

СТРАНИЦЫ СЛАВНОЙ ИСТОРИИ ГОРОДА ЛУГИ

Игорь ПОЛОВИНКИН



Половинкин Игорь Валерьянович, родился в 1969 году в г. Лиепая Латвийской ССР. Живет в г. Луга Ленинградской области. Краевед, корреспондент газеты «Провинциальные новости», член Лужского общества краеведов, заведующий музеем истории Лужского судоходства, член экспертного совета Межрегионального благотворительного фонда имени И.И. Неплюева. Публикуется с 1990 г. Организатор ежегодной международной конференции «Эра пароходов». Автор книги «Лужане в войне 1812 года» и более двухсот статей в газетах и журналах по истории российской армии, отечественного ВМФ и речного флота, памятниках культурного наследия и истории Русской Православной Церкви. Награжден знаком «За отличие в службе» II-й степени ВВ МВД СССР (1989), Крестом Союза Казаков «За оборону Приднестровья» (1992), Медалью Союза Казаков «Атаман Платов» (2006), Крестом Общественного Совета «За увековечение памяти Отечественной войны 1812 г.» (2013), Почетным знаком «За заслуги перед городом Луга» (2009).

ВОЕННО-МОРСКАЯ ДЕРЕВНЯ

Решив дипломатическим путем свои проблемы с Турцией, 28-летний царь Петр Алексеевич объявил войну Швеции. 22 августа 1700 г. он повел из Москвы войско на Нарву, чтобы разбить одну из лучших европейских армий того времени и добыть для России вожденный выход к Балтийскому морю.

Уже 8 сентября в Новгороде царь Петр I «изволил кушать» у герцога де Кроа и к вечеру поехал в обоз, чтобы на следующий день продолжить свой первый злосчастный поход во главе многотысячной армии к шведской крепости Нарва, минуя речку Веряжу, деревню Пожарище, реку Мшагу и село Медведь.



Петр Первый

Погостив несколько дней у знакомого местного помещика Лихарева в деревне Подберезье, что на реке Луге, 15 сентября царь приехал на пристань в деревне Онежицы, где уже стоял армейский обоз. Здесь государь и заночевал. Поутру вместе со своим детищем — Преображенским полком, он отправился далее к русско-шведскому рубежу.

Кто знает, что снилось молодому Петру, отправившемуся «прорубать окно в Европу». Тем не менее, это, казалось бы, мимолетное событие в его великой биографии оставило заметный след как в истории небольшой лужской деревушки, так и в истории становления отечественного флота на Балтике. Так в годы Северной войны с Онежицами оказались связаны имена многих сподвижников государя, «птенцов гнезда Петрова».

Дело под Нарвой закончилось для петровских войск «конфузом». Честь мундира смогли сохранить лишь преображенцы и семеновцы, как наиболее обученные ратному делу по европейскому образцу. Но, несмотря на это, Петр I провел работу над ошибками. Великая Северная война только начиналась, и до Ништадтского мира впереди ожидали два десятилетия сражений со шведами на земле и на море.

Учитывая неудачный опыт первого похода на Нарву, Петр I озаботился строительством транспортных судов и созданием флотилии для действий на реках и озерах. В это время на Ладожском озере господствовала шведская флотилия вице-адмирала Гедеона Нумерса, а на Чудском — капитана Й. Хокерфлюхта.

17 января 1701 г. последовал указ царя «для нынешней швейской службы» построить для воинских нужд «в Новгородском уезде на реке Волхове да в деревне Онежицы на реке Луге» 600 стругов «со всякими струговыми припасами, какие по тем местам ходят». Эти суда планировалось отправить к весеннему половодью — «к началу первой полоной воде» и использовать для перевозки хлебных и «иных запасов», а также вооружения и боеприпасов, а также «ратных людей». Какими людьми, какими узлами строить вышеуказанные строения, где брать лес для их постройки, о чем должен был озаботиться Адмиралтейский приказ, куда в соответствии с царским указом была послана «память».

