

М.В. Квист

«ПЕРВЫЙ» — КОРАБЛЬ БЕЗ НАЗВАНИЯ: ИСТОРИЯ ОДНОГО КОРАБЛЕКРУШЕНИЯ В ДАНИИ

В настоящей статье анализируются российско-датские межкультурные отношения, возникшие в результате кораблекрушения российского 66-пушечного корабля «Первый» у берегов Северной Ютландии (Дания) в 1758 г.

Ключевые слова: межкультурная коммуникация, Дания, кораблекрушения.

M. V. Kvist

“PERWOY” — THE SHIP WITHOUT A NAME: THE STORY ABOUT A SHIPWRECK IN DENMARK

This article focused on the Russian-Danish intercultural relations that arose as a result of the shipwreck of the Russian 66-guns ship “Perwoy” near the coast of Northern Jutland (Denmark) in 1758 year.

Keywords: intercultural communication, Denmark, shipwrecks.

В истории датско-российских отношений можно найти ряд фрагментов, которые чрезвычайно важны с точки зрения межкультурной коммуникации, но до настоящего времени не изучены. Взаимодействие культур происходило не только благодаря политическим, экономическим и социальным предпосылкам. Иногда сама природа вмешивалась в ход событий и вносила свои коррективы, которые заставляли представителей как одной, так и другой стороны преодолевать культурные барьеры. Одной из таких форм «вмешательства» были погодные условия, в частности — штормы, из-за которых в водном пространстве Дании затонуло несчетное количество кораблей, в том числе немало русских судов.

Значительная часть кораблекрушений происходила в окрестностях северной оконечности Ютландии, в районе Скагена, расположенного на мысе Гренен, который разделяет проливы Скагеррак и Каттегат. Именно здесь 19 сентября 1758 г. потерпел кораблекрушение новопостроенный 66-пушечный военный корабль под командованием капитана Харитона Лаптева (1700–1763), направлявшийся из Архангельска в Кронштадт. Результатом кораблекрушения стало не только полное затопление судна, но и последующее полугодовое пребывание русских на территории Северной Ютландии.

В основу настоящей статьи лег анализ межкультурных отношений, сложившихся в результате этого кораблекрушения на макро- и микроуровне, а также результатов межкультурной коммуникации жителей Дании и русских моряков.

Настоящее исследование стало возможно благодаря Прибрежному музею Северной Ютландии (Nordjyllands Kystmuseum) в городе Фредериксхавн, Дания. Музеем был предоставлен ряд архивных и исследовательских материалов, имеющих в его распоряжении, включая документы на русском языке, полученные из ЦГАВМФ в Санкт-Петербурге в 1989 г.¹ К исследованию дополнительно были привлечены различные материалы по истории русского флота, опубликованные в дореволюционной России².

Первым результатом научной работы, проведенной в Прибрежном музее осенью 2015 г., стала статья «Исследование одного кораблекрушения: социально-исторический этюд», опубликованная в конце 2015 г. в Вестнике Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина³, в которой дан исторический обзор основных событий и фактов, связанных с кораблекрушением. Впоследствии были подготовлены две статьи на датском языке, в которых также описывается ситуация в связи с упомянутым кораблекрушением XVIII в. и анализируются причины и детали катастрофы. В настоящей статье делается акцент на кросс-культурной составляющей, а также уделяется внимание некоторым культурным стереотипам, которые можно выявить в ходе изучения имеющихся в нашем распоряжении источников. Поскольку данная тема мало изучена и в русскоязычной литературе встречаются лишь фрагментарные упоминания о корабле, речь пойдет прежде всего о тех культурных стереотипах, которые можно выявить при изучении датских источников.

Безымянный 66-пушечный корабль — один из серии «Слава России», наиболее популярной в кораблестроении того времени, — ничем не выделялся среди других кораблей, построенных по одному образцу в период с 1733 по 1774 г.⁴ Именно поэтому изначально мною было поставлено под сомнение название «Первый», фигурировавшее в датских источниках на протяжении последних 80 лет. Практически все русские источники единогласно утверждают: корабль был безымянным. Логически это вполне оправданно: корабль направлялся в Кронштадт, который являлся базой Балтийского флота с 1720-х годов, где он и должен был получить свое название. Правом именовать линейные корабли в то время обладал лишь царь, и только в редких случаях это право переходило к Адмиралтейств-коллегии. По этой причине корабль не мог быть назван в Соломбальской

верфи в Архангельске, где он был построен, и поэтому вышел оттуда безымянным. Одновременно с 66-пушечным кораблем из Архангельска отправился 32-пушечный фрегат, по стечению обстоятельств или по особому разумению также не имевший названия.

