

Исторический журнал: научные исследования

Правильная ссылка на статью:

Алексеев Т.В. — История судостроения для Балтийского флота петровской эпохи в отечественной историографии: география размещения и деятельность адмиралтейств и верфей // Исторический журнал: научные исследования. – 2023. – № 1. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39560 EDN: HRYSZK URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39560

История судостроения для Балтийского флота петровской эпохи в отечественной историографии: география размещения и деятельность адмиралтейств и верфей

Алексеев Тимофей Владимирович

ORCID: 0000-0002-0809-2400

доктор исторических наук

профессор кафедры истории и философии, Военно-космическая академия имени А.Ф. Можайского
Министерства обороны Российской Федерации

197198, Россия, Санкт-Петербург, г. Санкт-Петербург, ул. Ждановская, 13



✉ timofey1967@mail.ru

[Статья из рубрики "История науки и техники"](#)

DOI:

10.7256/2454-0609.2023.1.39560

EDN:

HRYSZK

Дата направления статьи в редакцию:

01-01-2023

Аннотация: Предметом исследования являются результаты изучения отечественными исследователями истории становления и развития объектов судостроительной базы Балтийского флота в петровскую эпоху. Целью работы ставится анализ трудов отечественных ученых-историков дореволюционного, советского и постсоветского периодов по указанной проблеме и формирование на этой основе целостного представления о становлении и развитии на начальном этапе одной из важнейших отраслей отечественной военной промышленности. В ходе исследования основное внимание будет обращено на последовательное рассмотрение истории возникновения, особенности организации и обеспечения деятельности, а также результаты деятельности всех верфей, работавших в интересах Балтийского флота в обозначенный период. Методология исследования базируется на совокупности общеполитических, общенаучных исторических и специально-исторических методов, таких как анализ и синтез, моделирование, проблемно-хронологический и метод перспективного анализа. Новизна проведенного исследования заключается в том, что подобный подход к

изучению начального этапа истории судостроительной промышленности в интересах Балтийского флота в отечественной историографии не применялся. По результатам исследования представлена обобщенная картина всех судостроительных предприятий, созданных в петровскую эпоху в северо-западном регионе России и на завоеванных в ходе Северной войны территориях Прибалтики и Финляндии. Результаты исследования позволили оценить характер формирования отрасли как преимущественно спонтанный, хотя и не лишенный определенной логики в конкретно исторических условиях Северной войны. Показаны определенные закономерности размещения тех или иных объектов судостроительной инфраструктуры, влияние на их специализацию географических, гидрографических, производственно-логических и других особенностей. Сформулирован проблемный вопрос, требующие дальнейшего изучения.

Ключевые слова:

судостроение, судостроительная промышленность, Адмиралтейство, верфь, Балтийский флот, петровская эпоха, военная промышленность, парусные корабли, судостроительная инфраструктура, история судостроения

Введение. Проблема строительства Балтийского флота и создания с этой целью производственной судостроительной инфраструктуры издавна привлекала внимание исследователей. Достаточно отметить, что впервые данная тема была затронута самим Петром I в предисловии к «Книге устава морского», вышедшей в свет в 1720 г. По мере накопления знаний о проблеме складывалась картина грандиозного по своим масштабам и комплексного по своей сути мероприятия. Однако разнообразие взглядов и оценок исследователей, занимавшихся данной проблемой вот уже на протяжении трех столетий, создают определенную трудность в восприятии картины происходивших событий. Необходимость сопоставления и обобщения имеющихся данных актуализирует тему настоящей статьи.

Учитывая комплексный характер проблемы балтийского судостроения, в качестве предмета исследования возьмем только один из ее аспектов, а именно – формирование и функционирование объектов судостроительной инфраструктуры, включавшей в себя Главное Адмиралтейство и многочисленные верфи. В ходе исследования будет показано, как в отечественной историографии постепенно ширилось представление о числе данных объектов, как накапливались сведения о их создании, деятельности и ее результатах.

Методология. В ходе исследования нашли применение методы научного познания различного уровня. Подход в балтийскому судостроению как системному понятию потребовал использования общеполитического метода анализа, позволяющего расчленить данную целостность на составные элементы в виде отдельных объектов судостроительной инфраструктуры и исследовать ход их изучения в историографии в отдельности. На основе полученных результатов с использованием метода синтеза удалось сформулировать некоторые итоговые суждения об основных направлениях правительственной политики в области развития судостроительной промышленности в интересах создания и развития Балтийского флота.

Ограниченность сведений о целом ряде объектов судостроительной инфраструктуры исследуемого региона потребовал применения общенаучного метода моделирования, дающего возможность представить их слабоизученные стороны с помощью сформированной модели судостроительного предприятия эпохи парусного флота.

Из специально-исторических методов в исследовании были использованы проблемно-хронологический и метод перспективного анализа. Первый из них определил саму структуру работы, представляющей из себя последовательное рассмотрение всех адмиралтейств и верфей, непосредственно занятых постройкой судов для Балтийского флота. С использованием метода перспективного анализа показан ход изучения истории объектов судостроительной базы отечественными исследователями различных периодов.

За рамки настоящего исследования вынесены верфи, располагавшиеся в Архангельске, Воронеже и Казани. Они имели свою богатую историю, требующую отдельного рассмотрения, а по отношению к Балтийскому флоту каждая из них выполняла свою весьма специфическую функцию.

Начальный этап изучения истории балтийского судостроения. Как уже отмечалось, впервые тема создания судостроительной инфраструктуры для Балтийского флота была затронута Петром I. Впрочем, царствующий автор ограничил свое описание «строения» только упоминанием о сооружении в Санкт-Петербурге «множества кораблей великих, и галер, и всякого рода регулярных судов...» [\[1, с. 30\]](#). Более детальные сведения о судостроительной базе появились в изданной в 1770-1772 гг. князем М. М. Щербатовым «Истории Свейской войны». Здесь были отмечены по крайней мере две важнейшие верфи, где велось строительство боевых кораблей Балтийского флота: Олонецкая верфь, сооружением которой в начале 1703 г. занимался А. Д. Меншиков [\[2, с. 61\]](#), а также Адмиралтейская верфь в Санкт-Петербурге, основание которой авторы «Истории» отнесли к 5 октября 1704 г. [\[2, с. 97\]](#) (на некоторое время данная дата утвердилась в отечественной историографии). Дальнейшие упоминания о ходе судостроительных работ носили в труде довольно отрывочный характер и касались преимущественно сообщений о спуске в Адмиралтействе на воду крупных судов [\[2, с. 234\]](#), [\[3, с. 153\]](#).

Автор одного из ранних описаний новой российской столицы А. Богданов не просто упомянул о существующих здесь верфях, но и впервые представил довольно подробную общую картину судостроительной базы в самом Санкт-Петербурге. Он упоминал о наличии в Кронверке верфи «для починки небольших морских судов и некоторых вновь делания» [\[4, с. 49\]](#), о Смольном дворе, «в котором лежала смола, приготовляемая про весь корабельный флот» [\[4, с. 61\]](#), приводил довольно подробные сведения о кораблестроительной инфраструктуре в Петербурге, включавшей в себя само Адмиралтейство со стапелями, каменными магазинами, чертежными амбарами и каменными мастерскими [\[4, с. 67\]](#), смольни для смоления канатов, прядильни для изготовления канатов, складов для хранения лесоматериалов, а также верфей – Галерной, Партикулярной [\[4, с. 69\]](#) и Кронштадтской [\[4, с. 70\]](#). Отметил А. Богданов и находившиеся в ведении Адмиралтейств-коллегии Сестрорецкие железные и пороховые заводы [\[4, с. 132\]](#), а также факт постройки бригантин на реке Ижоре [\[4, с. 199\]](#). В дополнении к своему труду, опубликованном, впрочем, только в 1903 г., автор весьма неопределенно сообщал о постройке шести 24-пушечных фрегатов, начатой сразу после взятия русскими войсками Нотебурга в 1702 г. «при Ладоге на Ладожском озере» [\[5, с. 76\]](#). Примечательно, что весьма схожую картину кораблестроительной базы в Санкт-Петербурге и его ближайших окрестностях описывал в своем труде, составленном как известно еще в 1726-1727 гг., а опубликованном в 1831 г., известный обер-секретарь Сената И. К. Кириллов [\[6, с. 14, 21, 23\]](#).

Свой вклад в изучение истории судостроительной базы внес биограф Петра Великого И.

И. Голиков. По его словам, само основание царем нового города в устье Невы было вызвано необходимостью «... к устройению великого флота, им замышляемого» [\[7, с. 107\]](#). Автор достаточно подробно осветил деятельность Адмиралтейской верфи, начиная с ее закладки осенью 1704 г. [\[7, с. 153\]](#), а затем по ходу своего повествования сообщал о всех фактах закладки и спуска кораблей, в которых принимал участие Петр I [\[7, с. 368, 370\]](#), [\[8, с. 148\]](#), [\[9, с. 86\]](#). Вслед за авторами «Гистории Свейской войны» петровский биограф упоминал Олонецкую верфь, начальником которой он называл А. Д. Меншикова, и где в начале 1703 г. были заложены первые морские суда [\[7, с. 98\]](#), а осенью того же года при личном участии царя началось строительство шести фрегатов и девяти шняв [\[7, с. 112\]](#). Еще одним местом сооружения судов для Балтийского флота И. И. Голиков называл верфь в Новгородском уезде на реке Поле, основанную, судя по его датировке, также в 1703 г., возглавляемую Татищевым и занимавшуюся сооружением судов типа шмака [\[10, с. 203\]](#).

Существенно расширил представления о географии судостроительной базы Балтийского флота в петровское время А. С. Шишков. В своем труде помимо Олонецкой верфи и Адмиралтейства в Санкт-Петербурге он указывал на сооружение в 1710 г. 50-пушечных линейных кораблей в Новой Ладогe [\[11, с. 31\]](#), отмечал активную деятельность по строительству в 1712 г. разнообразных судов «на пристанях Нерльской и Дубенской, на реках Ижоре и Луге» [\[11, с. 46\]](#).

Новым шагом в освещении истории формирования судостроительной базы стало сочинение официального историографа русского флота Н. А. Бестужева, над которым он работал в 1822-1825 гг. Автор отметил, что уже в 1701 г. в Пскове, Лодейном Поле и на Волхове строились гребные суда для участия в военных операциях на Ладожском и Чудском озерах [\[12, с. 88\]](#). Автор четко локализовал Олонецкую верфь в Лодейном Поле, указав, что сооружением ее руководил Ф. Салтыков [\[12, с. 93\]](#), и что специализировалась она на строительстве стругов, яхт, транспортных судов, шняв, пакетботов, скампавей и бригантин. Н.А. Бестужев впервые отметил наличие верфи в устье реки Сяси, где судостроением руководил И. Татищев. В ведении этого чиновника находилась и верфь на реке Поле, которую автор называл Новгородской, где в начале 1703 г. велось активное строительство транспортных судов и барж, предназначавшихся для операций против Ниеншанца [\[12, с. 94\]](#). Интересным является также упоминание Н. А. Бестужева о строительстве судов в Полоцке для действий против Риги в начале 1710 г. [\[12, с. 124\]](#) В 1711 г. отмечалось строительство бригантин в Риге, Пернове, на р. Луге, на Нерльской и Дубенской пристанях, а также полугалер в Выборге [\[12, с. 138\]](#).

Таким образом, уже к исходу первой четверти XIX в. отечественными авторами были выявлены основные объекты судостроительной инфраструктуры Балтийского флота. В дальнейшем проблема получила свое дальнейшее разрешение, в том числе благодаря использованию документов из «Материалов для истории русского флота», публикация которых началась С. И. Елагиным в 1865 году. Остановимся теперь в отдельности на каждом из объектов судостроительной базы или районах их сосредоточения.

Сясьское Устье. Вслед за Н. А. Бестужевым на дворцовое село Сясьское Устье как место строительство судов для Балтийского флота указывал В. Н. Берх [\[13, с. 89\]](#). у большинства исследователей не возникало сомнений в расположении данного судостроительного центра в месте впадения р. Сясь в Ладожское озеро. Исключение

составили два советских автора, которые явно ошибочно пытались локализовать его в районе г. Тихвина [\[14, с. 58\]](#), [\[15, с. 88\]](#).