В соответствии с указом строительство началось на р. Луге у уже известной Петру I деревни Онежицы, что в 18 км по течению от нынешнего города Луга, также на Волхове, близ Великого Новгорода. Здесь стоит упомянуть, что в Онежицах еще с первой трети XVII столетия ходила пристань, одна из главных на лужском водном пути из Новгорода в Ивангород, от которой осуществлялось речное сообщение со шведской провинцией Ингерманландия.

Государев заказ в Онежицах исполнялся быстро. Генерал-фельдмаршал Борис Петрович Шереметев в начале июня 1701 г. уведомил царя, что «на Луге строено 170 и достальные скоро построены». А вот на Волхове, по его словам, «построено немного», а некоторые струги только начали делать. Поэтому Шереметеву пришлось поторопить новгородцев, чтобы

«...закончилось делом». Неисправное исполнение царского указа Петра I строго прекратилось. В итоге за 160 (по другим данным 180. — И.П.) стругов, не построенных к назначенному времени, с виновных «в задержании» было взыскано по 100 рублей за постройку и по 15 рублей штрафа.

Помимо постройки новых стругов на Луге и Волхове, на этих реках и других водоемах у всех частных владельцев приказано переписать все струги и, «оценив их, приготовить к весне», к кампании 1702 года. Кстати, тогда в матросы набирали «охочих» людей в возрасте от 12 до 20 лет.

Война со шведами продолжалась, и для достижения своих стратегических замыслов Петру I требовалось плавсредств все больше и больше. Поэтому, не останавливаясь на достигнутом, Онежская верфь приступила к выполнению очередного заказа на постройку стругов. Уже в марте 1703 г. Шереметев в письме царю о строительстве «новых судов для «воинских промыслов», помимо прочего отмечал: «Другие струги, которые на Луге реке делают, и я об них приказал Якову Брюсу всякими мерами спешить». Из этого же письма мы узнаем, что здесь «для провиантов» стоял полк под командованием Андрея Шарфа, которому предписывалось «чинить всяческое вспоможение в работе тех стругов». 6 апреля Петр Матвеевич Апраксин информировал Петра I о числе больших и малых судов, находящихся на Ладожском озере и Волхове. Исправных было 359 судов и «ветхих» 147. Возможно, что в это число входили и суда, реквизированные у местных жителей.

Петр I, готовясь к реваншу под стенами Нарвы, естественно, обратил внимание на значение р. Луги и в июле 1703 г. дал распоряжение Б.П. Шереметеву: «Изволь приказать не мешкая вымерить устье Лужское, сколь глубоко; также подлинную ведомость надобно взять, сколь полая вода высока на каких переборах, понеже зело нужны и там некие суда».

Для работ в устье Луги и реке Россони Шереметев отправил драгунских полковников Родиона Баура и Семена Кропотова со «знающими людьми». Прибыв на место и собрав необходимые сведения, они доложили генерал-фельдмаршалу: «...и та река (Россонь. — И.П.) вышла из Луги узким путем и пала в Нарову, от Луги верстах в шести, и тою рекою караблями и большими судами, кроме малых судов, к Нарве итти невозможно». Также полковники ездили к Лужскому устью, «и то устье мерю в глубину толко сажень, и есть каменя великие подле того устья». Кроме того, мужики, которые были с ними добавили, что «далее (в Лужскую губу. — И.П.) и того мелче и хуже, а от морского устья Луга река гораздо глубже, и в то устье караблями и большими судами, кроме малых потоков, проити невозможно». Их слова дополнил ивангородский «выходец», сообщивший, что «от деревни де Онежиц рекою Лугою к городу Яме и мимо города весною и осенью большие суды в порогах ходят и без повозки», то есть для прохождения Сабских и других порогов суда можно было и не разгружать. Ивангородец добавил и то, что большая вода в р. Луге стоит до праздника Св. Троицы, после чего ее уровень быстро падает. Всю эту информацию Шереметев донес царю в своем письме от 15 августа 1703 г.

