

Научная статья

УДК 908

DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_103

О ВЫБОРЕ ВОРОНЕЖА ДЛЯ СОЗДАНИЯ ПЕРВОГО В РОССИИ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА: ПРОБЛЕМЫ В ПРЕПОДАВАНИИ И НАУКЕ

Валерий Дмитриевич Березуцкий¹

*Воронежский государственный педагогический университет¹
Воронеж, Россия*

¹Кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России,
ORCID ID: 0000-0001-8336-6283, тел.: (473) 255-06-67, e-mail: berezytski1@rambler.ru

Аннотация. Воронеж по праву считается родиной военно-морского флота России. Одним из основных вопросов начального периода его создания является вопрос о выборе г. Воронежа в качестве центра кораблестроения. Эта тема осталась без внимания не только в школьных учебниках, но и зачастую в капитальных работах историков по Петровской эпохе. В трудах историков и краеведов XVIII–XIX вв. Г.З. Байера, С.И. Елагина, Г.В. Веселовского впервые находим краткое описание причин обращения Петром I своего взора на Воронеж. Изучение этого вопроса привело к выводу, что главной причиной выбора Воронежа для строительства флота послужил географический фактор – удобство расположения города на одноименной реке, неширокой, но глубиной достаточной для прохода в Дон и далее на Азов не только галер, но и крупных боевых кораблей. При этом необходимо также учитывать иные благоприятные факторы, которые удачным образом сочетались с выбором Петра I: относительная защищенность и охрана города от татарских вторжений благодаря нахождению города на Белгородской засечной черте; наличие здесь корабельного леса; возможности привлечения местных умельцев, имевших опыт постройки стругов и лодок; нахождение сравнительно недалеко липецких железных руд. Материалы статьи могут быть использованы при преподавании истории России в 8 классе средней общеобразовательной школы, в вузах на исторических (гуманитарных) факультетах, в краеведческой работе.

Ключевые слова: Воронеж, воронежский флот, воронежские леса, липецкие железные руды, Петр I, струги, лодки, галеры, Азов, Дон.

Для цитирования: *Березуцкий В.Д.* О выборе Воронежа для создания первого в России военно-морского флота: проблемы в преподавании и науке // Известия ВГПУ. 2023. № 4. С. 103–107. DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_103

Введение

Время Петра I – это эпоха великих преобразований в самых разных направлениях. Кроме всего прочего, это время представляет собой и период генезиса нового социума, который по отношению к предыдущему отличался значительно [19]. Рождение этого нового социума, о котором пишет А.В. Шпилов, тесно связано с одним из грандиозных преобразований Петра I – созданием военно-морского флота. Этой теме посвящено немало статей и капитальных трудов, она обязательно включается в программу изучения истории России как в средней, так и высшей школе.

Первоначальный шаг в рассмотрении темы – причины, по которым г. Воронеж стал центром корабле-

строения. В связи с этим отметим, что данный вопрос не нашел освещения в учебниках для средней общеобразовательной школы (тема изучается в 8 классе). В той информации, которая там присутствует, г. Воронеж, как бы сам собой становится центром российского кораблестроения без какого-либо объяснения причин этого явления. Для примера укажем несколько учебников для 8 класса средней школы [6, с. 10; 8, с. 132; 9, с. 22; 17, с. 214; 18, с. 21–22].

Не лучше обстоит дело с этим вопросом в изданиях для высшей школы, где также не объясняются причины выбора Воронежа как центра кораблестроения [10, с. 24–25; 11, гл. XIII; 12, с. 226–227]. Следует отметить, что в последнем учебнике для студентов высших учебных заведений «город Воронеж» не

упоминается вовсе, а речь идет о реке Воронеж, куда привезли части галер для сборки и заложили большой корабль «Апостол Петр».