Первоначально среди исследователей не было единого мнения и относительно времени начала функционирования верфи, и относительно ее «первородства» в ряду других центров балтийского судостроения. А. П. Башуцкий полагал, что она была основана в 1703 г., позже, чем в Лодейном Поле, а заведующим собственно судостроительными работами указал корабельного мастера Г. Меньшикова [\[16, с. 26\]](#). Н. Г. Устрялов хронологию событий, связанных с основанием верфи, изложил так: указом от 23 января 1702 г. стольнику И. Татищеву было приказано для обороны Ладожского озера построить шесть 18-пушечных кораблей на р. Сяси или р. Паше, взяв плотников из Олонецкого уезда, а кузнецов из Устюжны-Железнопольской из расчета по 120 человек на корабль. А 4 февраля 1703 г. эта задача была продублирована, но теперь местом строительства была указана р. Сясь [\[17, с. 246\]](#).

Между тем уже по данным С. И. Елагина закладка первых кораблей на верфи в устье р. Сяси произошла в мае 1702 г. [\[18, с. 3\]](#). Ф. Ф. Веселаго также относил это событие к 1702 г., а дворцовое село Сясьское Устье называл «на первый случай удобным местом для судостроения». Причем среди заложенных в этом году судов он называл четыре фрегаты, из которых как минимум два были 28-пушечного ранга [\[19, с. 152\]](#).

Г. И. Тимченко-Рубан о начале судостроения писал так: «Уже 22-го января 1702 года издается наказ о кораблестроении на Сяси, впадающей в Ладожское озеро в 30-ти верстах от Ладоги... Татищев на Сяси закладывает флейт, шмаки, буер и мелкие суда» [\[20, с. 42\]](#). В. Мегорский также указывал, что по результатам обследования И. Татищева строительство верфи началось в начале мая 1702 года [\[21, с. 3\]](#). Именно эта дата и закрепились в отечественной историографии в дальнейшем [\[22, с. 89\]](#), [\[23, с. 432\]](#), [\[24, с. 61\]](#), [\[25, с. 37\]](#), [\[26, с. 87\]](#).

Исследователями было довольно досконально изучены особенности административного и технического управления Сясьской верфью [\[19, с. 152\]](#), [\[27, с. 47\]](#), [\[28, с. 50\]](#), [\[29, с. 118\]](#), источники ее материально-технического [\[19, с. 152\]](#), [\[26, с. 86\]](#) и кадрового обеспечения [\[30, с. 11\]](#), [\[19, с. 152\]](#), [\[26, с. 86\]](#), [\[25, с. 37\]](#), [\[27, с. 47\]](#), [\[31, с. 68\]](#). Производственную инфраструктуру Сясьской верфи изучал М. Р. Федоров, который отмечал наличие здесь четырех стапелей для строительства фрегатов, сараев для хранения корабельных и военных припасов, кузницы, мастерских по изготовлению такелажа, парусов и прочей корабельной оснастки [\[28, с. 50\]](#).

Определенные разногласия существовали среди исследователей относительно хода судостроительных работ на верфи и их результатов. Как уже отмечалось выше, Ф. Ф. Веселаго указывал на закладку здесь в 1702 г. четырех фрегатов [\[19, с. 152\]](#). По мнению К. Г. Житкова, несмотря на это царь Петр не очень надеялся на их готовность к началу операции против Нотебурга, поэтому и отправился в свою очередную поездку в Архангельск [\[22, с. 90\]](#). По всей видимости опасения оказались не напрасными: хотя первые два фрегаты, которые П. А. Кротов классифицировал как малые [\[26, с. 87\]](#), и были спущены уже осенью 1702 г. [\[19, с. 152\]](#), но они обладали низкими мореходными качествами и недостаточной герметичностью, в следствие чего были переделаны позднее в брандеры [\[31, с. 68\]](#). Закладка еще двух фрегатов, теперь уже мореходного

типа [\[26, с. 92\]](#), была произведена в ноябре того же 1702 г. [\[32, с. 74, 76\]](#). Относительно сясьских фрегатов среди исследователей существовали определенные разночтения как относительно их численности, так и сроков ввода в строй. Большинство, включая и авторов авторитетных справочных изданий, называли цифру в четыре единицы [\[18, с. 3\]](#), [\[32, с. 74, 76\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[34, с. 11\]](#), [\[35, с. 184, 186, 228\]](#). И только А. П. Шершов утверждал, что на Сясьской верфи были заложены шесть фрегатов [\[36, с. 209\]](#). Кроме этого М. Р. Федоров, в отличие от прочих авторов, полагал датой спуска первых двух кораблей 18 апреля 1703 г. [\[28, с. 50\]](#), чему, по всей видимости, могли способствовать сведения С.И. Елагина [\[18, с. 3\]](#).

Помимо фрегатов на Сяси строились суда вспомогательных типов. Ф.Ф. Веселаго называл среди них флейт, пять шмаков и другие мелкие суда [\[19, с. 152\]](#), автор юбилейной статьи в журнале «Судостроение» – шмаки, флейты, буеры и др. [\[31, с. 68\]](#), а Ю.Н. Беспятых обобщенно писал о строительстве около 40 грузовых судов [\[25, с. 38\]](#). М.Р. Федоров, говоря о существовании кооперированных связей между Сясьской и Олонецкой верфями, упоминал о присылке в качестве прототипов из Лодейного Поля бригантины и скампавеи [\[28, с. 50\]](#). И.В. Богатырев, проанализировав ход работ на верфи в 1703-1705 гг., пришел к выводу, что судостроение здесь имело гораздо большие масштабы, чем это считали предшествовавшие ему исследователи. По его оценкам, помимо четырех фрегатов, здесь были сооружены как минимум два флейта, 12 шмаков, три буера, десять катов, каторга, две будары, несколько бригантин [\[27, с. 47-48\]](#).

Относительно прекращения деятельности Сясьской верфи среди исследователей особых разногласий не было. После спуска на воду в 1705 г. четвертого фрегата, по утверждению И. В. Богатырева, последовало повеление Петра I перевести все скопившиеся на верфи корабельные припасы в Лодейное Поле [\[27, с. 48\]](#). Была продолжена достройка вспомогательных судов, однако в конце 1706 г. последовал указ об упразднении Сясьской верфи и переносе всех работ на Олонецкую [\[37, с. 29\]](#), [\[28, с. 50\]](#), [\[27, с. 48\]](#). Среди причин такого решения исследователями назывались: истощение лесных ресурсов вблизи верфи [\[37, 29\]](#), неудобство ее местоположения «... в связи с продвижением военных действий непосредственно к Неве, а затем и к Финскому заливу» [\[38, с. 142\]](#), а также тот факт, что «... практика постройки первых четырех фрегатов, а также спуска их на воду выявила, что место для оборудования Сясьской верфи было выбрано неудачно» [\[31, с. 68\]](#).

Олонецкая верфь. В. Н. Берх в своем жизнеописании «адмирала Петра Михайлова» явно полагал Олонецкую верфь первым центром балтийского судостроения, но несколько неопределенно называл ее просто «Олоонец». По его мнению, именно здесь были построены суда, задействованные в ходе овладения устьем Невы и участвовавшие в знаменитом бою со шведскими кораблями в ночь на 7 мая 1703 г. По сведениям автора в ноябре 1703 г. на верфи в Олонце работали 18 корабельных мастеров, которые вели одновременно строительство 13 бригантин, 13 скампавей, пакетбота, восьми галер, одного корабля, восьми шняв, двух шмаков и шести транспортов [\[13, с. 85\]](#). Сходной позиции придерживался анонимный автор статьи в «Записках Ученого комитета Морского штаба», прямо писавший, что «начало кораблестроения для Балтийского флота Петр Великий положил на Олонецкой верфи» [\[39, с. 245\]](#).

Большую ясность в последовательность событий внес в своем труде Н. Г. Устрялов. По

его словам, одновременно с решением задачи стольником И. Татищевым по сооружению верфи на Сясьском Устье в феврале 1703 г. А. Д. Меншиковым были осмотрены берега р. Свири и обнаружены там леса, пригодные для строительства даже 50-пушечных кораблей. В результате при Лодейном Поле и была заложена верфь, названная Олонецкой, а уже в мае 1703 г. началась заготовка леса под руководством А. Кикина [17, с. 246]. Летом 1703 г. верфь посетил Петр и лично заложил шняву. С 1 августа 1703 г. начался спуск судов. Вскоре был спущен и оснащен фрегат «Штандарт», на котором Петр I 8 сентября 1703 г. и направился в Санкт-Петербург [17, с. 248]. Мартом 1703 г. датировал закладку первых кораблей в Лодейном Поле и С. И. Елагин [18, с. 3].

Однако дата основания верфи на р. Свири в отечественной историографии продолжала трактоваться различно. Вслед за Н. Г. Устряловым и С. И. Елагиным к началу 1703 г. (февраль-март) относили это событие целый ряд авторитетных авторов [19, с. 157], [40, с. 5], [21, 8], [23, с. 432], [41, с. 192], [25, с. 40], [42, с. 22], [26, с. 93]. В то же время другие исследователи называли датой основания верфи конец 1702 года [43, с. 417], [44, с. 903], [45, с. 28], [24, с. 61], [46, с. 46]. Объяснением подобных расхождений могут служить различные подходы к определению начального события в истории верфи. В первом случае в таком качестве, как правило, рассматривалась закладка на верфи первого фрегата «Штандарт», которая и произошла 24 марта 1703 г. [32, с. 74]. Во втором случае исходным считалось принятие решение о создании верфи или начало работ по ее оборудованию, так как закладке судно всегда предшествует определённый подготовительный период. Следовательно, принципиальных различий между отмеченными двумя точками зрения не существует. Тот же В. Мегорский, говоря, что «24-го марта 1703 г. была открыта Лодейнопольская верфь» [21, с. 8], одновременно заметил: «Осенью 1702 г., вероятнее всего, по взятии Нотебурга, когда почувствовалась явная нужда во флоте для закрепления за собой течения Невы..., выбрано место для верфи в пиркинском погосте, на берегу р. Свири, близ деревни Мокришвицы» [21, с. 3]. Задавшийся целью определить точную дату основания верфи, И. В. Богатырев на основе анализа петровского «Журнала или Поденной записки» предложил считать таковой 1 сентября 1702 г. [46, с. 46].

Как и в случае с Сясьской верфью исследователями были изучены вопросы управления судостроением в Лодейном Поле [19, с. 157], [47, с. 259], [21, с. 4], его кадрового [21, с. 16], [38, с. 145], финансового [21, с. 6, 7], [38, с. 145], материально-технического обеспечения [41, с. 193], [38, с. 145], [21, с. 8], [46, с. 47]. Собственно производственная инфраструктура верфи в Лодейном Поле, по мнению Н. И. Барбашева, была довольно традиционной. Помимо верфи с несколькими стапелями она включала кузницы, вододействующие мельницы, парусную, блочную и мачтовую мастерские, канатный завод, прядильные амбары, смоляной и конопаточный дворы, амбары для хранения корабельных частей и судовых припасов [38, с. 145]. Такого мнения по данному вопросу придерживался позднее и П. А. Кротов [48, с. 10]. И. В. Богатырев полагал, что уже к весне 1703 г. были построены как минимум девять стапелей, на которых в марте этого года и были заложены первые корабли. К лету 1703 г. на верфи уже действовали 13 стапелей, а к октябрю того же года их численность увеличилась вдвое в связи с началом строительства скамповей и бригаantin [46, с. 47]. В целом же, по словам исследователя, «... в 1703 г. на Олонецкой верфи существовало в общей сложности 64 стапеля или стапельных места, причем все они находились в работе и в следующем году; однако потом верфь начало лихорадить, поэтому более или менее полная их загрузка относится лишь к 1707, 1712, 1716 и 1722

гг. Столь массовая закладка судов в 1703-1704 гг. говорит о том, что Лодейнополюская верфь имела филиалы. По всей видимости, до взятия Выборга в 1710 г. они располагались поблизости, вверх по течению Свири, где непроходимые леса надежно защищали их от вражеских нападений» [\[46, с. 48\]](#).

