

Т.В. Алексеев*

**ОТРАЖЕНИЕ ПРЕДПОСЫЛОК ФОРМИРОВАНИЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
В ДОПЕТРОВСКОЙ РОССИИ
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИОГРАФИИ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-15
УДК 623.8+930.23+94(47)"16"

Выходные данные для цитирования:
Алексеев Т.В. Отражение предпосылок формирования судостроительной промышленности в допетровской России в отечественной историографии // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 203–221. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-15.pdf>

T.V. Alekseev*

**REFLECTION OF THE PREREQUISITES
FOR THE FORMATION OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY
IN PRE-PETRINE RUSSIA IN RUSSIAN HISTORIOGRAPHY**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-15

How to cite:
Alekseev T.V. Reflection of the Prerequisites for the Formation of the Shipbuilding Industry in Pre-Petrine Russia in Russian Historiography // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 203–221. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-15.pdf>]

Abstract. The history of shipbuilding in pre-Petrine Russia has found quite wide coverage in domestic historiography. At the same time, the issue of the genesis of the shipbuilding industry as one of the branches of military production cannot be considered finally resolved. To solve this problem, the article proposes signs of institutionalization of shipbuilding as a branch of industry and analyzes the works of domestic authors of the pre-revolutionary, Soviet and post-Soviet periods in order to identify these signs. The study shows that domestic historiography has developed a stable idea of the beginning of organized state shipbuilding in the 17th century, and as areas of its localization were considered village Dedinovo on the Oka River, the city of Kokenhausen on the River Western Dvina, the Don River basin, Bryansk, and the Volga region. The results of shipbuilding activities in these areas revealed by domestic researchers allow us to state that in the 17th century there was no full-fledged shipbuilding industry in Russia. At the same time, the rudiments of production infrastructure and supporting industries emerged at that time. Besides, there was an experience of mobilization of human and material resources for shipbuilding, experience of foreign specialists attraction, which was widely used in the period of the navy creation under Peter I. The conducted study made it possible to outline the directions of further scientific research in the designated area, which will confirm or refute a number of conclusions, reflected in the domestic historiography, although being speculative in nature and not based on reliable historical facts.

Keywords: shipbuilding, military shipbuilding, shipyard, shipbuilding industry, the ship “Orel”, A.L. Ordin-Nashchokin, Dedinovo.

The article has been received by the editor on 12.12.2021. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

* Тимофей Владимирович Алексеев, доктор исторических наук, доцент, Военно-космическая академия им. А.Ф. Можайского, Санкт-Петербург, Россия, e-mail: timofey1967@mail.ru
Timofey Vladimirovich Alekseev, Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Military Space Academy named after A.F. Mozhaysky, St. Petersburg, Russia, e-mail: timofey1967@mail.ru

Аннотация. История судостроения в допетровской России нашла достаточно широкое освещение в отечественной историографии. Вместе с тем нельзя считать решенным окончательно вопрос о генезисе судостроительной промышленности как одной из отраслей военного производства. Для решения этой проблемы в статье предложены признаки институционализации судостроения в качестве отрасли промышленности и проведен анализ работ отечественных авторов дореволюционного, советского и постсоветского периодов с целью выявления этих признаков. В ходе исследования показано, что в отечественной историографии сложилось устойчивое представление о начале организованного государственного судостроения в XVII в., а в качестве районов его локализации рассматривались село Дединово на р. Оке, г. Кокенгаузен на р. Западной Двине, бассейн р. Дон, Брянск, Поволжье. Выявленные отечественными исследователями результаты судостроительной деятельности в данных районах позволяют утверждать, что в XVII в. в России полноценной судостроительной промышленности не существовало. Вместе с тем в это время возникли зачатки производственной инфраструктуры и обеспечивающих отраслей промышленности. Кроме этого, был получен опыт мобилизации людских и материальных ресурсов в интересах судостроения, опыт привлечения в этих же целях иностранных специалистов, нашедший широкое применение в период создания военно-морского флота при Петре I. Проведенное исследование дало возможность наметить направления дальнейших научных изысканий в обозначенной области, которые позволят подтвердить или опровергнуть целый ряд заключений, нашедших отражение в отечественной историографии, но носящих при этом умозрительный характер и не опирающихся на достоверные исторические факты.

Ключевые слова: судостроение, судостроение военное, верфь, судостроительная промышленность, корабль «Орел», А.Л. Ордин-Нащокин, Дединово.

Статья поступила в редакцию 12.12.2021

В отечественной историографии, как и в массовом историческом сознании, создание военно-морского флота традиционно связывают с именем Петра I и его эпохой. Причем явление это неотделимо от процесса формирования в России отдельной отрасли военного производства – судостроительной промышленности. Однако на сегодняшний день нельзя сказать, что в отечественной историографии расставлены все точки над «i» в вопросе о зарождении и генезисе данной отрасли.

Сразу же следует оговориться, что в научной и научно-популярной литературе, включая большинство авторитетных справочных изданий, принято использовать термины «судостроительная промышленность» и «судостроение» в качестве тождественных. Однако представляется, что с точки зрения исторического подхода между этими терминами существует определенная разница. Если рассматривать судостроение как деятельность людей по созданию плавучих сооружений, то история его уходит в глубокую древность, на что совершенно справедливо указывали, например, авторы капитального труда по истории оте-



Фрегат «Орел» на реверсе памятной монеты, выпущенной Банком России в 2018 г.

Источник изображения:
официальный сайт ЦБ РФ

чественного судостроения¹. Однако только на определенном этапе развития данной деятельности можно говорить о возникновении отрасли промышленности – судостроительной. При этом в качестве признаков институционализации данной отрасли применительно к военному флоту следует отметить: создание производственной инфраструктуры (верфи, адмиралтейства); возникновение и включение в эту деятельность смежных отраслей промышленности, поставляющих корабельные боевые средства и оборудование; появление и институционализацию проектно-конструкторского и научного сопровождения судостроительных работ; возникновение государственных органов управления и системы финансового обеспечения судостроительной деятельности.

С данных позиций обратимся теперь к историографическому анализу развития судостроения в допетровский период истории России с целью выявления генезиса судостроительной промышленности и признаков ее институционализации в это время в качестве составной части промышленности военной. На необходимость обращения к истории судостроения в допетровское время еще в конце XIX в. указывал Д.В. Цветаев: «...отдавая должное заслугам Петра, научная история старается не упустить из внимания и предшествовавших ему попыток заведения у нас кораблей и вообще прежних судеб торгового и военного русского флота, найти внутреннюю связь между предыдущими и последующим и тем создать цельность представления»². Автор тем самым призывал отходить от точки зрения, имевшей место в предшествовавшей ему историографии и объяснявшей возникновение флота в России при Петре I следствием стечения случайных событий и обстоятельств.

Относительно датировки начального этапа данного процесса в тех же справочных изданиях существуют значительные расхождения. Так, если в издании советского периода зарождение военного судостроения в России относилось к рубежу XVII–XVIII вв.³ (т.е. собственно к началу уже петровской эпохи), то Л.Л. Бельшев указывал на создание первых судостроительных верфей в Архангельске в 1590 г., в Нижнем Новгороде – в 1636 г. и на реке Оке в Коломенском уезде – в 1667 г.⁴

В отечественной историографии неоднократно затрагивался сюжет о попытках налаживания мореплавания в периоды правления Ивана IV (1533–1584) и Бориса Годунова (1598–1605)⁵. При этом некоторые советские исследователи пытались связать с этими попытками и начало военного судостроения в России. Так, А.В. Чернов полагал таким началом создание каперской флотилии во главе с датчанином К. Роде в ходе Ливонской войны (1570 г.). Однако, по мнению автора, реализовать идею развертывания военно-морского судостроения препятствовало отсутствие удобных гаваней на Балтийском море⁶. Автор, со ссылкой на Дж. Горсея, упоминал также о строительстве военных судов в Вологде, признавая, что никаких определенных сведений об этом не сохранилось⁷. Сходную позицию относительно начального этапа создания русского военно-морского флота занимал и Е. Резников⁸.

Однако в целом подобная точка зрения в отечественной историографии широкой поддержки не нашла. Между тем исследователи были склонны рассматривать в качестве предтеч государственной судостроительной промышленности такие сюжеты, как сооружение корабля «Орел» и других судов в селе Дединове на Оке (1667–1669 гг.), судостроение в бас-

¹ Доценко В.Д., Богатырев И.В., Вахарловский Г.А., Кротов П.А., Сацкий А.Г. История отечественного судостроения IX–XIX вв. Т. 1. Парусное деревянное судостроение. СПб., 1994. С. 7.

² Цветаев Д.В. Основание русского флота: исторический очерк. СПб., 1896. С. 4.

³ Судостроение военное // Советская военная энциклопедия: в 8 т. М., 1979. Т. 7. С. 593.

⁴ Бельшев Л.Л. Судостроение военное // Военная энциклопедия: в 8 т. М., 2003. Т. 7. С. 705.

