

Автор:

Котенко Егор Дмитриевич

студент

Научный руководитель:

Попова Виктория Эдуардовна

канд. полит. наук, старший преподаватель

Ростовский филиал

ГКОУ ВО «Российская таможенная академия»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

ВОРОНЕЖ – КОЛЫБЕЛЬ РОССИЙСКОГО ВОЕННОГО ФЛОТА

***Аннотация:** в данной статье представлены результаты исследования истоков зарождения, становления военно-морского флота России в Воронеже, рассматривается роль Петра I в становлении российского военного флота.*

***Ключевые слова:** Российский военно-морской флот, кумпанства, Воронеж.*

История человеческой цивилизация неразрывно связана с морем со времен ее зарождения. Вода давала человеку пищу, питье, позволяла совершать далекие путешествия и всегда открывала увлекательные перспективы. Для нашей страны, берега которой омывают моря трех океанов, флот всегда имел особое значение. По морям приходили на Русь варяги, сыгравшие определенную роль в становлении русского государства, по рекам и морям ходили русские князья на Царьград и в походы на города по Каспию. По морям возили новгородские купцы свои товары в Ганзейские города. По рекам двигались на восток землепроходцы, усилиями которых Московское государство превратилась в самое большое по площади государство. В настоящее время Россия – великая держава, с мощным современным флотом.

Цель работы – исследовать этапы зарождения, становления военно-морского флота России, историю Воронежа – колыбели русского флота, рассмотреть деятельность Петра I – создателя российского флота.

До сих пор не найден Царский указ об основании Воронежа, но в архивных записях находится распоряжение боярина Никиты Романовича Юрьева от 1 марта 1586 года о реорганизации сторожевой службы на южной окраине Московского государства, в котором написано: «По государеву царёву и великого князя Фёдора Ивановича всея Руси указу и по приговору бояр князя Фёдора Ивановича Мстиславского с товарищы на Сосне, не доезжая Оскола два днища, поставить велено город Ливны, а на Дону на Вороне, не доезжая Богатово затону два днища, велено поставить Воронеж...». Только запись в Разрядном приказе от 1585 года «об отписке рязанских бортных ухажьев и рыбных ловель новому городу Воронежу» доказывает, что в 1585 году Воронеж уже существовал. Однако, из-за того, что крепость была построена в 1586 году, официально Воронеж считается основанным именно в 1586 году.

История Воронежского края и Воронежа конца XVII – первой четверти XVIII в. тесно переплетена с первым императором всероссийским – Петром I. Впервые Петр Алексеевич посетил Воронеж в феврале 1695 года. Это было связано с тем, что под Воронежем для первого Азовского похода были построены лишь сравнительно небольшие транспортные суда, так называемые «струги». Стояла задача: за несколько зимних месяцев построить в Воронеже военные суда и взять турецкую крепость Азов. С 1696 г. начался новый этап развития города, когда Петр I избрал его местом образования и строительства военно-морского флота. Проведя в Воронеже и близлежащих поселениях около 400 дней, Петр Алексеевич управлял сооружением первого в своей истории Российского военно-морского флота: проектировал корабли и собственноручно помогал работать на верфи. Первые суда были спущены уже весной. Основные работы происходили не в самом городе, а на островах напротив него. Изменения коснулись также и внешнего вида Воронежа. Так с правого высокого берега переместился центр города к реке. Здесь на берегу реки между современными улицами Чернышевского и Большой Стрелецкой в конце 1695 – начале 1696 г. была заложена судостроительная верфь. На острове, сформированном двумя протоками реки Ворона, было сооружено адмиралтейство. В него входили цитадель (крепость) и цейхгауз (здание для хранения военного имущества).

Существует множество мнений специалистов разных направлений (инженеров, историков, политологов) по вопросу выбора именно города Воронежа базой строительства флота. На мой взгляд, основными причинами выбора явились следующие:

- во-первых, город располагался на реке Вороне, которая впадает в Дон, что непосредственно открывало прямую дорогу к Азовскому морю. В пору весеннего половодья по реке имели возможность двигаться крупные суда, и была возможность переправлять лес;
- во-вторых, рядом с городом росли вековые леса, являющиеся идеальным строительным материалом для кораблей;
- в-третьих, вблизи находился город Липецк с карьерами по добыче железной руды;
- в-четвёртых, местным жителям было не впервой иметь дело с постройкой речных судов.

Значимость Воронежа при Петре I увеличилась, так как на короткое время город стал важнейшим административным, политическим и культурным центром на юге России. Различные послы из Пруссии и Дании приезжали в Воронеж для переговоров. Здесь также принимались важные государственные решения на военных советах. Такие личности, как А.Д. Меншиков, Ф.М. Апраксин, Ф.А. Головин, Н.М. Зотов, А.С. Шеин вместе с Петром I были в разное время в Воронеже и Воронежском крае в период с конца XVII по первую четверть XVIII в.