В «Летописи крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота»⁵, «Материалах по истории русского флота»⁶, а также в других источниках новопостроенный корабль упоминается как безымянный. Датские же источники утверждают: корабль должен был называться «Первый». Это утверждение относится к 1758 г., когда управляющий двором Асдал Мадс Сёренсен Ломан (1693–1792), при котором произошло кораблекрушение, в своем письме к амтману г. Ольборга со слов одного из прибывших русских моряков сообщает, что корабль должен был быть назван «Первым»⁷. Харитон Лаптев также упоминает название «Первый», но лишь в одном из своих рапортов, направленных им в Государственную Адмиралтейств-коллегию, в то время как в остальных дошедших до нас рапортах и письмах он называет его 66-пушечным кораблем, новопостроенным или разбитым кораблем.

Учитывая специфику наименования кораблей, нужно отметить определенную последовательность в названиях типа «Первый». В этом случае ряд порядковых числительных не мог быть прерван после первого же числа. Можно предположить, что название «Первый» могло быть каким-то образом связано с именем Петра I, однако на этот счет не имеется ровным счетом никаких указаний.

Известно о прохождении кораблем Двинского бара в конце июня 1758 г., о депутатском осмотре корабля в июле, первом попадании в шторм в августе того же года, о повреждениях корабля (поломка всех трех мачт и руля) и последующем ремонте корабля в норвежском городе Бергене. Известно также, что 17 сентября 1758 г. корабль зашел в Шхутеннейс (Skudenenes, Норвегия) и в тот же день снова отправился в путь. Второй шторм, разыгравшийся 18 сентября 1758 г. у побережья Дании, где в то время находился корабль, оказался решающим в его судьбе.

На момент кораблекрушения на борту корабля находились 463 человека. В течение первых дней команда сражалась со стихией, пытаясь предотвратить затопление корабля. Как только стало понятно, что спасение корабля невозможно, моряки стали готовиться к отплытию на сооружаемых ими плотках и спасательных шлюпках, имеющих на судне. 21 сентября 47-метровый корабль переломился напополам, а 22 сентября 1758 г. с корабля была спущена последняя шлюпка, на которой находились капи-

тан корабля и оставшиеся служители судна. Однако на этом история корабля не закончилась.

В последующие дни моряки, расположившиеся на побережье, собирали вещи и тела погибших моряков, выброшенные морем. В окрестностях Торнбю (коммуна Хьоринга) до сих пор сохранилась так называемая Русская возвышенность, с которой связывают захоронение русских моряков. Несмотря на то что в датских источниках говорится о 50 погибших, в списке команды, а также в шханечном журнале упоминается о 16 погибших моряках, среди которых были один офицер (мичман Федот Лаптев), один унтер-офицер (квартирмейстер Илья Лебедев) и 14 рядовых.

На берег благополучно сошли 447 человек, но за время пребывания в Дании умерли 25 человек, и еще один находился в бегах с весны 1759 г., о чем указывается в списке Архангелогородской конторы, составленном на момент отплытия корабля из Архангельска. Таким образом, к моменту возвращения на родину экипаж корабля насчитывал примерно 420 человек⁸.

Об этом же количестве моряков свидетельствует и рапорт конторы над Ревельским портом, направленный в Адмиралтейств-коллегию в мае 1759 г., в котором упоминается о прибытии морских служителей в Ревель. Капитан Лаптев с экипажем в 300 человек и капитан-лейтенант Сабуров со 118 моряками прибыли на двух купеческих кораблях «Виктория» и «Фебус».

С момента кораблекрушения 19 сентября 1758 г. до мая 1759 г. русские моряки пребывали на территории Дании, будучи расквартированы по различным городам Северной Ютландии. Факт пребывания моряков в Дании подтвержден как русской, так и датской сторонами и не оставляет сомнения. Однако сведения о пребывании моряков и их контактах с местными жителями чрезвычайно скудны.

Ниже мы попытаемся реконструировать события, связанные с межкультурной коммуникацией русских моряков и местных жителей, которые, безусловно, были напуганы внезапным вторжением команды, намного превышавшей их численность.

О кросс-культурной коммуникации свидетельствует тот факт, что моряки и местные жители принадлежали к разным культурам и изначально осознавали культурные отличия.