В первых числах августа того же года в новозавоеванном городе Ям, переименованном Петром I в Ямбург, состоялся военный совет, на котором А.Д. Меншиков и Б.П. Шереметев постановили: «А Степану Стрекалову с полчаны своими быть в Онежских для береженья и для строения стругов и для припаски лесов». Таким образом, стрелецкий полк Стрекалова, численностью 531 человек, находился на службе в Онежских с октября 1703 по апрель 1704 года и обеспечивался хлебом.

Оправившись после «нарвского конфуза» 1700 г., армия Петра, речные и озерные флотилии, а также первые корабли зарождавшегося Балтийского флота смогли потеснить шведов на Ладожском и Чудском озерах. Одержанные победы при Эрестфере, взятие Нотебурга, Ниеншанца, Копорья и Яма позволили основать на Неве новый город Санкт-Петербург. Постепенно русская земля «отчич и дедич», «от Российского государства отлученная» и находившаяся с 1617 г. под властью шведской короны, начинала возвращаться под сень двуглавого орла.

Опыт массового строительства стругов в Онежских вскоре пригодился, когда Балтийскому флоту потребовались в большом количестве небольшие маневренные парусно-гребные суда — бригантины.

Согласно опубликованным документам, опубликованным еще в XIX веке морскими историками С.И. Елагиним и Ф.Ф. Веселого, в период с 1704 по 1714 г. бригантины являлись весьма распространенным типом судов в русском флоте на Балтике и участвовали практически во всех морских операциях у финских берегов. Бригантины, как универсальные суда, имели широкий спектр применения. Во время движения эскадры они обычно шли в авангарде. Кроме того, бригантины использовались для разведки, перевозок солдат, продовольствия, боеприпасов, стройматериалов, почтовой корреспонденции, а также при проведении промеров глубин.

В ноябрьской «Росписи» 1704 г. указано, что на сто бригантин полагалось из иностранцев: капитанов — 3, поручиков — 3, галерных приставов-«комитов» — 3, соток-комитов — 3, лекарей — 3, штурманов — 3 и 6 матросов-греков. Из русских: священников — 3, подьячих или писарей — 3, матросов «старых русских» — 100, 200 матросов «новых» и 100 пушкарей. Очевидно, остальные члены команд набирались из солдат, которые проходили обучение уже на палубе, во время походов. В среднем, в указанные годы, на каждой бригантине в плавании надлежало быть офицеру, 45 матросов и пушкарей, а также 30 солдат.

Возглавил строительство парусно-гребных бригантин на Онежской верфи стольник Иван Юрьевич Татищев. Выбор Петра I был не случаен. Назначенный в 1703 г. новгородским комендантом, Татищев хорошо знал здешние края, так как был местным помещиком. В Лядском погосте Шелонской пятины, в усадьбе Пелешок, находилось его поместье, где стоял дом, построенный «для приезда», а также дворы приказчика и ключника. Именно здесь останавливался царь Петр 18 сентября 1700 г. во время первого нарвского похода. По этому поводу в «Юрнале 1700 года» отмечено: «приехали в деревню Пелешок; здесь кушали у Татищева».

Кроме упомянутой усадьбы, И.Ю. Татищеву принадлежали в близлежащем селе Боброве и деревнях Лог, Филимонова Горка, Сварцы и Заруденье «жилых крестьянских восемнадцать дворов». В соседнем с Лядским Бельском погосте той же пятины Иван Юрьевич имел во владении усадьбу Ренек, где жил его приказчик, и один крестьянский двор в д. Заозерье.

