

Obcokrajowcy w rosyjskiej flocie bałtyckiej w 1722 r. w świetle dokumentów brytyjskich *

Mariusz Sawicki

UNIWERSYTET OPOLSKI

INSTYTUT HISTORII

ORCID: 0000-0001-5318-7145

ABSTRACT

Foreigners in the Russian Baltic fleet in 1722 in the light of British documents

Even before the Great Northern War, Tsar Peter I began building the Russian Baltic Fleet, which played a very important military role in the second phase of that conflict in the aforementioned body of water. Before the conflict, Russia did not have a sufficient number of ships and educated officers, master shipbuilders, or skilled shipyard workers. As a result, foreigners were hired, who were in the vast majority of the Russian fleet at the time. They also received very high honoraria, as mentioned in the reports of British diplomats from Russia, which will be the source basis for this discussion. They did not overlook the training of their cardinals both at home and in other European countries. Ships, on the other hand, which formed the basis of the Baltic fleet, were most often purchased from England and the Netherlands. Based on the surviving documents of British diplomats, it is possible to reconstruct the state of the fleet and the composition of the foreigners serving in it, the number of fees they received, and the number of ships purchased abroad for the Russian Navy.

KEY WORDS: Peter I, Russia, Russian Baltic fleet, England, diplomacy

SŁOWA KLUCZOWE: Piotr I, Rosja, rosyjska flota bałtycka, Anglia, dyplomacja

W dobie wielkiej wojny północnej, najistotniejszego konfliktu zbrojnego w Europie Środkowej i Wschodniej, nastąpił niespotykany do tej pory rozwój floty rosyjskiej. Państwo Piotra I potrzebowało jej zarówno na Morzu Czarnym, jak i na Bałtyku, gdzie okręty rosyjskie miały nie tylko zadawać dotkliwe straty, ale – co ważniejsze – wygrywać bitwy morskie z nieprzyjaciółmi carskimi oraz wspomagać jego ekspansywną politykę zagraniczną. W latach wzmiankowanego konfliktu udało się tak rozbudować rosyjskie siły morskie na Morzu Bałtyckim, że z powodzeniem konkurowały ze szwedzkimi jednostkami, odnosząc spektakularne sukcesy militarne. Flotę oparto w znakomitej większości na marynarzach i oficerach cudzoziemskich, głównie Holendrach i Anglikach (służyli także Norwegowie i Duńczycy), których werbowano nie tylko w portach niderlandzkich czy brytyjskich, ale również bezpośrednio ze statków przyplływających do bałtyckich portów rosyjskich (Archangielska). Rezydenci francuscy w Gdańsku już w 1718 r. twierdzili, że gdyby car Piotr I miał więcej czasu, z pewnością wystawiłby na Bałtyku flotę niemającą sobie równych. Rok później okręty rosyjskie stoczyły zwycięską bitwę 1719 r.¹ w pobliżu wyspy Ösel (Sarema), niedaleko Revala (Tallina), gdzie rozgromiono okręty szwedzkie. Była to pierwsza potyczka floty bałtyckiej na pełnym morzu, a o wygranej zdecydowała siła ognia oraz wyszkolenie i zdyscyplinowanie oficerów i marynarzy. W starciu tym

* Artykuł powstał dzięki stypendium Fundacji z Brzezia Lanckorońskich w ramach projektu *Wojna domowa w Wielkim Księstwie Litewskim w raportach dyplomatów angielskich*.

¹ W artykule stosowana jest datacja wg kalendarza gregoriańskiego, podobnie jak w źródłach, które stanowią podstawę niniejszych rozważań.

² M. Sawicki, *Rosyjskie sily lądowe i flota bałtycka w 1715 i 1719 roku w świetle raportów brytyjskich*, „Wschodni Rocznik Humanistyczny”, 17 (2020), nr 2, s. 157–169.

³ J.A. Gierowski, *Z dziejów stosunku Anglii do Gdańska w początkach XVIII wieku*, „Śląski Kwartalnik Historyczny «Sobótka»”, 2 (1975), s. 333–338.

Szwedzi stracili trzy okręty, które zostały przejęte przez Rosjan: Wachtmejster z 52 działami (12-, 6- i 3-funtowe), Karlskronwapen z 34 armatami (6-, 3- i 1-funtowe) oraz brygantyna Berngardus z 12 armatami 4- i 3-funtowymi. O wadze starcia świadczy wybite okolicznościowe złotego medalu, który zdobił napis „*Прилежание и верность превосходит сильно*”. Podobno również Piotr I na wieść o zwycięstwie miał rzekomo powiedzieć: „*добрым почином Российского флота*”, i własnoręcznie napisał list gratulacyjny. Na rozkaz cara oddano salut we wszystkich rosyjskich twierdzach nadmorskich².

Przełamanie dominującej pozycji Szwecji, głównego partnera handlowego Londynu na Morzu Bałtyckim, wpłynęło na rewizję dotychczasowej polityki brytyjskiej w tym rejonie Europy. Wpływ na to miała nie tylko działalność floty rosyjskiej na Bałtyku, ale również jej wojsk lądowych w okolicach Gdańska, gdzie kupcy angielscy cieszyli się uprzywilejowaną pozycją. Poza tym utrzymywanie jednostek lądowych i morskich w okolicach wymienionego miasta stwarzało zagrożenie dla Hanoweru, na punkcie którego Londyn był szczególnie wrażliwy. Także interesy handlowe w tym względzie determinowały cele dyplomacji brytyjskiej, uwikłanej jednak w wojnę o sukcesję hiszpańską, stąd działania te nie mogły być prowadzone w takim wymiarze, w jakim zapewne życzyliby sobie politycy londyńscy. Gdańsk, a w zasadzie jego blokowanie przez rosyjskie okręty i utrzymywanie pod miastem silnych wojsk lądowych, a z czasem całkowite blokowanie handlu tego miasta ze Szwecją, stał się jedną z przyczyn eskalacji konfliktu między Brytyjczykami a carem, co w konsekwencji doprowadziło do zawieszenia kontaktów dyplomatycznych w 1719 r. i przeniesienia się rezydenta brytyjskiego Jamesa Jefferyesa z Sankt Petersburga do Gdańska³.

Nieprzyjazne nastawienie obu państw doprowadziło prawdopodobnie nawet do podjęcia decyzji o porwaniu przez flotę brytyjską cara w momencie, w którym znajdowałby się na którymś z okrętów na pełnym morzu.

Podobno planowanie tej akcji rozpoczęto w 1719 r.⁴ Jak wiemy, nic z tego nie wyszło, choć Brytyjczycy nadal manifestowali swoją wrogość wobec Rosji. W lecie 1720 r. na Bałtyk wpłynęła sprzymierzona ze szwedzką eskadra brytyjska dowodzona przez admirała Johna Norrisa. Przypuszczano, że w ten sposób uda się zmusić Rosję do jakichś ustępstw wobec północnego sąsiada. Pomimo oficjalnie podawanego powodu mającego na celu mediację w konflikcie Szwecji z Rosją oraz ochronę angielskich statków handlowych, w rzeczywistości flotyła Norrisa miała przeszkodzić w kolejnych desantach rosyjskich na wybrzeże szwedzkie. Misja wysłannika Londynu nie powiodła się – wojska carskie wylądowały i spustoszyły przybrzeżne tereny przeciwnika, a działania angielskie zaktywizowały tylko dyplomację francuską i habsburską, które zaczęły wspierać Piotra I⁵.

Rozbudową floty rosyjskiej na Bałtyku interesowali się nie tylko rezydenci francuscy w Gdańsku, ale również przedstawiciele dyplomacji brytyjskiej, którzy skrupulatnie, w miarę swoich możliwości, raportowali do Londynu o stanie floty carskiej, jej rozbudowie oraz efektach tych prac, czyli zwycięskich zmaganiach wojennych ze Szwecją. Zresztą pod koniec 1719 r. James Jefferyes informował centralę, że otrzymał listy z Sankt Petersburga, w których anonimowy autor informował o wielkich przygotowaniach rosyjskich do działań wojennych nie tylko na lądzie, ale również na morzu – „*Le Czar continue toujours de faire des grande préparatifs tant par mer que par terres pour le Campagnes prochaine*”⁶.

