

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА

Статья / Article

УДК / UDC 340.1

Правовое обеспечение боевых действий военно-морского флота России на заключительном этапе Северной войны (1710-е гг.)

М. О. Акишин

*Ленинградский государственный университет имени А.С. Пушкина,
Санкт-Петербург, Российская Федерация*

В статье исследуется роль военно-морского права в обеспечении боеспособности военно-морского флота России на заключительном этапе Северной войны.

В 1710 г. от имени Петра I был издан первый кодифицированный акт, в котором определялись права и обязанности всех военнослужащих флота России, – «Инструкции и артикулы военные российскому флоту». Анализ военно-морского законодательства и судебной практики его применения приводит к выводу о том, что в 1710-х гг. была создана надежная правовая основа для обеспечения боевых действий военно-морского флота России. В то же время Петр I и его сподвижники считали, что военно-морское законодательство содержит пробелы, сталкивались с ними и в административном регулировании, и в судебной практике.

Это объективное обстоятельство и стало основным фактором, побудившим Петра I приступить к разработке Морского устава.

Ключевые слова: Военно-морской флот России, военно-дисциплинарное право, военно-уголовное право, судебная практика.

Для цитирования: Акишин М.О. Правовое обеспечение боевых действий военно-морского флота России на заключительном этапе Северной войны (1710-е гг.) // Ленинградский юридический журнал. 2020. № 2 (60). С. 11–32.

Финансирование: Исследование подготовлено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований. Грант № 20-09-42011.

Legal support of military operations of the Navy Russia in the final stage of the Northern war (1710s)

Mikhail O. Akishin

*Pushkin Leningrad State University,
Saint Petersburg, Russian Federation*

The article examines the role of naval law in ensuring the combat capability of the Russian Navy at the final stage of the Northern war.

The analysis of naval legislation and judicial practice leads to the conclusion that in the 1710s a reliable legal basis was created for ensuring the military operations of the Russian Navy. At the same time, Peter I and his associates believed that the naval legislation contains gaps, faced with them both in the conditions of administrative regulation of the actions of the fleet, and in judicial practice.

This objective circumstance was the main factor that prompted Peter I to start developing the Maritime Charter.

Key word: Russian Navy, military disciplinary law, military criminal law, judicial practice.

For citation: Akishin, M.O. (2020) Pravovoe obespechenie boevykh deistvii voennomorskogo flota Rossii na zaklyuchitel'nom eh tape Severnoi voiny (1710-e gg.) [Legal support of military operations of the Navy Russia in the final stage of the Northern war (1710s)]. *Leningradskii yuridicheskii zhurnal – Leningrad Legal Journal*. No 2(60). P. 11–32. (In Russian).

Funding: The research was supported by the Russian Foundation for Basic Research. Grant number 20-09-42011.

Введение

После разгрома сухопутной армии Карла XII в сражении под Полтавой театр военных действий Северной войны переместился на Балтику. В 1710 г. русские войска взяли Выборг, Кексгольм, Ригу, Пернов и Ревель. 27 июля 1714 г. состоялась победа военно-морского флота России в сражении при мысе Гангут. В феврале 1714 г. русский морской десант одержал победу в битве при Стурчуре и занял южную и центральную части Финляндии. В 1718 г. российский корабельный флот снискал славу сильнейшего среди держав Балтийского моря, что доказывают его победы при Эзеле 24 мая и Гренгаме 27 июля 1719 г. Эти победы и заложили основу для заключения Ништадтского мира в 1721 г.

Успешные действия российского военно-морского флота были бы невозможны без поддержания строгой воинской дисциплины. Развитие военно-морского законодательства России в 1710-х гг. является предметом исследований отечественных и зарубежных ученых уже на протяжении двух столетий. Этой проблеме посвятили свои труды С.И. Елагин, Ф.Ф. Веселаго, М.П. Розенгейм, П.С. Ромашкин, Я.Г. Сельман, Е.Т. Волков, П.А. Кротов и др. [2; 3; 5; 7; 9; 10; 11]. Меньше внимания уделялось

судебной практике применения военно-морского законодательства. Исключением, пожалуй, является только следствие и суд по делу вице-адмирала К.И. Крюйса, которое традиционно привлекает внимание ученых.

Целью настоящей статьи является исследование роли военно-морского законодательства и судебной практики в обеспечении дисциплины и боеспособности военно-морского флота России во втором десятилетии XVIII в. на заключительном этапе Северной войны.

Инструкции и артикулы военные российскому флоту 1710 г.

В апреле 1710 г. по повелению Петра I были напечатаны и опубликованы «Инструкции и артикулы военные российскому флоту»¹. Это был первый кодифицированный акт военно-морского законодательства, утвержденный самим царем и адресованный всем морским военнослужащим. В последующем они переиздавались еще три раза – в мае 1710 г., в марте и июле 1714 г. Как первое, так и последующие печатные издания этого нормативно-правового акта были рассчитаны на широкое распространение и удобство пользования им морскими офицерами.

Как установил П.А. Кротов, подготовка этого нормативного акта стала результатом редактирования голландского дисциплинарного устава 1662 г. [7, с. 665]. Однако переработка оказалась достаточно серьезной и проводилась с участием самого Петра I. О работе над «Инструкциями и артикулами» царь писал из С.-Петербурга 24 марта 1710 г. адмиралу Ф.М. Апраксину: «Правы морские выправил и пошлю, не мешкав, к Москве печатать»².

«Инструкции и артикулы» 1710 г. включают преамбулу, 64 статьи и текст присяги на верность российскому самодержцу. В преамбуле морским военнослужащим повелевалось поступать в соответствии с нормами «Инструкции и артикулов», которые учреждались «...для содержания доброго управления порядков и воинских поступков на воде

¹ Инструкции и артикулы военные надлежащие к российскому флоту / Напечатаны повелением царского величества. В Москве: [Московский Печатный двор], апр. 1710. 48 с.; Полное собрание законов Российской империи, с 1649 года. СПб.: Тип. II отд. собст. е.и.в. канцелярии, 1830. Т. V. 780 с. № 2267.

² Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. X (январь – декабрь 1710 г.). М.: Изд. АН СССР, 1956. С. 77.; Т. XIII, вып. 2 (14 июня – декабрь 1713 г.). М.: Древлехранилище, 2003. 678 с.

в поведении морския войны, для сопротивления противно всех наших неприятелей, и морских разбойников, и добытчиков, и для защищения наших верных подданных и купцов». В заключительном, 64 артикуле, предусматривалась присяга морских военнослужащих на соблюдение «Инструкции и артикулов» и последующих актов военно-морского законодательства, иных указов и приказов.