Межкультурную коммуникацию в данном временном контексте (сентябрь 1758 — май 1759) можно рассматривать на микро- и макроуровне. Описывая коммуникацию на микроуровне, мы обратим особое внимание на фрагменты источников, в которых имеются свидетельства коммуника-

ции местных жителей и моряков (прямой — как опосредованной, так и непосредственной). Описывая коммуникацию на макроуровне (прямая, косвенная, опосредованная и непосредственная межкультурная коммуникация), следует уделить внимание переписке на высшем уровне, происходившей между капитаном Харитоном Лаптевым, Адмиралтейств-коллегией, амтманом города Ольборга, полномочным министром при датском дворе, российской императрицей и некоторыми другими официальными представителями обеих сторон, о чем будет сказано ниже.

На следующий день после кораблекрушения упомянутый Мадс Сёренсен Ломан в своем письме о кораблекрушении, направленном им в замок г. Ольборга, пишет, что местные жители опасаются насилия и вреда со стороны чужестранцев, особенно когда они находятся на берегу без присмотра офицеров и вынуждены принимать решения самостоятельно. Капитан Харитон Лаптев сошел с корабля последним, и поэтому в самые первые дни с того момента, как корабль сел на мель, прибывавшие на новую землю рекруты, солдаты и матросы, которых на корабле было около 400 человек, не имели руководства и не знали, спасутся капитан и прочие офицеры или нет. Осознавая всю сложность сложившейся ситуации, жители боялись беспорядков и грабежей, которые могли учинить прибывшие моряки.

Прямая непосредственная коммуникация жителей и моряков могла происходить в устной форме, сочетающей вербальные и невербальные средства. Датские источники⁹ описывают, что поначалу местные жители несли дозор на морском берегу, где расположились русские моряки, чтобы быть в курсе происходивших событий. Уже через несколько дней новоприбывшие сами стали нести дозор, что свидетельствует об успешном налаживании коммуникации и наличии контакта между моряками и местными жителями. Учитывая, что русские моряки не изъяснялись ни на каком другом языке, кроме как на русском, и нуждались в переводчике, можно предположить, что изначально большинство из них могли использовать жесты, мимику и пр., то есть коммуникационно взаимодействовать без употребления слов. По всей вероятности, несмотря на вполне объяснимую подозрительность, жители были тронуты произошедшей трагедией, в то время как сами моряки в первые дни были поглощены заботами о спасении своих товарищей и имущества корабля. Вполне вероятно, что в первые дни моряки жили ожиданием развязки событий на корабле, но с момента прибытия капитана на землю смогли наладить привычный быт и дисциплину.

Больше половины всех умерших в Дании моряков скончались в первые полтора месяца после кораблекрушения. Этот факт может быть связан с теми душевными и телесными недугами, которые обрушились на моряков в связи с потерей корабля. Кроме того, известно о внезапной смерти иеромонаха и корабельного священника Стефана Юрьева, умершего спустя месяц после кораблекрушения, что, безусловно, также могло наложить отпечаток на состояние членов команды, отныне остававшихся без духовного попечения.

Записи в церковных книгах того времени скудны и немногословны, но православная церемония отпевания и погребения выходила за рамки привычных церемоний и была незнакома пастору прихода Хорне-Асдал Хансу Кристиану Мортенсену Мельмарху (1718–1764), на дворе которого квартировались некоторые офицеры и сам 58-летний иеромонах Стефан. По этой причине пастор записал в церковной книге необычные, по его мнению, обстоятельства прощания русских моряков со своим священником.

Необычным, в представлениях пастора, был сам процесс похорон, во время которого все оставшиеся в живых русские, включая офицеров, солдат и матросов, стояли и скорбели на протяжении всей церемонии прощания, часть которой сопровождалась горением восковых свечей. Пастор Кристиан Мельмарх также отметил, что один русский унтер-офицер сам засыпал гроб землей, в то время как было принято, чтобы это делал пастор.

За описанием пастора Кристиана Мельмарха стоит прилагательное «скорбящий» — именно это состояние могли испытывать моряки на протяжении по меньшей мере первых месяцев после катастрофы. Скудная запись из церковной книги — одно из немногих дошедших до нас письменных свидетельств, за которым можно увидеть фрагмент из жизни русских моряков на чужой земле.