⁵ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб., 1875. Ч. I. С. 41–46; Скрыгин С.А. Мореходство и его влияние на развитие Русского государства // Морской сборник. 1898. № 8. Часть неофициальная. С. 19–21; Арнс Е.И. Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904. С. 9–10; Белавенец П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1910. С. 56–59; Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.; Л., 1940. С. 201; Яковлев И.И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения. Л., 1970. С. 38.

⁶ Чернов А.В. Вооруженные силы Русского государства в XV–XVII вв. М., 1954. С. 66–67.

⁷ Там же. С. 68.

⁸ Резников В. На пути к морю // Морской сборник. 1992. № 12. С. 81–82.

сейне Дона и Днепра в целях обеспечения так называемых «донских отпусков» и борьбы с турецко-татарской экспансией, судостроение на Западной Двине в период временной оккупации русскими войсками части шведской Ливонии в 1656–1661 гг., а также государственное судостроение в бассейне Волги, прежде всего в Казани и Астрахани.

По сути дела, первое краткое упоминание о строительстве корабля «Орел» содержалось уже в предисловии к Морскому уставу, составленному лично Петром I в 1720 г. В нем отмечалось, что инициатором дела стал царь Алексей Михайлович, а для его реализации были приглашены голландские мастера и матросы под руководством капитана Д. Бутлера, которые «сделали корабль, именем Орел, и яхту или галиот на Волге реке в Дединове...»⁹.

Столь же краткие упоминания о строительстве судов в Дединове содержались и в других работах по истории русского флота¹⁰. В.Н. Берх первым указал на важнейшую роль в этом деле А.Л. Ордина-Нащокина и утверждал, что этот боярин перевез в Дединово мастеров, которые строили суда во время его наместничества в Кокенгаузене на Западной Двине¹¹. Анонимный автор опубликованного в том же 1831 г. «Списка лицам, начальствовавшим в России морскою частию...» пошел дальше, утверждая, что Ордин-Нащокин перенес из Кокенгаузена в Дединово существовавшую там верфь¹². Более того, как следует из самого названия работы, в 1667 г. был основан и специальный государственный орган по управлению судостроительным делом – Корабельный приказ. Впрочем, нужно отметить, что никто из дореволюционных и советских исследователей это последнее утверждение не разделял. В перечне существовавших в России в XVII в. приказов, содержащихся в авторитетных энциклопедических изданиях, такого приказа тоже не значилось¹³. И только в биографической работе, посвященной А.Л. Ордин-Нащокину, современного исследователя В.А. Лопатникова снова появилось утверждение об организации этим деятелем Корабельного приказа¹⁴.

Более предметное исследование истории дединовского судостроения началось после опубликования в томе 5 «Дополнений к актам историческим, собранным и изданным археографической комиссией» (СПб.: тип. Э. Праца, 1853 г. 540 с.) документов из Московского Главного архива Министерства иностранных дел, непосредственно посвященных данному вопросу. По сути дела, эти документы и стали основным источником, на который опирались все исследователи в последующее время вплоть до наших дней.

Первым воспользовался этими документами исследователь истории царствования Алексея Михайловича П. Медовиков. Он также подчеркивал органичную связь между началом по сооружению флота Ордин-Нащокина, который, «управляя покоренною частию Ливонии, завел его на р. Двине», и начавшимся в 1667 г. по именному царскому указу судостроением в Дединово. Автор отмечал и его цель – обеспечение торгового мореплавания на Каспийском море, и его результаты – сооружение трехмачтового корабля «Орел» и одномачтовой яхты¹⁵.

Первым специальным исследованием истории дединовского судостроения стала работа А. Висковатова, опубликованная в 1856 г. в «Морском сборнике». Рассказ о сооружении корабля «Орел» автор предварил историей строительства первого на территории России судна класса корабль. Оно было осуществлено в 1635–1636 гг. в соответствии с договором, заключенным между правительством России и герцогом Гольштейна Фридрихом III для содействия гольштейнской торговле с Персией. Впрочем, судя по данным автора, строительство корабля «Фридерик» не имело каких-то последствий для развития судостроения

⁹ Книга Устав морской о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. СПб., 1720. С. 16.

¹⁰ Шишков А. Список кораблям и прочим судам всего Российского флота от начала заведения онаго до нынешнего времени, с историческими, вообще о действиях флота и о каждом судне примечаниями. СПб., 1799. Ч. 1. С. 1.

¹¹ Берх В.Н. Царствование царя Алексея Михайловича: в 2 ч. СПб., 1831. Ч. 1. С. 239.

¹² Списки лицам, начальствовавшим в России морскою частию, от учреждения корабельного приказа (1667) до настоящего положения. СПб., 1831. С. 20.

¹³ Демидова Н.Ф. Приказы / Советская историческая энциклопедия: в 16 т. Т. 11. М., 1968. Стлб. 564.

¹⁴ Лопатников В.А. Ордин-Нащокин. Опередивший время. М., 2017. С. 207.

¹⁵ Медовиков П. Историческое значение царствования Алексея Михайловича. М., 1854. С. 186.

собственно в России. Руководство этим проектом осуществляли иностранные специалисты, российская же сторона только обеспечивала строительство материалами и предоставляла возможность использовать вольнонаемных плотников¹⁶. Впрочем, А. Висковатов заметил: «Выраженная царем Михаилом Федоровичем воля, чтобы Голштинцы “от русских плотников корабельного мастерства не скрывали”, заставляет предполагать, что мысль о заведении в России флота не была чужда ему»¹⁷.

Более подробно автор остановился на организации, ходе и результатах судостроительных работ в дворцовом селе Дединово. Непосредственным поводом к началу этих работ стало предоставление в мае 1667 г. русским правительством персидской Армянской компании права на транзитную торговлю шелком-сырцом из Персии и необходимость обеспечения безопасности этой торговли. В связи с этим 19 июня 1667 г. последовал царский указ главе Приказа Новгородской чети боярину А.Л. Ордин-Нащокину о строительстве в селе Дединово (Коломенский уезд) кораблей для сторожевой службы на Каспийском море. Автор акцентировал внимание на том, что указанный район судостроения не входил в сферу ведения Приказа Новгородской чети, а выбор именно этого ведомства в качестве исполнителя царской воли определялся исключительно фигурой главы приказа, так как «никому иному не мог Царь поручить главного заведывания над Дединовским судостроением»¹⁸. Причиной выбора именно Дединово в качестве места сооружения судов исследователь считал как его расположение на судоходной реке, так и относительную близость от столицы¹⁹. Д.В. Цветаев выбор Дединово объяснял наличием там плотников, имевших опыт сооружения лодок и барок для спуска по Оке и Волге и соорудивших суда, на которых Алексей Михайлович совершил свой речной поход под Ригу в 1656 г.²⁰ Н.П. Загоскин позднее, со ссылкой на свидетельство немецкого путешественника А. Олеария, полагал, что главным преимуществом Дединово было обилие лесных ресурсов²¹. Альтернативную точку зрения относительно предполагавшегося места сооружения судов высказал только советский исследователь Ю.П. Тушин. Он утверждал, что первоначально в качестве такого места рассматривалась Астрахань. Однако активизация на нижней Волге казацкой вольницы во главе со Степаном Разиным заставила избрать местом строительство именно Дединово²².

А. Висковатовым был выделен ряд особенностей организации нового дела. Прежде всего это сосредоточение руководящих функций в руках приглашенных голландских специалистов-судостроителей²³. Самое близкое участие в строительстве принимал лично царь Алексей Михайлович, но даже при наличии целого ряда его указов с требованиями всемерного содействия со стороны должностных лиц администрации на местах и промышленников строительство встретило многочисленные препятствия²⁴. Среди этих препятствий автор называл отсутствие необходимой производственной инфраструктуры²⁵, отсутствие должной координации и единства позиций между самими строителями судов, нерадение и злоупотребления чиновников, трудности с поставками сырья и материалов, нехватку специалистов, отсутствие четкости общего руководства, вызванного прежде всего загруженностью А.Л. Ордин-Нащокина решением внешнеполитических проблем страны²⁶. Результатом всех этих затруднений стало то, что заложенный еще в ноябре 1667 г. корабль «Орел», а также

¹⁶ Висковатов А. Строение военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче // Морской сборник. 1856. № 1. Часть неофициальная. С. 93–94.

¹⁷ Там же. С. 97.

¹⁸ Там же. С. 102.

¹⁹ Там же. С. 103.

²⁰ Цветаев Д.В. Основание русского флота... С. 10.

²¹ Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910. С. 414.

²² Тушин Ю.П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век). М., 1978. С. 45.

²³ Висковатов А. Строение военных судов в России... С. 104.

²⁴ Там же. С. 111.

²⁵ Там же. С. 113.

²⁶ Там же. С. 113–118.

построенные вместе с ним яхта, бот и две шлюпки (шняки) смогли отправиться в свое первое и последнее плавание только в мае 1669 г.²⁷

Чрезвычайно важным является указание А. Висковатова на участие в обеспечении дединовского судостроения заводчиков П. Марселиуса и Акемы, Пушкарского приказа и Оружейной палаты. А вот никаких сведений о собственно судостроительной базе в Дединово автором так и не было представлено.