В арт 4. «Инструкций или артикулов» 1710 г. закреплялся основной принцип военной администрации на морском флоте России – единоначалия, согласно которому «всем вообще и каждому особливо надлежит, его царскому величеству, учрежденным адмиралам и адмиралтейским советникам верно служить и послушать во всем, что от них приказано и повелено будет». Согласно арт. 6, высшая власть на корабле вручалась капитану, которому «всем поручикам, шиперам, стюрманам, офицерам и матрозам быть покорным». В арт. 17 устанавливались военно-административные обязанности рядового состава флота: «Все пушкеры и матрозы должны суть всяк свои квартир караулить, у руля или сопца стоять, корабль всполаскивать и прочее корабельное дело управлять. Тако ж де егда квартирмейстер кликнет, дабы садиться в бот».

«Инструкции и артикулы» 1710 г. определяли правонарушения на флоте как «преступление», устанавливали различие между деяниями умышленными, неосторожными и случайными, предусматривали повышение наказания к рецидивистам.

В них устанавливался ряд общеуголовных преступлений. Прежде всего, это составы преступлений против Бога и церкви. Капитан корабля должен был устанавливать время утренней и вечерней молитвы, присутствие на которых было обязательным для всего экипажа (арт. 1), во время молитвы запрещалось «смеяться, шуметь, или иное безчинство чинить» (арт. 2). Кроме того, запрещалось поминать «всуе имени Божия» и клясться его именем (арт. 3).

На корабле строго запрещались «ссоры», «брани», «задоры и драки» (арт. 33–39), кражи (арт. 53). С одной стороны, для их пресечения устанавливались жесткие санкции. С другой, вводился ряд профилактических мер: запрещались пьянство на корабле (арт. 33, 63), игра в кости, зернь, карты и др. (арт. 34), самовольный привод на корабль женщин (арт. 52).

Основной объем составов преступлений, которые были предусмотрены в «Инструкциях и артикулах» 1710 г., – военные. В арт. 6 и 7 устанавливались составы особо тяжких воинских преступлений – невыполнение приказа командира корабля, насилий и угроз в его отношении. Эти нормы были конкретизированы в арт. 20, устанавливающим состав «возмущения» (бунта) на корабле или подстрекательства к нему, а также недонесение о подготовке к возмущению. При этом, если участник заговора доносил о нем капитану «или иным начальникам», то он «будет не токмо свободен от наказания, но и сверх того вознаграждение ему дано будет 10 рублей». Если же доносчик не участвовал в заговоре, то он «...получит в награждение 20 рублей... и сверх того повышение к первейшему чину, к которому оной удобен быти может».

В качестве общей нормы закреплялась ответственность за трусость в бою: «...во время нужного случая на месте где кто определен вооружится и со всяким тщанием в дефензию постановится, под пенею животного наказания. А ежели кто не похощет бится, когда потребно, тот будет смертью без милости казнен» (арт. 44).

В арт. 8 и 10 устанавливалась ответственность за самовольное оставление службы (дезертирство) как иностранными, так и российскими морскими военными служащими. Если же иностранца невозможно было поймать, то «имя его к виселице прибито, и он шелмом (то есть вором) оглашен да будет» (арт. 10). Как дезертирство рассматривалось не прибытие на корабль во время его отплытия так, что все корабли эскадры без виновного «на море выйдут» (арт. 29). От дезертирства отличались самовольный уход с корабля, опоздание на корабль при его отплытии и самовольные отлучки (арт. 12, 27, 30, 31, 56).

Устанавливалась ответственность за нарушения порядка караульной службы на корабле. Ответственность за поддержание порядка караульной службы «как днем, так и ночью» возлагалась на квартирмейстера и его подчиненных (арт. 22). Караульному запрещалось уходить с караула до смены (арт. 24), спать на карауле (арт. 25). Иным членам экипажа корабля запрещалось «...по разставленому караулу иностранным языком говорить, ниже огненныя знаки, ниже некоторой шум, ниже тревоги чинить» (арт. 18); «...по разставленному караулу вне спать, или ходить» (арт. 19).

В «Инструкциях и артикулах» 1710 г. устанавливались составы преступлений, соответствовавших международным законам и обычаям морской войны того времени. Запрещалось «нападать, повреждать или

обижать каким образом» на корабли союзников или на корабли держав, не имеющих вражды с Россией (арт. 54); переходить на купеческие корабли и «насильство чинить, бросанием, битием, уязвлением, или злым обхождением, или из тех что брать» (арт. 58).

Капитану и его подчиненным запрещалось без приказа адмирала или иного командующего «на неприятельския береги выходить для добычи или полону» (арт. 55). В случае захвата пленного во время военных действий, его нужно было доставить в разумные сроки адмиралу или иному командующему «для допросу о обстоятельстве дел»; самовольный обмен пленными запрещался (арт. 59). Преступным признавались насилия и грабежи («бить или их пожитков, скота и рыбы отнимать») в отношении крестьян, рыболовцев и иных гражданских людей со стороны морских военнослужащих, «вышшаго и нижнаго чину», находившихся в морском проходе (арт. 32).

В арт. 13 вводился общий принцип материальной ответственности морских военнослужащих, согласно которому «...каждый имеет за чин и за дело свое отвечать, а именно: шиперы, штурманы, в том что к кораблю принадлежит, пушкарни в порохе и свинце, и тако в прочем каждый в своем». Вред и убытки «от прогула или нерадения» взыскивался с ответственного «по рассмотрению ... совета».

В арт. 14 и 60 конкретизировалась ответственность офицеров, матросов и солдат за сбережение оружия «и прочей воинской амуниции», содержался запрет на торговлю оружием и воинскими припасами. Арт. 15 запрещалось «ухоранивать и отбрасывать, или отчуждать» инструменты констапельские, плотничьи и иные. В арт. 16 устанавливалась ответственность корабельных плотников за поддержание в порядке корабля и его оснастки. В арт. 23 – обязанность квартирмейстера следить за приемом пищи и порядком на «ботелерии» («казенке», камбузе).

В арт. 62 устанавливалась ответственность офицеров за использование на своих работах и в иных партикулярных целях солдат, пушкарей, матросов, галерных невольников и прочих в службе пребывающих. Как доказал П.А. Кротов, подобное нормативное положение отсутствует в голландском дисциплинарном уставе 1662 г. и было установлено самим Петром I для «...противодействия старому пороку русских вооруженных сил – использованию военнослужащих на работах к личной выгоде их командиров, офицеров и высших военных чинов» [7, с. 665].