Имеются также два других, менее лицеприятных свидетельства о розыске двух пропавших русских моряков. Первая запись о розыске, сохранившаяся в датских источниках и датируемая ноябрем 1758 г.¹⁰, касается одного из рядовых — «черноголового» человека с темно-коричневым лицом, среднего роста, в старом парусиновом жилете и сапогах. Вполне возможно, что за этим описанием скрывается страх местных жителей, поскольку представленный образ может трактоваться как темный, мрачный, опасный. Темно-коричневый цвет лица может также быть истолкован как «скорбный».

В объявлении о розыске упоминалось, что при наличии каких-либо сведений о беглеце следовало сообщить капитану или команде корабля.

Учитывая тот факт, что в списке членов команды не имеется никаких отметок, датируемых ноябрем, о розыске кого-либо из моряков, можно предположить, что в скором времени беглец был найден.

Этого нельзя сказать о другом рядовом — солдате Антоне Селезневе. Напротив его имени в списке значится, что он находился в бегах с 12 апреля 1759 г. в городе Ольборге. Примерно в тот же период датские источники сообщают о розыске Антона Селезнева, сбежавшего из тюрьмы Ольборга, куда он был заключен за кражу¹¹.

Поиски в архивах, проделанные ранее датскими исследователями относительно пребывания моряков в Северной Ютландии, не принесли практически никакой информации о культурном взаимодействии между русскими моряками и местными жителями. В церковных книгах близлежащих к месту кораблекрушения приходов Хорне, Асдала и самого Торнбю, где в то время регистрировались все случаи смертей и рождений в семьях местных жителей, также не имеется никаких указаний на то, что кто-то из русских умер или стал отцом новорожденного ребенка.

Нам известно, что в первые же дни после кораблекрушения около 200 моряков были расквартированы в домах местных жителей в ближайших окрестностях. Обычно селили по одному или несколько моряков на одну семью с учетом возможностей пропитания, иногда это число доходило до пяти человек (в более крупных поместьях), но не более. Вскоре жители стали роптать, поскольку обещанная им оплата за постояльцев не поступала, а приближающаяся зима была серьезным поводом для беспокойства о пропитании их самих.

Впоследствии русские моряки были расквартированы в Ольборге, Нибе, Хьёрринге и Сэбю, о чем будет сказано ниже.

Имеются указания на то, что в декабре 1758 г. было выделено 4–6 переводчиков для того, чтобы русские моряки могли с их помощью общаться с местными жителями. Можно предположить, что переводческие услуги предоставлялись русским морякам и прежде, о чем, впрочем, и в датских, и в русских источниках не имеется никаких четких указаний. Вполне возможно, что в команде корабля был один человек, способный понимать датский язык. На это указывает список команды корабля, в котором записан Крестьян (Кристиан) Линдорф(ф), бывший в то время корабельным лекарем. В датских исследованиях упоминается врач датского происхождения, способный понимать русский. Фамилия Линдорф(ф) скорее наводит на мысль о шведском, нежели о датском, происхождении ее носителя. Так или иначе благодаря схожести датского и шведского языков представляется

вполне вероятным, что изначально именно лекарь мог оказывать помощь в общении датчан и русских.

История сохранила письма и рапорты Харитона Лаптева, в одном из которых он сообщает, что выброшенные морем и собранные моряками вещи находятся под присмотром. По имеющимся в датских источниках сведениям, в конце декабря 1758 г. русские моряки продолжали нести вахту у спасенных вещей на побережье, все спасательные работы к тому моменту были прекращены. Часть спасенного снаряжения корабля была впоследствии продана с одного или нескольких аукционов, часть — оставлена под расписку в Дании. Вероятно, какая-то часть вещей была взята командой домой, но грузоподъемность судов («Виктория» — 66 коммерческих ластов, «Фебус» — 26 коммерческих ластов), доставивших моряков к российским берегам, позволяет предположить, что эта часть была минимальной.

В Прибрежном музее Северной Ютландии (г. Фредериксхавн, Бангсбо) хранится ряд вещественных источников, напоминающих нам о кораблекрушении 1758 г. Прежде всего это двухпудовая чугунная пушка длиной чуть более двух метров, располагавшаяся прежде в центре г. Фредериксхавна и перенесенная в Бангсбо в 1974 г. С 1976 г. пушка заняла свое место среди других пушечных орудий, выставленных у здания музея. Среди музейных экспонатов следует также упомянуть чугунный котел, медный горшок, деревянный насос, а также мраморную ступку ручной работы диаметром 30 см, высотой 15 см, о назначении которой ничего не известно.