Tak intensywna rozbudowa sił morskich pochłaniała olbrzymie sumy pieniędzy. W 1712 r. flota kosztowała państwo rosyjskie 400 tys. rubli rocznie, a w 1715 r. wydatki na tę część armii sięgnęły już 700 tys. W 1721, czyli ostatnim roku wielkiej wojny północnej, budżet admiralicji to 1 milion 100 tys. rubli. W latach 1723–1724 marynarka wojenna pochłaniała odpowiednio 1 milion 400 tys. i 1 milion 500 tys. rubli rocznie. Natomiast w 1725 r., według rachunków admiralicji, utrzymanie

4 S. Murdoch, *Surfing the Waves: Scottish Admirals in Russia in their Baltic Context*, „Journal of Irish and Scottish Studies”, 3 (2010), no. 2, s. 67.

5 W.A. Serczyk, *Piotr I Wielki*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1997, s. 213–214.

6 J. Jefferyes do J. Stanhope, Gdańsk 26 grudnia 1719, The National Archives in Kew (London) [dalej: NA], State Papers Foreign, Russia [dalej: SP, Russia], 91/9, k. 369–369v.

7 B. Davis, *The officers of The Baltic Fleet* [w:] *Eighteenth-Century Naval Officers. A Transnational Perspective*, E. Wilson, A.S. Hammar, J. Seerup (eds.), Newport 2019, s. 191; Ф. Веселаго, *Краткая история русского флота*, Москва 1939, s. 47; J. Tredrea, E. Sozaev, *Russian warships in the age of sail 1696–1860. Design, construction, careers and fates*, Barnsley 2010, s. 29.

8 M. Sawicki, *op.cit.*, s. 162–163. W latach 1700–1725 w rosyjskiej flocie służyło 36 Anglików i Szkotów, 20 Holendrów, 16 Duńczyków i Norwegów, 12 Włochów i osób z basenu Morza Adriatyckiego, ośmiu Szwedów, czterech Francuzów, czterech Niemców (С.В. Черников, *Эволюция высшего командования российской армии и флота первой четверти XVIII века*, „Cahiers du Monde russe”, 50 (10–12.2009), № 4, s. 724).

floty rosyjskiej to już kwota rządu 1 miliona 660 tys. rubli rocznie, a zatem widać, że koszty utrzymywania, doskonalenia i rozbudowy jednostek morskich rosły w bardzo szybkim tempie. Na początku lat 20. XVIII w. koszt utrzymania okrętów pochłaniał 37,5% budżetu Rosji – było to 60% środków przeznaczonych na wszystkie siły zbrojne państwa. W 1727 r. admiralicja rosyjska wydatkowała na flotę 1 milion 500 tys. rubli, co zmusiło ją do cięć budżetowych w wysokości 200 tys. rubli⁷.

Rekrutacja cudzoziemców i kształcenie własnych kadr

Rosyjska flota bałtycka od momentu jej budowy przez Piotra I oparta była na obcokrajowcach, co jest zrozumiałe ze względu na brak wykwalifikowanej kadry w społeczeństwie rosyjskim końca XVII i początku XVIII w., i to zarówno na poziomie oficerskim, jak i mistrzach budowy okrętów, inżynierach, konstruktorach, wykwalifikowanych pracownikach stocznioowych, a kończąc na zwykłych marynarzach. Pion dowódczy stanowili Holendrzy i Brytyjczycy, podobnie jak personel pomocniczy na okrętach marynarki wojennej. Zresztą w 1719 r. wykwalifikowani marynarze stanowili na okrętach niewielką część załogi. Z relacji przesyłanych nad Tamizę w tym samym roku wynika, że duża część oficerów to poddani Londynu, podobnie zresztą jak marynarze, którzy zaokrętowani zostali na statki rosyjskie bezpośrednio z własnych okrętów, które przybyły do Archangielska. Kandydatów werbowano także w samym Londynie, a tych, którzy zaciągnęli się na carską służbę, przewożono do Revala (Tallina). James Jefferyes twierdził, że w taki sposób kupiono w stolicy Zjednoczonego Królestwa przez niejakiego Robinsona i Garsteda kompletne załogi dwóch statków, które pozabawione były pracy, żywności i jakiegokolwiek opieki, co skrupulatnie wykorzystali kondotierzy Piotra I⁸.

Marynarzy nie werbowali wyłącznie wysłani specjalnie w tym celu ludzie. Robili to także już służący we flocie

rosyjskiej oficerowie, którzy wykorzystując swoje znajomości w Wielkiej Brytanii, namawiali potencjalnych kandydatów na służbę u cara. Takim przykładem może być wiceadmirał Thomas Gordon, którego korespondencja rzuca nieco światła na system rekrutacji do rosyjskiej floty. W swoim liście z 6 czerwca 1720 r. do Williama Coopera, który stanowi odpowiedź na wiadomość otrzymaną 6 maja tego samego roku, prosił on adresata o wypełnienie danej obietnicy zaciągnięcia się do carskiej służby, za co otrzymał już 100 funtów zaliczki. Zapewne nie była to pierwsza wymiana uwag Gordona wzywająca Coopera do przyjazdu, ponieważ wyrażał on zdziwienie, że po tylu listach ten nadal pozostaje w Anglii. Ostatecznie wiceadmirał zaznaczył, że jeśli adresat nie wyruszy zaraz po otrzymaniu analizowanej wiadomości, będzie zmuszony zatrudnić kogoś innego. Mimo to Gordon ponownie wskazywał na korzystne warunki angażu i wzywał do jak najszybszego wyruszenia do Rosji. Nadawca prosił również o zrekrutowanie innych oficerów oraz czterech cieśli okrętowych, którzy otrzymać mogą takie warunki zatrudnienia, jakich nie dostaną w żadnym innym kraju⁹.

Kolejne szczegóły systemu rekrutacji zdradza list Williama Coopera do Gordona z 14 marca 1721 r., w którym przekazał on adresatowi dobre wieści związane z zwerbowanymi oficerami. Mianowicie, 11 marca wyruszyło do Rotterdamu osiem zatrudnionych dla cara osób – czterej oficerowie marynarki wojennej w randze kapitana oraz czterej stolarze. Cooper nie ukrywał radości ze zwerbowania wymienionych osób i – jak twierdził – zdawał sobie doskonale sprawę z potrzeb rosyjskiej floty bałtyckiej. Dalej dodawał, że w towarzystwie wymienionych ośmiu osób podróżują jeszcze cztery – ochotnicy, którym nadawca listu nie mógł dać żadnych gwarancji na przyjęcie do służby w Sankt Petersburgu, a mimo to wyruszyli oni w drogę – *„They having heard how Gracious a Monarch the Czar is, and how likely merit is to Succeed; are willing to hazard a Going on presumption of His Majesty’s Favour; and will serve in any Capacity they shall be thought*

9 T. Gordon do W. Coopera, bez miejsca, ale chyba Londyn 6 czerwca 1720, por. *Britain and Russia in the age of Peter the Great. Historical Documents*, S. Dixon, A.G. Cross, W.G. Jones, M.S. Anderson, R.P. Bartlett, P. Dukes, J.M. Hartley, L. Hughes, L.R. Lewitter, I. de Madariaga, W.F. Ryan (eds.), London 1998, s. 221.

¹⁰ W. Cooper do T. Gordona, bez miejsca, prawdopodobnie Londyn 14 marca 1721, por. *Britain and Russia in the age of Peter the Great...*, s. 227–228.

¹¹ W. Cooper do T. Gordona, bez miejsca, ale chyba Londyn 26 maja 1721, por. *ibidem*, s. 229–230.

capable of on their arrival". Jeden z nich był chirurgiem, a dwóch – strzelcami, zatem istniało duże prawdopodobieństwo, że rzeczywiście znajdą zatrudnienie we flocie Piotra I. O zawodzie ostatniego z nich nic nie wiadomo. Natomiast jeśli chodzi o oficerów, Cooper prosił o więcej pieniędzy na ich werbowanie – wnioskował o 200 funtów. W dalszej części listu nadawca prosił o ustalenie dla siebie jakiegoś honorarium za wykonywaną pracę. Powołał się przy tym na list Gordona z 1719 r., w którym ten, odwołując się do polecenia carskiego, nakazywał Cooperowi werbunek oficerów na potrzeby floty Piotra I, z czego ten wywiązywał się przez większą część roku bez jakiegokolwiek gratyfikacji¹⁰.