На корабле устанавливались меры противопожарной безопасности и вводилась ответственность за их нарушение: запрещалось «на корабле со свечью ходить» (арт. 40), «огня разводить», приносить на корабль «тюфяки, мешки с сеном, охлопками вымолоткою, и бумагою хлопчатою, или иными вещми набитыя» (арт. 41). Курить табак разрешалось только «между большою и фок маштах, или где от командующаго офицера определится» (арт. 42).

В «Инструкции или артикулах» 1710 г. нет специальной статьи, определяющей цель наказания. Однако из содержания его норм можно сделать вывод, что целями наказания были укрепление дисциплины на флоте, устрашение и возмездие. В ряде случаев целью наказания было возмещение причиненного материального ущерба, а также возмездие.

О карательном характере санкций «Инструкции или артикулов» 1710 г. свидетельствует жестокость наказаний. Наказание в виде смертной казни было предусмотрено в пятнадцати артикулах (арт. 6, 7, 8, 9, 10, 14, 18, 20, 21, 29, 39, 44, 52, 57, 59). Смертная казнь предусматривалась за ряд воинских преступлений: невыполнение приказов адмирала, капитана и иных командиров (арт. 6, 9); насилие или угрозы в отношении капитана или иных командиров (арт. 7); подготовку и участие в «возмущении» (бунте) на корабле, а также недонесение о его подготовке (арт. 20); трусость в бою («кто не похощет бится, когда потребно») (арт. 44); торговлю оружием и воинскими припасами (арт. 14); самовольное оставление службы, т.е. дезертирство (арт. 8, 10, 29). Если же иностранца, дезертировавшего с русской службы, невозможно было поймать, то «имя его к виселице прибито, и он шельмом (то есть вором) оглашен да будет» (арт. 10).

Смертная казнь устанавливалась за шпионаж: «...по разставленому караулу иностранным языком говорить, ниже огненныя знаки, ниже некоторой шум, ниже тревоги чинить» (арт. 18), ведение тайной корреспонденции (арт. 21). К смертной казни могли быть приговорены морские военнослужащие, которые нанесли ущерб планированию военных действий. Так, в случае захвата вражеского корабля или иной добычи запрещалось «сундуки, скрины, ящики и кипы взламывать или розбивать и ниже какія тайныя письма осматривать» под страхом смертного наказания путем повешения (арт. 57). Смертная казнь через повешение угрожала за самовольный обмен пленными (арт. 59).

Наконец, смертная казнь устанавливалась за ряд общеуголовных преступлений. Офицеры и моряки, виновные в убийстве в драке или на дуэли другого моряка, приговаривался к квалифицированной смертной казни: «...живаго виноватого со мертвым спина ко спине связав и вкупе с корабля в море бросить. Буде же сие учинится на берегу и оной мечом казнен да будет» (арт. 39). Моряк, уличенный в третьей краже на корабле, должен был быть наказан смертной казнью (арт. 52).

Показательно жестокими были телесные наказания. Так, за повторную драку с тем, с кем виновный помирился, следовало «...отсечь руку, которою он помирение нарушил» (арт. 38). Виновный в обнажении ножа, «хотя не уязвя никого», должен быть наказан следующим образом: «...рука к маште ножом же прибита да будет по та мест дондеже сам у себя оную прорежет» (арт. 36).

В «Инструкции или артикулах» 1710 г. сохранялись тяжкие и необычные для России телесные наказания – «битье у машты», «спущение с райны» и «проволочение под корабль». «Троекратное проволочение под корабль» и «битье от всех людей у машты» предусматривалось виновным в уходе с караула до смены (арт. 24), за сон на карауле (арт. 25), драке с телесными повреждениями (арт. 37) и т.д. Однократное «проволочение под корабль» – тем, кто самовольно оставался на берегу на ночь (арт. 12), пойманному на краже во второй раз (арт. 52) и т.д. «Троекратным спущением с райны и битьем у машты ото всех карабельных людей» наказывались виновные в самовольных отлучках (арт. 30); в битье другого «кулаком, палкою или веревкою» (арт. 35) и т.д. Широко использовалась санкция в виде «посаждения в железа и питания водою и хлебом», а также вычеты из жалования и штрафы, которые устанавливались в рублях и копейках.

Дисциплинарная власть на корабле вручалась капитану. Процесс привлечения виновных к ответственности и вынесения решения в «Инструкции или артикулах» 1710 г. не был урегулирован. Только в арт. 13 упоминался некий «совет», который определял размер взыскания при наступлении материальной ответственности должностных лиц за вред и убытки, произошедшие «от прогула или нерадения». Задержание правонарушителей и приведение в исполнение наказания на корабле поручалось «профосу и его людям» (арт. 5).

Петр I осознавал неполноту «Инструкции и артикулов» 1710 г. В заключительном, 64 артикуле, говорилось: «Все иные принадлежащие артикулы, которые в сих не упомянуты, ниже написаны, однако же, которые в войне и на море употреблены быть могут, оные введены, умножены и к сим приобщены быть могут».

Новеллы военно-морского законодательства 1710-х гг.

В последующем появлялись новые акты военно-морского законодательства, которые дополняли «Инструкции и артикулы» 1710 г. Еще 16 ноября 1705 г. вышел указ Петра I о создании морского полка, положивший начало организации морской пехоты военно-морского флота России. В 1712 г. вместо полка были сформированы пять батальонов по 22 офицера, до 660 рядовых и унтер-офицеров в каждом. Три батальона были включены в корабельные эскадры, один – в галерную, один нес караульную службу в базах. В Северной войне морская пехота широко использовалась в морских боях и десантах, но правоотношения между моряками и солдатами начали регулироваться только в 1714 г.

29 мая 1714 г. был издан именной указ «О сохранении дисциплины на кораблях и о повиновении и подсудности морских и сухопутных военнослужилых людей». В преамбуле появление указа объяснялось «противностями между морских и сухопутных офицеров» во время морских десантных операций. В ст. 1 указа устанавливалась дисциплинарная власть капитана корабля «во управлении морском... и во время баталии» над сухопутными офицерами и солдатами, находящимися на корабле. Согласно ст. 2, в случае преступления солдата, капитан передавал его для наказания его офицеру, а в случае конфликта матросов и солдат розыск проводил капитан с участием сухопутных офицеров. В ст. 3 предписывалось морякам и солдатам «провиант иметь вместе», а сухопутным офицерам «во всем... спрашивать командующаго кораблем офицера»¹

8 июня 1714 г. был издан именной указ об ответственности провиантмейстера в хранении провианта, приготовлении пищи и поддержании чистоты на корабле. В преамбуле к указу отмечались «великие непорядки» в приготовлении пищи на кораблях, из-за чего

¹ Полное собрание законов Российской империи, с 1649 года. СПб.: Тип. II отд. собст. е.и.в. канцелярии, 1830. Т. V. 780 с. [12. Т. V. № 2814].