Не осталась вне внимания исследователей и производственная деятельность Олонецкой верфи. Вслед за составителями «Гистории Свейской войны» и И. И. Голиковым ряд авторов продолжали указывать в своих работах на закладку в Лодейном Поле в 1703 г. шести фрегатов и девяти шняв [\[49, с. 86\]](#), [\[16, с. 25\]](#). Позднее исследователи подчеркивали, что уже в самом начале судостроительных работ в марте 1703 г. на верфи велось сооружение разнообразных судов: Ф. Ф. Веселаго, а за ним и Г. Городков писали об одном фрегате и семи грузовых судах [\[19, с. 157\]](#), [\[40, с. 5\]](#), Г. И. Тимченко-Рубан – о корабле, галиоте, флейте, буере, шмаке, галере и различных мелких судах [\[20, с. 42\]](#), В. Мегорский – о корабле (фрегате), галиоте, флейте, четырех буерах и двух шмаках [\[21, с. 8\]](#), из которых первым спущенным на верфи 22 июня 1703 года стал галиот «Курьер» [\[21, с. 10\]](#), В. Г. Крайнюков – о фрегате, двух галиотах, пяти буерах и двух шмаках [\[42, с. 22\]](#). В ходе посещения Петром I верфи летом 1703 г. последовали новые закладки судов: Ф. Ф. Веселаго называл среди них семь фрегатов, шнявы, полугалеры, галиоты, бригантины [\[19, с. 158\]](#), а В. Мегорский добавлял буера, шмаки, скампавеи, карбусы, флейты, каторги [\[21, с. 10\]](#).

Особой заслугой Олонецкой верфи И. В. Богатырев называл постройку здесь для Балтийского флота в общей сложности десяти «первоклассных по тому времени фрегатов», а также участие в строительстве первых линейных кораблей [\[46, с. 48\]](#). Всего же, по оценкам И. В. Богатырева, на верфи строились военные, транспортные, торговые и промысловые суда 34 типов [\[46, с. 48\]](#).

Если говорить об общих результатах строительства судов для Балтийского флота в Лодейном Поле, то сведения различных авторов весьма расходятся. С. И. Елагин в своем списке упоминал 11 линейных кораблей и фрегатов и 77 судов иных типов [\[18, с. 2-59\]](#), Ф. Ф. Веселаго соответственно 13 и 96 [\[19, с. 505\]](#), А. И. Дубравин – 12 и 103 [\[33, с. 66\]](#), А. П. Глаголева – 13 и около 100 [\[41, с. 193\]](#), Л. Г. Бескровный писал о 50 крупных и 66 гребных судах [\[50, с. 107\]](#), а И. А. Быховский о 12 кораблях и фрегатах и 106 вспомогательных судах [\[34, с. 11\]](#). Наконец, максимальную цифру в 700 крупных и мелких военных, транспортных, торговых и промысловых судов называл И. В. Богатырев [\[46, с. 48\]](#).

Свертывание судостроительной деятельности на Олонецкой верфи авторы отмечали уже в 1709 г. несмотря на то, что в это время там велось строительство линейных кораблей [\[21, с. 18\]](#). Причины этого В. Мегорский видел в трудностях, сопровождавших перевод судов в Санкт-Петербург, вызванных как низким уровнем воды в устье р. Свири, так и сложностями плавания по Ладожскому озеру [\[21, с. 12\]](#). По мнению Н. И. Барбашева, сказались и недостаточные производственные мощности верфи, вызвавшие строительство судов в других местах [\[38, с. 146\]](#). Впрочем, в отличие от большинства верфей петровского периода, Олонецкая продолжила свое существование вплоть до 1830 года.

Адмиралтейская верфь. Дискуссионными вопросами истории Адмиралтейской верфи в

Санкт-Петербурге в историографии стали даты ее основания и начала на ней судостроительной деятельности, а также цели и причины строительства и выбора месторасположения.

Как уже отмечалось выше, с подачи авторов «Гистории Свейской войны» среди исследователей долго бытовало мнение о закладке Петром I верфи в начале октября 1704 г. [\[51, с. 40\]](#), [\[52, с. 5\]](#). Отдельные авторы, в том числе и на страницах справочных изданий, датировали это событие 1705 годом [\[53, с. 206\]](#). И только Н. Устрялов первым отнес его к 5 ноября 1704 г., что и утвердилось в историографии в последующем [\[17, с. 254\]](#). Свою трактовку событий предложил советский исследователь В. М. Юрасов. Он считал, что датой рождения Адмиралтейской верфи следует считать дату закладки первого линейного корабля «Полтава» 5 декабря 1709 г. [\[54, с. 40\]](#). Однако подобный подход не получил поддержки других исследователей.

Причинами строительства верфи в только что основанном городе Санкт-Петербурге большинство исследователей уже давно называли недостаточность мощностей существовавших к тому времени верфей на Сяси и в Лодейном Поле, а также неудобство проводки крупных кораблей оттуда к морю по бурному Ладожскому озеру [\[16, с. 37\]](#), [\[19, с. 162\]](#), [\[55, с. 64\]](#), включая собственный опыт царя Петра, полученный им осенью 1704 года [\[17, с. 254\]](#), [\[56, с. 45-46\]](#).

Условиями, способствовавшими принятию решения о сооружении верфи, по мнению Ф. Ф. Веселаго, стало сооружение зимой 1704 г. крепости Кроншлот [\[19, с. 162\]](#). И. Г. Попов и вовсе называл Адмиралтейство «гвоздем С.-Петербурга, устройство которого было заветным желанием Петра» [\[57, с. 97\]](#). А С. Ф. Огородников полагал, что «... первоначальное и главное назначение петербургского адмиралтейства, определенное великим его основателем, было соединение в одном месте всех надобностей кораблестроения с возможно полным удобством к успешному производству дел» [\[58, с. 1\]](#). Интересную, но очень субъективистскую версию выбора Петром I места для строительства Адмиралтейства выдвинул в свое время П. Н. Столпянский: «Самым подходящим местом было устье реки Охты, где был Ниеншанц, а впоследствии возникла Охтенская верфь ... но Петр Великий уже облюбовал для себя сад майора Конау, а верфь должна быть под непосредственным, постоянным надзором царя. Вот почему он решается устроить верфь, свое адмиралтейство, там же, на том же острове, на котором находится и полюбившийся ему сад... И не смотря на то, что Нева здесь делает отмель, и что, следовательно, место неудобно для верфи, верфь закладывается» [\[59, с. 18\]](#). Автор и в дальнейшем продолжал настаивать на неудобстве выбранного места для строительства военных судов ввиду наличия широкой отмели вдоль всего берега [\[60, с. 50\]](#). А вот по мнению современных петербургских авторов, выбор места для строительства Адмиралтейства был обусловлен наименьшей шириной Невы в этом месте, что позволяло вести артиллерийский огонь из Петропавловской крепости по неприятелю прямой наводкой [\[61, с. 54\]](#).

Большинство исследователей сходились во мнении, что оборудование Адмиралтейской верфи, включая сооружение фортификационных сооружений, защищавших ее с суши, было завершено к зиме 1705/1706 г. [\[62, с. 18\]](#), [\[52, с. 6\]](#), [\[37, с. 8\]](#), [\[63, с. 64\]](#), [\[20, с. 161\]](#), [\[59, с. 154\]](#), [\[55, с. 64\]](#). А вот в вопросе о начале строительства здесь кораблей и их типе среди авторов не было единой позиции. П. Свиньин и И. Пушкарёв писали, что первое судно,

спущенное на воду в 1706 г., была бригантина [\[64, с. 90\]](#), [\[51, с. 41\]](#). Н. Г. Устрялов отмечал спуск первого корабля в октябре 1706 г., упомянув только его название – «Надежда» и строителя – корабельного мастера Ф. Складова [\[17, с. 254\]](#). Ф. Ф. Веселаго классифицировал данное судно как яхту или шняву, а ее закладку датировал 5 июлем 1706 г. [\[19, с. 502\]](#). Такого же мнения придерживались и другие исследователи [\[38, с. 148\]](#), [\[55, с. 64\]](#). А. В. Невежин полагал, что первое судно было спущено на верфи в апреле 1706 г., и им стал 18-пушечный прам, построенный мастером Выбе Геренсом. Далее в мае того же года был спущен второй прам, затем две яхты, собранные из частей, полученных из Англии и из Воронежа («Екатерина» и «Любовь»), и только в октябре построенная Ф. Складовым яхта «Надежда» [\[37, с. 8\]](#). 18-пушечный прам называл первым судном, построенным в Адмиралтействе, и В. Г. Гейман [\[65, с. 248\]](#).

Советский исследователь В. М. Юрасова утверждал, что уже весной 1705 г. на верфи были спущены мелкие военные суда, а в 1706 г. более крупные – 18-пушечный бомбардирский корабль и яхта «Надежда» [\[54, с. 39\]](#). На еще более раннее начало строительство судов указывали И. В. Богатырев, а за ним и П. А. Кротов. Они полагали, что судостроение и оборудование самой верфи шли параллельно уже с конца 1704 г. По мнению И. В. Богатырева, на десяти наспех сколоченных стапелях были заложены 14-18-пушечные малые шнявы [\[66, с. 56\]](#). Затем осенью 1705 г. последовала закладка 30 ботов для судов флота, а уже в январе 1706 г. – прамов [\[26, с. 105\]](#). Наконец, в работе В. Н. Половинкина и А. Б. Фомичева утверждалось, что уже в ноябре 1704 г. на Адмиралтейской верфи были построены первые десять бригантин русского типа [\[67, с. 196\]](#).

Авторами было замечено, что петровский период в истории Адмиралтейской верфи довольно отчетливо делился на две неравные части, между которыми своего рода водоразделом выступал год Полтавской битвы. Так В. Г. Гейман, характеризуя время работы верфи с 1706 по 1709 гг., подчеркивал, что тогда не строились большие корабли, требовавшие для изготовления длительных сроков, а приоритет был отдан судам средних размеров, которые могли быть построены за один сезон [\[65, с. 248\]](#). При этом из-за угрозы шведов в 1705 г. работы на некоторое время даже приостанавливались [\[65, с. 247\]](#). Н. И. Барбашев также указывал, что из-за опасения нападения шведов Адмиралтейская верфь первоначально не предназначалась для строительства линейных кораблей. В этой связи изначально здесь были использованы поперечные эллинги, позволявшие быстрее производить оснащение спущенных на воду судов. «Однако поперечные эллинги занимали слишком много места вдоль берега и поэтому при развитии деятельности верфи от них пришлось отказаться» [\[38, с. 148\]](#).

Новый этап в деятельности Адмиралтейства наступил только после Полтавской битвы: уже в декабре 1709 г. прибывшим в Санкт-Петербург Петром I лично был заложен линейный корабль «Полтава» [\[65, с. 248\]](#). Ф. Ф. Веселаго довольно подробно останавливался на ключевых событиях этого этапа. «Полтава» была спущена 15 июня 1712 г. [\[19, с. 218\]](#), второй линейный корабль – «Екатерина» – в 1713 г., затем ежегодно вплоть до 1719 г. ежегодно на воду сходили по два корабля, в 1720 и 1721 гг. – по 4 корабля, в 1723 – один, в 1724 – два [\[19, с. 504\]](#). Знаковым событием стал спуск 15 июля 1718 г. первого трехдечного корабля русского флота – 90-пушечного «Лесное» [\[19, с. 306\]](#).

Многие авторы, писавшие об Адмиралтейской верфи, обращали пристальное внимание на ее оборудование, на особенности и эволюцию ее фортификационных сооружений и архитектурного оформления [\[64, с. 94-96\]](#), [\[37, с. 8\]](#), [\[19, с. 501-503\]](#), [\[57, с. 143\]](#), [\[68, с. 768-769\]](#), [\[59, с. 153-159\]](#), [\[48, с. 10\]](#). Ядром производственной инфраструктуры стали 13 эллингов для строительства судов различных размеров от линейных кораблей до буеров включительно [\[58, с. 2\]](#). Развитие же этой инфраструктуры шло по нескольким направлениям. Исследователи отмечали, что построенные первоначально деревянными или мазанковыми мастерские и магазины (склады) Адмиралтейства с 1711 г. начали постепенно заменяться на каменные [\[19, с. 502\]](#), [\[58, с. 2\]](#). И. Г. Георги датировал завершение этого процесса 1727 годом [\[62, с. 18\]](#).