9 мая 1704 г. из Санкт-Петербурга на верфь прибыл «нарочный посыльщик» с письмом от государя, в котором Петр настойчиво интересовался у И.Ю. Татищева, к какому числу «поспеют» бригантины, которые строятся на реке Луге. На что Иван Юрьевич отвечал, что «достраивать будет недели с три» и приказал отделять 15 судов «наскоро». О причинах, замедлявших сроки выполнения государственного заказа, Татищев сообщал, что дело встало из-за нехватки гвоздей «карабельного манеру» и малого числа кузнецов на верфи. Также были проблемы и с оснасткой бригантин. Татищев жаловался царю, что «по сие число» с Олонецкой верфи в Онежицы не прислан блок-макер, хотя по данному вопросу олонецкому коменданту Ивану Яковлевичу Яковлеву отправили курьера. Без этого специалиста на лужской верфи «блочное дело остановилось», а иноземцы, находившиеся в Онежских на постройке бригантин, «за блочное дело не емлются». Поэтому не случайно Татищев задал вопрос царю: «Для оснастки тех судов кому изволишь государь быть». В заключение Татищев сообщил, что «веревочные припасы» у него куплены в Новгороде, хотя и оговаривается — «а не знаю сколько которых рук брать», то есть каких размеров, и что для решения этого вопроса нужны «заобычные люди», сведущие в данном вопросе.

Сообщение Татищева не осталось без внимания. Уже 13 мая Меншиков пишет из Санкт-Петербурга в Олонец Яковлеву, чтобы тот срочно отпустил к Ивану Татищеву на реку Лугу 10 русских матросов и 5 итальянцев, «да с ними капитана иноземца», таких, которые бы умели оснащать бригантины.

В итоге, несмотря на возникавшие трудности, И.Ю. Татищев блестяще справился с царским поручением. Плодом его кипучей административной деятельности стали 44 бригантины, построенные мастером Хорлой Андреевым и спущенные на воды реки Луги в 1704 году. Отметим, что тогда бригантины строились двух типов — голландского и итальянского. Однако спустя пару лет, согласно «Юрналам 1706 году», Петром I и корабельными мастерами Федосеем Склевым и Гаврилой Меншиковым была спроектирована и построена бригантина «нового маниру», получившая название «русской», как она затем называлась в документах.

Первая русская бригантина была спущена на воду в Петербурге 10 ноября 1706 г. и «на другой день ходили на оной для пробы на море». В декабре на стапелях заложили еще два подобных судна, впоследствии послуживших образцом для дальнейшего массового строительства бригантин «русского маниру» для Балтийского флота. Они представляли собой вооруженное четырехмачтовым судно с десятью парами весел, длиной корпуса по палубе 15,8 м, шириной — 4,3 м и глубиной трюма 1,5 м. Каждое судно осна-



Бригантины на Выборг 1710 г.

шалось тремя якорями, весом в 6, 7 и 8 пудов. В 1711 г. Петр внес коррективы в проект русской бригантины, немного увеличив длину корпуса и сделав его обводы более пологими.

Следующий большой заказ Лужская верфь выполняла несколько лет, с 1712 по 1714 год. Однако для этого требовалось провести большую предварительную работу по выявлению годных корабельных лесов и их заготовке. Решением данной задачи занимались не только адмиралтейские специалисты, но и местные помещики. Например, когда в ноябре 1710 года составлялась очередная писцовая книга Водской пятины, крестьянин помещика Ильинского Тигодского погоста Льва Васильевича Нелова как на духу выложил все, что знает о службе своего хозяина и добавил, что тот «ныне у государева дела на реки Луги у заготовления лесов к судовому строению».

Летом 1711 г. Его Царское Величество повелел заготовить леса и построить к весне следующего года 200 бригантин на реках Ижора и Луга, а также просил немедленно прислать из губерний Московской, Киевской, Смоленской, Казанской, Архангелогородской, Азовской и Сибирской плотников-судостроителей, из расчета по 20 человек на каждое судно. Об этом светлейший князь А.Д. Меншиков 26 августа доложил Сенату для решения вопроса. Правда, сенаторы свой окончательный «приговор» о наборе плотников для постройки бригантин вынесли только 20 сентября.