болеют многие матросы и солдаты. В ст. 1 приведённого указа заведование всем провиантом, как матросов, так и солдат, поручалось корабельному провиантмейстеру. В ст. 2 устанавливалось только два срока приготовления пищи и для матросов, и для солдат одновременно. Согласно ст. 3, из-за того, что провиант быстро портится, разрешалось «варить в кашах мясо и класть масло» во все дни «кроме пятка и среды», когда личный состав обычно бывает на квартирах. В ст. 5 предписывалось соблюдать на корабле чистоту, дважды в неделю проводить генеральную уборку, «мыть и чистить и курить мозжевельником». Согласно ст. 4, больные матросы и солдаты должны были быть поручены заведованию одного командира. В указе устанавливались строгие санкции за нарушение его предписаний: офицер за первое преступление лишался месячного жалования, за второе – чина; солдат за первое – «бить у мачты», за второе – «бив у мачты, на год на галеру»¹.

5 февраля 1715 г. была издана «Инструкция офицеру, командующему кораблем». Капитан был обязан постоянно обучать подчиненных стрельбе из пушек, пользованию парусами и всему, «что надлежит к их должности», но «на собственные дела никуда ни для чего не употреблять» (ст. 1); поддерживать чистоту на корабле и «добрый порядок для житья» подчиненных (ст. 2); не вмешиваться в дела комиссаров, провиантов и шкипера, но следить за выполнением ими своих обязанностей (ст. 3). За нарушение этих обязанностей капитан наказывался в первый раз вычетом жалования за полмесяца, во второй – на два месяца, в третий – на полгода и «сверх того жесткой арест в железах, на хлеб и на воду»².

Важнейшим нормативно-правовым актом военно-морского флота России стал именной указ от 2 апреля 1714 г. «О салютации кораблей при городах и крепостях, а особливо датскаго флота». Этот указ свидетельствует, что Петр I был деятельным сторонником принципа свободы открытого моря и выступал против «права салюта», т.е. права требовать сильными военно-морскими державами Европы отдачи иностранными судами почестей своему флагу, что в военное время приводило к ограничениям для морской торговли. Именной указ от 2 апреля

¹ Полное собрание законов Российской империи, с 1649 года. СПб.: Тип. II отд. собст. е.и.в. канцелярии, 1830. Т. V. 780 с. № 2826.

² Там же. № 2882.

1714 г. уставнавливал важную норму равенства салютов при заходе российских кораблей в иностранные бухты и при встрече российских и иностранных судов в открытом море¹.

Петр I восполнял пробелы «Инструкции и артикулов» 1710 г. не только своими именными указами, но и резолюциями на докладные записки Ф.М. Апраксина и К.И. Крюйса, мнениями на военном совете. Сложилась практика, когда Ф.М. Апраксин или К.И. Крюйс в левой части листа бумаги писали в столбик под номерами вопросы, на которые в правой части листа Петр I накладывал резолюции. После появления на российском флоте флагманов англичан состоялось несколько постановлений по их представлениям, касающихся корабельной службы, содержания и продовольствия морских команд [2, с. 541].

Судебная практика на военно-морском флоте России в 1710-х гг.

«Инструкции и артикулы» 1710 г. и последующие указы вверяли военно-дисциплинарную и военно-уголовную власть на корабле капитану. К сожалению, эмпирический материал о этой дисциплинарной практике крайне скуден. При рассмотрении этого вопроса, прежде всего, следует отметить единогласные отзывы современников-иностранцев, служивших в военно-морском флоте России, либо соприкасавшихся с ним, о недостаточной подготовке его матросов.

Английский офицер Д. Ден, служивший в 1711–1722 гг. на российском флоте на Балтике, свидетельствовал: «...Офицеры из-за сознания неопытности своих людей опасаются открывать орудийные порты или ослаблять привязи у пушек... Люди же истолковывают предосторожности офицеров самым извращенным образом, теряют остающуюся бодрость духа, так что при встрече с неприятелем от замешательства и сомнения в успехе выказывают низкую исполнительность ... Командиры же... более всего опасаются взрыва на своих кораблях, что может произойти от трусости, невежества и смятения плохо дисциплинированной толпы» [4, с. 118, 129–130].

Французский посланник Лави писал о военно-морском флоте России в 1717 г.: «Я продолжаю сомневаться в успехе их предприятия на том основании, что экипаж составлен из всякого сброда лиц, не имеющих почти

¹ Полное собрание законов Российской империи, с 1649 года. СПб.: Тип. II отд. собст. е.и.в. канцелярии, 1830. Т. V. 780 с. № 2790.

никакого понятия о морском деле... Так как они не имеют и половины матросов, потребных для корабельной службы, то недостающее число людей пополнено солдатами»¹.

О поддержании жесткой дисциплины на кораблях свидетельствуют документы «кригсрехтов». В 1717 г. приговором «кригсрехта» Т. Питерсен и боцман Янсен за трехдневную отлучку с корабля на основе 12, 24 и 31-й статьи «Инструкций и артикулов» 1710 г. были приговорены: «Под корабль протаскивать по три раза и бить у мачты по 200 раз канатом». Этот приговор был подтвержден Ф.М. Апраксиным [2, с. 573]. В том же, 1717 г., на корабле «Варахаил» состоялся «кригсрехт» над солдатом Ростовского полка, который был признан виновным в пренебрежении ст. 135 и 153 сухопутных артикулов и ст. 7 «Инструкций и артикулов» 1710 г., по которым был приговорен «к купанию трижды с райны и к жестокому наказанию кошкою» [2, с. 573].

О жесткости дисциплины на флоте свидетельствует и «кригсрехт» 1717 г. о злоупотреблении полномочиями поручика бомбардирской роты Языкова. За своевольное наказание батогами невинного и неподчиненного ему писаря корабельной команды он был приговорен «к уплате писарю за бесчестье и увечье его, по его окладу, и до указа его ц.в. понизить чином и взять за сиденье кригсрехта два месяца из его жалованья». Непосредственного начальника писаря, поручика Фламинга, в присутствии которого происходила расправа, «за то, что он не умел стать за своего подчиненного», «кригсрехт» приговорил: «Причесть в глупость и лишить офицерской чести» [2, с. 573 – 574].