William Cooper do końca maja 1721 r. nie doczekał się jednak gratyfikacji za swoją pracę i ponownie upominał się o honorarium w liście do Gordona z 26 maja. Prosił w nim o jak najszybszy przekaz środków za pośrednictwem niewymienionego z imienia Taylora, przypuszczalnie bankiera w Amsterdamie. Chodziło o środki za wysłanie wcześniej zwerbowanych oficerów i wyposażenie tych, których po tym czasie udało się skłonić do carskiej służby. W dalszej części informował on, że poniesione wydatki znacznie przewyższyły już kwotę 300 funtów, które otrzymał, a także kolejne w wysokości 700 guldenów pozyskane na kredyt w Rotterdamie. Dodatkowo Cooper wspominał o pewnych kłopotach z dalszą podróżą zwerbowanych oficerów, którzy nadal pozostają w wymienionym wyżej mieście. Natomiast tłumaczenia, że jest to spowodowane brakiem połączenia z Rotterdamu do Sankt Petersburga, nadawca uznał za mało wiarygodne. William Cooper zadeklarował także, że sam opuści Anglię w połowie następnego miesiąca i uda się do Sankt Petersburga, ale pytał, czy car życzy sobie, aby uczynił to przez Rygę i Reval w celu obejrzenia tamtejszych portów. List kończył refleksją na temat bieżącej sytuacji Wielkiej Brytanii i działalności rządu¹¹.

Marynarzy rekrutowano także spośród wziętych do niewoli żeglarzy przeciwnika, w tym przypadku najczęściej

służących na jednostkach szwedzkich. I tak w 1708 r. 23 marynarzy zgodziło się przejść na służbę carską, uzupełniając tym samym stan liczebny floty bałtyckiej. Zresztą w tym samym czasie na okrętach Piotra I służyło niewielu Rosjan. Obcokrajowców wśród kadry było zdecydowanie więcej: bosmanów – 30, z czego jeden był Rosjaninem; bosmanmatów – 44, z czego jeden był Rosjaninem – przyszedł wiceadmirał floty Naum Akimowicz Sieniawin. Cudzoziemcami byli wszyscy nawigatorzy (sześć osób), a jedynie wśród niższych rangą więcej było poddanych carskich – 17¹².

Oczywiście Piotr I zamierzał zmienić te proporcje, w związku z czym kładł duży nacisk na kształcenie rosyjskiej młodzieży także za granicą, w Anglii. Wyniki szkolenia własnych kadr oficerskich w Rosji do końca panowania wymienionego władcy były imponujące. Jeśli na początku 1708 r. nie było Rosjan ze stopniem „*штаб или обер офицерского*”, a w 1715 r. na 31 oficerów floty jedynie pięciu było Rosjanami, to dziewięć lat później poddanych carskich we flocie było już 162 ze stopniem od kapitana 1 rangi do podporucznika (12 klasa). Natomiast cudzoziemcy to 57 osób, co stanowiło 26% wszystkich oficerów, a ich udział w młodszej kadrze dowódczej zmniejszył się do 9,3% (128 osób). Mimo tych zmian pod koniec panowania Piotra I w rosyjskiej marynarce nadal służyła znaczna liczba cudzoziemców. Na niektórych stanowiskach było ich szczególnie dużo – wśród nawigatorów na 46 służących we flocie – 43 (94%), na 37 bosmanów – 23 (62%), a na 34 szyprów – 20 (59%)¹³. Do końca panowania Piotra I we flocie bałtyckiej służyło więcej cudzoziemców niż Rosjan – oczywiście oficerów. Wśród kontradmirałów było ich 80%; do 1725 r. w szeregach piątej klasy tabeli rang w marynarce rosyjskiej było 70% cudzoziemców, a tylko 30% poddanych cara, których najwięcej znajdowało się w randze czwartej i piątej, co widać od 1712 r., a wyraźnie – dopiero od 1715¹⁴.

Niezwykle istotnym elementem funkcjonowania każdej marynarki wojennej są jej oficerowie, o czym

12 П.А. Кротов, *Российский флот на Балтике при Петре Великом*, Санкт-Петербург 2017, s. 567. Ostatnio ukazała się biografia Nauma Akimowicza Sieniawina – П.А. Кротов, М.О. Акишин, *Вице-Адмирал Н.А. Сенявин (1681–1738)*, Санкт-Петербург 2022.

13 *Ibidem*, s. 567; В. Davis, *op.cit.*, s. 187–188.

14 С.В. Черников, *op.cit.*, s. 720–722. Problem obcokrajowców we flocie rosyjskiej przeanalizował także И.Г. Дуров, *Организация военного чиновничества в Русской регулярной армии и военно-морском флоте в эпоху Петра Великого*, http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Дуров_13.pdf [dostęp: 17.02.2023].

doskonale wiedział Piotr I. Już od początku XVIII w. car wysyłał młodych zdolnych studentów do zachodnioeuropejskich szkół kształcących kadrę oficerską i nawigacyjną. W 1706 r. wydelegował 30 osób na nauki do Amsterdamu i Londynu, a w 1711 r. było ich już w sumie 311. Od 1701 r. działała w Moskwie Szkoła Nawigacyjna, która, nieco wbrew nazwie, miła kształcić nie tylko na potrzeby powstającej marynarki wojennej, ale również artylerii oraz inżynierii wojskowej. Przewidziano, że kształcić się tam miało 500 szlacheckich synów, choć nie zgromadzono takiej liczby, może ze względu na to, że uczniowie musieli utrzymać się z własnych środków. Tym, których nie było na to stać, państwo gwarantowało 15 kopiejek na dzień. Kadrę wykładowczą w opisywanej szkole stanowili Anglicy – Andrew Farwarson, Stephan Gwin i Richard Greys. Od 1715 r. osoby na potrzeby marynarki wojennej kształciła już założona w Moskwie Akademia Gwardii Morskiej, w której uczyło się w wymienionym roku 218 studentów¹⁵.

Jeśli chodzi o studentów rosyjskich za granicą, kształcących się w zawodach mających znaczenie dla marynarki, posiadamy dane dotyczące Wielkiej Brytanii za 1715 r. I tak wysłano na naukę budowy łodzi: Andrieja Koźmina, Rodiona Chebotajewa, Iwana Bezsonowa, Tichona Turasowa, Matwieja Drożdżyna i Andrieja Tretiakowa. Stolarzy okrętowej mieli się uczyć: Semen Kondrater, Dmitrei Nowikow, Wasilej Chebotajew, masztowania: Iwan Maliutin, Piotr Żukow, odlewnictwa armat: Iwan Usliumow, a malowania okrętów: Grigorei Ostroumow i Stepan Protopopow. Natomiast nauki rzemiosł pomocnych w marynarce podjęli się: konstrukcji wiosł: Iakow Shishkowskoi, Petr Sokolov, a konstrukcji kotwic – Nikita Zherebtsow. W sumie umiejętność budowy okrętów w różnym zakresie nabywało wtedy 17 poddanych Piotra I. W 1717 r. natomiast rzemiosł przydatnych we flocie uczyło się w sumie 25 osób: Iwan Kostiantinow, Iwan Iwanow, Iwan Alfer'ew, Andrei Skobel'tyn (obróbka metalu); Fedor Kepaniatsyn, Wasilei Rokotow (stolarz); Iwan Ul'ianow, Iwan Deew (wiertła); Borys Malochkin,

Grigorej Opuszkin (piły). Stolarkę dekoracyjną mieli opanować: Matwie Manturow, Iwan Salmanow, Aleksei Usow, Antip Baranow; konstrukcję zamków metalowych i zatrzasków: Osip Selunskoi, Aleksandr Martynow, Aleksei Karashev, budowę krzesel, stołów i komód: Fedor Martynow, Andriej Sarygin, Borys Baranow; dekorację łóżek i robienie innych ozdób: Iwan Suworow, Aleksei Karashev; instrumenty do obliczeń matematycznych: Ivan Bakajew, Semen Katsiberdeew. Ostatnim z wymienionych studentów był Wasilei Iudin. Łącznie 25 osób, a w latach 1715 i 1717 – 42. Edukacja wymienionych kosztowała w 1717 r. 2870 funtów, w 1718 r. – 920 funtów, a w 1719 r. – 518 funtów, 7 szylingów i 2 pensy. Wszystkie te pieniądze przekazano do Anglii i spożytkowano na opłacenie nauki i utrzymanie wspomnianych praktykantów¹⁶.