В работе А. Попова, написанной, судя по его же словам, почти одновременно со статьей А. Висковатова, содержались некоторые подробности, характеризовавшие процесс строительства судов. Автор обратил особое внимание на такую методологическую ошибку в организации дела, как разобщенность в деятельности и сферах ответственности причастных к нему ведомств. Так, само село Дединово вместе с населявшими его плотниками управлялось приказом Большого Дворца, воеводы различных городов, призванные организовывать работы на местах, подчинялись Разрядному приказу, а собственно за судостроение отвечал Приказ Новгородской чети²⁸. Небезынтересно также упоминание об участии Марселиуса и Акемы, которые должны были поставлять железо и изделия из железа и меди в счет погашения предоставленного им от казны займа. Отказ же предпринимателей заниматься изготовлением якорей вынудил строителей оборудовать кузницу непосредственно в Дединово, куда были привлечены кузнецы из Коломны и даже из Казани²⁹. В целом, по сведениям автора, одной из важнейших проблем в ходе постройки судов была хроническая нехватка квалифицированных кадров различного профиля: кузнецов, плотников, канатных мастеров и др.³⁰

На работы А. Висковатова и А. Попова опирался, по всей видимости, С.М. Соловьев, освещающая в томе 13 своей «Истории России с древнейших времен», вышедшем в свет в 1863 г., историю строительства корабля «Орел» в Дединове³¹. Весьма нелицеприятную оценку всей системы государственного управления применительно к судостроению давал и В.Ф. Головачов, приводя хорошо известные из работ предшественников примеры косности, нераспорядительности и прямого саботажа исполнения царских распоряжений со стороны как должностных лиц центральных ведомств, местной администрации и церковных властей, так и частных подрядчиков: «...о состоянии власти и средств царя московского во внутреннем государственном управлении всего нагляднее можно судить по началу нашего тогдашнего судостроения, затеянного в 1667 году»³².

На тотальной зависимости дединовского судостроения от западноевропейского опыта акцентировал внимание в своем труде Ф.Ф. Веселаго. В частности, он отмечал, что даже такие простые инструменты для строительства судов, как «молоты, пилы, струги, долота, буравы выписывались также из Голландии»³³. Вслед за В.Ф. Головачовым автор сетовал: «Всякий, от кого требовалось содействие, кажется, ставил себе в обязанность не исполнять царских указов прежде нескольких подтверждений... Нельзя не удивляться, как при подобных затруднениях корабль, названный государем Орел, заложенный в половине ноября 1667 г., через полгода был уже спущен на воду»³⁴. Подобные оценки встречались в работах и последующих исследователей. Очень эмоционально писали по этому поводу Н.И. Дмитриев и В.В. Колпычев: «Кажется было все сделано для того, чтобы дело спорилось: во главе дела поставлен лучший боярин – тогдашний министр иностранных дел; приглашены сведущие иностранные люди; наконец, все распоряжения даются непосредственными царскими грамотами, спорить с которыми открыто тогда никто не мог. Однако... косность, рутинерство, лень и своекорыстность сделали все возможное, чтобы дело не спорилось вовсе или,

²⁷ Висковатов А. Строение военных судов в России... С. 125.

²⁸ Попов А. О построении корабля Орла в государство царя Алексея Михайловича. М., 1858. С. 7.

²⁹ Там же. С. 8.

³⁰ Там же. С. 9.

³¹ Соловьев С.М. История России с древнейших времен. 2-е изд. СПб., 1896. Кн. 3. Стлб. 562–565.

³² Головачов В.Ф. История Севастополя, как русского порта. СПб., 1872. С. 5.

³³ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории... С. 61.

³⁴ Там же. С. 62.

во всяком случае, подвигалось бы вперед очень плохо»³⁵. Эти же авторы исключительно высоко оценивали не только решающую роль голландских специалистов, но и их личные заслуги и добросовестность в создании первого русского военного корабля³⁶. Еще ранее Н. Боголюбов в своем капитальном труде «История корабля», вкратце упомянув о строительстве кораблей «Фредерик» и «Орел», указывал на эти события как на первые попытки «построить на заграничный лад корабль на Русских водах...»³⁷.

На крайнюю инертность и тайное противодействие идее строительства военных кораблей не только большинства правительственных учреждений, но и представителей всех слоев русского населения указывал и Е.Н. Квашнин-Самарин, называя это явление «весьма знаменательным»³⁸. С подобным отношением автор связывал и судьбу боярина А.Л. Ордин-Нащокина, вынужденного покинуть все занимаемые им правительственные посты и уйти в монастырь³⁹. Однозначно выделял А.Л. Ордин-Нащокина в качестве инициатора строительства военных судов для Волги и Каспия и Д.В. Цветков, отмечая в качестве способствовавших этому факторов близость сановника к голландцам и его нацеленность на реализацию новых прогрессивных проектов (таких, например, как строительство судов на Западной Двине)⁴⁰. Об А.Л. Ордин-Нащокине как главном инициаторе и вдохновителе всего проекта писали все без исключения исследователи, касавшиеся дединовского судостроения. И.А. Шубин, например, сам факт его назначения руководителем проекта считал свидетельством «о том важном значении, какое придавалось правительством делу военного судостроения»⁴¹.

Многие последующие авторы как дореволюционного, так и советского периодов в своих работах ограничивались только перечислением изложенных ранее фактов о строительстве судов в Дединово и высказыванием схожих оценок значения данного события⁴². И по-прежнему основным источником при подготовке работ оставались документы, опубликованные в «Дополнениях к актам историческим». Определенное искажение историографической традиции произошло в период так называемой кампании по борьбе с «низкопоклонством перед западом». Для многих работ, изданных в это время, было характерно замалчивание участия голландских специалистов в строительстве судов в Дединово⁴³, весьма обтекаемое объяснение причин задержки строительства (А.П. Шершов ссылаясь на денежные и материальные затруднения⁴⁴, а А.Е. Сукновалов сетовал на участие в деле многих ведомств, светских и духовных лиц, «в силу чего организация дела была сложной»⁴⁵). Хотя нельзя не отметить, что в этот же период были опубликованы работы Н.И. Фальковского и А. Глазмана, написанные во вполне традиционном для предшествующей историографии духе, опирающиеся на те же источники и содержащие вполне объективную картину дединовского судостроения. Авторы указывали и на приглашение голландских специалистов, и на приобретение в Голландии необходимых для судостроительных работ оборудования и

³⁵ Дмитриев Н.И., Колтычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб., 1909. С. 751.

³⁶ Там же. С. 757.

³⁷ Боголюбов Н. История корабля. М., 1880. Т. 2. С. 402–403.

³⁸ Квашнин-Самарин Е.Н. Морская идея в русской земле. СПб., 1912. С. 121.

³⁹ Там же. С. 123.

⁴⁰ Цветаев Д.В. Основание русского флота... С. 4.

⁴¹ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М., 1927. С. 94.

⁴² Скрягин С.А. Мореходство и его влияние... С. 32–38; Шведе К.Л. Краткий очерк истории кораблей имени «Орел» с 1668 по 1902 г. СПб., 1902. С. 1–7; Аренс Е.И. Русский флот... С. 12; Белавенец П.И. Нужен ли нам флот... С. 66–68; Квашнин-Самарин Е.Н. Морская идея в русской земле... С. 118–122; Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 94–97; Белавенец П.И. Материалы по истории русского флота. М.; Л., 1940. С. 45; Шершов А.П. История военного кораблестроения... С. 201–202; Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. М., 1948. С. 25; Быховский И.А. Петровские корабли. Л., 1982. С. 5.

⁴³ Тихомиров М.Н. Борьба русского народа за выход к морю в XIII–XVII вв. // Русское военно-морское искусство: сб. ст. М., 1951. С. 38–39.

⁴⁴ Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 265.

⁴⁵ Сукновалов А.Е. Строительство флота в России во второй половине XVII века // Морской сборник. 1946. № 3. С. 83.

инструментов, и на многочисленные трудности организационного и материально-технического характера⁴⁶. Такой же вполне взвешенный подход преобладал и в работах советских исследователей 1960–1970-х гг., раскрывавших в том числе и участие голландских специалистов в реализации «дединовского проекта»⁴⁷. Должное их роли отдавал и С.Т. Лучининов, классифицировавший корабль «Орел» как широко распространенный в XVII в. в Голландии тип малого фрегата (флейта)⁴⁸. Н.И. Барбашев из опыта дединовского судостроения вынес мнение о факторах, мешавших созданию в России судостроительной отрасли и строительству современного военного флота: непригодность для этих целей приказной системы и воеводского правления; неосвоенность естественных богатств страны (корабельного леса и железа), «вследствие чего разыскивание необходимых судостроительных материалов отнимало много сил и энергии, а доставка их на верфи занимала много времени из-за плохого состояния дорог и недостаточного количества приспособленных для этого грузовых судов»; слабо развитая промышленная база смежных отраслей (металлургической, текстильной, канатно-пеньковой)⁴⁹.