Тем временем о «заготовлении лесных припасов к строению бригантер», как о деле государственной важности, Александр Данилович докладывал 2 сентября 1711 г. лично Петру I: «ныне определено готовить лесные припасы на Ижоре, на Луге...», и уже 29 октября Меншиков отчитался о проделанной работе. «К строению брегантир леса готовим во всякой возможности; на Луге сего Сентября по 10 число изготовлено на 20 брегантир... А на шанпоуты криули уже в готовности и как возможно в том строении исправляться будем и надеюсь на милость Божию, что указное число сполна к потребному времени готово будет, ежели из сенату плотниками помогут». Далее Александр Данилович сетует, что по данному вопросу в Сенат писал уже два раза, так как одними местными плотниками не справиться, плотники-переводенцы из других мест присланы не все, да и то многие из них разбежались, а остальные заняты другой работой. Из этого же письма мы узнаем, что «на Луге у строения тамошних судов» представлен новгородский комендант, то есть уже знакомый нам Иван Татищев.

В июне 1712 года Петр I и Наум Акимович Сениявин в Санкт-Петербурге спускают на воду корабль «Полтава» и 15 июня на любимой царской шняве «Лизет» вместе со свитой отправляются в Померанию. 19 июня они пришли в Лужское устье и затем по Россони на следующий день прибыли в Нарву. Далее их путь лежал в Ригу, затем через Мемель, Кенигсберг, Штеттин в Померанию.

Находясь вдали от российских пределов, Петр был озабочен увеличением численного и качественного состава Балтийского флота. 27 сентября 1712 года из далекого Гибсвальда он посылает указ с повелением сделать 60 бригантин русских и 50 скампаев (больших галер. — И.П.) итальянских.

Тем временем Кикин, находясь в Новой Ладого, 10 октября спрашивал графа Апраксина о том, не изволит ли он послать указ вице-губернатору Римскому-Корсакову, чтобы тот «приказал 50 бригантин

строить, которые заложены на Луге, а тамо только 20 строить». На это Апраксин скептически отвечал: «На Луге русских бригантин больше 20-ти не надо, но дай Бог, те достроить, лучше делать 50 скампаев при Санкт-Петербурге нежели на Луге».

Петровский указ из заграничной столицы в Санкт-Петербург почти через месяц, 20 октября. Спустя три дня Апраксин ответил царю о реальном состоянии дел. Из письма следует, что на Луге строится 20 бригантин. Правда, Апраксина терзали сомнения: «только на лужские надеяться возможно, как слышал от г. Козенца Брандта Луга самую внешнюю водою мелка». Как показали дальнейшие события, опытный корабельный мастер, англичанин на русской службе и потомственный кораблестроитель Ричард Козенц оказался прав.

Горячей выдалась весна 1713 года для судостроителей в Онежицах. Хлопот было вовремя выполнить государев указ. Здесь, согласно выписке из указа Сената над постройкой бригантин под руководством корабельного мастера Василия Шпаковского трудилось 500 плотников, 88 армянцев и 1000 работников с подводками.

Царь торопил. Поэтому 23 марта граф Апраксин отправил указ капитан-поручику Ивану Акимовичу Сиявину, по которому которого тот должен был ехать на реку Лугу, где строятся бригантины. Прибыв на место, Сиявину вменялось: 1. немедленно спустить на воду готовые суда; 2. перевести их через Сабские пороги; 3. после проводки поручить бригантины коменданту Якову Раму, а самому ехать в Санкт-Петербург. Для помощи при спуске бригантин через пороги специально выделялся полковник Астафьева. О приезде в Онежицы Ивана Сиявина и необходимой помощи ему Раму и «кто у того бригантинного строения» были заранее оповещены Апраксина.

В этот же день 23 марта граф Апраксин пишет письмо коменданту (штаб-офицеру) в русском флоте петровского времени — И.П.) Якову Раму, в котором информирует его о целях поездки Сиявина и указывает следовать предложениям поручика. Далее Раму предписывалось после проводки бригантин через пороги идти с ними к Кронштадту «без всякого потеряния времени».