Потребности растущего Балтийского флота неизбежно требовали расширения производственных мощностей и Адмиралтейской верфи, что при ограниченных ее размерах потребовало ее специализации. Как отмечал В. Г. Гейман, из-за массовой закладки в 1712 г. больших кораблей на верфи не оставалось места для строительства скампавей, полугалер и галер, в связи с чем их сооружение было перенесено на место будущего Нового Адмиралтейства [\[65, с. 248\]](#). А вот постройка линейных кораблей была полностью сосредоточена в Главном Адмиралтействе [\[66, с. 56\]](#), которое тем не менее и после этого продолжило расширяться вниз по течению Невы: в 1719 г. был сооружен канатный завод, в 1722 г. – мастерские для изготовления фитилей и кузнечных мехов, инструментальная мастерская [\[65, с. 249\]](#). Более того, как отмечал тот же В. Г. Гейман, за пределы Адмиралтейского двора стала выходить и собственно судостроительная инфраструктура. С 1720 г. по обоим сторонам от него началось оборудование новых эллингов, а к 1723 г. был оборудован большой, обложенный камнем эллинг, располагавшийся напротив церкви св. Исаакия Далматского [\[65, с. 250\]](#). При этом, как указывал Н. И. Барбашев, при оборудовании Адмиралтейства был учтен негативный опыт Воронежской, Тавровской и Олонецкой верфей: стапеля были укрыты с трех сторон и сверху деревянными надстройками, что позволяло вести работы круглый год и предохранять суда от влияния погоды [\[38, с. 148\]](#).

Однако, пожалуй, самый существенный фактор в развитии возникшего в Петербурге судостроительного центра был впервые подмечен В. Г. Гейманом. Он рассматривал Адмиралтейство не просто как судостроительную верфь, а как целый промышленный комбинат. По его словам, «... судостроение требовало целого ряда подсобных предприятий и поэтому Адмиралтейство быстро обрастает ими». К верфи примыкают кузницы, канатный и прядильный заводы, пильные мельницы, смолокурни, различные мастерские [\[65, с. 246\]](#). «Весь этот промышленный комбинат, имевший своей целью всестороннее обслуживание возникающего и развивающегося молодого Балтийского флота, имеет общее наименование – Адмиралтейство» [\[65, с. 247\]](#). На комплексный характер предприятия указывали и другие исследователи [\[38, с. 159\]](#), [\[54, с. 40\]](#), [\[69, с. 525-526\]](#). Однако в подобных оценках далее всех пошел И. В. Богатырев. Он писал: «Санкт-Петербургское адмиралтейство играло большую роль в жизни тогдашней России... постепенно адмиралтейству стали подчиняться все российские верфи, кроме архангельских... <...>... работа подсобных верфей (их насчитывалось около 50) находилась в прямой зависимости от Главного адмиралтейства (Адмиралтейской верфи), где в 1712-1724 гг. одновременно строилось от пяти до десяти крупных кораблей и значительное количество более мелких судов разных типов...» [\[66, с. 56\]](#).

Если говорить о результатах судостроительной деятельности на Адмиралтейской верфи, то и в этом вопросе единой точки зрения среди исследователей нет. Не говоря уже о судах более мелких типов, даже подсчеты числа сооруженных линейных кораблей разнятся у различных авторов. Так, П. Свиньин писал о 40 судах данного класса [\[64, с. 116\]](#), С. И. Елагин – о 30 [\[18, с. 2-59\]](#), Ф. Ф. Веселаго – о 23 [\[19, с. 505\]](#), А.И. Дубровин – о 29, включая корабли, заложенные в петровский период и спущенные уже после смерти императора [\[33, с. 66\]](#), И. А. Быховский – о 33 [\[34, с. 11\]](#). Наконец, в работе А. А. Чернышева содержатся данные о 24 линейных кораблях, спущенных на воду в Адмиралтействе до конца 1724 г. [\[35, с. 25-149\]](#). Общее же количество построенных здесь, с учетом, по всей видимости, и Галерной верфи, судов различных классов колеблется от 288 у С. И. Елагина до 262 у Ф. Ф. Веселаго.

Помимо Адмиралтейской верфи в черте Санкт-Петербурга исследователями отмечались еще два места, где строились суда для Балтийского флота – Галерная и Кронверкская верфи.

Галерная верфь. Как уже отмечалось выше, первые упоминания о Галерной верфи содержались уже в работах А. Богданова [\[4, с. 68\]](#) и И. Кирилова [\[6, с. 14\]](#). Об основании Петром I этой верфи, расположенной на месте будущего Нового Адмиралтейства и предназначавшейся для постройки галер, писал И. Пушкарев. По его словам, «... к галерной верфи принадлежали дома морских служителей, магазины, и все строения носили наименование галерного двора до 1740 года» [\[51, с. 45\]](#). Ф. Ф. Веселаго первым указал, что строительство галер началось на этом месте в 1713 г. [\[19, с. 503\]](#). На эту же дату указывал и Н. Михайлов [\[70, с. 51\]](#). Этот же автор впервые показал, как происходило наращивание производственной инфраструктуры нового предприятия [\[70, с. 52\]](#).

В. Г. Гейман помимо того, что обосновал создание новой верфи необходимостью сосредоточения в Адмиралтействе строительства больших кораблей, изложил свою версию развития нового предприятия. По его мнению, оборудованная небольшими эллингами новая верфь первоначально получила наименование Скампавейного двора, где уже в 1712 г. были заложены 50 скампавей, а на следующий год еще 64 скампавей и одна полугалера. По мере налаживания здесь строительства галер двор стал именоваться Галерным, а после сооружения для этих целей в 1721 г. специальной верфи – Галерной верфью. Так же, как и Главное Адмиралтейство она стала обрастать подсобными предприятиями, а в 1724 г. была защищена и палисадом. Вместе с тем В. Г. Гейман допустил явную ошибку, локализовав Галерную верфь на месте Новой Голландии [\[65, с. 249\]](#), что убедительно было опровергнуто последующими исследователями.

И. И. Яковлев показал, что помимо строительства гребных судов, на Галерной верфи изготавливали части набора корпуса и рангоута для кораблей, строившихся в Главном Адмиралтействе, а после строительства в 1716 г. нового эллинга верфь стала способной и сама строить большие парусные суда. Автор даже утверждал, что уже в первой четверти XVIII в. здесь сооружались и линейные корабли. Он также отмечал создание еще одного судостроительного предприятия на небольшом острове у левого берега Невы, получившего название Галерного островка. Указом 1719 г. здесь были построены каменные здания и мастерские для строительства скампавей, а в 1721 г. для его разгрузки от стоянки галер на Васильевском острове устроен Гребной порт. Со временем в этом порту были оборудованы ремонтные мастерские для ремонта галер и даже налажено строительство малых гребных судов [\[24, с. 67\]](#).

Историограф Адмиралтейского завода В. М. Юрасов полагал, что освоение территории будущего Нового Адмиралтейства – Галерного двора – началось с сооружения здесь складов для хранения лесоматериалов, затем мастерских по изготовлению шлюпок, корабельного рангоута и блоков, а с 1709 г. – и строительства галер [\[54, с. 41\]](#). Вехой в истории предприятия автор называл указ Петра I от 1 октября 1719 г. о реконструкции Галерного двора, в результате чего там были возведены капитальные мастерские (такелажную, столярную, резную, малярную, конопатную и др.) [\[54, с. 43\]](#). Что касается Галерного островка, носившего первоначально название Калинкиного, то возникновение здесь судостроительной инфраструктуры В. М. Юрасов связывал с размещением на этом месте стоянки галерного флота. В результате в 1718 г. здесь строятся смольня, прядильный и полотняный завод, а уже указом от 8 января 1719 г. начинается оборудование верфи для строительства мелких судов (М. А. Богданов считал, что это были скампавеи и полугалеры [\[71, с. 14\]](#)). Однако первые суда на верфях Галерного островка были спущены только летом 1724 г. [\[54, с. 46\]](#). Что касается переноса базы базирования гребных судов на Васильевский остров, то автор связывал это с неблагоприятными для флота последствиями наводнения 5 ноября 1721 г. [\[54, с. 45\]](#).

Наиболее основательно историю Галерной верфи исследовал И. В. Богатырев. Также как и В. М. Юрасов он относил основание Галерного двора к 1709 г., а к 1712 г. – начало строительства судов галерного класса под руководством греческого мастера Юрия Русинова [\[72, с. 61\]](#). Отмечая бурное развитие производственной инфраструктуры двора, И. В. Богатырев писал о создании здесь к концу 1713 г. уже 62 стапелей, на которых помимо галер строились буера, баржи, шлюпки, верейки. Дальнейшему развитию Галерного двора способствовал успех русского флота в Гангутском сражении [\[72, с. 62\]](#).

По мнению исследователя, «можно с полным основанием утверждать, что Галерная верфь (так она стала называться после августовского указа 1721 г.) являлась настоящей лабораторией по созданию судов оригинальных конструкций...», среди которых он прежде всего выделял подводную лодку Е. Никонова [\[72, с. 63\]](#). Видел И. В. Богатырев в этом предприятии и зачатки научно-исследовательского центра Балтийского флота: «Судя по большому масштабу работ на Галерной верфи, Петр I предполагал превратить ее в специализированное предприятие по созданию различных экспериментальных судов, по образцу которых велось бы массовое строительство прежде всего в Адмиралтействе и на Котлинской (Кронштадтской) верфи. Там же предполагалось улучшать и существовавшие классы судов, для чего начали возводить специальный эллинг «во весь двор по край Невы» [\[72, с. 64\]](#). С выводами И. В. Богатырева вполне солидаризировался и М. А. Богданов [\[71, с. 7-14\]](#).

Кронверкская верфь. Первое упоминание о верфи в Кронверке встречается у А. П. Башуцкого под 1707 годом [\[16, с. 48\]](#). Однако работы последующих исследователей существенно сдвинули дату основания этой верфи в сторону начала строительства города. Так, Ф. Ф. Веселаго указывал на закладку уже в феврале 1704 г. в Санкт-Петербурге 34 бригаantin, не называя, впрочем, точно того места, где эти работы производились [\[19, с. 162\]](#). М. А. Цветков считал, что строительство этих бригаantin велось на «С.-Петербургской верфи», которую он отличал от Адмиралтейской верфи, основанной уже в конце 1704 года [\[73, с. 153\]](#). Более определенно по этому поводу высказался Н. И. Барбашев, который полагал, что судостроение в Петербурге началось еще в 1703 г., производилось оно у Петропавловской крепости, и построены были 13

бригантин [\[38, с. 146\]](#).

Как и в случае с Галерной верфью, самое обстоятельное исследование истории верфи в Кронверке было проведено И. В. Богатыревым. Он называл ее первым судостроительным предприятием Санкт-Петербурга, а начало судостроения здесь относил к лету 1703 г. В 1704 г. последовал царский указ о строительстве тех самых 34 бригантины, о которых ранее писали исследователи. После закладки Адмиралтейской верфи Кронверкская стала ее подсобным предприятием. В конце 1704 – начале 1705 г. здесь проводились значительные работы по капитальному ремонту кораблей [\[74, с. 60\]](#).

В дальнейшем номенклатура строившихся на верфи судов еще более расширилась. В 1706 г. началось строительство нескольких шмаков, галер и четырех бригантин нового образца, а осенью того же года под личным руководством царя были заложены десять скамповей. В начале 1707 г. Кронверкская верфь была переоборудована под строительство гребных судов [\[74, с. 61\]](#). Общее количество судов, построенных на верфи в 1704-1724 гг., И.В. Богатырев оценивал в 137 единиц. По мнению автора, «... мастера и работные люди Кронверкской верфи петровского времени внесли весомый вклад в становление молодого Балтийского флота, особенно в период его зарождения. После смерти Петра I на Кронверкской верфи производился в основном мелкий ремонт судов; дата прекращения ее существования пока не установлена» [\[74, с. 62\]](#).