Однако жесткость воинской дисциплины сочеталась с заботой капитанов об экипаже корабля. 19 марта 1717 г. в Копенгагене был арестован командир корабля «Ягудиил» К. Вандергон. Он обвинялся в продаже с корабля бота, якорей и других припасов. Однако продал он эти припасы из-за того, что на корабле не осталось продовольствия и вырученные деньги истратил на хлеб для моряков. Вандергон находился под арестом 2 года 9 месяцев. Только 16 декабря 1719 г. состоялся приговор «кригсрехта», согласно которому бывший капитан «Ягудиила» был освобожден. 5 июля 1720 г. он был уволен из флота приговором Адмиралтейской коллегии. Сенат по ходатайству голландского резидента В. де Вильде и К. Крюйса

¹ Сборник Русского исторического общества. Т. 34: Донесения французских посланников при русском дворе. СПб.: Тип. имп. Акад. наук, 1881. XLVII. С. 227–228.

определил выдать Вандергону жалование за время пребывания под стражей и судом¹.

Ряд военных «кригсрехтов» на военно-морском флоте России носил резонансный характер, повлиял и на состав командования флота, и на ход боевых действий. В начале мая 1710 г. по приказу вице-адмирала К.И. Крюйса из С.-Петербурга в Выборг был отправлен галиот и «с ним... еще шесть судов» под командой капитан-поручика Д. Крузе (Крус) (С. 583, 591). Из Выборга он был отправлен в обратном направлении в С.-Петербург с одним галиотом, двумя шкутами и с карбусом. За Березовыми островами эти суда столкнулись с шведским флотом, состоявшим из 13 крупных кораблей. Шведы захватили весь транспорт, а Д. Крузе удалось бежать от них на шлюпке².

Узнав о случившемся, Петр I писал 25 мая 1710 г. Ф.М. Апраксину: «...понеже чаю уже вам известно, что капитан-поручик Круз галиот и две шкуты потерял от своей глупости, ибо ... арестанты, также и куриер наш Каверин ему сказывали, что тут есть швецкие карабли, но он и потом не остерегся и выехал прямо на шведской флот, о чем по времени надобно разыскать»³. 4 июня 1710 г. Петр I поручил это дело К.И. Крюйсу, предписав ему «о капитан-поручике Крузе и протчих, которые потеряли три судна с людьми без всякой причины, извольте розыскать накрепко... А ежели сии лехко будут сужены, то добрым афицером нельзя будет служить в нашем флоте, також и впредь будет повадка таким, что и больше того будут терять»⁴

9 июня 1710 г. состоялся «военный совет» («кригсрехт») на вице-адмиральском корабле «Олифант» в составе К.И. Крюйса, А. Симсона, В. Шелтинга, Беземакера, А. Вессела, Я. Блюруя, Г. Гельма, Я. Рама, Е. Гарбо, И.К. Гаука с участием секретаря Г. Рената над капитан-поручиком Д. Крузе и боцманом Г. Янсенем. На предварительной стадии («фергер») капитаны Валрант и Виллемовский допросили Д. Крузе и он

¹ Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 212 (Адмиралтейств-коллегия); Ф. 223 (Рукописи Петра Великого и другие документы, поступившие из Адмиралтейств-Совета); Ф. 233 (Канцелярия генерал-адмирала Ф.М. Апраксина). Ф. 234. Оп. 1. Д. 46. Л. 13–17.

² Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. X (январь – декабрь 1710 г.). М.: Изд. АН СССР, 1956. С. 597, 610.

³ Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. X (январь – декабрь 1710 г.). М.: Изд. АН СССР, 1956. С. 148.

⁴ Там же. С. 174.

повинился, что «...весьма противно указу его кесарского величества ему вверенный галиот со иными при себе имеющими суды, тако ж де и 50 человек в неприятельские руки выдал».

Рассмотрев документы предварительного следствия, «кригсрехт» «при множайшем числе голосов» приговорил Д. Крузе, чтобы он «...на место суда приведен и тамо его шпага от палача на колене переломлена», после чего он «яко шельм и бездельник из его кесарского величества службы, государства и земель выгнан быть». Также «кригсрехт» установил, что Г. Янсен не выполнил приказ Д. Крузе, что «отчасти причиною был, что галиот и при нем сущие суды в неприятельские впали руки» и приговорил Янсена «трижды под корабль проволоочь», «потом 400 ударов получить» и «после того, яко шельм, из службы государства и земель его кесарского величества выгнан быть имеет»¹.

В начале 1710-х гг. Петр I планировал завоевать южную часть Финляндии и вынудить шведов заключить мир. Российский военно-морской флот для осуществления этих планов должен был захватить господство в Финском заливе. Однако действия российского флота не оправдали надежд царя. Российским галерным флотом под командованием шаутбенахта И.Ф. Боциса в 1713 г. были «...сожжены были 5 больших голландских флетов» водоизмещением от 500 до 580 тонн. Депутаты голландского парламента оценили ущерб в 100582 гульдена или 40232 ефимка. Следует отметить, что Голландия тогда занимала дружественную по отношению к России позицию. Думается, Д. Ден справедливо оценил действия И.Ф. Боциса как «варварские» [4, с. 34, 161].

Но Ф.М. Апраксин в письме к царю в июне 1713 г. отметил, что голландские купеческие суда две недели стояли под защитой шведских кораблей (два из них и пришли вместе со шведской эскадрой), видели российские корабли, но не сообщили о своей принадлежности нейтральной державе, почему не нашел ничего предосудительного в действиях российского шаутбенахта². Петр I поддержал позицию генерал-адмирала³.

¹ Там же. С. 610, 611; Российский государственный архив древних актов. Ф. 9 (Кабинет Петра). Отд. II. Кн. 11. Л. 265–266/272–273 об.

² Материалы для истории русского флота. Ч. I. СПб.: Типогр. Морск. мин-ва, 1865. С. 389 – 390; Ч. III. 1866. 726 с.

³ Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. XIII, вып. 2 (14 июня – декабрь 1713 г.). М.: Древлехранилище, 2003. С. 32, 35–36.

Еще более неудачно действовал российский корабельный флот под командованием вице-адмирала К.И. Крюйса. 23–24 июля 1712 г. российский флот под его командованием преследовал два шведских корабля и шняву, но из-за нерешительных действий вице-адмирала даже не вступила с ними в бой. 25 и 26 июля 1712 г. шведские суда продолжали держаться на виду у российской эскадры, но К.И. Крюйс не предпринял никаких действий для их преследования.

9 июля 1713 г. К.И. Крюйс с флотом в 13 вымпелов вышел в Балтийское море и 10 июля встретил отряд шведских кораблей. В ходе преследования, утром 11 июля, произошло боестолкновение и началась погоня, но русские корабли «Выборг» «Рига» и «Эсперанс» сели на мель. Погоня была прекращена. «Рига» была снята с мели. «Выборг» ночью переломился на мели и утром 12 июля был сожжен.

