

Л. И. ИВИНА

ОБ УЧАСТИИ ДАТСКОГО РЕЗИДЕНТА
БУТЕНАНТА ФОН РОЗЕНБУША
В СТРОИТЕЛЬСТВЕ РУССКОГО ФЛОТА В КОНЦЕ XVII в.

В конце XVII—начале XVIII в. резко усиливаются политические и экономические связи России с Западной Европой, в частности со Скандинавскими странами. Немало выходцев из Скандинавских стран поселилось в России. Многие из них, не прерывая сношений со своей родиной, одновременно самым тесным образом связали свою деятельность с Россией. Имя датского комиссара Генриха (в России он был известен под именем Андрея) Бутенанта (Бутмана) фон Розенбуша упоминается в русской дореволюционной и советской историографии. Оно не случайно связывалось с изучением некоторых вопросов внутренней и международной жизни России конца XVII в. Деятельность Бутенанта разностороння. Прекрасный знаток России (он был связан с ней около 30 лет, умер в 1702 г.), оборотистый купец, предприимчивый владелец заводов, искусный дипломат, он не только успешно выполнял обязанности резидента датского короля в Москве, влияя при этом на внешнюю политику России, Дании, Голландии, Швеции и других государств, но и участвовал в экономической жизни России и Дании.¹ Начав в 70-е годы XVII в. с торговых операций в качестве гамбургского фактора в Архангельске, он становится поставщиком оружия при правительстве русского царя Алексея Михайловича, владельцем медных, а затем железоделательных заводов в Олонецком уезде, имевших важное значение для развития русской экономики того времени.² Одновре-

¹ М. И. Белов. Россия и Голландия в последней четверти XVII в. В сб.: Международные связи России в XVII—XVIII вв., М., 1966, стр. 78—79; А. П. Глаголева. Олонецкие заводы в первой четверти XVIII в. М., 1957, стр. 39—46.

² Дополнения к актам историческим (далее — ДАИ), т. VI, СПб., 1857, № 18, стр. 89; т. IX, СПб., 1875, № 81; т. XII, СПб., 1872, № 83; Крепостная мануфактура в России, ч. 2. Л., 1931, стр. 128—130, 144—145.

менно являясь комиссаром — представителем датского короля в Москве, — Бутенайт был близок к датскому и русскому дворам, что позволило ему поддерживать теплые связи с русским царем Петром I и получать различные поощрения как от датского короля (например, возведение в дворянское сословие с прибавлением к имени фон Розенбуш), так и от русского царя (получение подрядов и жалованных грамот, поощрявших его участие в торговле и промышленности России).³

В существующей литературе (в работах Н. Г. Устрялова и С. И. Елагина) очень бегло говорится о деятельности Бутенайта в качестве подрядчика в строительстве галер и других кораблей в России конца XVII в.⁴ Публикаций документов, связанных с участием Бутенайта в строительстве русского флота, почти нет. Лишь среди опубликованных архимандритом Леопидом актов Иверского Святозерского монастыря имеется одна рядная запись Бутенайта, обязавшегося построить галеру для кумпанства Саввино-Сторожевского монастыря.⁵

В настоящем очерке, написанном на основе материалов архива Иверского монастыря, предпринимается попытка более подробно рассмотреть участие Бутенайта фон Розенбуша в строительстве русского флота в конце XVII в. Это позволит получить более широкое представление о первых шагах массового строительства русского флота в петровскую эпоху. Одновременно можно будет проследить сложную, но характерную для того времени деятельность иностранного дипломата (в данном случае датского), наряду со своими служебными обязанностями деятельно участвовавшего в важнейших начинаниях, связанных с экономическими и военными преобразованиями в России, начатыми на рубеже XVII—XVIII вв.

В 1696—1698 гг. началось массовое строительство флота в России. Указы Боярской думы от октября—января 1696 г. о строительстве морских судов и создании «кумпанств», должных осуществить строительство первых кораблей к 1698 г., были реальными шагами в осуществлении грандиозного плана Петра I по превращению русского государства в морскую державу. Являясь по сути дела первыми указами о массовом строительстве русского флота и базируясь на реальной основе — привлечении к его осуществлению всего населения страны, они сулили России большие перспективы. Финансирование этого предприятия цели-

³ Письма и бумаги Петра Великого, т. I. СПб., 1887, см. по именному указателю; Н. Н. Бантыш-Каменский. Обзор внешних сношений России, ч. I. М., 1894, стр. 233, 235, 238.

⁴ Н. Г. Устрялов. История царствования Петра Великого, т. II. СПб., 1853, стр. 308; С. И. Елагин. История русского флота. Период Азовский. СПб., 1864, стр. 61, 28, 29 (список судов Азовского флота).