В период с 1696 по 1722 г. Петр I многократно был в Воронеже, иногда жил месяцами. С Воронежским краем в наибольшей мере связано становление независимой и самостоятельной деятельности Петра I, как правителя, военного полководца, дипломата, и конечно же кораблестроителя.

Начало превращению России из материковой в морскую, активно ведущую себя на международной арене державу, положили воронежские корабли, принявшее участие во второй Азовской кампании. Были созданы необходимые политические условия для рождения регулярного русского военно-морского флота. Успехов пришлось ждать не долго, и Россия, добившись первой морской победы над серьезным противником, собиралась развивать свой успех дальше.

20 октября 1696 г. Петр I в селе Преображенском слушал предложения Боярской Думы, «касающиеся завоеванной крепости Азова». Решение было таково: «Морским судам быть». Постоянный Азовский флот было «приговорено» построить к апрелю 1698 г. Воронеж и близлежащие к нему уезды были объявлены центром создания Азовского флота.

Кумпанства – так назывались в петровское время компании, в которые должны были объединяться все владельцы крестьян, имевшие 100 и более дворов, для строительства кораблей для Азовского флота. Основы для создания кумпанств были заложены как светскими, так и духовными феодалами. Кумпанства помимо постройки, должны были и снарядить корабли за свой счет. К весне 1698 г. все шло успешно и требуемые суда были построены. По возвращению из Великого посольства Петр I посетил Воронеж и остался доволен построенными кумпанствами судами. Но вскоре, Петр I начал сознавать довольно малую действенность кумпанского метода строительства флота.

Помимо кумпанств, правительство Петра I само строило корабли для Азовского флота. Именно поэтому, после ликвидации кумпанств, кораблестроение не прекратилось, а государственный метод строительства военных судов стал ведущим. 118 военных судов было построено и спущено на воду во времена Петровской эпохи на Воронежской верфи. В период с 1697 по 1700 гг. здесь планировалось построить только государственных 6 кораблей и 20 бригантин. В частности, на Воронежской верфи чаще всего работал Петр I: строил, конопатил и мазал суда. 30 ноября 1698 г. Петр I своими силами заложил первый российский линейный корабль, вооруженный 58 пушками. В это же время английский кораблестроитель О. Най вместе с царем заложил на Воронежской верфи 56-пушечный корабль под название «Черепаша».

Подводя итог, следует подчеркнуть:

Заслуга императора Петра Алексеевича заключается в том, что он не ограничился созерцанием того, как зародившиеся до него процессы продолжали автоматически развиваться. Он властно вторгся во все сферы жизни страны и отдал свой незаурядный талант ускорению развития всех начал, возникших до него. Петр, как бы, подстегивал события. Трудно и, пожалуй, невозможно обнаружить такие области истории России первой четверти XVIII века, в которые

не вторгался Петр и не оказывал на них своего влияния: военное дело, дипломатия, экономическое и социальное развитие, наука, просвещение, флот, быт, государственное устройство – вот далеко не полный перечень дел, которыми он навсегда прославил свое имя... Что касается создания флота, то в начале XVIII века усилиями Петра I были заложены самые передовые для того времени технологии строительства судов, был продуман план строительства судовых верфей на юге и севере государства и предприняты меры по созданию и открытию учебных заведений, готовивших техников и инженеров – будущих создателей кораблей.

Современный Военно-морской флот России является правопреемником ВМФ СССР, а тот, в свою очередь, создавался на традициях Российского императорского флота. За свою уже более, чем 300-летнюю историю российский флот прошел славный и доблестный боевой путь. Около 75 раз противник спускал свои флаги и капитулировал перед его кораблями. Столетия идут, а Петр I и его деятельность в Воронеже и Воронежском крае живут в памяти воронежцев.

Список литературы

1. Панова В.И. История Воронежского края: Учебно-методическое пособие. – 4-е изд., дополнен. – Воронеж: Родная речь, 2001. – 287 с.
2. Край наш Воронежский / Коллектив авторов. – Воронеж: Центр. – Чернозем. кн. изд-во, 1985. – 511 с.
3. Федотов В.И. Географическое краеведение Воронежской области. Учебное пособие / В.И. Федотов, науч. ред. Б.Я. Табачников. – Воронеж: Центра духовности возрождения Черноземного края, 2012. – 96 с.
4. Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский (печатается по ксерокопии издания 1864 года). – Воронеж: Центр. – Чернозем. кн., 1997. – 533 с.
5. Расторгуев В.И. Воронеж – родина первого Адмиралтейства. – Воронеж: Воронежский государственный университет, 2007. – 533 с.