В постсоветский период сюжет о дединовском судостроении продолжает присутствовать в работах исследователей, хотя сколько-нибудь существенного прорыва в его изучение так и не произошло⁵⁰. Даже в труде М.А. Кирокосьяна, уделившего большое внимание данной проблеме, изложены преимущественно хорошо известные факты с некоторой авторской интерпретацией, касающейся не столько судостроения, сколько истории построенных в Деминово судов⁵¹. Автор, отдавая должное вкладу голландских специалистов в их сооружение и эксплуатацию, тем не менее настаивал на том, что сам «проект... имел исключительно русское происхождение, а голландские моряки принимали в нем участие лишь в качестве тривиальных наемников»⁵².

Важными для целей нашего исследования являются существующие в историографии характеристики самого дединовского центра судостроения и оценки результатов его деятельности.

Н.И. Дмитриев и В.В. Колпычев в своем труде называли Деминово первым русским адмиралтейством⁵³. Н.П. Загоскин из текста царского указа от 19 июня 1667 г. усматривал, что «московское правительство имело в виду сделать с. Деминово местом постоянного кораблестроения для Каспийского моря»⁵⁴. И.А. Шубин считал данный пункт важнейшим центром военно-транспортного судостроения и характеризовал его как государственную судостроительную верфь⁵⁵. Корабельной верфью называли место строительства судов в Деминово и авторы книги об А.Л. Ордин-Нащокине, а самого главу Посольского приказа – ее создателем⁵⁶. И.В. Богатырёв также полагал, что Деминово «не без основания считают первой русской государственной верфью»⁵⁷. Такая же характеристика, как уже отмечалось

⁴⁶ Глазман А. Морское судостроение на Руси с древних времен до XVIII века // Морской флот. 1950. № 2. С. 43; Фальковский Н.И. Москва в истории техники. М., 1950. С. 391–393.

⁴⁷ Галактионов И., Чистякова Е. А.Л. Ордин-Нащокин – русский дипломат XVII в. М., 1961. С. 106–107; Зуев Л.П. Начало военного кораблестроения в России // Судостроение. 1968. № 7. С. 71–72; Тушин Ю. К истории морского судостроения // Военно-исторический журнал. 1970. № 8. С. 103–104; Яковлев И.И. Корабли и верфи... С. 41–42.

⁴⁸ Лучининов С.Т. Дело о строении «Орла» // Судостроение. 1974. № 1. С. 60.

⁴⁹ Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения в России в первой четверти XVIII века // Труды Института истории естествознания и техники. 1959. Т. 21. С. 125–126.

⁵⁰ Резников В. На пути к морю... С. 83; История отечественного судостроения IX–XIX вв. ... С. 33; Мошков М.С., Родионов Б.И. История российского флота в свете мировой политики и экономики (X–XIX вв.). М., 2006. С. 67; Лопатников В.А. Ордин-Нащокин... С. 207.

⁵¹ Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии: Два столетия Каспийской флотилии, середина XVII – середина XIX вв. Астрахань, 2011. С. 17–34.

⁵² Там же. С. 33.

⁵³ Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы... С. 749.

⁵⁴ Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 414.

⁵⁵ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 98.

⁵⁶ Галактионов И., Чистякова Е. А.Л. Ордин-Нащокин – русский дипломат XVII в. ... С. 106.

⁵⁷ История отечественного судостроения IX–XIX вв. ... С. 33.

выше, нашла закрепление и в постсоветском издании «Военной энциклопедии»⁵⁸, а также в «Большой российской энциклопедии»⁵⁹.

В отечественной историографии, несмотря на весьма скромные результаты деятельности судостроительного центра в Дединово, закрепилась в целом положительная оценка самого факта его возникновения. О значении данного центра, делая упор на использовании при этом опыта голландского кораблестроения, Д.В. Цветаев писал так: «Нет нужды, что такой был печальный исход корабельного дела. Важна идея, установление преданий, появление надобных людей. Мысль об устройстве флота чрез Голландцев после того не пропадала, и Керстен Брандт впоследствии сделался известным по обучению Петра мореходству и кораблестроению»⁶⁰. Не меньшее значение, по мнению этого автора, имел и факт ознакомления русских плотников с «иностранным техникою построения больших судов»⁶¹. Е.И. Аренс полагал, что «первые попытки показали возможность (курсив Е.И. Аренса. – Т. А.) постройки кораблей в России. После этого создание флота не могло уже казаться делом несбыточным»⁶². В таком же духе высказывался и А.Е. Сукновалов: «Петр, создавая национальный русский флот, унаследовал корабельное дело не только времен своего отца, но и времен более ранних»⁶³. По словам Н.И. Фальковского, «именно при постройке “Орла” и яхты перед русскими людьми впервые во всей остроте встали организационные и технические вопросы кораблестроения. Опыт этого строительства был использован Петром I...»⁶⁴.

Н.И. Барбашев считал, что сооружение «Дединовской флотилии» «наглядно показало, что в России накоплен многовековой опыт судостроения, что в стране имеются кадры опытных судостроителей; однако для создания мощного военного флота их было явно недостаточно, да к тому же опытные судостроители были разбросаны по огромной территории России»⁶⁵.

В.Н. Федотенков называл именно «Орел» первенцем военного кораблестроения в России и полагал, что опыт его строительства «сыграл положительную роль при создании русского военного флота на Азовском море»⁶⁶. Исключительно важную роль отводил опыту дединовского судостроения Ю.П. Тушин: «Постройка дединовской флотилии русскими мастерами имеет большое историческое значение как первый опыт на пути создания отечественного военного кораблестроения. Некоторые мастера, строившие дединовскую флотилию, стали впоследствии участниками петровского корабельного строительства, и петровское судостроение не было бы таким успешным, если бы в России не имелось в достаточном количестве опытных корабельных мастеров: плотников, кузнецов, парусных швцов»⁶⁷.

Таким образом, мнение об органичной связи «дединовского проекта» с последующей историей отечественного судостроения красной нитью проходит через всю отечественную историографию. Не менее прочно закрепилась в ней и точка зрения об инновационном характере сооруженных здесь кораблей, ставших совершенно новым явлением в отечественной судостроительной практике. Этого нельзя сказать о судах, строившихся в XVII в. в других районах страны и представлявших собой традиционные для России того времени образцы.

О строительстве флота на Западной Двине в отвоеванной у Швеции части Ливонии усилиями управлявшего данной территорией боярина А.Л. Ордин-Нащокина впервые сообщил в своем труде В.Н. Берх, характеризуя этот флот как торговый⁶⁸. Вслед за этим столь же крат-

⁵⁸ Бельшев Л.Л. Судостроение военное... С. 705.

⁵⁹ «Орел» / Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: https://bigenc.ru/military_science/text/2684287 (дата обращения: 23.06.2021).

⁶⁰ Цветаев Д.В. Протестантство и протестанты в России до эпохи преобразований. М., 1890. С. 725.

⁶¹ Цветаев Д.В. Основание русского флота... С. 11.

⁶² Аренс Е.И. Русский флот... С. 13.

⁶³ Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 87.

⁶⁴ Фальковский Н.И. Москва в истории техники... С. 393.

⁶⁵ Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения... С. 125.

⁶⁶ Федотенков В.Н. «Орел» / Советская военная энциклопедия: в 8 т. М., 1978. Т. 6. С. 109.

⁶⁷ Тушин Ю.П. Русское мореплавание... С. 51.

⁶⁸ Берх В.Н. Царствование царя Алексея Михайловича... С. 145.

кие упоминания об этом факте содержались в работах П. Медовикова⁶⁹, Ф.Ф. Веселаго⁷⁰, Д.В. Цветаева⁷¹.

С.И. Елагин в своей статье утверждал, что строительство судов (стругов) для похода русских войск на Ригу по Западной Двине в 1656 г. происходило на реках Белой и Каспле присланными туда мастерами из Дединово⁷². Такой же версии событий придерживался и советский исследователь А.Е. Сукновалов⁷³. М.П. Истомин при этом упоминал о наличии у русских во время осады Риги 200 стругов, способных к действиям только на реке⁷⁴.

Свою версию событий представил исследователь водных транспортных путей и судостроения допетровской России Н.П. Загоскин. Он полагал, что суда для похода царя Алексея Михайловича по Западной Двине в 1656 г. строились местными мастерами в Дединово; более того, «здесь же, по-видимому, сооружались и суда западно-двинской флотилии, в половине XVII-го века заведенной боярином Ордын-Нащокиным»⁷⁵. Этой точки зрения придерживались Е.И. Аренс⁷⁶, И.А. Шубин⁷⁷, П.И. Белавенец⁷⁸ и Н.И. Барбашев⁷⁹. При этом данные авторы не объясняли, каким образом осуществлялась переброска построенных в Окском бассейне судов в бассейн Западной Двины.

Первым специально исследовать вопрос о строительстве судов в Кокенгаузене (место резиденции А.Л. Ордин-Нащокина) пытался А.Е. Сукновалов. Он определил хронологические рамки такого строительства – с 1658 г. до заключения русско-шведского мирного договора в Кардиссе в 1661 г. По мнению автора, построенные суда кокенгаузенской флотилии были небольшими по размерам и предназначались для действий на реках и в прибрежных районах моря. Никаких сведений о производственной инфраструктуре данных судостроительных работ, о количестве сооруженных судов и прочих подробностей автор не приводил⁸⁰. Столь же краткие сведения по данному сюжету содержались в работах и других исследователей⁸¹. Можно отметить только интересное предположение исследователя В. Резникова о том, что автором проекта судов, строившихся на Западной Двине, являлся А. Виниус⁸².