В конце марта И.А. Сиявин привез бригантинному делу на реку Лугу, где в своем спущенными на воду 14 бригантин. В своем донесении, составленном вместе с Василием Шпаковским, он сообщил графу Апраксину, что 28 марта собирается отправить их к порогам. Правда, его опасения вызывало то, что в Онежицах не было крепких смоленых и «белых» веревки для проводки через пороги. Тем не менее, Иван Сиявин собрал все имеющиеся веревочные припасы, «деланные из пакли и некрепкие», рассчитывая лично испробовать их.

29 марта должны были спустить на воду еще 8 бригантин, после отправки которых Сиявин собирался пойти следом к порогам на «легком судне». На верфи ему удалось выяснить, что мастера неоднократно писали в Новгород и в Петербург о присылке якорей и проводки бригантин.



по сему», чтобы сколько возможно привести к осени бригантин с Луги в Петербург и приготовить их для «нынешнего осеннего транспорта». Это дело касалось и пяти бригантин, которые, очевидно, были собраны в Нарве из онежских заготовок.

Очередной царский наказ снова чуть не разбился о Сабские пороги. В августе Кикин сообщал Петру о том, что корабельный мастер Василий Шпаковский послан на пороги для перевода бригантин и новгородский комендант должен оказать ему всяческое содействие. Тем более, как извещал государя сам Шпаковский, что «онные бригантинны возможно и в мелкую воду чрез пороги переводить». Правда Кикин усомнился в правдивости слов Шпаковского, так как он спрашивал мастера, почему двумя сделанными им «ящиками» тот раньше не воспользовался для проводки бригантин. На что был получен весьма расплывчатый ответ, «что зело мелка ныне в порогах вода и ящиками провезть невозможно, а всякий ящик... делали по месяцу, у которого было работных людей и плотников по 300 человек; а надобно ему в прибавку сделать 4 ящика».

«Ящики» — это камели, или как их еще называли «верблюды», представляли собой плоскодонное судно или пустой плавающий ящик из двух отдельных частей, которые подводились под корабль и служили для его проводки по мелководью. Это приспособление было позаимствовано в петровское время русскими судостроителями у голландцев.

Ранней весной 1714 года Петр I приказал мастеру Шпаковскому недостроенные на Луге бригантинны разобрать. Из них две, «которых разобрать невозможно» — достроить. Затем, по вскрытии реки ото льда, на 22 готовые бригантинны погрузить 26 «разборных» и заготовленные к ним леса, после чего отправить через пороги за Ямбург.

В это время у В. Шпаковского на верфи работало всего 215 человек, которых явно не хватало для выполнения поставленной задачи. Как позволил себе в письме Петру I сыронизировать корабельный мастер, с таким числом работных людей и плоты через пороги невозможно провести, а про бригантинны и говорить не приходится. Поэтому 19 марта 1714 г. Шпаковский просил царя о

повелении «удовольствовать людьми дабы кем было леса и построенные бригантинны чрез пороги провезть не упуская удобного случая», чтобы «онное дело» не затянулось и не осталось до весны следующего года.

Несмотря на бюрократические проволочки и огромную занятость, о лужском «бригантинном деле» Петр все же помнил. В «Пунктах» фельдмаршалу князю Меншикову, данных царем 9 мая 1714 г., предписывалось: «Русские бригантинны, которые деланы на Луге, препроводить сюда (в Санкт-Петербург. — И.П.) работниками».