Nie wszyscy studenci wypełniali jednak należycie swoje obowiązki. Tak było w 1721 r. w przypadku Wasilija Klepantsyna i Fedora Rokotowa (w sumie studiowało wówczas 18 osób), którzy ciągle uciekali od swoich nauczycieli i sprzedawali dostarczone im ubrania oraz inne rzeczy. Rzekomo nie chcieli się uczyć, a ich mistrzowie nie zamierzali ich pozostawić na dalszą edukację. Postanowiono zatem, że należy niezwłocznie odesłać ich do Holandii, a stamtąd – do Rosji. Zresztą kontrolujący edukację rosyjscy urzędnicy dbali o to, aby po zakończeniu nauki i uzyskaniu odpowiedniej praktyki u boku swoich mistrzów nowo wyszkoleni rzemieślnicy powrócili do Rosji. W czasie kryzysu politycznego między Wielką Brytanią a państwem Piotra I (1720 r.) obawiano się o możliwość kontynuowania edukacji przez Rosjan, ale ostatecznie mogli oni dokończyć naukę na Wyspach. Podobnie na początku 1721 r. ustalono, że uczniowie rosyjscy mogą bezpiecznie dokończyć naukę, o czym informowano odpowiedzialnych za to urzędników admiralicji¹⁷.

¹⁶ *From a file in the Ambassadorial Chancellery concerning the dispatch to Britain of Russian students of various crafts, por. Britain and Russia in the age of Peter the Great...*, s. 193.

¹⁷ *Documents concerning the Russian students sent to England to study ship-building, por. ibidem*, s. 233–234.

18 S. Murdoch, *op.cit.*, s. 66–67; Т.Л. Лабутина, *Британский дипломат и разведчик Чарльз Уитворт при дворе Петра I*, http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Labytina_01.pdf [dostęp: 21.01.2023].

Obcokrajowcy w służbie carskiej w 1722 r.

Rok po zakończeniu wielkiej wojny północnej we flocie rosyjskiej nadal służyli oficerowie brytyjscy, pomimo niekorzystnych stosunków dyplomatycznych. Ich pogorszenie na pewno utrudniło możliwość przejścia oficerów brytyjskich do służby na okrętach Piotra I, ale w żaden sposób nie mogło zahamować tego procesu. Już w 1705 r. w Londynie wydano decyzję nakazującą powrót wszystkim poddanym królowej Anny zatrudnionym w Rosji. Oczywiście podporządkowanie się temu rozporządzeniu było zapewne dla wielu świetnie zarabiających w państwie Piotra I Anglików niezwykle problematyczne i kłopotliwe. Nie ulega natomiast wątpliwości, że Rosjanie coraz częściej starali się zastępować obcokrajowców własnymi już dobrze wykształconymi oficerami, mistrzami budowy okrętów oraz innymi wykwalifikowanymi robotnikami stocznioвыми¹⁸.

Anglicy nie byli jedynymi obcokrajowcami, którzy służyli na okrętach rosyjskich na początku XVIII stulecia. Zresztą we flocie Piotra I panowała wielojęzyczność ze względu na wielonarodowość kadry oficerskiej oraz marynarzy. Już od 1698 r. do Archangielska przybywali zwerbowani obcokrajowcy, w większości mieszkańcy Niderlandów Północnych oraz Wysp Brytyjskich, hojnie wynagradzani przez Piotra I. Ocenia się, że w tym samym roku we flocie rosyjskiej służyło około 500 obcokrajowców. Oczywiście największe braki przedstawiała kadra dowódcza zarówno niższego, jak i wyższego szczebla. W latach 1702–1703 zwerbowano w Holandii 69 oficerów wysokiej rangi i 103 – niższej. W kolejnych latach liczby te systematycznie wzrastały, obejmując także inne nacje zatrudniane na statkach rosyjskiej floty bałtyckiej. W 1710 r. sekretarz duńskiego wysłannika Rasmusa Erebu wspominał, że został zmuszony w Petersburgu do nauki języka holenderskiego, ponieważ wszyscy cudzoziemscy we flocie Piotra I bez względu na narodowość władali właśnie tym językiem i w nim wydawane były komendy

na statkach. Potwierdzał to we wrześniu 1718 r. kontradmirał floty rosyjskiej, Anglik George Paddon, który napisał, że w Rosji do wydawania komend na statkach wojennych używa się holenderskiego, a szkocki kontradmirał Thomas Gordon zwrócił się do Piotra I w lipcu 1720 r. w języku holenderskim, a nie po angielsku. Nadmienić tu należy, że Gordon nie znał rosyjskiego. Do końca wielkiej wojny północnej przeważali w korpusie oficerskim Holendrzy, o czym świadczy fakt, że język ten do końca konfliktu był powszechnie używany wśród kadry dowódczej¹⁹.

W analizowanym roku 1722 w marynarce rosyjskiej wśród wyższych oficerów od 1 do 5 rangi służyło 13 obcokrajowców i sześciu Rosjan, z tym że spośród poddanych Piotra I to przede wszystkim oficerowie najniższej, 5 rangi (trzech Rosjan na pięciu obcokrajowców) oraz po jednym oficerze w 3 (czterech obcokrajowców) i 4 randze (trzech obcokrajowców)²⁰.

Interesujący w kontekście obecności cudzoziemskich dowódców i marynarzy w rosyjskiej flocie bałtyckiej jest odnaleziony w londyńskim archiwum wykaz okrętów Piotra I z 10 września 1722 r. wraz z informacją o oficerach obcokrajowcach służących na poszczególnych okrętach. Dodatkowym atutem tego wykazu jest informacja na temat liczby dział na poszczególnych statkach. Niestety nie wiadomo, kto był autorem rękopisu, a w edycji źródła zachowano oryginalny język i nazewnictwo okrętów. Należy w tym przypadku zdawać sobie jednak sprawę z możliwości nieprawidłowego wpisania nazwy statku. Tam, gdzie będzie to możliwe, ewentualne przekłamania będą sprostowane w przypisach. Kolejną trudnością związaną z nazwami okrętów jest ich przekład z rosyjskiego na angielski, którego dokonał anonimowy autor tabeli. W miarę możliwości i tę kwestię postaramy się rozwiązać. Podobnie sprawa ma się z nazwiskami oficerów – tam, gdzie będzie to możliwe, zostaną one zidentyfikowane i opisane w poprawnej formie w przypisie²¹. Rozwinięto także skróty zastosowane przez autora.

19 П.А. Кротов, *op.cit.*, s. 564; В. Davis, *op.cit.*, s. 186. Paddon napisał, że w Rosji „на военных Его Величества кораблях в действии корабельном языке голландский употребляется” (П.А. Кротов, *op.cit.*, s. 564). Tu należy wspomnieć, że pierwszymi nauczycielami żeglugi i osobami, które zaraziły Piotra I pasją do tego już w dzieciństwie, było dwóch Niderlandczyków – Franciszek Timmerman i Karsten Brandt – szerzej o tym: P. Krokosz, *Ludzie reformy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, 1256 (2002), Prace Historyczne, nr 129, w tym przypadku s. 113. O kwestiach udziału Niderlandczyków w tworzeniu floty rosyjskiej pisał także Т.П. Мазур, *Моряки из Нидерландов и их потомки на службе в Российском военно-морском флоте* [w:] *Россия-Нидерланды, Диалог культур в европейском пространстве*, Санкт-Петербург 2014, s. 273–283.

20 С.В. Черников, *op.cit.*, s. 722.

21 Nazwiska oficerów i nazwy okrętów zidentyfikowano na podstawie П.А. Кротов, *op.cit.* oraz Д. Ден, *История Российского флота в царствование Петра Великого*, Санкт-Петербург 1897. Wykaz niektórych z wymienianych przez Anglików okrętów wraz z ilością armat można także odnaleźć w publikacji Г.А. Некрасов, *Военно-Морские силы России на Балтике в первой четверти XVIII в.*, <http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Nekrasov.pdf> [dostęp: 17.02.2023].

22 A list of all the Men of Warr the Czar has att S. Petersburg. Cranslote and Revell, 10 IX 1722, NA, SP, Russia, 91/9, k. 373v-374.

23 W tym przypadku chodzi o statek Friedrichstadt zwodowany w maju 1720 r.

24 Chodzi tu o Александр Данилович Меншиков (Aleksandr Daniłowicz Mienszykow).

25 Nieznany z imienia kapitan Brant (Brant, Brandt) (Л.А. Малышев, *Морская лейб-гвардия России (1690-1918 гг.)*, Санкт-Петербург 2015, s. 41).

26 Okręt wodowano w lipcu 1718 r.

27 Chodzi tu oczywiście o admirała Фёдор Матвеевич Апраксин (Fiodor Matwiejewicz Apraksin).

28 Chodzi o Duńczyka Petera Sieversa (Peter Ivanovich), który wstąpił na służbę rosyjską w 1704 r. (С.В. Черников, *op.cit.*, s. 720).

29 Норд Адлер – zwodowany w maju 1720 r.