Довольно рано обширный центр отечественного судостроения начал формироваться в бассейне р. Дон. Воронежский историограф Г.М. Веселовский относил это к периоду правления царя Михаила Федоровича (1613–1645) и связывал это судостроение с необходимостью обеспечения так называемых «донских отпусков» (отправки правительством караванов с жалованием в виде денег, хлеба, вина, пороха и свинца донским казакам). Для этих целей по обоим берегам реки Воронеж строились плоскодонные суда – струги. О масштабах данного мероприятия свидетельствовало упомянутое автором привлечение для судостроительных работ до 20 тыс. человек из числа местного населения. Однако, судя по тому, что сооружение судов производилось в лесах в зимнее время, ни о какой производственной инфраструктуре речь не шла⁸³. Упоминание о строительстве судов для «донских отпусков», начиная с 1618 г.,

⁶⁹ Медовиков П. Историческое значение царствования Алексея Михайловича... С. 186.

⁷⁰ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории... С. 58.

⁷¹ Цветаев Д.В. Протестанство и протестанты в России... С. 723.

⁷² Елагин С.И. Утверждение России на Балтийском побережье // Морской сборник. 1866. № 1. Часть неофициальная. С. 110.

⁷³ Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 78.

⁷⁴ Истомин М.П. Рига и осада ее царем Алексеем Михайловичем / Труды десятого археологического съезда в Риге 1896 г. М., 1899. Т. 1. С. 237.

⁷⁵ Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 413.

⁷⁶ Аренс Е.И. Русский флот... С. 12.

⁷⁷ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. С. 98.

⁷⁸ Белавенец П.И. Материалы по истории русского флота... С. 43.

⁷⁹ Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения... С. 120.

⁸⁰ Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 80.

⁸¹ Боевая летопись русского флота... С. 24; Тушин Ю. К истории морского судостроения... С. 103; Яковлев И.И. Корабли и верфи... С. 47; Монаков М.С., Родионов Б.И. История российского флота... С. 66.

⁸² Резников В. На пути к морю... С. 83.

⁸³ Веселовский Г.М. Воронеж в историческом и современно-статистическом отношениях. Воронеж, 1866. С. 54.

содержалось в известном труде С.И. Елагина⁸⁴. На традиционный характер донского судостроения указывал и Ф.Ф. Веселаго, отмечая, что «в бассейне Воронежа строение стругов издавна было обычным промыслом»⁸⁵. А первые советские исследователи истории Азовских походов перебрасывали своего рода «мостик», указывая на преемственность судостроительного опыта, сложившегося в Воронежском крае, с последовавшим в конце XVII в. созданием здесь первой судостроительной базы русского военно-морского флота⁸⁶.

Однако первое и наиболее основательное исследование истории попыток создания русским правительством военно-морского флота на Верхнем Дону в середине и третьей четверти XVII в. было осуществлено В.П. Загоровским, защитившим по этой теме кандидатскую диссертацию. Автор полагал, что за указанный период было предпринято три такие попытки – в 1646, 1660–1663 и 1673 гг., и связаны они были с необходимостью противостояния турецко-татарской экспансии в низовьях Дона⁸⁷.

В.П. Загоровский отмечал, что если в первой половине XVII в. суда для «донских отпусков» сооружались почти у каждого города в бассейне верхнего Дона и оттуда спускались в Воронеж для формирования караванов, то с середины столетия эти работы были сосредоточены на специальных пристанях⁸⁸. Наиболее значимые из них располагались у дер. Воронской близ города Ефремова на р. Красивая Меча, у с. Романова на Дону близ Лебедяни и у с. Тарбеево на р. Воронеж в Козловском уезде. Здесь для походов вниз по Дону сооружались традиционные для данных мест гребные суда: однодеревые струги морского и речного типов, а также дощаники, при этом объемы строительства были весьма значительными. Так, в 1646 г. под руководством стряпчего Ф. Лодыженского было построено 100 однодеревных стругов длиной в 18–20 м⁸⁹. К весне 1660 г. на двух верфях в Тарбеево и Романово было сооружено уже более 500 судов различных типов⁹⁰, а затем к весне 1663 г. – еще 175 стругов и 63 лодки⁹¹. Наконец, в 1673 г. под руководством Я. Полуектова, принимавшего ранее активное участие в дединовском судостроении, строится еще более ста стругов и более пятисот дощаников⁹². Во всех случаях к работам привлекались служилые люди «по прибору», жившие в Воронежском крае⁹³. О продолжении строительства гребных судов на Верхнем Дону и в последующие годы писал позднее Ю.П. Тушин⁹⁴. Причем объемы этого строительства продолжали оставаться весьма высокими: в 1674 г. было сооружено 465, а в 1675 г. – 250 транспортных судов. Этот же автор отмечал еще одно важное явление, сопровождавшее судостроение на донских верфях: привлечение сюда мастеров из многих районов страны. Так, в 1673 г. сюда были направлены плотники, кузнецы и работные люди из 41 уезда⁹⁵.

Оценивая качественную сторону результатов донского судостроения, В.П. Загоровский полагал, что, несмотря на определенный прогресс в качестве строившихся судов с каждой новой попыткой строительства флота, все они «были построены устаревшим методом, ограничивавшим их размеры и боеспособность»⁹⁶. К числу неблагоприятных факторов, затруднявших строительство флота, автор относил и слабость материальной базы, прежде всего

⁸⁴ Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. СПб., 1864. С. 23.

⁸⁵ Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории... С. 86.

⁸⁶ Лунин Б.В., Потапов Н.И. Азовские походы Петра I (1695–1696 гг.). Ростов н/Д., 1940. С. 55.

⁸⁷ Загоровский В.П. Попытка создания русского военно-морского флота на верхнем Дону в 60-х годах XVII века // Труды Воронежского государственного университета. 1957. Т. LX, вып. 2. Сб. историко-филологического факультета. С. 21.

⁸⁸ Загоровский В.П. Судостроение на Дону в XVII веке и использование Россией донского парусного флота в борьбе против Крымского ханства и Турции: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1961. С. 17.

⁸⁹ Загоровский В.П. Попытка создания... С. 23.

⁹⁰ Там же. С. 25.

⁹¹ Там же. С. 28.

⁹² Там же. С. 29.

⁹³ Загоровский В.П. Судостроение на Дону... С. 15.

⁹⁴ Тушин Ю.П. К истории морского судостроения... С. 102.

⁹⁵ Тушин Ю.П. Русское мореплавание... С. 40.

⁹⁶ Загоровский В.П. Судостроение на Дону... С. 13.

недостаток в стране железа⁹⁷. Вместе с тем В.П. Загоровский подтвердил выводы своих предшественников о том, что «умение и навыки в области судостроения вошли в XVII в. в плоть и кровь населения верхнедонских уездов, строительство судов стало обычным делом для большинства жителей края. Петр I, приступая к созданию флота под Воронежем в конце XVII в., несомненно, имел возможность опереться на богатый опыт и столетнюю судостроительную традицию местного населения»⁹⁸.

Еще один центр речного судостроения, нацеленный на обеспечение противостояния с Крымским ханством, в XVII в. сформировался в Брянске. Однако, в отличие от донского судостроения, внимание к нему было обращено только в постсоветский период. По мнению брянского исследователя В.П. Алексева, с 1660-х гг. и до завоевания Крыма в 1783 г. Брянск стал центром по строительству судов, предназначенных для борьбы с Крымским ханством⁹⁹. Особенно активное судостроение в Брянске и Трубчевске автор отмечал в 1670-е гг., что было связано с активизацией борьбы России с турецкой экспансией. Весьма примечательным является то внимание, которое В.П. Алексеев уделил снабжению судостроительных работ необходимыми материалами – железом, канатами, полотном¹⁰⁰. Не менее важным представляется характеристика самой организации работ, когда все необходимое для них, включая рабочую силу, поставлялось бесплатно в результате государственной повинности¹⁰¹. Автор полагал, что после в целом неудачного начала строительства стругов в конце 1650-х гг. к 1678–1679 гг. в Брянске и Трубчевске были сформированы крупные центры сооружения речных судов¹⁰². В результате «опыт строительства судов в Брянске, накопленный в XVII в., активно использовался в XVIII в. на Брянской верфи, а галеры и дубель-шлюпки, построенные в Брянске, применялись в тех же самых целях, что и струги XVII века – для борьбы с Крымским ханством»¹⁰³.