Недовольный действиями корабельного флота, Петр I занялся разбором результатов морских кампаний 1712 и 1713 гг. 2 ноября 1713 г. царь сформулировал пункты обвинений против вице-адмирала К.И. Крюйса¹. 14 декабря 1713 г. начались заседания военно-морского суда по делу К.И. Крюйса. Этот процесс имел очень большой резонанс и в России, и в Европе начала XVIII в. Через несколько лет после его окончания Д. Ден писал, «что он в некоторых отношениях, как полагаю, в то время не имел себе подобных и вследствие этого немалые толки о нём разошлись по свету» [4, с. 36]. Этот военно-морской суд является предметом исследования историков уже на протяжении двух столетий [1; 8; 12; 13].

В состав «кригсрехта» вошли поручики З.Д. Мишуков и К.Н. Зотов, капитан-поручики В.Й. Беринг и И.А. Сенявин, капитаны П. Нальсон (Нильсон), Я. Кронебург, капитан-командоры М.Х. Змаевич и П. Сиверс, капитан-командор кн. А.Д. Меншиков и шаутбенахт Петр Михайлов (сам царь). Президентом суда был назначен генерал-адмирал граф Ф.М. Апраксин. «Кригсрехт» заседал с 14 декабря 1713 г. по 22 января 1714 г. с перерывом с 23 декабря 1713 г. по 7 января 1714 г. Всего было 18 заседаний².

¹ Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. XIII, вып. 2 (14 июня – декабрь 1713 г.). М.: Древлехранилище, 2003. С. 156.

² Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 212 (Адмиралтейств-коллегия); Ф. 223 (Рукописи Петра Великого и другие документы, поступившие из Адмиралтейств-Совета) Оп. 1. Д. 18; Ф. 233 (Канцелярия генерал-адмирала Ф.М. Апраксина). Оп. 1. Д. 38, 42, 59, 61, 64, 81, 86, 97, 251.

В событиях 1712 г. обвинялся только вице-адмирал К.И. Крюйс, в событиях 1713 г. – К.И. Крюйс, командир корабля «Выборг» В. Шельтинг, командир корабля «Св. Антоний» А. Рейс и командир фрегата «Св. Петр» И. Дегрюйтер. В ходе следствия и суда против К.И. Крюйса особенно активно выступал его давний недоброжелатель шаутбенахт галерного флота И.Ф. Боцис и группа офицеров во главе с капитаном В. Торнгоутом, стремившаяся «обнести клеветою и разорить вице-адмирала» [8, с. 14]. Подследственные отрицали свою вину. Оправдываясь, К.И. Крюйс обвинял подчиненных в том, что они не исполнили свой долг. Во время следствия он подал рапорт о том, что подчиненные намеревались сдать его в плен шведам. Капитан-командор В. Шельтинг заявил, что адмирал К.И. Крюйс в целях личного обогащения использовал суда эскадры для тайной перевозки соли из Ревеля в Кронштадт.

Мнения членов «кригсрехта» разделились: одни считали, что вице-адмирал заслуживает смерти, другие – лишению чина или денежного штрафа. Мнение Петра I и А.Д. Меншикова содержало заключение, согласно которому «...вышереченный господин вице-адмирал по ... пунктам голландского артикула осудиться должен. В прочем полагается на смерть».

Приговор по делу был оглашен публично на заседании суда 22 января 1714 г. Д. Ден вспоминал: «...было объявлено, чтобы все офицеры, кто хочет выслушать приговор, собрались. Зал не смог вместить и половины желающих» [4, с. 36]. Из-за отсутствия в российском законодательстве санкции за преступления, в которых обвинялись К.И. Крюйс, В. Шельтинг, А. Рейс и И. Дегрюйтер, приговор состоялся «по изобретению самой правды, против артикулов голландских прав», т.е. по ордеру принца Оранского. Вице-адмирал К.И. Крюйс был приговорен к смертной казни, капитан-командор В. Шельтинг – понижению в чине, капитан-командор А. Рейс – смертной казни через расстрел, капитан И. Дегрюйтер – высылке из России.

После оглашения приговора была объявлена монаршая милость: Крюйса лишить чинов и сослать в Тобольск; А. Рейса привязать с завязанными глазами к позорному столбу и приготовить к расстрелу, а затем сослать в Сибирь; с В. Шельтингом и И. Дегрюйтером поступить по приговору. Приговор был встречен осужденными различно. Согласно воспоминаниям Д. Дена, А. Рейс был сильно испуган. Его отвели к позорному столбу, где шеренга солдат по команде вскинула ружья, и только затем было зачитано царское помилование. После этого Рейсу «сняли повязку с его глаз и подняли его с коленей» и «он сказал по-русски: “Лучше пали”».

Его отнесли в соседний дом и здесь пустили ему кровь и через два или три дня отправили в ссылку в Сибирь, где он, влача жалкое существование ... и скончался, так и не сумев полностью оправиться от испытанного страха» [4, с. 36].

Напротив, услышав приговор, «...Крюйс ответил с поклоном: “Что изволит ваше величество”». Возможно, судьи решили, что он не понял приговора и прочитали его «вторично ... на голландском языке..., на что он ответил опять так же» [4, с. 36]. К.И. Крюйс после вынесения приговора был сослан в Казань, где пробыл 13 месяцев, после чего был прощен, восстановлен в чинах и служил на высоких административных должностях в российском военно-морском флоте, но командные посты во время боевых действий ему уже не доверяли. В. Шельтинг был восстановлен в прежнем звании в 1714 г.¹

Суд над вице-адмиралом К.И. Крюйсом и командованием военно-морского флота за нерешительность в бою имел тот эффект, на который рассчитывал Петр I. Д. Ден вспоминал: «Чувствовалось всеобщее ожидание того, что текущим летом (1714 г. – М.А.) произойдет что-то чрезвычайное как по причине наказаний, наложенных за упущения предшествующих лет, так и вследствие значительного увеличения флота, который усиливался кораблями, прибывавшими в Ревель, чтобы соединиться с ним, а также решения царя принять командование лично на себя» [4, с. 39]. Именно эта надежда на «что-то чрезвычайное» и стала основой стойкости российского военно-морского флота в сражении при Гангуте 27 июня 1714 г. [6]

После дела К.И. Крюйса известен только один процесс о нерешительности командира корабля в бою. В 1717 г. «кригсрехт» под председательством Ф.М. Апраксина в составе Дж. Паддона, В. Шельтинга, П. Сиверса, Фангфорта, Рю и Гослера рассмотрел дело о капитане Фангенте (Виллеме фан Генте) и подчиненных ему офицерах. Они обвинялись в том, что не взяли или не сожгли шведского капера, который был уже настигнут и зажжен гребными судами отряда, но сумел спастись и уйти. Судьи единогласно, исключая «презуса», приговорили: Фангента «быть наказанным

¹ Материалы для истории русского флота. Ч. I. СПб.: Типогр. Морск. мин-ва, 1865. 704 с.; Ч. III. 1866. С. 105.