Верфь на о. Котлин. Дореволюционные авторы ничего определенного о судостроении в Кронштадте не сообщали. А. Богданов писал о верфи «... в Кронштате, на которой всякия военные суда починяют, для которой починки нарочные к тому делаются особливые доки...» [\[4, с. 70\]](#). И. Кирилов также упоминал о Кронштадте, где «делается канал с доками» [\[6, с. 23\]](#), а также приводил данные «об адмиралтейских мастеровых и служащих, обретающихся в Кронштадте». Среди них он указывал девять мастеров, восемь подмастерьев и пять учеников различных специальностей, а также более 1 100 рядовых, среди которых только плотников насчитывалось 573 человека [\[6, с. 24-25\]](#). Эти данные красноречиво говорили о значительных объемах судостроительных (или судоремонтных) работ, выполнявшихся в крепости-гавани.

Тем не менее, такой глубокий исследователь, как Ф. Ф. Веселаго, подробно освещая ход строительства гавани и доковых сооружений, только кратко упомянул о начале строительства в крест-канале зимой 1724 г. двух эллингов, а также об именном императорском указе от 5 октября того же года о передаче каналов и доков в ведение Адмиралтейств-коллегии и строительстве двух временных деревянных доков для ремонта двух- и трехдечных кораблей [\[19, с. 513\]](#).

А вот уже в советский период И. И. Яковлев стал утверждать, что «сразу же после взятия о-ва Котлин, одновременно с основанием Кронштадтской крепости, началось создание еще одной судостроительной и судоремонтной базы Балтийского флота – на острове были построены склады, казармы, судостроительная верфь; вслед за этим в 1721 г. развернулось сооружение сухих доков и началось строительство крупных судов» [\[24, с. 67\]](#).

Эти утверждения в полной мере были подтверждены И. В. Богатыревым. По его словам, первое упоминание о кроншлотском судостроении относилось к 7 августу 1705 г. В 1707 г. на о. Котлин ремонтировались боты для кораблей кроншлотской эскадры. Здесь же производилась достройка судов, прибывающих с Санкт-Петербургских верфей, а также

сборка бригантин, доставленных в разобранном виде с Лужской верфи. В 1716 г. было развернуто строительство островских лодок и шлюпок к ним. И все время продолжался интенсивный ремонт кораблей флота [\[75, с. 56\]](#).

По утверждению автора, в 1722 г. на о. Котлине существовали как минимум две верфи. В 1723 г. здесь был спущен на воду фрегат, а для строительства крупных кораблей стали возводить эллинги. Всего же, по подсчетам И. В. Богатырева, в Кронштадте за 1705-1723 гг. были построены четыре линейных корабля, фрегат, прам, три малые шнявы, бомбардирский корабль, восемь бригантин, транспорт, 13 ботов, шесть плашкоутов, два капера, две галеры, 20 островских лодок и 33 шлюпки [\[75, с. 58\]](#). Такие же данные позднее приводил и Н. Н. Афонин [\[76, с. 72\]](#). Однако и в авторитетных справочных изданиях Ф. Ф. Веселаго [\[32\]](#) и А. А. Чернышева [\[35\],\[77\]](#), и в перечнях судов, построенных в петровское время для Балтийского флота, составленных другими авторами [\[18, с. 2-59\],\[19, с. 505\],\[33, с. 66\],\[34, с. 11\]](#), сведения о строительстве кораблей в Кронштадте в петровский период отсутствуют.

Вместе с тем все исследователи без исключения отмечали едва ли не решающую роль Кронштадта в ремонте судов Балтийского флота [\[78, с. 55\],\[79, с. 85-86\]](#).

Верфи в бассейне р. Волхов. Довольно многоводная река Волхов, впадающая в Ладожское озеро, не могла не привлечь внимания русского правительства в плане организации в ее бассейне судостроения. Ф. Ф. Веселаго писал: «Зимой (30 января) 1701 года новгородскому приказу велено было: "на реках Волхове и Луге, для нынешней свейской службы, под всякие полковые припасы и на дачу ратным людям, сделать 600 стругов"» [\[19, с. 513\]](#). По мнению К. Г. Житкова, эти струги должны быть собраны в Новгороде, и их «предполагал Царь послать в Ладожское озеро против шведов с лихими донскими казаками» [\[22, с. 89\]](#). О личном участии Петра I в строительстве гребных судов в районе Новгорода летом 1701 г. упоминал и С. И. Елагин [\[80, с. 120\]](#).

Как уже отмечалось выше, еще И. И. Голиков отмечал создание в 1703 г. верфи на р. Поле в Новгородском уезде [\[10, с. 203\]](#). Н. А. Бестужев называл эту верфь Новгородской и указывал на постройку здесь к кампании 1703 года «... до 300 всякого рода перевозочных судов и барж для доставления всяких припасов и материалов по Волхову и другим рекам» [\[12, с. 94\]](#). Поздней о ней писали А. П. Шершов и И. И. Яковлев [\[24, с. 61\]](#), причем первый из них утверждал, что здесь строились шесть фрегатов, пять яхт и пять судов других типов [\[36, с. 209\]](#). Исследовавший более досконально историю Новгородской верфи И. В. Богатырев поправил своих предшественников. В отличие от Н. А. Бестужева и И. И. Яковлева он доказывал, что 300 гребных судов были построены в течение нескольких лет, а именно в 1701-1703 гг. По мнению автора, именно эти суда и составляли основу флотилии под командованием И. Тыртова, действовавшей на Ладожском озере летом 1702 г. И. В. Богатырев также утверждал, что предпринятая в 1703 г. попытка строительства на р. Поле шести фрегатов не удалась. По оценкам исследователя, судостроение на Новгородской верфи продолжалось и в 1704 г., но затем она утратила свое государственное значение и упоминания о ней в документах прекратились [\[81, с. 56\]](#).

Другим местом, где осуществлялось строительство судов для Балтийского флота в Новгородском уезде, был Селицкий Рядок. Упоминание о нем впервые встречалось у В.

Н. Берха [\[13, с. 89\]](#). С. И. Елагин датировал начало здесь судостроительных работ не позднее 1705 г. [\[18, с. 33\]](#). Ф. Ф. Веселаго уточнил эту дату, отнеся ее к 1704 г., а также указал на строительство здесь двух шняв, десяти грузовых судов – шкутов и тартана [\[19, с. 163\]](#). Этих оценок придерживались впоследствии большинство исследователей [\[50, с. 107\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[15, с. 88\]](#), [\[34, с. 11\]](#). Более основательно историю верфи в Селицком Рядке изучил П. А. Кротов. По его мнению, она была основана в конце 1703 – начале 1704 гг., так как в июне 1704 г. первые суда с этой верфи были приведены в Новую Ладогу. Строительство здесь началось с вспомогательных грузовых судов – шкутов и осташковок. В 1705 г. были построены боевые суда – шесть шняв с пушечными бойницами и тартаны [\[82, с. 61\]](#). В 1706 г. государственное судостроение на верфи продолжилось, при этом, по мнению автора, строились шкуты, а также еще шесть шняв. Свертывание работ в Селицком Рядке автор относил к концу 1706 г., хотя полагал, что достроечные работы на шкутах продолжались и весной 1707 г. [\[82, с. 62\]](#).

Первые упоминания о верфи в Новой Ладоге встречались у А. С. Шишкова [\[11, с. 31\]](#) и В. Н. Берха [\[13, с. 89\]](#). С. И. Елагин [\[18, с. 7\]](#), а вслед за ним и Ф. Ф. Веселаго [\[19, с. 163\]](#) указывали на строительство здесь в 1708-1711 гг. двух 50-пушечных линейных кораблей и двух шняв. С подачи этих маститых ученых многие исследователи и ограничивали деятельность Новолadoжской верфи этим периодом [\[50, с. 107\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[34, с. 11\]](#).

Однако И. И. Яковлев высказал мнение об ее основании лично Петром I уже в сентябре 1702 г. [\[24, с. 61\]](#). А И. В. Богатырев расширил как хронологические, так и производственные рамки деятельности Новолadoжской верфи. Первое упоминание о ней он относил к 1704 г., когда в устье Волхова началось строительство верфи и были заложены небольшие гребные и парусные суда. Изначально эта верфь играла вспомогательную роль, так как ее основная задача заключалась в обеспечении Адмиралтейства необходимым строительными материалами, корабельными припасами и кадрами мастеровых. Даже построенные здесь суда не всегда оснащались на месте [\[83, с. 77\]](#).

Пик производственной деятельности верфи автор относил как раз на 1708-1711 гг., когда именно здесь строились, по сути дела, первые линейные корабли Балтийского флота. В последующие годы здесь проводился ремонт судов, прибывавших с грузами для Адмиралтейства из Казани, а также строились галеры, шнявы, прамы, шкуты, тьяки, «казанские струги», эверсы [\[83, с. 78\]](#). Последние сведения о работе верфи автор относил к 1721 г. (постройка прамы) и 1724 г. (строительство ластовых судов) [\[83, с. 79\]](#). Оценки И. В. Богатырева разделяли и последующие исследователи [\[15, с. 88\]](#), [\[25, с. 47\]](#).

Завершая сюжет о верфях петровского времени в бассейн р. Волхова, следует еще сказать об упоминании А. П. Шершовым Старой Ладоги как места строительства судов для флота [\[36, с. 209\]](#), не подтвержденное, впрочем, больше ни одним исследователем.

Лужская верфь. О строительстве судов на р. Луге первым упомянул в своем труде под 1712 годом А. С. Шишков [\[11, с. 46\]](#). Ссылавшийся на него К. Герман, писавший свою статью уже в начале XIX в., заметил: «Еще и ныне на берегах сей последней близ Нарвы, попадаются дубы за тогдашним адмиралтейским клеймом» [\[49, с. 87\]](#). С. И. Елагин указал на строительство здесь бригантин: 44 единиц в 1704 году и еще 20 в 1712-1713 гг. [\[18, с. 59\]](#). Такие же данные содержались в работах Ф. Ф. Веселаго [\[19, с. 162\]](#), К. Г.

Житкова [\[22, с. 111\]](#), Л. Г. Бескровного [\[50, с. 107\]](#), Н. И. Алексеева [\[15, с. 88\]](#).

В то же время Н. И. Барбашев полагал, что судостроение на Луге велось уже в 1703-1704 гг., и что помимо 44 бригантин в это время там сооружались две шнявы, пять шкоутов и тартана [\[38, с. 146\]](#).

С традиционной для него обстоятельностью подошел к исследованию истории Лужской верфи И. В. Богатырев. Он относил начало судостроения здесь к зиме 1701 г., ссылаясь на упомянутое выше в работе Ф. Ф. Веселаго повеление о строительстве 600 стругов на реках Волхове и Луге [\[19, с. 513\]](#). Согласно локализации И. В. Богатырева верфь располагалась на берегу реки юго-восточнее порогов [\[84, с. 68\]](#). Сразу заметим, что П. А. Кротов позднее уточнил место расположение верфи – д. Онежицы, находившейся в 18 км от нынешнего города Луга [\[26, с. 84\]](#). В начале 1703 г. здесь строились паузки, использовавшиеся в качестве десантных судов при проведении операции по взятию Ниеншанца. А уже позднее началось и строительство бригантин, для чего, по мнению автора, на верфи было оборудовано как минимум 15 стапелей. Следующую активизацию строительства бригантин И. В. Богатырев относил к 1711 г., когда потребовалось большое количество не только крупных, но и мелких судов для закрепления на вновь завоеванных русскими войсками территориях. О масштабе проводимых на верфи работ в 1712 г. говорил факт запроса у новгородского коменданта И. Ю. Татищева неизвестным должностным лицом 1000 плотников, 73 кузнецов, 10 столяров, 100 рабочих людей непосредственно на стапелях и столько же на заготовке материалов. Большой проблемой для верфи стала проводка судов в море, также требовавшая задействования большого количества людей [\[84, с. 69\]](#). Хотя автор ничего не говорил о судьбе Лужской верфи, можно вполне предположить, что именно это последнее обстоятельство и стало причиной свертывания на ней судостроительной деятельности.