⁵ Русская историческая библиотека (далее — РИБ), т. 5. СПб., 1873, № 393.

ком возлагалось на крестьянство, ибо основой для раскладки корабельной повинности был крестьянский двор. Владельцы крестьянских дворов объединялись из расчета 8—10 тыс. дворов, образуя светские или духовные кумпанства. Каждое кумпанство обязывалось построить 1 корабль.⁶ Таким образом вместе с другими землевладельцами к строительству кораблей привлекались духовные феодалы — монастыри, митрополичьи и епархиальные кафедры; они представляли корабль от 3 тыс. крестьянских дворов. Так, Иверский монастырь на Валдае, созданный в 1653 г. патриархом Никоном, попал в кумпанство вместе с Саввино-Сторожевским, Воскресенским и Иосифо-Волоколамским. Это кумпанство должно было построить одну галеру и спустить ее на воду в апреле 1698 г. Образовавшееся кумпанство выбрало наиболее удобный и выгодный для себя выход — наняло подрядчика, обязавшегося возглавить работы по строительству корабля. Выбор пал на комиссара датского короля Бутенанта фон Розенбуна и его сына. Поиски лица, которому можно было бы доверить строительство корабля, начались сразу после обнаружения указа. Уже в декабре 1696 г. с подворья Иверского монастыря в Москве на Валдай сообщалось о цене подрядов такого рода и возможной кандидатуре.⁷ Кумпанство, членом которого был Иверский монастырь, одно из первых прибегло к помощи подрядчика.⁸ Для России строительство флота в соответствии с задуманным планом было новым и трудным делом. Отсутствие опыта и специалистов для ведения строительства в большом масштабе ставило кумпанства в сложные условия. Выполнение петровского указа путем подрядов было обоюдно выгодным делом. Кумпанства снимали с себя часть обязанностей по организации строительства и оснастке кораблей, передавая бесконтрольно эти функции подрядчикам, знакомым с работами такого рода. Для Бутенанта участие в этом предприятии было весьма привлекательно, поскольку к этому времени в его руках сосредоточилось железоделательное производство Олонецкого уезда и поставка оружия для русской армии.⁹

27 апреля 1697 г. кумпанство оформило с Бутенантом и его сыном рядную запись, по которой вся ответственность за строительство корабля падала на подрядчика.¹⁰ Кумпанство же должно было только своевременно вносить деньги за подряд. Бутенант взялся построить для кумпанства полностью оснащенную и обеспеченную боеприпасами галеру за 10 тыс. рублей по чертежу из

⁶ С. И. Елагин, ук. соч., стр. 52—54; Очерки истории СССР периода феодализма, XVIII в., ч. 1. М., 1954, стр. 442—443.

⁷ Архив ЛОИИ, ф. Иверского монастыря (181), карт. 91, д. 17, л. 68.

⁸ С. И. Елагин, ук. соч., стр. 61.

⁹ ДАИ, т. IX, № 81; т. XII, № 83; Крепостная мануфактура в России, ч. 2, стр. 128—130, 144—145.

¹⁰ РИБ, т. 5, № 393.

Судного володимирского приказа. Лес для строительства отводился по указу царя, найм мастеров осуществлялся самими подрядчиками. Галера должна была быть спущена на воду в Воронеже в апреле 1698 г. При оформлении рядной записи подрядчики получили 4 тыс. рублей. Администрация Московского Иверского подворья считала эту сделку удачной, так как квалифицированного подрядчика нанять было трудно и дорого.¹¹ Кроме указанного, Бутенант взял подряды в кумпанствах святейшего патриарха, Ростовского и Крутицкого митрополита.¹²

Оформлению кумпанством рядной записи на строительство корабля предшествовала большая работа по сбору корабельной повинности с крестьян. Некоторые сведения об этой деятельности находим в переписке властей Иверского монастыря со своим подворьем в Москве. На Иверское подворье в Москве была возложена основная работа по связи с другими участниками кумпанства, подрядчиком и с Воронежской верфью, где строились корабли. В марте 1697 г. Московскому подворью власти Иверского монастыря выслали 1090 руб. на «корабельное строение».¹³ В апреле того же года сама администрация Московского подворья, помогая подрядчику, предприняла некоторые шаги по обеспечению постройки корабля рабочей силой. В частности, в Москве наняли 20 плотников, велись переговоры с кузнецами и «сницарями», из Иверского монастыря был потребован «живописец со всякими снастями», подъячий, слуга, гонец, столяр и другие мастеровые люди.¹⁴ Используя свое положение датского резидента, Бутенант наряду с некоторыми другими участниками строительства флота нанял корабельных мастеров в Дании. Сведения из документов Датского двора по этому вопросу опубликованы Н. Г. Устряловым. Уже в апреле 1696 г. Бутенант вызвал из Дании морского офицера и 4 галерных мастеров для работы в Воронеже.¹⁵ Непосредственным строителем галеры кумпанства, куда входил Иверский монастырь, был голландский мастер Корнелиус Дюйц.¹⁶