30 Okręt wodowany w lutym 1721 r.

31 W tym przypadku Наум Акимович Сенявин (Naum Akimowich Senyawin), który był pierwszym rosyjskim wiceadmirałem. Senyawin dowodził tym okrętem już od 1721 r. Zresztą „Święty Andrzej” należał do najnowszych statków rosyjskiej floty bałtyckiej – zwodowano go 4 lutego 1721 r. Miał on trzy pokłady, 88 armat i około 800-osobową załogę (П.А. Кротов, М.О. Акишин, *op.cit.*, s. 127-128).

32 W tym przypadku chyba Иван Акимович Сенявин (Iwan Akimowich Senyawin).

33 Okręt Święty Piotr wodowany został w październiku 1720 r.

34 Okręt wodowano w czerwcu 1718 r.

35 Chodzi tu o Thomasa Sandersa.

36 Okręt Święta Katarzyna zwodowano w 1713 r.

Tabela 1. Lista wszystkich wojskowych, których car ma w Sankt-Petersburgu, Cranslot i Revalu (*A list of all the Men of Warr the Czar has att S. Petersburg. Cranslote and Revell*)²²

Lp.	Liczba armat	Nazwa statku	Rosyjscy dowódcy i oficerowie cudzoziemscy
1	96	Frederikstadt ²³	Prince Menzikoff ²⁴ , capitán Brant ²⁵ a Dutch Man
2	90	Hangwood ²⁶	Lord Apprxin ²⁷ , vice admirall Sivèrs ²⁸ a Dane
3	90	Lesnoy	No officers
4	86	North Eagle ²⁹	Ditto [no officers]
5	86	St. Andrew ³⁰	Vice Admirall Senaven ³¹ , a Rushian
6	86	Freadmaker	Commodore Senaven ³²
7	86	St. Peter ³³	No officers
8	86	Neptune ³⁴	Rear Admirall Sanders ³⁵
9	66	St. Katerinah ³⁶	The Czar capitán Calmnkoff ³⁷ a Rushian
10	66	Revell ³⁸	Capitán Fnulkenbourg ³⁹ a Dane
11	64	Pantelamon Victoria ⁴⁰	Captain Little ⁴¹ an Englishman
12	60	Ingermorland ⁴²	Capitán Vearing a Dane
13	60	Moscow ⁴³	Capitán Hay ⁴⁴ an Englishman
14	60	Ilucenburg ⁴⁵	Capitán Bents a Dutchman
15	60	Wybourg ⁴⁶	Capitán Casheluff a Rushian
16	60	Marlborough ⁴⁷	Capitán Hogstradt a Dutchman
17	60	Astrican ⁴⁸	Capitán Crip a Dane
18	60	Isaak Victoria ⁴⁹	Lord Apprxim Junger a Rushian
19	54	Devonshire ⁵⁰	Capitán Delapp ⁵¹ an Englishman
20	54	Poltava ⁵²	Capitán Wilster ⁵³ a Dane
21	50	Warrakeil ⁵⁴	Capitán Lawrence ⁵⁵ an Englishman
22	50	Brittania ⁵⁶	Capitán Wesling ⁵⁷ a Dane
23	50	Perl ⁵⁸	Rear Admirall van Hoof a Dutchman

24	50	Prince Eugene ⁵⁹	Capitan Bass a Dyтчman
25	50	Randolph ⁶⁰	Capitan Suffesor a German
26	50	Victory ⁶¹	Capitan Lieutenant Witts an Englishman
27	50	Serapheile ⁶²	Sorrocole ⁶³
28	44	Amsterdam Gally ⁶⁴	Frame ⁶⁵
29	44	Waukmaster ⁶⁶	Strome ⁶⁷ a Dutchman
30	44	Lespirance	Capitan Smith a high Dutchman
31	44	Ormond ⁶⁸	No officer
32	44	Arrundell ⁶⁹	No officer
33	32	Raphicle	No officer
34	32	Sampson ⁷⁰	Capitan lieutenant Deluce a Dutchman
35	32	Stor Phenix	Capitan Lieutenant Tore-san a Dane
36	30	Calskroon Waupon	No officer
37	24	Landsdowne	Lieutenant Paddon ⁷¹ Englishman
38	20	Allexander Pink ⁷²	No officer
39	20	St. Jacob ⁷³	No officer
40	18	Kisken (?) a snow	No officer
41	18	Pollex a snow	No officer
42	14	Cronclote Hooker	Lieutenant Catheloff (?) ⁷⁴ a Rushian
43	10	Walterfolk snow	No officer
44	10	Pewy Caper	No officer

Źródło: *A list of all the Men of Warr the Czar has att S. Petersburg. Cranslote and Revell*, 10 IX 1722, NA, SP, Russia, 91/9, k. 373v–374.

Intersujące informacje przekazał również anonimowy autor tabeli bezpośrednio pod nią. Napisał on mianowicie, że we flocie rosyjskiej nie ma angielskich marynarzy poniżej stopnia bosmana, a statki Piotra I są w bardzo złym stanie. Podobno ich żywotność nie przekracza ośmiu lat. Można przypuszczać, że wynika to ze sposobu ich budowy, użytkowania lub konserwacji. Wiele statków było poważnie uszkodzonych i – jak nazwał to autor analizowanego wpisu – były zwyczajnie zgniłe,

37 Капитан 3 ранги Денис Спиридонович Калмыков (Denis Spiridonovich Kalmykov), dowódca od 1724 r. okrętu Święta Katarzyna.

38 Okręt wodowano w październiku 1717 r.

39 W tym przypadku chodzi najprawdopodobniej o kapitana Mathisa Falkenberga (Матиса Фалькенберга) (*Материалы для истории русского флота*, т. 4, Санкт Петербурге 1867, s. 630).

40 Statek zwodowany 27 lipca 1721 r.

41 W tym przypadku Robert Little (S. Murdoch, *op.cit.*, s. 66).

42 Okręt zwodowany w maju 1715 r. Zbudowano go według projektu Piotra I i był jednym z jego ulubionych statków.

43 Okręt zwodowany 8 lipca 1715 r., od razu wszedł w skład floty bałtyckiej. Do dziś nie wiadomo dokładnie, jakie armaty były na pokładzie Moskwy i istnieje na ten temat kilka wersji. Pewne jest jednak to, że było ich 64.

44 Najpewniej chodzi o nieznanego z imienia oficera o nazwisku Hay (być może William), który w roku 1725 powrócił ze służby carskiej do Anglii, gdzie nie starał się już o żadne stanowisko ani służbę. Był on chyba zaangażowany w sprawę sprzedaży przez Rosję okrętów Hiszpanii w połowie lat 20. XVIII w. (Thomas Consett do lorda Townshend, bez miejsca, 30 VI 1725, por. *Britain and Russia in the age of Peter the Great...*, s. 239, 241).

45 Chodzi najpewniej o Ilsenburg – nazwa miasta w Niemczech w kraju związkowym Saksonia-Anhalt.

46 Okręt zwodowany w 1710 r., a budowę nadzorował Richard Brown.

47 W tym przypadku chodzi o okręt Marlburg wodowany pod koniec listopada 1714 r.

- 48 Tu być może chodzi o błędnie zapisaną nazwę statku Астрахань (Astrachan) zwodowanego w październiku 1720 r.
- 49 Statek zwodowany 30 maja 1719 r.
- 50 Okręt wodowany 6 grudnia 1714 r.
- 51 W tym przypadku chodzi o kapitana 2 stopnia Johna Delapp (Деляп Джон).
- 52 Statek wodowany w połowie czerwca 1712 r.
- 53 Prawdopodobnie chodzi tu o kapitana Urlicha Christiana Wilstera, Duńczyka na służbie Piotra I. W tym czasie w bałtyckiej flocie rosyjskiej służył najprawdopodobniej inny oficer o tym samym nazwisku D. Wilster (Szwed), który w 1721 r. otrzymał stopień wiceadmirała (С.В Черников, *op.cit.*, s. 720).
- 54 Tu najpewniej chodzi o okręt Varahail zwodowany w czerwcu 1715 r. w Archangielsku.
- 55 Tu być może chodzi o Anglika kapitana Jakuba Lorenca (Д. Ден, *op.cit.*, s. 104).
- 56 Tu chodzi o statek Britania (Британия), który został zakupiony w Anglii w 1714 r. przez Фёдор Степанович Салтыков i pod niezmienną nazwą wszedł w skład rosyjskiej floty bałtyckiej.
- 57 Chodzi o Весслинг.
- 58 Statek zakupiony w Holandii w roku 1713 i pod niezmienną nazwą wszedł w skład rosyjskiej floty bałtyckiej.
- 59 Okręt wybudowany w stoczni w Amsterdamie w 1721 r.
- 60 Okręt kupiony w Anglii w 1712 r. i pod niezmienną nazwą wszedł w skład rosyjskiej floty bałtyckiej.
- 61 Chodzi o statek Victoria zakupiony w Bristolu w 1712 r. Rok później zawiął pod banderą angielską do Revala (Tallina).
- 62 Tu chyba błąd notującego. W rzeczywistości chodzi o statek Selafail zwodowany w Archangielsku w czerwcu 1715 r. Statek o tej samej nazwie zbudowano

co może potwierdzać tezę o braku umiejętności konserwacji drewna, a w konsekwencji – złym jego stanie. Zaznaczone zostało także, że wszystkie statki o nazwach anglojęzycznych nie mogą ze względu na zniszczenia wyjść w morze. W tej krótkiej notatce poruszona została także kwestia zaprowiantowania okrętów Piotra I – autor relacji uważał, że Rosjanie nie umieją marynować mięsa przeznaczonego dla floty. Najczęściej mięso suszą lub solą, ale najprawdopodobniej robią to na tyle niedbale, że po miesiącu, najwyżej trzech, zaczyna ono już gnić i nie nadaje się do podawania załodze⁷⁵.