Очевидно, уровень воды в реке позволил выполнить этот наказ, так как уже 28 июля новгородский комендант И.Ю. Татищев докладывал в петербургскую канцелярию о том, что согласно указам «для пропуску бригантинов» в Новгородском уезде собрали и отправили к корабельному мастеру Шпаковскому 600 работных людей. Они вышеупомянутые бригантинны, построенные и разобранные, а также заготовленный для них лес, благополучно препроводили по Луге до Ямбурга. В свою очередь адмирал Ф.П. Апраксин получил государев указ немедленно сообщить о прибытии в Санкт-Петербург бригантин с р. Луги. Так в Онежских в 1714 году закончилась эпопея с государевым заказом на «бригантинное строение». Впоследствии бригантинны стали вытесняться более крупными парусно-гребными судами, но, тем не менее, для нужд отечественного флота они строились вплоть до начала XIX столетия.

При исполнении государственного заказа на Онежской верфи здесь ежегодно под руководством «начальных трудились при помощи солдат и матросов сотни людей — плотников, кузнецов, конопатчиков, мастеров блочного, мачтового и парусного дела, возчиков леса. По источникам начала XVIII века получается, что здесь, на берегу реки Луги, в общей сложности спустили на воду 69 построенных бригантин, а также отправили на достройку в Нарву и Петербург заготовки еще на 31 судно. Таким образом, деревня Онежицы Лужского района является самой военно-морской деревней на всем Северо-Западе России.



командант Татищев заявил, что корабельных припасов в Новгороде не хватает, и если у Синявина возникнут трудности на порогах из-за канатов, то он не сможет помочь и надеется только на содействие Апраксина.

Для выполнения поставленной задачи требовалось канатов хотя бы 8 канатов, длиной по 5 и по 4 дюйма. При спуске бригантин «остановки» не было. Также он сообщал Апраксину о других корабельных припасах, заготовленных по росписи коменданта Якова Татищева. Новгорода послал И.Ю. Татищев, и он приказал их на верфь приказал отправить в Нарву в догонку за бригантиннами.

К моменту отправки вниз по Луге корабельные бригантинны были проконопачены, укреплены палуб, готовы все мачты «не в отделке» оставались лишь некоторые и кузнечные работы.

Очевидно, у Ивана Синявина и коменданта Рамы не сложились служебные отношения, так как Рам, послушавшись указа государя, не пошел на бригантинны, а отправился в Ямбург сухим путем, мотивируя это тем, что якобы имеет дело с вице-адмиралом, «что ему оные бригантинны принять в Ямбурге». О своеволии Синявина не преминул донести графу. В апреле Рам приехал в Ямбург, по дороге получив известие, что бригантинны на порогах в Сабске, где вода составляла всего три фута, а бригантинны, причем без груза, сидели в воде по 4 фута без четверти. Своими опасениями о том, что если уровень воды в реке останется прежним, то бригантинны не смогут перейти пороги, Рам поделился с Апраксиным. Одновременно заставил его, «ежели оные пройдут» немедленно сообщить и, выполняя указ, отправиться далее.

Однако дело затянулось. 14 апреля Апраксин пишет в Ямбург коменданту Раме уведомительно со всеми морскими служивыми ехать в Петербург, а при таянии на порогах оставить поручика и шесть матросов. В свою очередь поручику приказали в удобном случае провести бригантинны через лужские пороги без повреждений. Для этого ему разрешили требовать работных людей у нарвского коменданта полковника Чернышова.

Тем же, проблемы на Онежской верфи не раздражать Петра, и 27 июня последовал его указ светлейшему князю Александру Даниловичу Меншикову «о бригантиннах, построенных на реке Луге», по которому все недостроенные разобрать и, погрузив на суда, отправить до Нарвы «нынешним летним временем». Надзор за разборкой недостроенных бригантин возложили на корабельного подмастерья Франца Фичина.

Расторопность и деловитость Ивана Синявина в решении трудновыполнимых задач явно импонировала государю. И.А. Синявин имел опыт командования соединенными бригантин, а также проводки построенных судов по мелководным участкам рек «с Божьей помощью и через великие труды». 31 июля Петр дал инструкцию вице-адмиралу Петру Сиверсу и Синявину явиться к адмиралтейств-советнику Кикину и «делать