словесными наказаниями от генерал-адмирала»; капитан-поручика Дуссена и поручика Эдвардса «отставить от службы за негодностью»; подпоручика Арсеньева и поручика Шлоца «к наказанию словесному от генерал-адмирала».

Ф.М. Апраксин подписал приговор с оговоркой: «По множеству голосов противиться не могу, при которых голосах прилагаю мою сентенцию». В этой сентенции он определял следующие наказания: Фангента написать в младшие капитаны до выслуги; Дуссена следовало «выбить из службы, однако ж за оскудением офицеров во флоте, сие оставить и написать в поручики до выслуги»; Эдвардса «выбить из службы за негодного для показанья другим, дабы всякий исполнял свою должность и не пререггал как артикулов, так и генеральных сигналов». Арсеньева и Шлоца адмирал нашел невиновными¹.

В конце Северной войны шведский военно-морской флот был деморализован и фактически разгромлен. Изменение хода боевых действий на море отразилось на практике военно-морских «кригсрехтов». Прежде всего, отмечу дело о капитане Блоке, голландце на русской службе, касавшееся права морских салютов. Это право было одним из пережитков доктрины закрытого моря и поддерживалось Англией, требовавшей от всех стран салютовать ее кораблям в море. Как уже отмечалось, Петр I был сторонником принципа открытого моря и решительно отвергал право морских салютов.

Об этом деле известно из сочинения Д. Дена: «В начале июня (1716 г. – М.А.) капитану Блоку, одному из вновь прибывших офицеров, было приказано отправиться на «Страффорде» к Хельсингёру. Он салютовал там британскому адмиралу, одновременно приспустив свой вымпел, вопреки недвусмысленному запрету царя под страхом смертной казни. Говорят, он был пьян, когда отдавал эти приказания. Но, поскольку он служил ранее в голландском флоте, где такая почесть всегда отдаётся коронованным особам, возможно, он сделал этот промах по опрометчивости. Тем не менее он был арестован и в следующую зиму судим в Ревеле военным судом, после чего, предавшись с отчаяния пьянству, сократил тем свои дни и умер в заключении» [4, с. 65].

¹ Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 212 (Адмиралтейств-коллегия). Ф. 233 (Канцелярия генерал-адмирала Ф.М. Апраксина). Оп. 1. Д. 155.

В конце войны на морские десанты России в Финляндию шведы отвечали каперством. Право на захват торговых и иных судов предоставляло военным морякам и российское военно-морское законодательство. Этот фактор повлиял на увеличение числа дел о «призовой добыче», которые рассматривались российскими военно-морскими судами. В 1717 г. капитан Я. Рама, командир корабля «Рандольф», был осужден «кригсрехтом» за то, что будучи в крейсерстве у Рогервика, задержал любскую шкуту за отказ отдать честь русскому флагу и наказал ее шкипера кошками. «Кригсрехт» на основании ст. 86 датского артикула приговорил Я. Рама уплатить потерпевшему шкиперу 100 рублей и в госпиталь – 50 рублей [2, с. 573].

В 1719 г. состоялся «кригсрехт» над капитаном Д. Деном, основанием для которого стал инцидент, произошедший 7 сентября 1718 г. в Гданьском заливе, где 32-пушечный фрегат «Самсон» под его командованием был окружен 54- и 56-пушечными голландскими и 24-пушечным английским кораблями. От Дена потребовали возвратить захваченные им 5 сентября британское и голландское суда, шедшие с грузом из Швеции в Кёнигсберг. Капитан русского корабля согласился прибыть на переговоры на голландский корабль «для лучшего разговору и показания документов (документов)», доверившись «обещанию и офицерскому поролу», но был там арестован и освобожден только после того, как англичане и голландцы отобрали захваченные «Самсоном» призы¹.

Вернувшись в С.-Петербург, Д. Ден подал письменный рапорт о произошедшем в Адмиралтейскую коллегию, доказывая, что «... ежели б я вступил в бой, то я розсуждаю, что мне надлежало не переставать до потопления моего карабля и тогда б его величества честь более оскорблена была чрез вступление моё в бой, нежели ... стороною моё то дело успокоить»². Соглашусь с историком П.А. Кротовым, который пришел к выводу о том, что «...такое завершение столкновения с двумя военными кораблями следует признать далеко не худшим из того, что могло произойти» [4, с. 7]. Думается, также оценили случившееся и в Адмиралтейств-коллегии, т.к. никаких дисциплинарных мер по отношению к Д. Дену тогда не последовало.

¹ Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 212 (Адмиралтейств-коллегия). Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 734–739, 711–727Ф.

² Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 212 (Адмиралтейств-коллегия). Оп. 1720 г. Д. 60. Л. 703–704об.

Однако поручик Н.Ф. Головин, недоброжелатель Д. Дена, стал распространять слухи о том, что капитан призовые корабли отпустил за взятку в 500 червонцев. В декабре 1719 – марте 1720 гг. был проведен опрос всех чинов выше рядового, служивших в 1718 г. под командой Д. Дена на «Самсоне». Только Н.Ф. Головин продолжал утверждать, что призовые суда капитан отпустил за взятку, о чем ему «купцы гданские сказывали публично». 11 мая 1720 г. Совет Адмиралтейской коллегии распорядился провести «кригсрехт» над Д. Деном под председательством капитан-командора Н.А. Сенявина. 11 июля 1720 г. суд снял с Д. Дена обвинение в получении денег, но приговорил лишить его чинов и выслать из России за то, что «...он оставил свой корабль и каманду и поехал на галанской военной карабль, взяв с собою дукаменты ... и сам себя учинил пленником». Однако 9 августа 1720 г. Адмиралтейская коллегия по указу Петра I приговорила Д. Дена «написать порутчиком и быть в службе его ж царского величества в Казани до указу»¹.

Заключение

В 1710-х гг. театр военных действий Северной войны переместился на Балтийское море, что потребовало укрепления дисциплины на флоте и существенного обновления военно-морского законодательства. Анализ деятельности Петра I и его сподвижников в сфере военно-морского законодательства и практики применения законодательных актов свидетельствует, что были созданы достаточные правовые основания для поддержания дисциплины и боеспособности военно-морского флота России на заключительном этапе Северной войны.