Не получил интересующий нас вопрос освещения и в современной научной литературе. Так, причины выбора Воронежа в качестве центра кораблестроения не рассматриваются в работе В.П. Загоровского, посвященной деятельности Петра I на воронежской земле [5]. Отсутствует освещение этой темы и в капитальном труде Н.И. Павленко, рассматривающем жизнь и деятельность Петра Великого [15].

Эти обстоятельства заставляют обратиться к интересующей нас теме, рассмотреть возможные причины столь явного невнимания к этому вопросу и выяснить взгляды историков, краеведов, затрагивавших тему создания флота в России.

Результаты

Частично такое невнимание к выбору места для кораблестроения является, возможно, отголоском дискуссии о роли Воронежа как о главной верфи для строительства судов для Второго Азовского похода. Е.Ф. Шмурло еще в конце XIX в. писал, что местом создания русского флота следует считать вовсе не Воронеж, а с. Преображенское (именно здесь сделали 22 копии частей разобранной голландской галеры, доставленной еще в 1694 г. через Архангельск), а в Воронеже в то время строили привычные струги и прочие транспортные средства [20, с. 334]. И даже строительство первых больших судов на Воронежской верфи – галеасов «Апостол Петр» и «Апостол Павел» Е.Ф. Шмурло считал неудачной попыткой [20, с. 338].

Вполне вероятно, что подобные утверждения не имеют серьезных оснований. Как выяснено В.И. Расторгуевым, в марте 1696 г. малосильная пыльная мастерская в с. Преображенском сломалась. По его мнению, можно считать, что галеры были изготовлены и построены ко Второму Азовскому походу в Воронеже и назывались в источниках по-турецки – фуркатами. Скорее всего, часть судов была сделана по образцу захваченного у турок фурката (полугалеры). Что касается Преображенского, то там могли изготовить за какой-то малый промежуток времени лишь отдельный строительный материал [13, с. 9–10].

Как обоснованно считает Т.В. Алексеев, вопрос о приоритетной роли той или иной верфи вряд ли нужно считать ключевым вопросом воронежского кораблестроения [1, с. 88]. Ю.М. Лавринов пришел к выводу об общероссийском характере судостроения для Второго Азовского похода [14, с. 11]. Отметим также, что для постройки судов различного класса уже после Первого Азовского похода привлекались частные железоделательные заводы в Романовском и Белоколдском уездах, а жители Белгородского разряда – для строительства стругов, лодок, плотов.

По-видимому, первые сведения о причинах выбора г. Воронежа и его окрестностей для создания флота были обозначены немецким историком, одним из первых академиков Российской академии наук Г.З. Байером. В его труде находим, что «река (речь идет о реке Воронеж, хотя у автора она названа Вороной. – В.Б.) не очень широкая, однако ж, глубока,

что 70 пушечные корабли по ней ходить могут». Далее автор упоминает «изрядные леса», которыми богат край и перечисляет некоторые породы деревьев, произраставших в них. И третьим фактором, определившим выбор Воронежа для строительства кораблей, Г.З. Байер называет «Романовские железные заводы», которые «к строению кораблей немалую способность подать могут» [2, с. 190–191]. По-видимому, Г.З. Байер под «Романовскими железными заводами» имел в виду в первую очередь Боринский железоделательный завод, расположенный неподалеку от г. Романова (теперь это пос. Ленино Липецкой области), построенный в 1692–1694 гг. Но еще ранее, в 1680-е гг., Романов славился своим железом. В 1660 г. царь Алексей Михайлович дал поручение елецкому воеводе закупить в «Романове городище пругового доброго и мягкого железа 200 пудов». Это железо полагалось отправить в Белгород [15]. А в 1686 г. в городе насчитывалось 100 кузниц и небольших домен [3, с. 70].

С.И. Елагин, рассматривая вопрос, все ли корабли азовской флотилии возвращались назад вверх по течению, отмечал, что не все, но «обилие лесов беспрепятственно позволяло делать их вновь по мере надобности», а «струговое дело было за обычай» [7, с. 31].