Переписка Московского Иверского подворья этого времени изобилует просьбами к властям Иверского монастыря о высылке денег для своевременного взноса подрядчику. К сентябрю 1697 г. Бутенант только от Иверского монастыря получил более 1153 руб., а на «корабельное строение» в Москву иверские монастырские власти отпустили к концу года свыше 4386 руб.¹⁷

¹¹ Архив ЛОИИ, ф. Иверского монастыря (181), карт. 94, д. 9, лл. 15—17.

¹² Н. Г. Устрялов, ук. соч., стр. 308; С. И. Елагин, ук. соч., стр. 28—29.

¹³ Архив ЛОИИ, ф. Иверского монастыря (181), карт. 94, д. 9, л. 8.

¹⁴ Там же, лл. 5—6, 15—18.

¹⁵ Н. Г. Устрялов, ук. соч., стр. 390—391.

¹⁶ С. И. Елагин, ук. соч., стр. 28—29.

¹⁷ Архив ЛОИИ, ф. Иверского монастыря (181), карт. 93, д. 5, лл. 27—30.

Общее количество намеченных к строительству кораблей было, по мнению русского правительства, недостаточным. Однако даже сбор средств на строительство кораблей по первоначальному плану проходил с большими трудностями.¹⁸ Новый указ Петра I от 3 декабря 1697 г. предписывал приступить к дополнительному строительству кораблей, в связи с чем кумпанства могли объединить свои средства.¹⁹ Этот указ требовал не только увеличить количество выстроенных кораблей, но и улучшить их качества. Отныне строить корабли позволялось только из «пильного леса». Кумпанство Саввино-Сторожевского монастыря, в которое входил Иверский монастырь, объединилось («сложилось») с кумпанством Новгородского митрополита, что составляло 16 тыс. крестьянских дворов. На них-то и пала вся тяжесть денежного обеспечения нового строительства. Образовавшееся после объединения «складничество» снова отдало подряд Бутенанту с сыном. 31 марта 1698 г. они составили рядную запись с обязательством построить галеру и ушканы со всеми припасами за 11 тыс. руб. Обеспечение строительными материалами и рабочей силой подрядчики снова брали на себя. При оформлении рядной записи они получили аванс в 4 тыс. руб., окончательный расчет должен был быть произведен в марте 1699 г.²⁰ По данным С. И. Елагина, мастером на строительстве в этом кумпанстве был голландец Ян Янсен Янеман.²¹ Тем временем в Россию продолжали приезжать иностранные мастера. В частности, в переписке Московского Иверского подворья с властями Иверского монастыря сообщалось, что в июне 1698 г. Россия приняла 500 иностранных мастеров, которых распределили по кумпанствам. Кумпанству, членом которого был Иверский монастырь, досталось 15 человек.²² Среди них было 8 датчан и 4 шведа. Подробные сведения об этом находим в указе от 20 августа 1698 г. В нем сообщалось, что присланные иностранцы, начальные мастерские люди и матросы, следуют из Амстердама. Им предписывалось быть на корабле, который наряду с другими должен был войти в морской караван. Кумпанство обязывали выплачивать жалование и кормовые деньги этим людям за полгода вперед и доставить их в Воронеж на корабль, чтобы можно было приступить к оснастке и управлению кораблем.²³

Привлечение иностранных мастеров потребовало дополнительных денежных сборов с крестьян Иверского монастыря на жалование начальным людям, которые были посланы на корабли

¹⁸ См., например: там же, карт. 94, д. 9, лл. 42—44, 85—86.

¹⁹ С. И. Елагин, ук. соч., стр. 65—67.

²⁰ Архив ЛОИИ, ф. Иверского монастыря (181), карт. 97, д. 13, лл. 4—8.

²¹ С. И. Елагин, ук. соч., стр. 30—31.

²² Архив ЛОИИ, ф. Иверского монастыря (181), карт. 96, д. 4, лл. 57, 60—61.

²³ Там же, карт. 97, д. 13, лл. 15—16.