При этом сам Петр I еще при работе над «Инструкцией и артикулами военными российскому флоту» 1710 г. осознавал их неполноту. Ряд судебных процессов очень четко обозначил пробелы в военно-морском законодательстве России. В частности, приговор по делу вице-адмирала К.И. Крюйса был вынесен «по изобретению самой правды, против артикулов голландских прав», приговор по делу капитана Я. Рама – датского артикула (Датского морского устава 1700 г.). Учитывая неполноту российского военно-морского законодательства, Петр I и обратился к разработке нового Морского устава.

¹ Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 212 (Адмиралтейств-коллегия); Ф. 223 (Рукописи Петра Великого и другие документы, поступившие из Адмиралтейств-Совета). Оп. 1720 г. Д. 60.

Список литературы

1. Берх В.Н. Жизнеописание российского адмирала К.И. Крюйса. СПб.: Тип. Н. Греча, 1825. 87 с.
2. Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб.: Тип. Демакова, 1875. Ч. I. 701 с.
3. Волков Е.Т. Первый морской устав российского флота // Военно-исторический журнал. 1968. №5. С. 113–116.
4. Ден Д. История Российского флота в царствование Петра Великого / пер. с англ. СПб.: Историческая иллюстрация, 1999. 192 с.
5. Елагин С.И. Материалы для истории русского морского законодательства. СПб.: Тип. Мор. мин-ва, 1859. Вып. 1: 1669–1720 гг. 53 с.
6. Кротов П.А. Гангут: сражение и корабли. СПб.: Галея Принт, 2013. 326 с.
7. Кротов П.А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. СПб.: Историческая иллюстрация, 2017. 774 с.
8. Мазур Т.П. Вице-адмирал К. Крюйс в морских кампаниях 1712 и 1713 гг. и суд над ним // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: материалы шестой ежег. междунар. науч. конф. СПб., 2005. С. 10–22.
9. Розенгейм М.П. Очерк истории военно-судных учреждений в России до кончины Петра Великого. СПб.: Тип. М. Эттингера, 1878. 387 с.
10. Ромашкин П.С. Основные начала уголовного и военно-уголовного законодательства Петра I. М.: РИО ВЮА, 1947. 96 с.
11. Сальман Я.Г. Морской устав 1720 г. – первый свод законов российского флота // Исторические записки. М., 1955. Т. 53. С. 310–322.
12. Соколов А.П. Суд над вице-адмиралом Крюйсом 1713 года (эпизод из истории русского флота) // Морской сборник. 1849. №1. С. 57–76.
13. Шереметьев Б. Шпага адмирала Крюйса // Морской сборник. 1989. № 6. С. 83–88.

References

1. Berkh, V.N. (1825) *Zhizneopisanie rossijskogo admirala K.I. Kryujsa* [Life of the Russian Admiral K. I. Kruys]. St. Petersburg: Tip. N. Grecha. (In Russian).
2. Veselago, F.F. (1875) *Ocherk russkoi morskoi istorii* [An essay on Russian Maritime history]. St. Petersburg: Tip. Demakova. (In Russian).
3. Volkov, E.T. (1968) *Pervyi morskoi ustav rossiiskogo flota* [First naval Charter of the Russian Navy]. *Voenno-istoricheskij zhurnal – Military history magazine*. No 5. P. 113–116. (In Russian).
4. Den, D. (1999). *Istoriya Rossiiskogo flota v tsarstvovanie Petra Velikogo* [History of the Russian Navy in the reign of Peter the Great]. St. Petersburg: Istoricheskaya illyustratsiya. (In Russian).
5. Elagin, S.I. (1859) *Materialy` dlya istorii russkogo morskogo zakonodatel`stva. Vyp. 1: 1669–1720 gg.* [Materials for the history of Russian Maritime legislation. Vol. 1: 1669 – 1720.]. St. Petersburg: Tip. Mor. min-va. (In Russian).
6. Krotov, P.A. (2013) *Gangut: srazhenie i korabli* [Gangut: battle and ships]. St. Petersburg: Izd. “Galey Print”. (In Russian).

7. Krotov P.A. (2017) *Rossiiskii flot na Baltike pri Petre Velikom* [Russian fleet in the Baltic under Peter the Great]. St. Petersburg: Istoricheskaya illyustraciya. (In Russian).
8. Mazur, T.P. (2005) Vitse-admiral K. Kryuis v morskikh kampaniyakh 1712 i 1713 gg. i sud nad nim [Vice-Admiral K. Kruis in the naval campaigns of 1712 and 1713 and his trial]. [*Sankt-Peterburg i strany Severnoi Evropy*] St. Petersburg and the Nordic countries. Proceedings of the 6th Annual International Conference. St. Petersburg. P. 10–22. (In Russian).
9. Rozengeim, M.P. (1878) *Ocherk istorii voenno-sudnykh uchrezhdenii v Rossii do konchiny Petra Velikogo* [An essay on the history of military court institutions in Russia before the death of Peter the Great]. St. Petersburg: Tip. M. Ehttingera. (In Russian).
10. Romashkin, P.S. (1947) *Osnovnye nachala ugolovnogo i voenno-ugolovnogo zakonodatel'stva Petra I* [Basic principles of criminal and military criminal legislation of Peter I]. Moscow: RIO VYuA. (In Russian).
11. Sal'man, Ya.G. (1955) Morskoj ustav 1720 g. – pervyi svod zakonov rossiiskogo flota [Maritime Charter of 1720 – the first set of laws of the Russian Navy]. In: *Istoricheskie zapiski* [Historical notes]. Vol. 53. Moscow: Izd. AN SSSR. P. 310–322. (In Russian).
12. Sokolov, A.P. (1849) Sud nad vitse-admiralom Kryuisom 1713 goda (ehpizod iz istorii ruskogo flota) [The trial of Vice-Admiral Kryuis in 1713 (an episode from the history of the Russian Navy)]. In: *Morskoj sbornik* [Marine collection] No 1. P. 57–76. (In Russian).
13. Sheremet'ev, B. (1989) *Shpaga admirala Kryuisa* [Admiral Kruis's sword] In: *Morskoj sbornik* [Marine collection]. No 6. P. 83–88. (In Russian).

Об авторе

Михаил Олегович Акишин, доктор исторических наук, кандидат юридических наук, доцент, Ленинградский государственный университет имени А.С. Пушкина, Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID ID: 0000-0002-7363-4069, e-mail: Akishin-MO@yandex.ru

About the author

Michael O. Akishin, Dr. Sci. (Hist.), Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Pushkin Leningrad State University, Saint Petersburg, Russian Federation, ORCID ID: 0000-0002-7363-4069, e-mail: Akishin-MO@yandex.ru

Поступила в редакцию: 05.06.2020

Received: 05 June 2020

Принята к публикации: 20.06.2020

Accepted: 20 June 2020

Опубликована: 29.06.2020

Published: 29 June 2020