Обстоятельно о причинах выбора Воронежа для кораблестроения писал воронежский краевед, общественный деятель и педагог Г.М. Веселовский: «Прежде всего, этот город был построен почти при устье реки, впадающей в Дон – прямой и естественный путь к морю; потом по обоим берегам реки стояли вековые леса, которые удобно было употребить на постройку флотилии; к тому же Воронеж после Азова был второй и единственный торговый центр юго-восточной Украины, привычной издавна к струговому делу – все это были такие благоприятные для петровской мысли условия, которые не могли не увлечь его» [4, с. 52–53].

Нельзя сбрасывать со счетов и факт относительной безопасности Воронежа в конце XVII в., поскольку он находился на Белгородской засечной черте, охранялся, имел определенную защищенность от нападения татар. Округа Воронежа была заселена людьми, которые имели навыки строительства мелких речных судов.

Как становится ясным из источников, главным критерием для выбора Воронежа для создания флота для азовской компании был фактор близости места постройки флотилии к Дону, по которому суда должны были добраться до Азова, выйти в Азовское море. Неширокая, но полноводная река Воронеж способствовала необходимым условиям спуска кораблей на воду и отплытия их по Дону. Считаем, что этот фактор был определяющим. Другое дело, что здесь имелись и лесные массивы, и людские ресурсы в округе, близость железоделательных заводов, хотя, если бы, к примеру, не было поблизости последних, вряд ли это обстоятельство остановило бы Петра. Необходимое железо привезли бы из Москвы. То же можно было бы проделать и с недостающими людскими ресурсами. Поэтому географический фактор, а именно, близость Воронежа, стоявшего на реке, ко-

торая неподалеку от него впадала в Дон, откуда открывался путь на Азов и в Азовское море, был главным. Остальные факторы были такими благоприятными «для петровской мысли условиями, которые не могли не увлечь его» [4, с. 53].

Кстати, о лесах. Далеко не все породы деревьев, нужные для строительства флота, имелись в воронежских лесах. Среди деревьев, наиболее пригодных для строительства флота, в воронежских лесах произрастали сосна, дуб, ясень и вяз. Сосна имеет высокую прочность, легка, прямослойна, легко подвергается обработке. Дуб прочен, тверд и этих качеств не теряет в воде. Его чаще всего использовали для создания килля, а также наиболее нагруженных шпангоутов. Ясень отличают твердость и упругость, в этой породе хорошо держится крепежный материал, применяется также для гнутых деталей. Схожими характеристиками обладает вяз. Если сосна и дуб оказались в избытке в воронежских лесах, то строительного ясеня и вяза в местных лесах не находилось. Петр I приказывает доставить срочно в Воронеж ясеневых бревен из тульских лесов: «бревен ясеневых здесь нет, а они zelo нужны» [5, с. 26]. С.И. Елагин писал по этому поводу: «В окрестностях Воронежа не оказалось ясеневых и вязовых леса, годного на галерные весла: 3000 деревьев были доставлены из Тульского и Веневского уездов» [7, с. 36].

Дополнительную информацию о том, какой лес шел на строительство кораблей, находим в указе Петра I от 19 ноября 1703 г. В документе речь идет об описи лесов в городах и уездах в 50 верстах от больших рек и 20 верстах от малых, «которые в те большие реки впадали, а сплавному ходу по ним быть мочно». Древесные леса в таких лесах разделялись на две категории – заповедные и те, которые разрешалось рубить для своих нужд. Нас будет интересовать в первую очередь первая категория, к которой относились деревья, пригодные для кораблестроения: «дуб, карагач, клен, вяз, ильм, лиственница, сосна в отрубе 12 вершков (54 см. – В.Б.) и

более». Это была государева собственность. Нарушителям грозило строгое наказание: «А буде кто сему указу станет чинить противно, на них за всякое срубленное дерево, кроме дуба, доправлено будет пени по 10 рублей за дуб, буде кто хоть одно дерево срубит, также за многую заповедных лесов посечку учинена будет смертная казнь, а для нужд рубить леса: липу, ясень, березу, осину, ель, орешник, осокорь, сосну, которые в отрубе меньше 12 вершков» [16, с. 228].