Наконец, исследователи не могли не обратить внимание и на собственно Волжский бассейн, где также довольно рано сложилась судостроительная традиция. Исследовавший эту проблему Н.П. Загоскин к числу крупных судостроительных центров в бассейне Волги относил Казань. По его словам, уже при покорении края «в Казани организуются так называвшиеся “летние плавные службы”, т.е. регулярные крейсерования по Волге, Каме и Вятке речных флотилий». В Казани под наблюдением воевод казенными мастерами осуществлялась постройка судов как для правительственных целей, так и для торговых¹⁰⁴. По словам автора, в Казани «в начале XVIII-го века... была уже подготовлена почва для усиленного судостроения не только речного, но и морского, – а эта почва создавалась, конечно, предшествовавшей судостроительной деятельностью, углубляющейся далеко за пределы знаменательной эпохи петровских реформ»¹⁰⁵. Еще одним центром допетровского судостроения Н.П. Загоскин называл Астрахань. Во второй половине XVII в. органом казенного судостроения здесь служил Деловой двор. При нем имелись верфи, обслуживавшиеся целым штатом мастеровых, в том числе кузнецами и «молотобойцами»¹⁰⁶. По сведениям автора, первое упоминание о существовании Делового двора относилось к 1624 г., «когда этот двор, находясь под управлением сына боярского и нескольких целовальников, ведал астраханские казенные суда и низовые речные перевозки»¹⁰⁷.

⁹⁷ Загоровский В.П. Судостроение на Дону... С. 6.

⁹⁸ Там же. С. 16.

⁹⁹ Алексеев В.П. Брянские струги / Брянские страницы истории Российского флота: сб. мат-лов конф. (г. Брянск, 22 октября 1996 г.). Брянск, 2003. С. 28.

¹⁰⁰ Там же. С. 31.

¹⁰¹ Там же. С. 35.

¹⁰² Там же. С. 37.

¹⁰³ Там же. С. 38.

¹⁰⁴ Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 415.

¹⁰⁵ Там же. С. 416.

¹⁰⁶ Там же. С. 418.

¹⁰⁷ Там же. С. 435.

Подобные оценки разделялись позднее И.А. Шубиным¹⁰⁸, А.П. Шершовым¹⁰⁹, Н.И. Барбашевым¹¹⁰. Ю.П. Тушин описывал Деловой двор как место, где сосредоточивались материальные ресурсы, предназначенные для судостроения. В частности, сюда сплавлялся плотами корабельный лес из Казани и других городов бассейна Волги, поступали веревки, холсты, судовые скобы, канаты, смола, нити парусные и прочие судовые принадлежности¹¹¹. Современный исследователь М.А. Кирокосьян начало строительства кораблей для плавания по Каспийскому морю в Астрахани относит к 1557 г., правда, считая их преимущественно торговыми¹¹². По мнению автора, более организованный характер судостроения принимает именно после учреждения Делового двора, который он также называет верфью. Однако качество построенных там военных судов было одинаковым с качеством судов пиратов, чем и объяснялась их низкая эффективность в противостоянии. Именно это обстоятельство, по утверждению М.А. Кирокосьяна, привело московское правительство в конечном итоге к убеждению о необходимости строительства кораблей европейского образца, что и было предпринято в Дединово¹¹³.

Подводя итог проведенному анализу, следует отметить, что при оценке допетровского периода в истории отечественного судостроения нельзя как допускать преувеличения достигнутых тогда результатов, выдавая за действительность порою умозрительные утверждения отдельных исследователей, так и игнорировать несомненную органичную связь между происходившими в это время событиями и событиями, последовавшими в петровский период.

Очевидно, что попытки строительства флота в допетровский период были связаны либо с необходимостью решения важных внешнеполитических задач России (борьба за выход к Балтийскому морю, противостояние турецко-татарской экспансии в низовьях Дона), либо для создания безопасных условий внешне- и внутриэкономических связей на Каспии и в бассейне Волги. Первый из указанных блоков задач решить не удалось, второй решался с переменным успехом. Можно определенно утверждать, что такой итог стал следствием отсутствия в России сформированной судостроительной промышленности, способной строить корабли европейских образцов. Из отмеченных в начале статьи признаков формирования отрасли в стране в данный период можно говорить только о наличии зачатков производственной инфраструктуры (верфь в Дединово, Деловой двор в Астрахани) и зачатков обеспечивающих отраслей промышленности в лице доменных вододействующих заводов в подмосковных уездах.

О допетровском периоде XVII в. можно говорить только как о времени, когда были созданы определенные предпосылки для формирования судостроительной отрасли в России. Особенно большое значение в этом смысле имел опыт дединовского судостроения, которое, по утверждению некоторых исследователей, продолжалось еще некоторое время и после отправки флотилии во главе с кораблем «Орел»¹¹⁴. Значение этого опыта нашло отражение даже в официальных актах современной России: в мае 2017 г. Постановлением Правительства РФ № 659 дата издания указа царя Алексея Михайловича о строительстве корабля «Орел» – 29 июня 1667 г. – была установлена в качестве профессионального праздника – Дня кораблестроителя. То есть на официальном уровне подчеркнута значимость данного события и его роль в институционализации судостроительной отрасли в России¹¹⁵. Впрочем, в научном плане данный факт не может рассматриваться в качестве решающего аргумента.

¹⁰⁸ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 99–100.

¹⁰⁹ Шершов А.П. К истории военного кораблестроения... С. 265.

¹¹⁰ Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения... С. 124.

¹¹¹ Тушин Ю.П. Русское мореплавание... С. 41.

¹¹² Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии... С. 6.

¹¹³ Там же. С. 15.

¹¹⁴ Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 86; Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии... С. 26.

¹¹⁵ Об установлении профессионального праздника – Дня кораблестроителя / Правительство России [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/27931/> (дата обращения: 21.06.2021).

Зато можно вполне определенно утверждать, что опыт допетровского судостроения, причем не только дединовского, был использован уже в период правления Петра I, когда и произошла окончательная институционализация судостроительной промышленности. Об этом свидетельствует, как минимум следующее:

– многие из возникших в допетровское время центров военного судостроения сохранили свой статус и в последующий период (Воронеж, Казань, Астрахань, Брянск);

– в петровское время использовались схожие модели мобилизации людских и материальных ресурсов для реализации кораблестроительных программ, особенно это было характерно для периода подготовки к Азовским походам и строительства Азовского флота (1695–1712);

– опыт привлечения иностранного научно-технического опыта в судостроении в петровский период нашел самое широкое применение.

Проведенное исследование дает возможность утверждать, что тема судостроения в допетровской России нашла достаточно широкое, хотя и не вполне равномерное отражение в отечественной историографии. Прежде всего, следует отметить, что исследователями была хорошо изучена география судостроительной деятельности, организованной государством, и выявлены ее важнейшие центры. Наиболее детально и всесторонне изучены все аспекты строительства первого в России корабля европейского образца на верфи в с. Дединово. Вполне удовлетворительным можно считать освещение истории судостроения в бассейне Волги и на Каспии, прежде всего благодаря капитальным трудам И.А. Шубина и Н.П. Загоскина, а также плодотворной исследовательской деятельности М.А. Кирокосьяна. В то же время интерес исследователей к вопросам речного судостроения в районах, нацеленных на действия в Азовском и Черноморском бассейнах (Воронежский край и Брянск), носит явно фрагментарный характер. Наконец, представления о характере и результатах судостроения на балтийском стратегическом направлении, прежде всего на р. Западная Двина, в отечественной историографии представляются весьма гипотетичными и противоречивыми.

Если вести речь не столько о судостроении в целом с точки зрения самого процесса сооружения судов речного и морского типов в различных регионах допетровской России, а именно с позиции формирования судостроительной отрасли промышленности, то в этом отношении существуют определенные перспективы дальнейшего изучения проблемы. Возможным предметом более детального исследования могут стать как раз отмеченные выше взаимосвязи судостроительного опыта допетровского периода с последовавшим в конце XVII – начале XVIII в. бурным развитием кораблестроительной отрасли. Представляется весьма актуальным проведение комплексного исследования истории допетровского судостроения в XVII в. именно с позиций формирования отраслевых признаков, т.е. изучение мест сооружения судов и их оборудования, технологии изготовления судов, возможные зачатки проектно-конструкторского сопровождения кораблестроительных работ, источники и способы всестороннего обеспечения судостроительных работ. В ходе подобных исследований возможно будет подтвердить или опровергнуть целый ряд заключений, нашедших отражение в отечественной историографии, но носящих при этом умозрительный характер и не опирающихся на достоверные исторические факты.

Литература

Алексеев В.П. Брянские струги // Брянские страницы истории Российского флота: сб. мат-лов конф. (г. Брянск, 22 октября 1996 г.). Брянск, 2003. С. 28–39.

Аренс Е.И. Русский флот. Исторический очерк. СПб.: Издание Экспедиции заготовления государственных бумаг, 1904. 66 с.

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.

Белавенец П.И. Материалы по истории русского флота. М.; Л.: Госвоенмориздат, 1940. 152 с.

Белавенец П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб.: Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1910. 280 с.

Бельшев Л.Л. Судостроение военное // Военная энциклопедия: в 8 т. М.: Воениздат, 2003. Т. 7. С. 705–706.

Берх В.Н. Царствование царя Алексея Михайловича: в 2 ч. СПб.: Типография Х. Гинце, 1831. Ч. 1. 316 с.

Боголюбов Н. История корабля: в 2 т. М.: Типография Л.Ф. Снегирева, 1880. Т. 2. 670 с.

Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. / под ред. д-ра воен.-мор. наук кап. 1 ранга Н.В. Новикова; сост. В.А. Дивин, В.Г. Егоров, Н.Н. Землин и др. М.: Воениздат МВС СССР, 1948. 492 с.

Быховский И.А. Петровские корабли. Л.: Судостроение, 1982. 101 с.

Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб.: Типография Демакова, 1875. Ч. I. 658 с.

Веселовский Г.М. Воронеж в историческом и современно-статистическом отношениях. Воронеж: Типография губернского правления, 1866. 306 с.

Висковатов А. Строеие военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче // Морской сборник. 1856. № 1. Часть неофициальная. С. 89–131.

Галактионов И., Чистякова Е. А.Л. Ордин-Нащокин – русский дипломат XVII в. М.: Соцэкгиз, 1961. 134 с.

Глазман А. Морское судостроение на Руси с древних времен до XVIII века // Морской флот. 1950. № 2. С. 39–44.

Головачов В.Ф. История Севастополя, как русского порта. СПб.: Типография Департамента Уделов, 1872. 260 с.

Демидова Н.Ф. Приказы / Советская историческая энциклопедия: в 16 т. М.: Советская энциклопедия, 1968. Т. 11. Стлб. 560–566.

Дмитриев Н.И., Колтычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб.: Типография Морского министерства, 1909. 1030 с.

Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. СПб.: Типография Гогенфельдена и К°, 1864. 376 с.

Елагин С.И. Утверждение России на Балтийском побережье // Морской сборник. 1866. № 1. Часть неофициальная. С. 109–127.

Загоровский В.П. Попытка создания русского военно-морского флота на верхнем Дону в 60-х годах XVII века // Труды Воронежского государственного университета. Сб. историко-филологического факультета. 1957. Т. LX, вып. 2. С. 21–30.

Загоровский В.П. Судостроение на Дону в XVII веке и использование Россией донского парусного флота в борьбе против Крымского ханства и Турции: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1961. 19 с.

Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань: Лито-типография И.Н. Харитонова, 1910. 489 с.

Зувев Л.П. Начало военного кораблестроения в России // Судостроение. 1968. № 7. С. 71–72.

Истомин М.П. Рига и осада ее царем Алексеем Михайловичем // Труды десятого археологического съезда в Риге 1896 г. Т. 1. М.: Типография Г. Лисснера и А. Гешеля, 1899. С. 229–240.

Доценко В.Д., Богатырев И.В., Вахарловский Г.А., Кротов П.А., Сацкий А.Г. История отечественного судостроения IX–XIX вв. СПб.: Судостроение, 1994. Т. 1. Парусное деревянное судостроение. 472 с.

Квашнин-Самарин Е.Н. Морская идея в русской земле. СПб.: Типография Морского министерства, 1912. 189 с.

Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии: Два столетия Каспийской флотилии, середина XVII – середина XIX вв. Астрахань: Издатель Сорокин Роман Васильевич, 2011. 226 с.

Книга Устав морской о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. СПб.: Санкт-Петербургская типография, 1720. 656 с.

Лопатников В.А. Ордин-Нащокин. Опередивший время. М.: Молодая гвардия, 2017. 304 с.

Лунин Б.В., Потапов Н.И. Азовские походы Петра I (1695–1696 гг.). Ростов н/Д.: Ростовское облкнигиздат, 1940. 104 с.

Лучининов С.Т. Дело о строении «Орла» // Судостроение. 1974. № 1. С. 58–61.

Медовиков П. Историческое значение царствования Алексея Михайловича. М.: Типография А. Семена, 1854. 256 с.

Монаков М.С., Родионов Б.И. История российского флота в свете мировой политики и экономики (X–XIX вв.) / под общ. ред. В.И. Куроедова. М.: Кучково поле, 2006. 832 с.

Об установлении профессионального праздника – Дня кораблестроителя // Правительство России [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/27931/> (дата обращения: 21.06.2021).

«Орел» // Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: https://bigenc.ru/military_science/text/2684287 (дата обращения: 23.06.2021).

Попов А. О построении корабля Орла в государственное царя Алексея Михайловича. М.: Типография А. Семена, 1858. 18 с.

Резников В. На пути к морю // Морской сборник. 1992. № 12. С. 81–83.

Скрягин С.А. Мореходство и его влияние на развитие Русского государства // Морской сборник. 1898. № 8. Часть неофициальная. С. 1–40.

Соловьев С.М. История России с древнейших времен. 2-е изд. СПб.: Типография Товарищество «Общественная польза», 1896. Кн. 3. 1580 стлб.

Списки лицам, начальствовавшим в России морскою частию, от учреждения корабельного приказа (1667) до настоящего положения. СПб.: Типография И. Греча, 1831. 24 с.

Судостроение военное // Советская военная энциклопедия: в 8 т. / гл. ред. комис. Маршал Сов. Союза А.А. Гречко. М.: Воениздат, 1979. Т. 7. С. 593–594.

Сукновалов А.Е. Строительство флота в России во второй половине XVII века // Морской сборник. 1946. № 3. С. 76–93.

Тихомиров М.Н. Борьба русского народа за выход к морю в XIII–XVII вв. // Русское военно-морское искусство: сб. ст. М., 1951. С. 25–40.

Тушин Ю.П. К истории морского судостроения // Военно-исторический журнал. 1970. № 8. С. 101–104.

Тушин Ю.П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век). М.: Наука, 1978. 183 с.

Фальковский Н.И. Москва в истории техники. М.: Московский рабочий, 1950. 528 с.

Федотенков В.Н. «Орел» / Советская военная энциклопедия: в 8 т. М., 1978. Т. 6. С. 109.

Цветаев Д.В. Протестантство и протестанты в России до эпохи преобразований. М.: Университетская типография, 1890. 789 с.

Цветаев Д.В. Основание русского флота: исторический очерк. СПб.: Тип. Т-ва «Общественная польза», 1896. 16 с.

Чернов А.В. Вооруженные силы Русского государства в XV–XVII вв. М.: Воениздат, 1954. 224 с.

Шведе К.Л. Краткий очерк истории кораблей имени «Орел» с 1668 по 1902 г. СПб.: Типография Морского министерства, 1902. 34 с.

Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.; Л.: Госвоенмориздат, 1940. 360 с.

Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. М.: Военмориздат, 1952. 364 с.

Шишков А.П. Список кораблям и прочим судам всего Российского флота от начала заведения онаго до нынешнего времени, с историческими, вообще о действиях флота и о каждом судне примечаниями. СПб.: Типография Морского шляхетского кадетского корпуса, 1799. Ч. 1. [7], 323 с.

Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М.: Транспечать, 1927. 912 с.

Яковлев И.И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения. Л.: Судостроение, 1970. 384 с.

References

Alekseev, V.P. (2003). Bryanskie strugi [Bryansk Plows]. In *Bryanskie stranitsy istorii Rossiyskogo flota*. Bryansk, pp. 28–39.

Arens, E.I. (1904). *Russkiy flot. Istoricheskiy ocherk* [Russian Fleet. Historical Essay]. St. Petersburg, Izdaniye Ekspeditsii zagotovleniya gosudarstvennykh bumag. 66 p.

Barbashev, N.I. (1959). Iz istorii morskogo sudostroeniya v Rossii v pervoy chetverti XVIII veka [From the History of Marine Shipbuilding in Russia in the First Quarter of the 18th Century]. In *Trudy Instituta istorii estestvoznaniya i tekhniki*. Vol. 21, pp. 117–171.

Belavenets, P.I. (1910). *Nuzhen li nam flot i znachenie ego v istorii Rossii* [Do We Need a Fleet and Its Meaning in the History of Russia]. St. Petersburg, Tovarithchestvo P. Golike i A. Vil'borg, 280 p.

Belavenets, P.I. (1940). *Materialy po istorii russkogo flota* [Materials on the History of the Russian Fleet]. Moscow, Leningrad, Gosvoenmorizdat. 152 p.

Belyshev, L.L. (2003). Sudostroenie voennoe [Military Shipbuilding]. In *Voennaya entsiklopediya*. Vol. 7. Moscow, pp. 705–706.

Berkh, V.N. (1831). *Tsarstvovanie tsarya Alekseye Mikhaylovicha* [The Reign of Tsar Alexey Mikhailovich]. Part. 1. St. Petersburg, Tipografiya Kh. Gintse. 316 p.

Bogolyubov, N. (1880). *Istoriya korablya* [The History of the Ship]. Vol. 2. Moscow, Tipografiya L.F. Snegireva. 670 p.

Bykhovskiy, I.A. (1982). *Petrovskie korabely* [Peter's Shipbuilders]. Leningrad, Sudostroyeniye. 101 p.

Chernov, A.V. (1954). *Vooruzhennyye sily Russkogo gosudarstva v XV–XVII vv.* [Armed Forces of the Russian State in the 10th – 17th Centuries]. Moscow, Voenizdat. 224 p.

Demidova, N.F. (1968). Prikazy [Prikazes]. In *Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya*. Vol. 11. Moscow, col. 560–566.

Dmitriev, N.I., Kolpychev, V.V. (1909). *Sudostroitel'nye zavody i sudostroenie v Rossii i za granitseiy* [Shipyards and Shipbuilding in Russia and Abroad]. St. Petersburg. 1030 p.

