвинительный вердикт безапелляционно требовал «наказать смертию» вице-адмирала «за преступления и неисполнение... должности». Мог ли Ян Валронт быть причастным к этому делу, сказать невозможно, документальных свидетельств в нашем распоряжении нет. Но одно точно, смертельный приговор Крюйсу заменили ссылкой в Казань, а через год государь признался: «Я на тебя более не сержусь», на что моряк ответил: «И я перестал сердиться».

Как бы там ни было, мы не знаем, где Я. Валронт находился в момент переломных сражений Северной войны, чем занимался до апреля 1728 г., времени, когда получил назначение в Архангельск на должность командира брандвахтенного поста.

Яхта «Св. Петр»

Одновременно морской офицер Валронт стал капитаном порта и приставлен, как тогда говорили, «к смотрению над приходящими судами». Любопытно, что его предшественником оказался А. Диопер, более известный своей дочерью Евдокией, которая в 1731 г. обвенчалась с любимцем Петра I чернокожим капитан-инженером Абрамом Петровичем Ганнибалом.

На Северной Двине престарелый англичанин решительно взялся за «исправление» судьбы корабля «Св. Петр», первой «государевой яхты», возведенной в 1693 г. в Соломбале, которая десятилетия простояла у портовой стенки. О судне, «к мореходному ходу годному», вспомнили после царского указа, потребовавшего увековечить раритетные корабли, а «то взыскано будет на вас и на потомков ваших». Еще в 1723 г. состоянием яхты «Св. Петр» озаботился П.И. Ягужинский: «Ежели той яхты найдутся какие-либо остатки, то необходимо их в удобном месте поставить и приказать беречь». Тогда судно подняли из воды, но не ухаживали, и к 1726 г. корпус разохся, а доски сгнили до такой степени, что ремонт и дальнейшее использование яхты оказались нереальным делом.

Документы Государственного архива Архангельской области свидетельствуют, что через два года Я. Валронт подготовил запрос в Архангелогородскую губернскую канцелярию и потребовал передать с легендарной, но «очень гнилой» яхты снасти, «которые лежат без использования». В августе 1728 г. командир брандвахтенного поста уз-

нал ответ: «яхта... гнила и в починку быть не годна», но ее необходимо «поставить в удобное место и хранить». Снасти с раритетного корабля – ванты, паруса, блоки, тросы, ветхие канаты – Я.Валронт получил в июне 1729 г. и использовал для конопатки и оснащения нового пакетбота. Кстати, среди снаряжения исторического судна оказались два якоря весом 3 и 7 пудов, а также двухпудовый «румпель железный», которые были выкованы из металла «заонежских» заводов датского заводчика и коммерсанта А. Бутенанта фон Розенбуша. В итоге у Я.Валронта оказались 10 медных пушек трехфунтового калибра и корабельный металл «от Бутмана» общим весом в 29 пудов, который сложили в амбаре «под караул», а сама яхта «Св. Петр» 30 ноября 1729 г. была сожжена прапорщиком Устюжского полка С. Болшим.

Так, перевернув последнюю страницу истории одного из первых военных кораблей России, круг замкнулся. Приполярный Архангельск, предоставивший 3 июня 1698 г. широкие возможности иностранному моряку, 5 декабря 1729 г. проводил Валронта в последний путь. История любит творить неожиданные виражи, переплетая человеческие судьбы, события и времена. Однако в пору признаться: Ян Волрант, английский капитан Петра Великого, прожил красивую и волнительную жизнь в России, он действительно сделал все, что мог, для ее процветания и славы.

Иллюстрации предоставлены автором

**Михаил Юрьевич ДАНКОВ**

родился в 1954 г. в Архангельске.

Окончил Петрозаводский государственный университет.

Научный сотрудник Национального музея Республики Карелия.

Автор более 220 научных публикаций по истории Русского Севера.

Работа поддерживалась Институтом «Открытое общество»,

Шведским институтом (Стокгольм),

Национальным музеем Мальты (Ла Валетта),

Восточноевропейским архивом при университете

г. Бремена (Германия), Фондом культуры России.

Научный руководитель исследовательского проекта «Осударева дорога»,

лауреат литературной премии журнала «Север» за 2016 г.

Действительный член Русского географического общества,

член Союза дизайнеров России,

заслуженный работник культуры Республики Карелия.