Выводы

Таким образом, выбор г. Воронежа как центра кораблестроения в период Второго Азовского похода определялся главным образом географическим фактором – удобной близостью места будущего создания кораблей к Дону и наличием полноводной реки (Воронеж). Этому выбору нашлось удачное сочетание иных факторов – наличие строительного леса, людских ресурсов, знавших «струговое дело», сравнительно близкое расположение липецких железных руд, расположение г. Воронежа на Белгородской засечной черте. Эти факторы в итоге и определили то большое значение, которое сыграл город в создании первого в России военно-морского флота. Результаты рассмотрения вопроса о причинах выбора г. Воронежа как центра кораблестроения могут быть использованы в средней общеобразовательной школе при изучении темы «Азовские походы» в 8 классе, в высших учебных заведениях для студентов, изучающих историю России, в краеведческой работе.

Конфликт интересов

Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Источник финансирования

Работа выполнена при финансовой поддержке Министерства просвещения РФ, грант «Научно-методическое сопровождение изучения региональной истории Воронежской области в рамках урочной и внеурочной деятельности». Код научной темы: QRPK-2023-0021.

Библиографический список

1. Алексеев Т.В. Строительство Азовского флота в 1695–1712 гг. в отечественной историографии // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 6. С. 84–106. DOI: 10.7256/2454-0609.2020.6.34033.
2. Байер Г.З. Краткое описание всех случаев касающихся до Азова от создания сего города до возвращения онаго под Российскую державу / пер. с нем. И.К. Тауберта. СПб., 1738. 284 с.
3. Важинский В.М. Кюрни Липецка (к 300-летию основания города). Липецк : ЛГТУ, 2003. 203 с.
4. Веселовский Г.М. Воронеж в историческом и современно-статистическом отношениях. Воронеж, 1866. 306 с.
5. Загоровский В.П. Петр Великий на воронежской земле. Воронеж : ВГУ, 1996. 168 с.
6. Захаров В.Н., Пчелов Е.В. История России. XVIII век : учебник для 8 класса общеобр. орг. / под ред. Ю.А. Петрова. 3-е изд. М. : Русское слово, 2017. 240 с.
7. Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. СПб., 1864. 376 с.
8. История России. 8 класс : учебник. 3-е изд., перераб. и доп. / А.С. Орлов, В.А. Георгиев, Н.Г. Георгиева [и др.]. М. : Проспект, 2006. 528 с.
9. История России. 8 класс : учебник : в 2 ч. Ч. 1 / Н.М. Арсеньев, А.А. Данилов, И.В. Курукин [и др.] / под ред. А.В. Торкунова. М. : Просвещение, 2016. 112 с.
10. История России XVIII–XIX веков / под ред. Л.В. Милова. М. : Эксмо, 2006. 784 с.
11. История России с древнейших времен до 1861 года / Н.И. Павленко, И.Л. Андреев, В.Б. Кобрин [и др.] ; под ред. Н.И. Павленко. 2-е изд., перераб. и исправл. М. : Высшая школа, 2021. 560 с.
12. История России XVII–XVIII век / Р.М. Введенский, В.В. Маландин, Е.А. Колесникова [и др.] ; под ред. Р.М. Введенского. М. : Владос, 2008. 462 с.
13. Расторгуев В.И. Воронеж – родина русского военно-морского флота. Воронеж : ВГУ, 2002. 479 с.