Jak widać z powyższego zestawienia i komentarza zamieszczonego w rękopisie pod tabelą, flota bałtycka Piotra I wprawdzie posiadała sporo okrętów, i to ze znaczą siłą rażenia, ale jej stan musiał być nie najlepszy, biorąc pod uwagę wzmiankę o okresie żywotności statków. Z okrętów, które udało się zidentyfikować, wynika, że w 1722 r. znaczna ich część osiągnęła krytyczny dla swojego funkcjonowania wiek. Mało było natomiast jednostek nowych. Uwaga o możliwym okresie eksploatacji i dotycząca tego, że większość okrętów nie nadaje się już bez remontu do wyjścia w morze, sugeruje, że były one konstruowane być może stosunkowo niedbale, bez odpowiedniej na poszczególnych etapach budowy staranności i zastosowania odpowiednio dobranego materiału. Z drugiej strony, można przypuszczać, że w trakcie ich eksploatacji nie zakonserwowano odpowiednio kadłuba i innych elementów, co ostatecznie doprowadziło do braku możliwości dalszego użytkowania.

Kolejną kwestią, o której wspomiano, były zarobki obcokrajowców we flocie rosyjskiej. W tym przypadku chodzi o oficerów, lekarzy i wykwalifikowanych rzemieślników, a ich przychody musiały być znacznie wyższe aniżeli rodzimych fachowców. Niestety tych ostatnich, jak wiemy, w rosyjskiej flocie bałtyckiej brakowało. W tym kontekście ważnym dokumentem o dochodach zagranicznych oficerów floty Piotra I będą kolejne dwie tabele przesłane przez nieznanego dyplomatę do Londynu.

Pierwsza z nich (tabela 2) wspomina o oficerach angielskich i lekarzach – chirurgach – w carskiej flocie bałtyckiej i kwotach, jakie otrzymywali za swoją służbę. Druga natomiast to wykaz zarobków wykwalifikowanych rzemieślników i budowniczych statków (tabela 3). Oczywiście w obu przypadkach zachowano oryginalną pisownię.

Tabela 2. Angielscy oficerowie w jego [Piotra I] flocie (*English officers in his [Piotr I] fleet*)⁷⁶

Lp.	Stopień lub funkcja	Nazwisko i imię	Honorarium w rublach i okres pobierania	Honorarium w funtach
1	Vice Admirall	Gordon Thomas	At per anno	500:0:0 £
2	Rear Admirall	Sanders Thomas	At per anno	300:0:0 £
3	Capitan	Hevy	At 40 rubles per month	110:0:0 £
4	Capitan	Little ⁷⁷	At 40 rubles per month	110:0:0 £
5	Capitan	Lane ⁷⁸	At 40 rubles per month	110:0:0 £
6	Capitan Lane for being surveyor of this works ⁷⁹			110:0:0 £
7	Capitan	Delapp ⁸⁰	At 25 rubles par works	81:5:0 £
8	Capitan	Lowrence ⁸¹	At 25 rubles par works	81:5:0 £
9	Captain Lieutenant	Sorocole ⁸²	At 20 rubles per works	65:0:0 £
10	Captain Lieutenant	Nickolls	At 20 rubles per works	65:0:0 £
11	Captain Lieutenant	Trame	At 20 rubles per works	65:0:0 £
12	Lieutenant	Villars	At 15 rubles per works	48:15:0 £
13	Lieutenant	Cannady	At 15 rubles per works	48:15:0 £
14	Lieutenant	Paddon	At 15 rubles per works	48:15:0 £
15	Lieutenant	Ennis	At 15 rubles per works	48:15:0 £

również w 1803 r. dla floty bałtyckiej i w 1840 – dla czarnomorskiej.

⁶³ Być może chodzi o Anglika, którym był kapitan lejtnant John Sorokole (Д. Ден, *op.cit.*, s. 104).

⁶⁴ Tu zapewne pomyłka autora rękopisu. Chodzi o statek Amsterdam Halley zwodowany w 1720 r. najprawdopodobniej w Amsterdamie. Zbudowany został być może na zamówienie cara albo już po wodowaniu kupiony przez Rosjan.

⁶⁵ Zapewne nazwisko oficera – brak stopnia, imienia i narodowości.

⁶⁶ Zapewne chodzi o statek Wachmeister (Wachtmeister) wodowany w czerwcu 1719 r., który w latach 1721–1727 pełnił rolę wartowniczą na redzie w Kronsztadzie.

⁶⁷ Zapewne nazwisko oficera – brak stopnia i imienia.

⁶⁸ Okręt zakupiony w Anglii, ale był on – zgodnie z rosyjskimi danymi – bardzo zniszczony (Д. Ден, *op.cit.*, s. 107).

⁶⁹ Okręt wybudowany w Anglii i zapewne potem kupiony przez Rosjan (*ibidem*, s. 105).

⁷⁰ Statek wybudowany w Holandii. W 1727 r. przeszedł remont kapitalny (*ibidem*, s. 108).

⁷¹ Bliżej nieznany oficer lub pomyłka autora dokumentu. Znany był nieco wcześniej George Paddona, który wstąpił na służbę rosyjską 14 marca 1717 r., ale zmarł nagle w grudniu 1718 r., więc w tym przypadku nie o niego chodzi.

⁷² Okręt wybudowany w Sankt Petersburgu, ale z informacji wynika, że był „ветхи и не годен к плаванию” (zniszczony i niezdatny do żeglugi) (*ibidem*, s. 105).

⁷³ Statek wybudowany w Holandii. W 1722 r. przeszedł remont kapitalny (*ibidem*, s. 107).

⁷⁴ Nazwisko nie do końca czytelne – początkowe litery poprawione przez autora tabeli.

75 NA, SP Russia, 91/9, k. 374.

76 *English officers in his [Piotr I] Fleet*, bez daty, ale na pewno 1722 i być może 10 września, NA, SP Russia, 91/9, k. 375.

77 W tym przypadku Robert Little (S. Murdoch, *op.cit.*, s. 66).

78 Chodzi o Walijczyka kapitana komandora Edwarda Leina (Д. Ден, *op.cit.*, s. 103). Był on również z wykształcenia inżynierem.

79 Niestety w tekście oryginalnym nie jest zaznaczone, o jaką kontrolę chodzi, i jakie prace miałyby ona obejmować.

80 W tym przypadku chodzi o kapitana 2 stopnia Johna Delappa (Деляп Джон).

81 Tu być może chodzi o Anglika kapitana Jakuba Lorenca (Д. Ден, *op.cit.*, s. 104).

82 Być może chodzi o Anglika, którym był kapitan lejtnant John Sorokole (*ibidem*, s. 104).

83 Brak danych.

84 Brak danych.

85 *English officers in his [Piotr I] fleet*, NA, SP, Russia, 91/9, k. 375.

Lp.	Stopień lub funkcja	Nazwisko i imię	Honorarium w rublach i okres pobierania	Honorarium w funtach
16	Surgeons	Mr Christy	At 15 rubles per works	48:15:0 £
17	Surgeons	Mr Millar	At 15 rubles per works	48:15:0 £
18	Surgeons	Mr Young	At 15 rubles per works	48:15:0 £
19	Surgeons	Mr Furguson	At 15 rubles per works	48:15:0 £
20	Surgeons	Cook	At 15 rubles per works	48:15:0 £
21	Masters four	– ⁸³	At 15 rubles per works	195:0:0 £
22	Batswains and Mates	– ⁸⁴	At 15 rubles per works	130:0:0 £

Źródło: *English officers in his [Piotr I] Fleet*, bez daty, ale na pewno 1722 i być może 10 września, NA, SP Russia, 91/9, k. 375.