Ижорская верфь. Ижорская верфь оказалась в тени основанных неподалеку Адмиралтейских Ижорских заводов, а вернее, действовавших первоначально на их месте лесопильных «мельниц». Все сообщения исследователей о судостроении на берегах Ижоры чрезвычайно кратки и ограничиваются указанием на строительство здесь бригантин. Первым об этом факте, как отмечалось выше, упомянул А. Богданов [\[4, с. 199\]](#). С. И. Елагин в своем «Списке судов Балтийского флота» отметил, что в 1711 и 1712 гг. мастером Осипом Наем было сооружено 20 бригантин [\[18, с. 59\]](#). Ф. Ф. Веселаго уточнил, что осенью 1711 г. планировалось строительство 200 бригантин, «... но могли построить не более 20» [\[19, с. 213\]](#). Историограф Ижорских заводов Г. Городков локализовал верфь в устье реки Ижоры, а также отметил, что при строительстве бригантин использовались лесоматериалы, изготовленные как раз на расположенной поблизости «Меньшиковской Ижорской лесопильне, которая с этого времени, т.е. с конца 1711 года, начала служить "для адмиралтейских интересов к корабельному строению"» [\[40, с. 7\]](#).

Большинство последующих исследователей придерживались данных, приведённых С. И. Елагиным [\[32, с. 340\]](#), [\[50, с. 107\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[34, с. 11\]](#). Даже такой скрупулезный исследователь как И. В. Богатырев вынужден был констатировать крайнюю ограниченность сведений о деятельности Ижорской верфи. Он подтвердил данные о сооружении в 1711-1712 гг. 20 бригантин [\[84, с. 70\]](#). Кроме этого, он сумел добавить, что в 1714 г. на верфи строились финские ботики, использовавшиеся как вспомогательные суда при действиях в шхерах. По мнению автора, о продолжении существования на Ижоре кораблестроения свидетельствовал «штат пиловальной Ижорской мельницы до

1732 года», куда входила и верфь, и где значились специальности судостроителей: подмастерья, ученики корабельного дела, плотники, пильщики, кузнецы и проч. [\[84, с. 71\]](#).

Уже в постсоветский период В. Арсеньев утверждал, что в ходе подготовки кампании 1712 г. Петр I приказал построить на Ижоре от 150 до 200 бригантин, для чего туда были направлены корабельные мастера из Воронежа и с Дона [\[85, с. 79\]](#). Возможно, речь шла только о планах строительства подобного масштаба, так как А. А. Чернышев в своем справочнике снова упоминает только о 20 сооруженных на Ижоре бригантинах, правда, относя это к периоду 1712-1713 гг. [\[77, с. 232\]](#).

Верфи в бассейне Волги и на Вышневолоцкой водной системе. История этих верфей слабо освещена в отечественной историографии. Выше уже говорилось о том, что А. С. Шишков упомянул о строительстве судов в 1712 г. на «пристанях Нерльской и Дубенской» [\[11, с. 46\]](#), о чем чуть позднее повторил в своей статье К. Герман [\[49, с. 87\]](#) (этот последний автор явно оговорился, упомянув вместо Нерльской Невскую верфь).

В дальнейшем в работах исследователей даже упоминания об этих верфях не содержалось. Впервые к этому вопросу в конце 1980-х гг. обратился П. А. Кротов, исследуя проблему строительства транспортных судов в связи с возрастанием потребностей в каботажных перевозках для снабжения армии и флота после овладения русскими войсками балтийским побережьем в 1710 г. Одними из центров строительства таких судов и стали верфи в устье рек Нерли и Дубны в Московской губернии. В конце 1710 г. была поставлена задача строительства здесь 50 грузовых одномачтовых судов, т.н. тялок. После Прутского похода 1711 г. судостроение на обоих верфях усилилось [\[86, с. 54\]](#).

Однако из-за нехватки рабочих рук вторая партия тялок была заложена только в январе 1712 г. Из-за проволочек с поставками смолы, канатов, якорей и т.д. задержали отправку судов, и зима 1712/1713 гг. застала их в различных точках Вышневолоцкого водного пути. Всего во второй партии было построено на Нерлинской пристани 50 тялок и 25 мелекшхотов, на Дубенской – 50 тялок. Автор отметил довольно значительный производственный потенциал верфей. Так, в хозяйство Нерлинской верфи входили 50 стапелей, мастерская для изготовления мелекшхотов, угольный и кузнечный сарай с 82 горнами, различные склады и хозяйственно-бытовые постройки. А для снабжения верфей такелажем в Москве пришлось основать новый канатный завод. Общая оценка П. А. Кротова звучала весьма внушительно: «... верфи у Нерлинской и Дубенской пристаней выполнили поставленную перед ними задачу, внеся большой вклад в создание транспортной флотилии на Балтике. Как крупные промышленные предприятия мануфактурного типа они имели все необходимое для широкого развертывания судостроения» [\[86, с. 55\]](#).

И. В. Богатырев выявил еще один центр строительства грузовых судов. По его мнению, в 1710 г. для активизации грузовых перевозок по только что созданной Вышневолоцкой водной системе в Вышнем Волочке возникла крупная верфь. В дальнейшем здесь был создан центр постройки «новоманерных» судов, для чего в конце 1712 г. из Новой Ладogi был прислан образец тялки. В 1715 г. освоено производство эверсов и вышневолодок. Позднее верфь переключилась на строительство судов только для Каспийского моря [\[81, с. 57\]](#).

Верфи в Прибалтике. По мере занятия русскими войсками шведских территорий в

Прибалтике здесь также начиналась определенная судостроительная деятельность в интересах Балтийского флота.

И. В. Богатырев выяснил, что в занятом Дерпте весной 1705 г. начала работу верфь, на которой были заложены три шнявы. В 1706-1707 гг. здесь была построена еще одна шнява. Однако затем судостроение здесь было прекращено в связи с перемещением района боевых действий на запад [\[87, с. 59\]](#).

Следующей по времени возникновения стала верфь в Нарве. По словам того же И. В. Богатырева, успешные действия русской флотилии на Чудском озере в 1704 г. привели к пленению десяти шведских судов, которые в течение двух лет находились в полузатопленном положении. По приказу Петра I в Нарве были оборудованы десять стапелей для ремонта этих судов. В последующие годы ремонтные работы на верфи продолжались и по утверждению автора они продолжались как минимум до 1713 г. Кроме того осенью того же 1713 г. в Нарве была проведена сборка и оснащение пяти бригантин, построенных на Лужской верфи [\[84, с. 70\]](#). Активные судоремонтные работы в Нарве подтвердил и П. А. Кротов [\[26, с. 16\]](#).

В ходе подготовки к осаде Риги строительство прамов и мелких судов велось на Западной Двине, о чем писали еще Н. А. Бестужев и Ф. Ф. Веселаго [\[12, с. 124\]](#), [\[19, с. 196\]](#). И. В. Богатырев уточнил, что сооружение этих судов велось в 1709-1710 гг. в районе Торопца и на р. Копонее – притоке Западной Двины [\[87, с. 59\]](#). Исследовавший историю развития судостроения в Прибалтике И. И. Яковлев, отмечал, что несмотря на существование Рижской верфи еще с 1672 г., при прибытии Петра I в Ригу в 1711 г. он был удивлен почти полным отсутствием здесь судостроительной базы. По приказу царя в Риге, Пернове (Пярну) и ряде других мест было организовано строительство бригантин для охраны морского побережья [\[89, с. 56\]](#). Н.А. Бестужев еще в свое время упоминал, что в Риге велось строительство 50 бригантин «из полоцких лесов», а в Пернове 10 судов того же класса [\[12, с. 133\]](#). Для выполнения этой задачи, по утверждению В. Арсеньева, на прибалтийские верфи были направлены корабельные мастера из Воронежа и с донских верфей [\[85, с. 79\]](#). И. В. Богатырев указывал также на проведение в Риге активных судоремонтных работ, а также наличие таких работ в небольших масштабах в Пернове и Либаве (с 1715 г.) [\[87, с. 60\]](#). Этот же автор утверждал, что в 1721 г. в Риге намеревались строить 54-пушечный линейный корабль, однако затем вместо него началось сооружение 32-пушечного фрегата [\[87, с. 59\]](#). Заметим, что сведения о строительстве такого корабля отсутствуют во всех известных справочных изданиях.

Исследователями особо подчеркивалась роль Ревельского порта в проведении судоремонтных работ на кораблях Балтийского флота. Хотя еще Д. Жаринцов отмечал, что к 1724 г. здесь была оборудована верфь, способная не только осуществлять ремонт, но и строительство новых судов [\[90, с. 1\]](#), однако сведений о построенных судах в литературе не встречается. Зато И. В. Богатырев полагал, что «... после Котлинской Ревельская верфь являлась второй на русском побережье Балтийского моря по объему производимого ремонта и удовлетворяла нужды флота на протяжении многих лет». Начало ее деятельности автор относил к периоду не позднее марта 1713 г. [\[91, с. 61\]](#). Оценки И. Богатырева в полной мере подтвердил и П. А. Кротов [\[26, с. 17\]](#).

Верфи в Финляндии. Отмечалась исследователями и довольно интенсивная судостроительная деятельность на верфях, оборудованных в занятых русскими войсками

в ходе Северной войны приморских городах Финляндии.

Среди этих городов особо выделялся Выборг, ставший важным центром строительства судов для гребного флота. О сооружении здесь полугалер впервые упомянул в своем труде Н. А. Бестужев [\[12, с. 138\]](#). Ф. Ф. Веселаго выразился более определенно: «... по завоеванию Выборга создание нашего галерного флота было поведено так успешно, что по прошествии двух лет он был уже в состоянии высадить в Финляндии 16 000 человек десанта и снабжать его провиантом в продолжении всей кампании» [\[19, с. 242\]](#). При этом автор особо подчеркивал вклад в это дело шаятбенахта галерного флота графа И.Ф. Боциса, имевшего опыт руководства в 1704-1705 гг. строительством гребных судов на Олонецкой верфи. После взятия Выборга ему пришлось заняться постройкой судов в крайне неблагоприятной обстановке (враждебность населения, трудности с доставкой необходимых грузов), тем не менее за период 1710-1712 гг. удалось построить более 20 судов [\[19, с. 246\]](#).

Ряд исследователей датировали начало судостроительных работ в Выборге 1711 г. [\[22, с. 146\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[34, с. 11\]](#), а Н.И. Алексеев даже 1714 г. [\[15, с. 89\]](#). Однако И. В. Богатырев убедительно доказал, что вопрос о целесообразности строительства здесь судов, прежде всего галер, был поставлен И. Ф. Боцисом сразу после взятия города в июне 1710 г. Одновременно был налажен и судоремонт, и уже к концу 1710 г. на верфи было занято 500 «морских служителей». В 1711 г. в Выборге были построены тринадцать скампавей и три галеры [\[92, с. 61\]](#). Такой же позиции придерживался в своей работе и П. А. Кротов [\[26, с. 146\]](#), однако у двух последних авторов разнятся сведения о руководителях выборгским судостроением. По мнению И. В. Богатырева это были галерный мастер Ю. Антонов и подмастерье С. Лаврентьев [\[92, с. 61\]](#), а П. А. Кротов называл известного галерного мастера Ю. А. Русинова и подмастерье З. М. Колуенова [\[26, с. 146\]](#). Отмечал этот последний исследователь и большое значение для развития военных операций в Финляндии выработанного в Выборге т.н. «турецкого» типа скампавей [\[26, с. 149\]](#).

У исследователей нет единого мнения относительно результатов выборгского судостроения. Большинство придерживалось данных С. И. Елагина, в соответствии с которыми здесь было построено 23 галеры и 13 скампавей (полугалер) [\[18, с. 52\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[34, с. 11\]](#). Ф. Ф. Веселаго называл цифры в 3 галеры и 13 скампавей [\[32, с. 347\]](#), [\[19, с. 505\]](#). По оценкам И. В. Богатырева, в Выборге вплоть до окончания Северной войны в 1721 г. было сооружено более сорока гребных судов различных типов [\[92, с. 62\]](#).