14. Лавринов Ю.М. История кораблестроения в Воронежском крае в конце XVII века : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 1982. 23 с.
15. Павленко Н. И. Петр Великий. М. : Мысль, 1990. 591 с.
16. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года. СПб., 1830. Т. IV. 881 с.
17. Юрганов А.Л., Каца А.Л. История России XVI-XVIII веков. 8 класс. М. : Мирос, 1994. 424 с.
18. Черникова Т.В., Агафонов С.В. История России. Конец XVII–XVIII век. 8 класс / под ред. В.Р. Мединского. М. : Просвещение, 2021. 303 с.
19. Шипилов А.В. Реформы Петра Великого как социогенный процесс // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2014. № 2 (263). С. 119–122.
20. Шмурло Е.Ф. Заметка по вопросу о начале русского флота при Петре Великом // Журнал Министерства народного просвещения. 1896. Ч. CCCV. С. 327–338.

References

1. Alekseev, T.V. (2020) Stroitel'stvo Azovskogo flota v 1695–1712 gg. v otechestvennoi istoriografii [Stroitel'stvo Azovskogo flota v 1695–1712 gg. v otechestvennoi istoriografii]. *Istoricheskii zhurnal: nauchnye issledovaniya*. (6), 84–106. Available from: 10.7256/2454-0609.2020.6.34033. (In Russian)
2. Baier, G.Z. (1738) *Kratkoe opisanie vsekh sluchaev kasayushchikhsya do Azova ot sozdaniya sego goroda do vozvrashcheniya onago pod Rossiiskuyu derzhavu* [A brief description of all the cases concerning Azov from the creation of this city to the return of it under the Russian state]. St. Petersburg. 284 p. (In Russian)
3. Vazhinskii, V.M. (2003) *Korni Lipetska (k 300-letiyu osnovaniya goroda)* [The roots of Lipetsk (to the 300th anniversary of the founding of the city)]. Lipeck, LGTU publ. 203 p. (In Russian)
4. Veselovskii, G.M. (1866) *Voronezh v istoricheskom i sovremenno-statisticheskom otnosheniyakh* [Voronezh in historical and modern-statistical relations]. Voronezh. 306 p. (in Russian)
5. Zagorovskii, V.P. (1996) *Petr Velikii na voronezhskoi zemle* [Peter the Great on the Voronezh land]. Voronezh, VGU publ. 168 p. (In Russian)
6. Zaharov, V.N., Pchelov, E.V. (2017) *Istoriya Rossii. XVIII vek : uchebnyk dlya 8 klassa obshcheobr. org.* [The history of Russia. XVIII century : textbook for 8th grade general educational organization.]. 3-e izd. Moscow, Russkoe slovo publ. 240 p. (In Russian)
7. Elagin, S.I. (1864) *Istoriya russkogo flota. Period Azovskii* [The history of the Russian Fleet. The Azov period]. St. Petersburg. 376 p. (In Russian)
8. Orlov A.S., Georgiev V.A., Georgieva N.G. et al. (2006) *Istoriya Rossii. 8 klass* [History of Russia. Grade 8 : textbook. Moscow, Prospekt publ. 528 p. (In Russian)
9. *Istoriya Rossii. 8 klass : uchebnyk : v 2 ch. Ch. 1* (2016) [History of Russia. Grade 8 : textbook : at 2 part. Part 1]. Moscow, Prosveshchenie publ. 112 p. (In Russian)
10. *Istoriya Rossii XVIII–XIX vekov* (2006) [The history of Russia of the XVIII–XIX centuries]. Moscow, Eksmo publ. 784 p. (In Russian)
11. Pavlenko N. I., Andreev I. L., Kobrin V. B. et al. (2021) *Istoriya Rossii s drevneishih vremen do 1861 goda* [The history of Russia from ancient times to 1861. Educational publication]. Moscow, Vysshaya shkola publ. 560 p. (In Russian)
12. Vvedenskii R.M., Malandin V.V., Kolesnikova E.A. et al. (2008) *Istoriya Rossii XVII–XVIII vek* [History of Russia XVII–XVIII century]. Moscow, Vlados publ. 462 p. (In Russian)
13. Rastorguev, V.I. (2002) *Voronezh – rodina russkogo voenno-morskogo flota* [Voronezh is the birthplace of the Russian Navy]. Voronezh, VGU publ. 479 p. (In Russian)
14. Lavrinov, Yu.M. (1982) *Istoriya korablestroeniya v Voronezhskom krae v konce XVII veka : avtoref. diss. kand. ist. nauk* [The history of shipbuilding in the Voronezh Region at the end of the XVII century. Cand. histor. sci. diss. abstr.]. Voronezh. 23 p. (In Russian)
15. Pavlenko, N.I. (1990) *Petr Velikii* [Peter the Great]. Moscow, Mysl' publ. 591 p. (In Russian)
16. *Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii s 1649 goda* (1830) [The complete collection of laws of the Russian Empire since 1649]. St. Petersburg. Vol. IV. 881 p. (In Russian)
17. Yurganov, A.L., Kacva, A.L. (1994) *Istoriya Rossii XVI–XVIII vekov. 8 klass* [The history of Russia of the XVI–XVIII centuries. 8th grade]. Moscow, Miras publ. 424 p. (In Russian)
18. Chernikova, T.V., Agafonov, S.V. (2021) *Istoriya Rossii. Konec XVII–XVIII vek. 8 klass* [The history of Russia. The end of the XVII–XVIII century. 8th grade]. Moscow, Prosveshchenie publ. 303 p. (In Russian)
19. Shipilov, A.V. (2014) *Reformy Petra Velikogo kak sotsiogennyi protsess* [Reforms of Peter the Great as a sociogenic process]. *Izvestiya Voronezhskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. (2), 119–122. (In Russian)
20. Shmurlo, E.F. (1896) *Zametka po voprosu o nachale russkogo flota pri Petre Velikom* [A note on the beginning of the Russian Fleet under Peter the Great]. *Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshcheniya*. (CCCV), 327–338. (In Russian)