Эти и другие экспонаты, а также упомянутое в источниках спасенное, но не дошедшее до нас вооружение корабля (например, артиллерийские и прочие припасы, такие как ядра, кнйптели, картечь, дубовые бочки с деревянными обручами и другие вещи) не несут практически никакой персональной информации. Упомянутый чугунный котел, представленный в нынешней экспозиции музея и использовавшийся моряками, вероятно, для приготовления пищи, может служить иллюстрацией их скудного быта. О непростых условиях проживания также свидетельствует и рапорт капитана Харитона Лаптева, написанный им 11 марта 1759 г., где говорится о нужде в обуви и одежде, которую испытывают моряки.

Продажа снаряжения корабля была необходима не только для того, чтобы облегчить груз наемных кораблей при доставке команды в Россию, но и для того, чтобы иметь средства для пропитания и проживания на чужбине.

Все финансовые вопросы решались на официальном уровне, который мы, в свою очередь, назовем макроуровнем. На макроуровне происходила

прямая опосредованная и непосредственная коммуникация, выраженная в письмах представителей датской и русской стороны. В роли промежуточного звена часто выступали амтман г. Ольборга Ивер фон Хольк (1701–1781), информировавший о положении дел Датскую канцелярию, а также полномочный министр при датском дворе барон Иоганн Альбрехт фон Корф (1697–1766), имевший контакты с российской императрицей Елизаветой Петровной, правившей с 1741 по 1761 г.

Нам известно о восьми письмах в связи с кораблекрушением, полученных амтманом Ивером фон Хольком в замке Ольборга, отправителями которых были:

— Педер Нильсен Кьер (ок. 1714–1801), на момент происшествия — таможенный контролер Хьёрринга, в чьи обязанности входил надзор за береговой областью, в том числе в окрестностях Торнбю. Архив таможенной конторы был безвозвратно утерян в 1793 г. по причине пожара, и известно лишь о двух письмах, написанных Педером Нильсеном Кьером в замок Ольборга в тот период;

— упомянутый прежде управляющий двором Асдал Мадс Сёренсен Ломан, сообщивший в своем первом письме (из дошедших до нас четырех писем, направленных им в тот период в замок Ольборга) о ста моряках, сошедших с корабля на второй день после случившегося. На пятый день после того, как корабль сел на мель, им было сообщено о том, что с корабля сошли последние моряки;

— Ханс Виссинг, отправивший одно дошедшее до нас письмо в замок Ольборга из Оддена, где также было расквартировано много русских моряков, и сообщивший о проблемах с оплатой расквартированных;

— сын судебного пристава прихода Орума Кристиана Кнудсена Ворма (1695–?), который в отсутствие отца помогал в расквартировании по ближайшим поместьям. До нас дошли два письма, направленных им в замок Ольборга.

Письма амтмана Ивера фон Холька направлялись в Датскую канцелярию, которая, в свою очередь, связывалась с полномочным при датском дворе бароном Иоганном Альбрехтом фон Корфом для дальнейшего контакта с русским правительством.

При недостаточном знании основных элементов культуры и российской, и датской стороны стремились найти выход из сложившейся ситуации, о чем свидетельствует, в частности, переписка Харитона Лаптева с Адмиралтейств-коллегией и бароном Иоганном Альбрехтом фон Корфом.

Целью межкультурной коммуникации того периода было достижение наибольшей эффективности датско-российских переговоров. Морякам было необходимо пережить зиму, распродать вещи, которые они не могли взять домой, и найти возможность возвращения в Россию. Датская сторона была заинтересована в урегулировании финансовых и правовых вопросов временного пребывания русских в Дании, а также в их успешном возвращении на родину.

Примерно через месяц после кораблекрушения капитан Харитон Лаптев попросил о том, чтобы его команда была переведена в Ольборг. Датские источники указывают, что основанием для этой просьбы были трудности по надзору и поддержанию соответствующей дисциплины моряков, поскольку они были размещены на достаточно большой территории. Об этом же в своем письме попросил и барон фон Корф. В ответ на эти просьбы датский король Фредерик V (1723–1766) издал приказ о переводе русских моряков в Ольборг. Помимо этого, было получено королевское разрешение на поселение в других городах в окрестностях Ольборга. Похороны священника в начале ноября 1758 г. свидетельствуют о том, что русские моряки на тот момент по-прежнему пребывали в ближайших от места кораблекрушения местах.