(2 алтына и 2 деньги с двора).²⁴ На основании выписок из приемных и расходных книг казначей Иверского монастыря за 1698/99 г. можно составить некоторое представление о денежных суммах, полученных иноземцами на жалование и корм с владений Иверского монастыря в Новгородском, Новоторжском, Ржевском и Старорусском уездах. Сумма составляла 737 руб. 18 алтын 2 деньги. Голландским иноземцам, включая расходы на полномочного посла, было собрано 360 руб.²⁵ Как сообщают выписки из приходо-расходных монастырских книг, в конце августа 1698 г. из собранных с вотчин Иверского монастыря денег «иноземцам начальным и мастеровым людям и матрозом 13 человеком» было заплачено 162 руб. 10 алтын.²⁶ И снова в переписке строителя Московского Иверского подворья, надзиравшего за работой подрядчика и своевременной выплатой денег ему и другим мастерам, с властями Иверского монастыря звучит беспокойство в связи с большими материальными расходами и задержкой денежных сумм, присылаемых из Иверского монастыря. А в монастырских селах и деревнях продолжали собирать с крестьянских дворов деньги на «карабельное строение» и слать их в Москву. В отписке от 12 июля 1698 г. строитель Московского подворья писал, что расходы увеличились в связи с решением оснащать корабль большими якорями «и иные многие припасы сверх данных росписей, только все от того скучают».²⁷ Представители Иверского монастыря не только «скучали» из-за все возрастающих расходов, но и настойчиво требовали присылки денег на их покрытие. Монастырские власти высказывали все возможные средства, чтобы взыскать с крестьян новые суммы. Уже через две недели на Московское подворье было выслано в «карабельное строение» 700 руб., однако выплата денег за строительство происходила все-таки с задержкой.²⁸

16 августа 1698 г. корабль был готов, но еще не спущен на воду.²⁹ Помимо требования денег, необходимых для различных нужд на «карабельное строение», строитель Московского Иверского подворья сообщал монастырским властям, что им предписано послать людей в Воронеж для охраны кораблей. От 100 дворов нужно было послать по человеку с ружьем «для обережения кораблей от неприятельских людей».³⁰ Уход 100 работников ставил в еще более трудное положение крестьянские дворы, на которые выпала эта дополнительная повинность.

Когда после завершения строительства кораблей началась их оснастка, Бутенант снова предложил свои услуги. В декабре

²⁴ Там же, л. 17.

²⁵ Там же, лл. 25—26.

²⁶ Там же, л. 1.

²⁷ Там же, карт. 96, д. 4, л. 63—64.

²⁸ Там же, лл. 63—66, 70—72.

²⁹ Там же, лл. 87—88.

³⁰ Там же, лл. 88—88 об., 92—93; карт. 97, д. 10, л. 9.

1698 г. он пишет письмо митрополиту Великого Новгорода и Великих Лук Иову, в котором выражает готовность снабдить построенные им для кумпанства корабли «воинскими припасами» (в их числе порох, ядра, бомбы, свинец, шпаги, якоря, шлюпки, сумки для патронов, гранаты).³¹

Строительство кораблей, числившихся за кумпанствами, в которых состоял Иверский монастырь, Бутенантом было завершено. Эти корабли вошли в состав русской флотилии, построенной в Воронеже ценой грандиозных усилий, но так и не получившей практического применения. По данным 1704 г., 2 галеры, построенные при участии Иверского монастыря, находились в Воронеже на местах постройки; там же они, по всей вероятности, были разобраны после 1709 г., так же как и корабли кумпанств Суздальского, Тамбовского и Крутицкого митрополитов.³² Несомненной заслугой Бутенанта следует считать то, что взятые на себя обязательства он выполнил добросовестно. По своим техническим данным корабли, построенные им, соответствовали требованиям судостроения конца XVII в. Большинство же других кумпанств построило корабли, не отвечавшие этим требованиям. Большая часть «кумпанских» кораблей оказалась невысокого качества. Поэтому правительство распустило кумпанства и решило вести строительство флота новыми методами, сосредоточив его в своих руках.³³

Сохранившиеся в архиве Иверского монастыря материалы дают возможность проследить участие одного из наиболее видных подрядчиков в строительстве русского флота в конце XVII в. — датского резидента Бутенанта фон Розенбуша. Они помогают выяснить характер взаимоотношений между подрядчиками и кумпанствами, порядок финансирования строительства флота. Эти документы свидетельствуют о том, что обложения и повинности, связанные с постройкой корабля, всей своей тяжестью легли на плечи крестьянства. Они позволяют более полно и отчетливо представить как строительство русского флота в конце XVII в., (которое, несмотря на все свои неудачи, явилось важным этапом в создании регулярных вооруженных сил России), так и участие в нем выходцев из-за границы, в частности из Скандинавских стран.

³¹ Там же, карт. 97, д. 13, л. 22—23.

³² С. И. Елагин, ук. соч., Список судов азовского флота 1696—1712 гг., стр. 28—33.

³³ Ф. Ф. Веселаго. Очерки русской морской истории, ч. I. СПб., 1875; С. И. Елагин, ук. соч., стр. 68—72, 186—187; Л. Г. Бескровный. Русская армия и флот в XVIII веке. М., 1958, стр. 106—107.