Поступила в редакцию 16.10.2023

Подписана в печать 28.12.2023

Original article

UDC 908

DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_103

**ABOUT THE CHOICE OF VORONEZH TO CREATE THE FIRST IN RUSSIA
NAVY: PROBLEMS IN TEACHING AND SCIENCE**

Valeriy D. Berezutskij¹

*Voronezh State Pedagogical University¹
Voronezh, Russia*

¹*Cand. Histor. Sci., Docent of the Department of Russian History,
ORCID ID: 0000-0001-8336-6283, tel.: (473) 255-06-67, e-mail: berezytski1@rambler.ru*

Abstract. Voronezh is rightfully considered the birthplace of the Russian Navy. One of the main issues of the initial period of its creation is the question of choosing Voronezh as a shipbuilding center. This topic has been ignored not only in school textbooks, but also often in the major works of historians on the Peter the Great era. In the works of historians and local historians of the XVIII-XIX centuries – G.Z. Bayer, S.I. Elagin, G.V. Veselovsky for the first time we find a brief description of the reasons for Peter I's turning his gaze to Voronezh. The study of this issue led to the following conclusions: the main reason for choosing Voronezh for the construction of the fleet was the geographical factor – the convenience of Voronezh's location on the river of the same name, not wide, but deep enough for passage to the Don and further to the Azov, not only galleys, but also large warships. At the same time, it is also necessary to take into account other favorable factors that were successfully combined with the choice of Peter I – the relative security and protection of the city from Tatar invasions, thanks to the location of the city on the Belgorod zasechnaya line, the presence of a ship's forest here, the possibility of attracting local craftsmen who had experience in building plows and boats, the relatively nearby Lipetsk iron ores. The materials of the article can be used in teaching the history of Russia in the 8th grade of secondary school, in universities at historical (humanitarian) faculties, in local history work.

Keywords: Voronezh, Voronezh fleet, Voronezh forests, Lipetsk iron ores, Peter I, strugs, boats, galleys, Azov, Don.

Cite as: Berezutskij, V.D. (2023) About the choice of Voronezh to create the first in Russia navy: problems in teaching and science. *Izvestia Voronezh State Pedagogical University*. (4), 103–107. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_103

Received 16.10.2023

Accepted 28.12.2023