Odnaleziona tabela zatytułowana *English officers in his [Piotr I] Fleet* nie wspomina, w jakich jednostkach służyli wymienieni w niej oficerowie i lekarze ani na jakich akwenach, choć na pewno chodzi w tym przypadku o Morze Bałtyckie. Nie wszystkich wymienionych w tabeli udało się zidentyfikować – w szczególności chodzi tu o oficerów niższych rangą oraz personel okrętowy lekarzy – chirurgów. Istotną kwestią w przypadku analizowanego wykazu jest na pewno kwota, jaką zarabiali w rosyjskiej flocie bałtyckiej cudzoziemscy oficerowie i wykwalifikowany personel okrętowy. Omawiany wykaz jest spisem rangowym, zaczynając od najwyższych stopniem, a kończąc na personelu i niższych rangą oficerach. Najwyższe stopnie posiadali tu wiceadmirał Gordon i kontradmirał Sanders. W przypadku pierwszego chodzi oczywiście o Szkota Thomasa Gordona, a w drugim – o Thomasa Sandersa. Gordon miał zarabiać 500 funtów rocznie (w przeliczniku brytyjskim z rubli), a Sanders – 300. Przy kolejnych oficera wymieniona jest już suma w rublach i określona jako zarobek miesięczny, a w dalszej kolejności – kwota w funtach⁸⁵.

Tabele wieńczy podsumowanie – 2316:5:0 funtów, do czego dodano 3961:17:6 funtów, co obliczającemu dało ostatecznie 6278:02:6 funtów. Niestety nie jest zaznaczone, z czego wynika druga, dopisana wartość liczbową.

86 *An account of English tradesmen att St. Petersburg in Cars service*, 10 IX 1722, NA, SP, Russia, 91/9, k. 371.

87 Chodzi o miasto Olonets nad jeziorem Ładoga.

Tabela 3. 1722. Wynagrodzenie angielskich rzemieślników będących w służbie cara w Sankt-Petersburgu (*An account of English tradesmen att St. Petersburg in Cars service*)⁸⁶

Mr. Browne master ships builder and surveyor of the fleet per anno	600:0:0 £
Mr. Noy a master builder	500:0:0 £
Mr. Cozens a master builder	500:0:0 £
Mr. Ramsey a master builder	200:0:0 £
Mr. Kitchen assistant to Mr. Noyatt rubles 30 per month	97:10:0 £
Mr. Goodwin a boat builder in contract per anno	100:0:0 £
Mr. Hadderlyn a boat builder at 20 rubles per month	65:0:0 £
Mr. Mitchell wherry builders at 20 rubles per month	65:0:0 £
Mr. Riggs wherry builders at 20 rubles per month	65:0:0 £
Mr. Watkins oar maker at 20 [rubles] per month	65:0:0 £
Mr. Edwards a[nd] Smith to make edge tools at per anno	100:0:0 £
Mr. Walters a sawyer at 25 [rubles] per month	81:50:0 £
Mr. Well a painter at 20 [rubles] per month	65:0:0 £
Mr Bowman carnage master at 25 [rubles] per month	81:5:0 £
Mr. Turgoson Mathematical Schoolmaster per anno	200:0:0 £
Mr. Bradly mathematical instrument maker rubles 25 per month	81:5:0 £
At Cronslote	2836:5:0 £
Mr. Savage assistant to Mr. Brown master ship builder and surveyor at 25 [rubles] per month	81:5:0 £
Mr. Auberry master caulker at 20 [rubles] per month	65:0:0 £
At Revel	146:5:0 £
Mr Devenport master ship builder per anno	200:0:0 £
Mr. Haddelyn master caulker at 30 [rubles] per month	97:10:0 £
Mr. Lyndsey carriage master at 25 [rubles] per month	81:5:0 £
At Oloniotts ⁸⁷	428:15:0 £
Mr. Foley anchorsmith at 30 [rubles] per month	97:10:0 £

88 *Kenneth Cozens, 18th century ship-builders & the building of the Russian fleet of Peter the Great*, https://www.academia.edu/12319223/18th_CENTURY_SHIPBUILDERS_and_THE_BUILDING_OF_THE_RUSSIAN_FLEET_OF_PETER_THE_GREAT [dostęp: 15.01.2023].

89 J. Tredrea, E. Sozaev, *op.cit.*, s. 30.

Mr. Allsop (?) saw maker at 25 [rubles] per month	81:5:0 £
At Cassan (?)	178:15:0 £
Mr. Humphrya a tanner at 35 [rubles] per manth	121:17:6 £
Mr. Heyley purveyor for timber at per anno	150:0:0 £
Mr. Johanson ditto at per anno	100:0:0 £
	371:17:6 £
[suma]	3961:17:6 £

Źródło: *An account of English tradesmen att St. Petersburg in Cars service*, 10 IX 1722, NA, SP, Russia, 91/9, k. 371.

Powyższe dane należy uzupełnić jeszcze o informacje admiralicji rosyjskiej, której dane wykazały, że w 1700 r. pensje jej 20 stoczniovców (pięciu Rosjan, trzech Anglików i 12 Holendrów) wynosiły łącznie 4320 rubli. Prawie połowę tej sumy (2110 rubli) otrzymali Anglicy – Richard Cozens, Joseph Noy i John Terpley; sam Cosens dostał 1060 rubli. Bez wątpienia podkreśla to, z jednej strony, ich fachowość, ale także chyba pewną sympatię Piotra I do angielskich stoczniovców. Najgorzej opłacany z wymienionej wyżej trójki – Terpley – otrzymywał 100 rubli rocznie, czyli więcej niż najlepiej opłacany holenderski stoczniovec i ponad trzykrotnie więcej niż każdy z siedmiu pozostałych Holendrów⁸⁸. Nadmienić tu należy, że ze wszystkich wymienionych Noya i Cozensa Piotr I poznał osobiście w czasie swojego pobytu w stoczni w Deptford i zaprosił ich do pracy w Rosji. Ostatecznie obaj przybyli do cara w 1700 r. i wnieśli ogromny wkład w budowę rosyjskiej floty bałtyckiej, tworząc nawet własną szkołę szkutniczą i kształcąc rosyjską młodzież. Po przybyciu do Rosji Richarda Browna w 1705 r. i Richarda Ramseya w 1715 r. Piotr I włączył ich do posiadanego już zespołu konstruktorów, tworząc tym samym niezwykle kwartet, który położył podwaliny pod rosyjski przemysł stoczniowy i rosyjską flotę bałtycką. Zresztą Cozens i Noy byli ulubieńcami cara i cieszyli się jego największą sympatią⁸⁹.

Podany wykaz honorariów, jakie otrzymywali zagraniczni oficerowie we flocie rosyjskiej, wymaga w tym miejscu zestawienia z danymi, które opublikował Иван

Герасимович Дуров. Niestety w jego badaniach nie ma rozróżnienia na obcokrajowców i Rosjan. Wzmiankowane sumy dotyczą 1720 r., a więc można założyć, że jest to rzeczywiście raczej wykaz tego, ile w rosyjskiej flocie bałtyckiej zarabiali obcokrajowcy, bo przecież w tym czasie to oni stanowili prawie cały korpus oficerski marynarki Piotra I. Być może Rosjan dotyczą kwoty wymieniane przy niższych oficerach i marynarzach. Wzmiankowane dane zostaną przedstawione w formie tabeli.

Tabela 4. Zarobki oficerów i marynarzy rosyjskich w 1720 r.

Stopień	Zarobki rocznie
<i>генерал-адмирал</i> (admiral general)	7000 руб
<i>Адмирал</i> (admiral)	3600 руб
<i>вице-адмирал</i> (viceadmiral)	2160 руб
<i>контр-адмирал</i> (kontradmirał)	1800 руб
<i>капитан-командор</i> (kapitan-komandor)	600 руб
<i>капитан 1 ранга</i> (kapitan 1 rangi)	480 руб
<i>капитан 2 ранга</i> (kapitan 2 rangi)	360 руб
<i>капитан 3 ранга</i> (kapitan 3 rangi)	300 руб
<i>капитан-лейтенант</i> (komandor podporucznik)	240 руб
<i>Лейтенант</i> (porucznik)	180 руб
<i>унтер-лейтенант</i> (podporucznik)	120 руб
<i>мичман</i> (chorąży)	60 руб
<i>Унтер-офицер</i> (podoficer)	24 руб
<i>матрос 1 статьи</i> (marynarz 1 klasy)	18 руб
<i>матрос 2 статьи</i> (marynarz 2 klasy)	12 руб

Źródło: И.Г. Дуров, *Организация военного чиновпроизводства в Русской регулярной армии и военно-морском флоте в эпоху Петра Великого*, s. 94, http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Durov_13.pdf [dostęp: 17.02.2023]. Te same dane także u И.Г. Дуров, „*Иметь старание о платье своём, и быть всегда чисту, как в платье, так и в белье...*”. *Вещевое обеспечение военных и морских чинов в XVIII веке*, <http://history.milportal.ru/veshhevoe-obespechenie-voennyx-i-morskix-chinov-v-xviii-veke/?print=print> [dostęp: 17.02.2023].