Следующим центром судостроения в Финляндии стал город Або. Вслед за С. И. Елагиным большинство исследователей указывали на строительство здесь в 1720 г. десяти конных галер [\[18, с. 54\]](#), [\[32, с. 349\]](#), [\[50, с. 108\]](#), [\[33, с. 66\]](#), [\[34, с. 11\]](#), которые, по словам И. Г. Попова «... срубили русские солдаты своими плохими ручными топорами» [\[57, с. 148\]](#). Однако Н. И. Алексеев относил начало работ в Або к 1714 году [\[15, с. 89\]](#). С ним был солидарен И. В. Богатырева, относивший к этому году первое упоминание в документах здесь судоремонтной деятельности, продолжавшейся и в последующие годы. Начало судостроения автор относил к 1717 г., когда на Абовской верфи были построены две островские лодки, две шлюпки и два шхербота [\[93, с. 53\]](#). Строительство судов (шхерботов, конных галер, пакетботов, шняв, островных лодок и шлюпок) продолжалось и в 1718-1721 гг. О масштабе работ, по мнению автора, говорил тот факт, что в 1718 г. для замены умерших мастеровых прибыло в Або более 200 плотников. Верфь прекратила

работу в сентябре 1721 г. в связи с передачей очередного заказа на конные галеры в Гельсингфорс, ближе расположенный к базе флота в Кронштадте, а также в связи с заключением Ништадтского мира.

В Гельсингфорсе, по сведениям И. В. Богатырева, начиная с 1714 г. также велись судоремонтные работы [\[93, с. 54\]](#), а в 1721 г. строилась малая шнява и 12 конных галер. Завершились эти работы в октябре того же года вместе с уходом из города гребного флота. Наконец, еще одним финским городом, где с 1714 г. велись ремонтные работы на судах флота, автор называл Ништадт [\[93, с. 55\]](#).

Прочие верфи и места постройки судов. Помимо вышеперечисленных верфей, в отечественной историографии имеются отрывочные сведения и о других местах, где осуществлялось строительство судов для Балтийского флота. Прежде всего это р. Великая в районе Пскова, а также берега Псковского и Чудского озера. Ф. Ф. Веселаго отмечал довольно спонтанный характер строительства здесь судов, осуществлявшегося в начале 1702 г. по распоряжению фельдмаршала Б. П. Шереметева для противодействия шведской флотилии [\[19, с. 150\]](#). Однако по мнению советских и постсоветских авторов строительство это велось вполне организованно [\[24, с. 61\]](#). При этом указывалось, что построено было 200 судов (малые галеры у Н. И. Алексеева [\[15, с. 88\]](#), казачьи струги у П. А. Кротова [\[26, с. 85\]](#)).

И. В. Богатырев отмечал наличие сведений о строительстве в 1705 г. судов в Повенце на берегу Онежского озера [\[81, с. 57\]](#). К 1710 г. он относил начало работы верфи на р. Черница, находившейся недалеко от Лодейнопольской верфи, где вплоть до 1712 г. строились преимущественно каги. Наконец, на небольшом притоке Волхова р. Пшовжа сооружались тялки, а на р. Тосно – бригантины (в 1712 г.) [\[81, с. 57\]](#).

В советской историографии существовало мнение об учреждении в петровское время Охтенской верфи. В частности, И. Т. Потапов и Г. А. Некрасов датировал это событие 1720 г. [\[14, с. 59\]](#), [\[94, с. 112\]](#). В. М. Канатчиков начало Охтенской верфи относил к 1721 г., когда здесь началось строительство швертботов и сойм, а в 1722 г. была основана судостроительная школа [\[95, с. 63\]](#). Однако специально исследовавшие этот вопрос Г. Г. Приамурский и С. В. Трофимов пришли к такому выводу: «... говорить о существовании на Малой Охте какого-либо судостроительного комплекса в течение всего XVIII в. нет никаких оснований. Точно так же нет оснований говорить о наличии единого постоянно действующего судостроительного комплекса и на Большой Охте (XVIII в.), неправомерна и попытка отождествления с ним судостроительной деятельности, представленной в виде совокупности частной и казенной подрядной постройки шхерботов, ластовых судов, починке сойм. Подрядными работами ведали Обер-Сарваевская и Подрядная контора Главного Адмиралтейства на разных стапельных местах, каждый раз определявшихся заново» [\[96, с. 53\]](#).

Заключение. В целом, по оценкам И. В. Богатырева, судостроение для Балтийского флота в петровский период в общей сложности осуществлялось на 36 верфях. Большинство из них размещались либо на побережье Балтийского моря (остров Котлин, Либава, Динамюнде, Тревемюнде, Нарва, Дерпт, Ревель, Рига, Выборг, Або, Ништадт и Гельсингфорс), либо на реках, относящихся к его бассейну (верфи в Санкт-Петербурге – Адмиралтейская, Галерная, Партикулярная и Галерный островок, Лодейное Поле, Сясьское Устье, Новая Ладога, Шлиссельбург, Псков, Новгород, Селицкий Рядок, Олонец, реки Ижора, Луга, Черница, Тосно, Паша). Ряд верфей, осуществлявших

строительство преимущественно вспомогательных судов, располагалось в пунктах на берегах рек, относящихся к бассейну Волги (река Нерль, Вышний Волочек, Тверь и Вологда) [83, с. 77]. К ним же следует добавить исследованную П. А. Кротовым верфь в устье р. Дубны.

Оценивая формирование сети объектов производственной инфраструктуры балтийского судостроения, следует отметить довольно спонтанный характер данного процесса. Первоначально верфи основывались в пунктах, наиболее близко расположенных к театру военных действий с минимальным учетом требований безопасности. Затем места размещения верфей сдвигались ближе к морю по мере того, как русские войска занимали новые территории. Очевидно, что шел поиск наиболее оптимальных пунктов размещения объектов судостроительной базы. При этом правительство не отказывалось и от районов, расположенных в глубоком тылу армии, используя все возможности богатой речной системы европейской части страны. В то же время в полной мере были учтены естественные возможности пунктов на побережье Балтийского моря, хотя судостроительная деятельность на основанных здесь верфях, по всей видимости, сдерживалась как факторами производственно-логистического характера, так и военно-стратегическими соображениями ввиду неопределенности исхода текущей войны. Географические, гидрографические и прочие особенности мест размещения оказывали влияние на специализацию отдельных верфей, которая в таких условиях была неизбежной.

История многочисленных объектов балтийского судостроения сложилась по-разному. Одни верфи выполнили свои конкретные задачи и были вскоре после этого закрыты, другие просуществовали вплоть до конца Северной войны и также были ликвидированы, а третьи (прежде всего расположенные в Санкт-Петербурге) сохранили свой статус судостроительных предприятий на длительное время и в будущем составили ядро судостроительной промышленности России.

В качестве проблемного вопроса следует обратить внимание на следующее обстоятельство. Доказывая плановый характер судостроения на Балтийском море, исследователи начинают отсчет такой деятельности либо с начала строительства линейного флота, либо с начала деятельности первых верфей. Но при этом ни разу не поднимался вопрос о планировании подобной деятельности в период, предшествовавший началу самой Северной войны. Ведь вступая в нее русское правительство и сам Петр I должны были осознавать, что без создания и строительства флота, в том числе и морского, одержать победу над Швецией и добиться гарантированного выхода к морю не удастся. Велось ли такое планирование или не велось? Любые ответы на эти вопросы весьма важны и могут стать предметом будущих исследований.

Библиография

1. Книга Устав морской. О всем что касается доброму управлению, в бытности флота на море / Напечатана повелением царского величества в Санктпетербургской типографии. СПб., 1720. 656 с.
2. Журнал или Поденная записка, блаженные и вечнодостойныя памяти Государя императора Петра Великого с 1698 года даже до заключения Нейштадтского мира. Ч. 1. СПб.: при Императ. Академии наук, 1770. 430 с.
3. Журнал или Поденная записка, блаженные и вечнодостойныя памяти Государя императора Петра Великого с 1698 года даже до заключения Нейштадтского мира. Ч. 2. Отд. 1. СПб.: при Императорской Академии наук, 1772. 763 с.

4. Богданов А. Историческое, географическое и топографическое описание Санктпетербурга, от начала заведения его, с 1703 по 1751 год. СПб., 1779. 568 с.
5. Богданов А. Дополнение к историческому, географическому и топо-графическому описанию Санктпетербурга, с 1751 по 1762 год. М.: т-во типо-литогр. И.М. Машистова, 1903. 157 с.
6. Кирилов И. К. Цветущее состояние Всероссийского государства, в какое начал, привел и оставил неизреченными трудами Петр Великий, Отец Отечества, Император и Самодержец Всероссийский, и прочая, и прочая, и прочая. Кн. 1. М.: Университетская тип., 1831. 184 с.
7. Голиков И. И. Деяния Петра Великого, мудраго преобразителя России, собранныя из достоверных источников и расположенныя по годам. Ч. 2. М.: Унив. тип., у Н. Новикова, 1788. 486 с.
8. Голиков И. И. Деяния Петра Великого, мудраго преобразителя России, собранныя из достоверных источников и расположенныя по годам. Ч. 3. М.: Унив. тип., у Н. Новикова, 1788. 417 с.
9. Голиков И. И. Деяния Петра Великого, мудраго преобразителя России, собранныя из достоверных источников и расположенныя по годам. Ч. 6. М.: Унив. тип., у Н. Новикова, 1788. 447 с.
10. Голиков И. И. Дополнение к Деяниям Петра Великого. Т. 6. Содержащий в себе дополнение ко второму тому оных Деяний. М.: Унив. тип., у В. Окорокова, 1791. 371 с.
11. Шишков А. Список кораблям и прочим судам всего Российско-го флота от начала заведения онаго до нынешнего времени, с историческими, вообще о действиях флота и о каждом судне примечаниями. Ч. 1. СПб.: тип. Мор. шляхетского кадетского корпуса, 1799. 323 с.
12. Бестужев Н. А. Опыт истории Российского флота. Л.: Судпромгиз, 1961. 172 с.
13. Берх В. Н. Жизнеописания первых российских адмиралов или Опыт истории российского флота. В 4 ч. Ч. 1. СПб.: Мор. тип., 1831. 363 с.
14. Потапов И. Т. История развития судостроительной промышленности в России // Судостроение. 1966. № 4. С. 55-59.
15. Алексеев Н. И. Хроника отечественного судостроения и море-плавания // Судостроение. 1978. № 10. С. 87-90.
16. Башуцкий А. П. Панорама Санктпетербурга. В 3 ч. Ч. 1, кн. 1: Подробная история Санктпетербурга по день кончины Петра I-го; с пока-занием всех достопамятных торжеств и других событий, происходивших в сем городе с 1703-го по 1725-й год]. СПб.: тип. вдовы Плюшара с сыном, 1834. 293 с.
17. Устрялов Н. История царствования Петра Великого. Том 4. Ч. 1. СПб.: тип. II-го Отделения Собств. Его Имп. Вел. Канцелярии, 1863. 619 с.
18. Елагин С. Список судов Балтийского флота, построенных и взятых в царствование Петра Великого. 1702-1725. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1867. 74 с.
19. Веселаго Ф. Ф. Очерк русской морской истории. Ч. I. СПб.: тип. Демакова, 1875. 658 с.
20. Тимченко-Рубан Г. И. Первые годы Санкт-Петербурга. Военно-исторический очерк. СПб.: издатель В. Березовский, 1901. 208 с.
21. Мегорский В. Лодейнопольская верфь в царствование Петра Великого. СПб., 1905. 20 с.
22. Житков К. Г. История русского флота. Период Петровский. 1672-1725. СПб., 1912.

216 с.

23. Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. М.: Воениздат МВС СССР, 1948. 492 с.
24. Яковлев И. И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения. Л.: Судостроение, 1970. 384 с.
25. Беспярых Ю. Н., Коваленко Г. М. Карелия при Петре I. Петрозаводск: Карелия, 1988. 143 с.
26. История отечественного судостроения IX-XIX вв. Т. 1. Парусное деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. СПб.: Судостроение, 1994. 472 с.
27. Богатырев И. В. Корабелы сясьского устья // Судостроение. 1982. № 4. С. 47-48.
28. Федоров М. Р. Первая верфь Балтийского флота // Судостроение. 1972. № 12. С. 48-51.
29. Федоров М. Р. Записки по истории русского флота, корабле-строения и армии. СПб., 2016. 384 с.
30. Чубинский В. Г. Историческое обозрение устройства управления Морским ведомством в России. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1869. 332 с.
31. Юбилей верфи на реке Сясь // Судостроение. 1977. № 12. С. 68.
32. Веселаго Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1872. 828 с.
33. Дубравин А. И. Судостроение в годы Северной войны // Судостроение. 1971. № 8. С. 63-69.
34. Быховский И. А. Петровские корабли. Л.: «Судостроение», 1982. 101 с.
35. Чернышев А. А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х т. Т. 1. М.: Воениздат, 1997. 311 с.
36. Шершов А. П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.-Л.: Госвоенмориздат, 1940. 360 с.
37. Невежин А. В. Русский флот на Балтийском флоте. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1870. 30 с.
38. Барбашев Н. И. Из истории морского судостроения в России в первой четверти XVIII века // Труды Института истории естествознания и техники. 1959. Т. 21. С. 117-171.
39. Корабль Ингерманланд // Записки Ученого комитета Морского штаба Его Императорского Величества. 1835. Ч. XII. С. 244-255.
40. Городков Г. Адмиралтейские Ижорские заводы. Краткий исторический очерк. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1903. 186 с.
41. Глаголева А. П. Олонецкие металлургические заводы при Петре I // Исторические записки. 1950. Т. 35. С. 170-198.
42. Крайнюков В. Г. Первенец Балтийского флота / Памятниковедение. Изучение памятников судостроения, мореплавания и гидротехники: Сб. науч. трудов. М.: НИИ культуры, 1990. С. 22-31.
43. Боголюбов Н. История корабля. Т. 2. М.: тип. Л.Ф. Снегирева, 1880. 670 с.
44. Воронов А. Лодейное Поле / Энциклопедический словарь / изд. Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон. Т. XVIIa. СПб.: типо-литогр. И.А. Ефрона, 1896. С. 903.
45. Правдин М. Олонецкая верфь // Известия Общества изучения Олонецкой губернии. 1916. № 5/8. С. 28-34.
46. Богатырев И. В. Верфь в Лодейном Поле // Судостроение. 1982. № 12. С. 46-50.

47. Милюков П. Н. Государственное хозяйство России в первой четверти XVIII столетия и реформа Петра Великого. СПб.: тип. М.М. Стасюлевича, 1905. 679 с.
48. Кротов П. А. Строительство Балтийского флота в первой четверти XVIII века. Автореф. дисс... канд. ист. наук. Л., 1987. 18 с.
49. Герман К. История и статистическое описание российского флота // Статистический журнал. Т. 1. Ч. 2. СПб.: тип. Имп. Академии наук, 1806. С. 71-137.
50. Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XVIII веке (Очерки). М.: Воениздат, 1958. 646 с.
51. Пушкарев И. Описание Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургской губернии. В 4-х ч. Ч. 2. СПб.: тип. СПб губ. правления, 1839. 416 с.
52. Федотов Н. Исторический очерк г. С.-Петербурга и его окрестностей. СПб.: паровая скоропечатня Г.П. Пожарова, 1903. 124 с.
53. Адмиралтейская сторона / Энциклопедический лексикон. Т. 1. СПб.: тип. А. Плюшара, 1835. С. 206.
54. Юрасов В. М. Адмиралтейцы. История Ленинградского Адмиралтейского объединения. Л.: Ленгиз, 1976. 336 с.
55. Шимкевич Л. А. Первые корабли Санкт-Петербургского Адмиралтейства // Судостроение. 1972. № 8. С. 64-66.
56. Петров П. Н. История Санкт-Петербурга с основания города, до введения в действие выборного городского управления по учреждениям о губерниях. 1703-1782. СПб.: тип. Глазунова, 1884. 1094 с.
57. Попов И. Г. Введение в историю г. С.-Петербурга. М.: типо-литогр. И.М. Машистова, 1903. 167 с.
58. Огородников С. 200-летие здания Главного Адмиралтейства // Морской сборник. 1904. № 12. Неофиц. отд. С. 1-6.
59. Столпянский П. Н. Как возник, основался и рос Санкт-Петербург. Пг.: «Колос», 1918. 379 с.
60. Столпянский П. Н. Жизнь и быт петербургской фабрики за 210 лет ее существования. 1704-1914 гг. Л.: Гублит, 1925. 200 с.
61. Сударинов А. М., Смирнова М. В. Петр I – основатель военной промышленности Санкт-Петербурга / Эпоха Романовых и современные проблемы российского общества: материалы межд. науч. конф. 24-25 октября 2013 г. СПб.: Изд-во ГПА, 2013. С. 54-58.
62. Георги И. Г. Описание российско-императорского столичного города Санктпетербурга и достопамятностей в окрестностях онаго. СПб.: при Императорском Шляхетном сухопутном корпусе, 1794. 757 с.
63. Божерянов И. Н. С.-Петербург в Петрово время. СПб.: тип. Х. Краузе и М. Финикова, 1901. 159 с.
64. Свиньин П. Достопримечательности С.-Петербурга и его окрестностей. СПб.: тип. В. Плавильщикова, 1816. 152 с.
65. Гейман В. Г. Мануфактурная промышленность Петербурга петровского времени / Петр Великий: сб. статей / под ред. А.И. Андреева. М.-Л.: изд-во АН СССР, 1947. С. 246-283.
66. Богатырев И. В. Главные Адмиралтейские верфи России // Судостроение. 1979. № 11. С. 56-60.
67. Половинкин В. Н., Фомичев А. Б. Отечественное кораблестроение. 2-е изд., испр. и допол. СПб.: АИР, 2017. 1044 с.

68. Дмитриев Н. И., Колпычев В. В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб.: тип. Мор. м-ва, 1909. 1072 с.
69. Павленко Н. И. Петр Великий. М.: Мысль, 1990. 591 с.
70. Михайлов Н. Краткий исторический очерк Нового адмиралтейства // Морской сборник. 1893. № 9. Неофиц. отд. С. 51-73.
71. Богданов М. А. «Адмиралтейский дом» Санкт-Петербурга // Гангут. 1995. № 8. С. 3-20.
72. Богатырев И. В. Галерная верфь Петра I // Судостроение. 1983. № 12. С. 61-64.
73. Цветков М. А. Развитие лесопотребления в связи с судостроением // Труды института леса. 1953. Т. X. С. 138-169.
74. Богатырев И. В. Первая верфь С.-Петербурга // Судостроение. 1981. № 4. С. 60-63.
75. Богатырев И. В. Котлинские верфи // Судостроение. 1979. № 5. С. 56-58.
76. Афонин Н. Н. Кронштадту – 300 лет // Судостроение. 2004. № 4. С. 72-74.
77. Чернышев А. А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х т. Т. 2. М.: Воениздат, 2002. 480 с.
78. Крестьянинов В. Я., Спиридонов Ю. И. Кронштадт – город русских моряков и кораблестроителей // Судостроение. 1987. № 2. С. 55-59.
79. Вахарловский Г. А. Новое о Петровском доке в Кронштадте / Памятники науки и техники. 1985. М.: Наука, 1986. С. 79-92.
80. Елагин С. И. Утверждение России на балтийском побережье // Морской сборник. 1866. № 1. Ч. неофиц. С. 109-127.
81. Богатырев И. В. Вспомогательные верфи петровской эпохи // Судостроение. 1984. № 11. С. 56-58.
82. Кротов П. А. Петровская верфь в Селищком Рядке на Волхове // Судостроение. 1991. № 3. С. 61-63.
83. Богатырев И. В. Новоладожская верфь – петровскому флоту // Судостроение. 1978. № 5. С. 77-79.
84. Богатырев И. В. Судостроение на берегах Луги, Нарвы, Ижоры // Судостроение. 1984. № 5. С. 68-71.
85. Арсеньев В. Флот в эпоху Петра Великого // Морской сборник. 1996. № 7. С. 79-84.
86. Кротов П. А. Верфи Петра I у Нерлинской и Дубенской пристаней // Судостроение. 1988. № 1. С. 54-55.
87. Богатырев И. В. Петровские верфи Прибалтики // Судостроение. 1983. № 4. С. 59-61.
88. История отечественного военного судоремонта. Кн. 1. От доковых адмиралтейств к морским заводам / П. А. Кротов, Г. А. Гребенщикова, Р. В. Кондратенко и др. СПб.: Гангут, 2004. 336 с.
89. Яковлев И. И. Развитие судостроения в Прибалтике // Судостроение. 1971. № 9. С. 56-58.
90. Жаринцов Д. О сооружении порта Императора Александра III // Морской сборник. 1895. № 11. Неофиц. отд. С. 1-18.
91. Богатырев И. В. Ревельская верфь – российскому флоту // Судостроение. 1982. № 8. С. 61-64.
92. Богатырев И. В. Первая русская верфь в Выборге // Судостроение. 1981. № 10. С. 61-62.
93. Богатырев И. В. Финские верфи Балтийского флота // Судостроение. 1979. № 10. С.

53-55.

94. Некрасов Г. А. Основные этапы гражданского, промышленного и культурного строительства в Петербурге (первая четверть XVIII в.) / Промышленность и торговля в России XVII-XVIII вв.: сб. статей. М.: Наука, 1983. С. 101-118.
95. Канатчиков В. М. Петрозаводу – 250 лет // Судостроение. 1971. № 3. С. 63-67.
96. Приамурский Г. Г., Трофимов С. В. Летопись Охтинской Ад-миралтейской верфи // Судостроение. 1993. № 1. С. 52-55.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

История судостроения для Балтийского флота петровской эпохи в отечественной историографии: география размещения и деятельность адмиралтейств и верфей // Исторический журнал: научные исследования.

Петровская эпоха привлекает внимание историков и любознательных читателей. Социально-экономические новации деятельности Петра в каждой статье приобретают все новые черты и побуждают к дальнейшим исследованиям. На первый взгляд, автор рецензируемой статьи не вводит в научный оборот новые, неизвестные источники. Главным источником стали опубликованные труды, в которых найдено громадное количество фактов. Для этого была изучена большая научная литература от современников Петра до новейших названий. Большой библиографический список отражает своеобразие использованной литературы. Историографический подход показывает изменения взглядов на историю судостроения в России и богатство опубликованных сведений. Эти сведения автор систематизировал и получил в конечном итоге новое знание о размере судостроения в России в начале XVIII в., а читатель – почти энциклопедически отточенную информацию о географии первых судоверфей в России. Эта энциклопедичность выражается также в точности излагаемых фактов и в географической систематизации материала. В статье выделено более десяти центров судостроения в Европейской России, а также на территории Финляндии; обстоятельно показано увеличение количества создаваемых верфей в окрестностях Петербурга и в значительном отдалении от столицы. Отметим хорошо продуманный раздел методологии, позволивший показать, как складывалась картина «грандиозного по своим масштабам судостроения и комплексного по своей сути мероприятия», как развитие судостроения потребовало формирования многих новых отраслей производства, складывания новых (иногда удаленных) центров развития лесной (деревообрабатывающей), металлургической, текстильной и других отраслей промышленности, а также подготовки разных специалистов. Лаконично показана актуальность исследования (необходимость сопоставления и обобщения имеющихся данных); выделено, что главным предметом будет формирование и функционирование объектов судостроительной инфраструктуры. Автор подчеркивает, что судостроительные верфи, фактически, представляли собой целый промышленный комбинат или лаборатории по созданию судов оригинальных конструкций. В статье упоминается 18 типов судов, которые возводили при Петре, то есть специализация строительства кораблей была очень незначительной. Но молодого читателя могут заинтересовать эти названия для уяснения истории российского флота. Автор правильно подчеркнул необходимость четкого определения, что считать началом судостроения: с начала строительства линейного флота, либо с начала деятельности первых верфей. Научная новизна статьи не вызывает сомнения; стиль и структура

соответствуют содержанию. Апелляция к оппонентам присутствует. Обстоятельное заключение подводит итоги исследования и возможные проблемы для продолжения. Статья привлечет внимание молодых читателей и экскурсоводов как пропагандистов научных знаний. Статью рекомендую опубликовать.