С начала декабря 110 русских моряков, среди которых находились восемь офицеров, были расквартированы в Ольборге. Датские источники также сообщают о том, что намечалось разместить за пределами Ольборга еще 70 человек, в то время как остальных планировали разместить в Хьёрринге и Сэбю. В конце декабря было получено разрешение на расквартирование еще одной сотни русских моряков в Нибе.

О решении денежных вопросов свидетельствует ряд документов, среди которых последней по времени является реляция барона Иоганна Альбрехта фон Корфа. В реляции, отправленной бароном фон Корфом из Копенгагена в конце апреля 1758 г., отмечено, что деньги, переведенные Адмиралтейств-коллегией, получены, кроме последней суммы, подтверждения которой еще нет.

Переговоры об аренде корабля Кнуда Свинта величиной 57 купеческих ластов (местимость — ок. 300 человек) и галиота А.Н. Мюлера величиной 24 купеческих ластва (местимость — ок. 150 человек), по всей видимости, не имели успеха. Вероятно, виною тому были скудные средства, которыми располагала российская сторона. В итоге были заключены договоры с судами «Виктория» (66 коммерческих ластов) и «Фебус» (26 коммерческих ластов), доставивших российских моряков домой.

Затонувший русский корабль был найден на территории Дании в 1944 г., спустя почти 200 лет с момента катастрофы. С той поры в Дании было проведено немало исследований, касающихся как истории корабля, так и вещественных доказательств, которые удалось получить и сохранить в качестве музейных экспонатов. Однако сам факт столь длительного пребывания русских моряков в Дании затерялся на страницах как датской, так и русской истории, а в нынешних изданиях, посвященных датско-русским отношениям, практически нет упоминаний о межкультурной коммуникации на севере Дании в середине XVIII столетия. Вещественные и письменные источники — не единственные дошедшие до нас следы культурного взаимодействия русских моряков и местных жителей Северной Ютландии.

“Russerbakken” (в переводе на русский — Русская возвышенность) — так на карте обозначено место, где, по преданию, были захоронены тела моряков, затонувших во время кораблекрушения 1758 г. Название было закреплено за этим местом в конце XIX — начале XX столетия, и есть основания полагать, что первоначально оно не было связано с русскими, поэтому и сам факт захоронения здесь погибших русских моряков ставится под сомнение. Но так или иначе Русская возвышенность в наши дни — своеобразный символ межкультурной коммуникации того времени.

* * *

¹ ЦГАВМФ СССР. Ф. 212. Оп. 1758. Д. 16. Л. 1–3, 43–44, 90, 144–146, 160–163, 232, 234–243, 256–258, 285, 314.

² *Веселаго Ф.Ф.* Краткая история русского флота. М.; Л.: Военно-морское изд-во НКВМФ СССР, 1939; *Он же.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 г. СПб.: Тип. Морского мин-ва в Главном Адмиралтействе, 1872.

³ *Квист М.В.* Исследование одного кораблекрушения: социально-исторический этюд // Вестник Ленинград. гос. ун-та им. А.С. Пушкина. 2015. Т. 2, № 4. С. 254–264.

⁴ *Tredrea J., Sozaev E.* Russian Warships in the Age of Sail 1696–1860 (design, construction, careers and fates). Seaforth Publishing, 2010. P. 127.

⁵ *Конкевич Л.* Летопись крушений и других бедственных случаев военных судов русского флота. СПб.: Тип. Морского мин-ва в Главном Адмиралтействе, 1874.

⁶ Материалы для истории русского флота. Ч. X. СПб.: Тип. Морского мин-ва в Главном Адмиралтействе, 1883.

⁷ 1758. Breve vedr. den russiske fregat Perwois stranding // Lokalhistorisk arkiv. Frederikshavn. B oD.119.

⁸ По более точным сведениям — 419 человек, если верить вышеупомянутому списку команды.

⁹ Прежде всего это исследования С.-Э. Кристиансена (*Christiansen S.-E. Et russisk krigsskibs stranding ved Tornby i Året 1758. Vendsyssel Årbog, 1987 / Red. Jørgen Jørgensen. Forlaget Vendsyssel, 1987. S. 7–28*) и Я.Х. Ларсена (*Larsen J. Hammer. Pervyjs forlis 1758: historien om russerne i Vendsyssel // Maritim Kontakt. 2009. № 32. S. 113–127*).

¹⁰ Horns og Vennebjerg Herreders Tingbog 1757–1759.

¹¹ Horns og Vennebjerg Herreders Tingbog 29/1-1753 — 18/12-1769.