W porównaniu z armią lądową wyżsi oficerowie, oficerowie kolejnych rang, podoficerowie i marynarze floty Piotra I zarabiali znacznie lepiej. Dla porównania w marynarce podoficer zarabiał 24 ruble rocznie, a w armii lądowej na tym samym stanowisku żołd wynosił 14 rubli i 40 kopiejek; szeregowiec w jednostkach lądowych – 9 rubli i 80 kopiejek, a marynarz 2 stopnia – 12 rubli. Podobnie sytuacja wygląda z pozostałymi stopniami wojskowymi. Jedyne najwyżsi dowódcy zarabiali tyle samo – chodzi tu o *генерал-адмирал* i *генерал-фельдмаршал* – po 7000 rubli. Zresztą nawet w wojskach lądowych istniały duże różnice w zarobkach między Rosjanami a obcokrajowcami. Posłużyc się tu można kilkoma przykładami: generał 2600/3120 rubli rocznie, przy czym druga wielkość była przeznaczona dla zagranicznych najemników; generał porucznik 1080/1800 rubli rocznie; pułkownik – 300/600; major – 140/300, a kapitan – 100/216⁹⁰.

Podsumowanie

Powyższe rozważania prezentują trudne początki budowy rosyjskiej floty bałtyckiej. Widać tu niezwykłą determinację cara Piotra I, który w krótkim czasie stworzył praktycznie od początku flotę odgrywającą już pod koniec wielkiej wojny północnej bardzo istotną rolę na Morzu Bałtyckim. Nie byłoby to możliwe bez wkładu obcokrajowców, których zachęcano do służby carskiej wysokimi zarobkami. Dużą rolę odegrał tu Piotr I, nie tylko osobiście ściągając utalentowanych stoczniovców, ale także nadzorując wszelkie poczynania dotyczące rozbudowy tej części imperialnej armii. Nie zaniedbywano kształcenia własnych kadr w Rosji lub opłacania edukacji w Anglii i zapewne w innych liczących się akademiach morskich Europy. Na ich bazie już w niedługim czasie zbudowano nowoczesny korpus oficerski służący we flocie bałtyckiej. Kolejne problemy Rosjan na Morzu Bałtyckim to brak okrętów, co próbowano rekompensować

kupowaniem jednostek w Holandii lub Wielkiej Brytanii, i to w zasadzie w większości takie statki tworzyły flotę bałtycką, dopóki ze stoczni rosyjskich nie zaczęto wodać większej liczby nowoczesnych okrętów. Analizowane informacje wykazują również, że w początkowej fazie organizacji morskich sił zbrojnych nie do końca radzono sobie z odpowiednim utrzymaniem kupionych okrętów, skoro większość z nich nie nadawała się po kilku latach do wyjścia w morze. Bez wątpienia natomiast uzyskane dane wskazują, że Piotr I nie skąpił środków finansowych na honoraria za służbę w marynarce, a zarobki w tej części armii carskiej były znacznie wyższe niż w wojskach lądowych, gdzie i tak istniała spora różnica w żołdzie na korzyść obcokrajowców. Mimo tych trudnych początków flota rosyjska w krótkim czasie stała się poważnym graczem militarnym na Morzu Bałtyckim i konkurentem największych potęg morskich w rozciągniętych na tym akwenie strefach wpływów.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA

The National Archives in Kew (London), State Papers Foreign, Russia, 91/9.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Britain and Russia in the age of Peter the Great. Historical Documents, S. Dixon, A.G. Cross, W.G. Jones, M.S. Anderson, R.P. Bartlett, P. Dukes, J.M. Hartley, L. Hughes, L.R. Lewitter, I. de Madariaga, W.F. Ryan (eds.), London 1998, s. 1–308.
Materiály dlia istorii russkogo flota, t. 4, Sankt-Peterburg 1867, s. 1–740.

OPRACOWANIA

Chernikov S.V., *Evolutsiia vysshego komandovaniia rossiiskoi armii i flota pervoi chetverti XVIII veka*, „Cahiers du Monde russe”, 50 (10–12.2009), nr 4, s. 699–735.
Davis B., *The officers of The Baltic Fleet [w:] Eighteenth-Century Naval Officers. A Transnational Perspective*, E. Wilson, A.S. Hammar, J. Seerup (eds.), Newport 2019, s. 185–212.
Den D., *Istoriia Rossiiskogo flota v tsarstvovanie Petra Velikogo*, Sankt-Peterburg 1897, s. 1–108.
Gierowski J.A., *Z dziejów stosunku Anglii do Gdańska w początkach XVIII wieku*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótką”, 2 (1975), s. 333–342.
Krokosz P., *Ludzie reformy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego”, 1256 (2002), Prace Historyczne, nr 129, s. 111–122.
Krokosz P., *Rosyjskie siły zbrojne za panowania Piotra I*, Kraków 2010, s. 1–427.
Krotov P.A., *Rossiiskii flot na Baltike pri Petre Velikom*, Sankt-Peterburg 2017, s. 1–744.
Krotov P.A., Akishin M.O., *Vitse-Admiral N.A. Seniavin (1681–1738)*, Sankt-Peterburg 2022, s. 1–308.
Malyshev L.A., *Morskaia leib-gvardii Rossii (1690–1918 gg.)*, Sankt-Peterburg 2015, s. 1–90.
Mazur T.P., *Moriaki iz Niderlandov i ikh potomki na sluzhbe v Rossiiskom voenno-morskom flote [w:] Rossiia-Niderlandy, Dialog kul'tur v evropeiskom prostranstve*, Sankt-Peterburg 2014, s. 273–283.
Murdoch S., *Surfing the Waves: Scottish Admirals in Russia in their Baltic. Context*, „Journal of Irish and Scottish Studies”, 3 (2010), no. 2, s. 59–86.

- Sawicki M., *Rosyjskie siły lądowe i flota bałtycka w 1715 i 1719 roku w świetle raportów brytyjskich*, „Wschodni Rocznik Humanistyczny”, 17 (2020), nr 2, s. 157–169.
- Serczyk W.A., *Piotr I Wielki*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1997, s. 1–264.
- Tredrea J., Sozaev E., *Russian warships in the age of sail 1696–1860. Design, construction, careers and fates*, Barnsley 2010, s. 1–447.
- Vizelago F., *Kratkaia istoriia russkogo flota*, Moskwa 1939, s. 1–304.

NETOGRAFIA

- Durov I. G., „*Imet' staranie o plat'e svoem, i byt' vseгда chistu, kak v plat'e, tak i v bel'e...?*”. *Veshchevoe obespechenie voennykh i morskikh chinov v XVIII veke*, <http://history.milportal.ru/veshchevoe-obespechenie-voennykh-i-morskix-chinov-v-xviii-veke/?print=print> [dostęp: 17.02.2023].
- Durov I.G., *Organizatsiia voennogo chinoproizvodstva v Russkoi reguliarnoi armii i voenno-morskom flote v epokhu Petra Velikogo*, http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Dyrov_13.pdf [dostęp: 17.02.2023].
- Kenneth Cozens, *18th century shipbuilders & the building of the Russian fleet of Peter the Great*, https://www.academia.edu/12319223/18th_CENTURY_SHIPBUILDERS_and_THE_BUILDING_OF_THE_RUSSIAN_FLEET_OF_PETER_THE_GREAT [dostęp: 15.01.2023].
- Labutina T.L., *Britanskii diplomat i razvedchik Char'z Uitvort pri dvore Petra I*, http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Labytina_01.pdf [dostęp: 21.01.2023].
- Nekrasov G.A., *Voenna-Morskie sily Rossii na Baltike v pervoi chetyerti XVIII v.*, <http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Nekrasov.pdf> [dostęp: 17.02.2023].
-