Dotsenko, V.D., Bogatyrev, I.V., Vakharlovskiy, G.A., Krotov, P.A., Satskiy, A.G. (1994). *Istoriya otechestvennogo sudostroeniya IX–XIX vv.* [The History of Domestic Shipbuilding in the 9th – 19th Centuries]. Vol. 1. St. Petersburg, Sudostroyeniye. 472 p.

Elagin, S.I. (1864). *Istoriya russkogo flota. Period Azovskiy* [History of the Russian Fleet. The Azov Period]. St. Petersburg, Tipografiya Gogenfel'dena i K^o. 376 p.

Elagin, S.I. (1866). Utverzhenie Rossii na Baltiyskom pribrezh'ii [Russian Approval on the Baltic Coast]. In *Morskoy sbornik*. No. 1, pp. 109–127.

Fal'kovskiy, N.I. (1950). *Moskva v istorii tekhniki* [Moscow in the History of Technics]. Moscow. 528 p.

Fedotenkov, V.N. (1978) “Orel” [“Orel”]. In *Sovetskaya voennaya entsiklopediya*. Vol. 6. Moscow, p. 109.

Galaktionov, I., Chistyakova, E. A.L. *Ordin-Nashchokin – russkiy diplomat XVII v.* [A.L. Ordin-Nashchokin – Russian Diplomat of the 17th Century]. Moscow, Sotsekgiz. 134 p.

Glazman, A. (1950). Morskoe sudostroenie na Rusi s drevnikh vremen do XVIII veka [Marine Shipbuilding in Russia from Ancient Times to the 18th Century]. In *Morskoy flot*. No. 2, pp. 39–44.

Golovachov, V.F. (1872). *Istoriya Sevastopolya, kak russkogo porta* [The History of Sevastopol as a Russian Port]. St. Petersburg, Tipografiya Departamenta Udelov. 260 p.

Istomin, M.P. (1899). Riga i osada ee tsarem Alekseem Mikhaylovichem [Riga and Its Siege by Tsar Alexey Mikhailovich]. In *Trudy desyatogo arkheologicheskogo s'ezda v Rige 1896 g.* Vol. 1, pp. 229–240.

Kirokos'yan, M.A. (2011). *Russkiy flag na Kaspii: Dva stoletiya Kaspiyskoy flotilii, seredina XVII – seredina XIX vv.* [Russian Flag in the Caspian: Two Centuries of the Caspian Flotilla, mid-17th – mid-19th Centuries]. Astrahan', Izdatel' Sorokin Roman Vasil'evich. 226 p.

(1720). *Kniga Ustav morskoy. O vsem, chto kasaetsya dobromu upravleniyu, v bytnosti flota na more* [Book of the Charter of the Marine. Everything about Good Maritime Fleet Management While at Sea]. St. Petersburg, Sankt-Peterburgskaya tipografiya. 656 p.

Kvashnin-Samarin, E.N. (1912). *Morskaya ideya v russkoy zemle* [Marine Idea in Russian Land]. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo ministerstva. 189 p.

Lopatnikov, V.A. (2017). *Ordin-Nashchokin. Operedivshiy vremya* [Ordin-Nashchokin. Ahead of His Time]. Moscow, Molodaya Gvardiya. 304 p.

Luchininov, S.T. (1974). Delo o stroenii "Orla" [The Case of the Construction of the Ship "Orel"]. In *Sudostroenie*. No. 1, pp. 58–61.

Lunin, B.V., Potapov, N.I. (1940). *Azovskie pokhody Petra I (1695–1696 gg.)* [The Azov Campaigns of Peter I (1695–1696)]. Rostov-on-Don, Rostovskioye oblknigizdat. 104 p.

Medovikov, P. (1854). *Istoricheskoe znachenie tsarstvovaniya Alekseya Mikhaylovicha* [The Historical Significance of the Reign of Alexey Mikhaylovich]. Moscow, Tipografiya A. Semena. 256 p.

Monakov, M.S., Rodionov, B.I. (2006). *Istoriya rossiyskogo flota v svete mirovoy politiki i ekonomiki (X–XIX vv.)* [The History of the Russian Fleet in the Light of World Politics and Economics (10th – 19th Centuries)]. Moscow, Kuchkovo pole. 832 p.

Novikov, N.V. (Ed.) (1948). *Boevaya letopis' russkogo flota: Khronika vazhneyshikh sobytiy voennoy istorii russkogo flota s IX v. po 1917 g.* [The Combat Chronicle of the Russian Fleet: Chronicle of the Most Important Events in the Military History of the Russian Fleet from the 9th Century to 1917]. Moscow, Voenizdat MVS SSSR. 492 p.

Ob ustanovlenii professional'nogo prazdnika – Dnya korablestroitelya [On the Establishment of a Professional Holiday – the Day of the Shipbuilder]. URL: <http://government.ru/docs/27931/> (date of access 21.06.2021).

"Orel" ["Orel"]. In *Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya*. URL: https://bigenc.ru/military_science/text/2684287 (date of access 23.06.2021).

Popov, A. (1858). *O postroenii korablya Orla v gosudarstvovanie tsarya Alekseya Mikhaylovicha* [About the Construction of the Ship Oryol During the Reign of Tsar Alexei Mikhailovich]. Moscow, Tipografiya A. Semena. 18 p.

Reznikov, V. (1992). Na puti k moryu [On the Way to the Sea]. In *Morskoy sbornik*. No. 12, pp. 81–83.

Shershov, A.P. (1940). *Istoriya voennogo korablestroeniya s drevneyshikh vremen i do nashikh dneiy* [The History of Military Shipbuilding from Ancient Times to Present Day]. Moscow., Leningrad, Gosvoenmorizdat. 360 p.

Shershov, A.P. (1952). *K istorii voennogo korablestroeniya* [Towards the History of Military Shipbuilding]. Moscow, Voenmorizdat. 364 p.

Shishkov, A.P. (1799). *Spisok korablyam i prochim sudam vsego Rossiyskogo flota ot nachala zavedeniya onago do nyneshnego vremeni, s istoricheskimi, voobshche o deystviyakh flota i o kazhdom sudne primechaniyami* [List of Ships and Other Vessels of the Entire Russian Fleet from its Beginning to the Present Time, with Notes on the History and Actions of the Fleet]. Part 1. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo shlyakhetskogo kadetskogo korpusa. 323 p.

Shubin, I.A. (1927). *Volga i volzhskoe sudokhodstvo* [Volga and Volga Shipping]. Moscow. 912 p.

Shvede, K.L. (1902). *Kratkiy ocherk istorii korabley imeni "Orel" s 1668 po 1902 g.* [A Brief Outline of the History of the Ships Named "Orel" from 1668 to 1902]. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo ministerstva. 34 p.

Skryagin, S.A. (1898). Morekhodstvo i ego vliyanie na razvitie Russkogo gosudarstva [Navigation and Its Influence on the Development of the Russian State]. In *Morskoy sbornik*. No. 8, pp. 1–40.

Solov'ev, S.M. (1896). *Istoriya Rossii s drevneishikh vremen. Kn. 3.* [History of Russia since Ancient Times. Book 3]. St. Petersburg, Obshchestvennaya poliza. 1580 col.

(1831). *Spiski litsam, nachal'stvovavshim v Rossii morskoyu chastiyu, ot uchrezhdeniya korabel'nogo prikaza (1667) do nastoyashchago polozheniya* [Lists to Persons in Command of the Naval Unit in Russia, from the Establishment of the Ship's Prikaz (1667) to Present Time]. St. Petersburg, Tipografiya I. Grecha. 24 p.

(1979). *Sudostroenie voennoe* [Military Shipbuilding]. In *Sovetskaya voennaya entsiklopediya*. Vol. 7. Moscow, pp. 593–594.

Suknovalov, A.E. (1946). *Stroitel'stvo flota v Rossii vo vtoroy polovine XVII veka* [Fleet Construction in Russia in the Second Half of the 17th Century]. In *Morskoy sbornik*. No. 3, pp. 76–93.

Tikhomirov, M.N. (1951). *Bor'ba russkogo naroda za vykhod k moryu v XIII–XVII vv.* [The Struggle of the Russian People for Access to the Sea in the 13th – 17th Centuries]. In *Russkoe voenno-morskoe iskusstvo*. Moscow, pp. 25–40.

Tsvetaev, D.V. (1890). *Protestantstvo i protestanty v Rossii do epokhi preobrazovaniy* [Protestantism and Protestants in Russia Before the Era of Transformations]. Moscow, Universitetskaya tipografiya. 789 p.

Tsvetaev, D.V. (1896). *Osnovanie russkogo flota: Istoricheskiy ocherk* [The Founding of the Russian Fleet: Historical Sketch]. St. Petersburg, Obshchestvennaya pol'za. 16 p.

Tushin, Yu.P. (1970). *K istorii morskogo sudostroeniya* [Towards the History of Marine Shipbuilding]. In *Voenno-istoricheskiy zhurnal*. No. 8, pp. 101–104.

Tushin, Yu.P. (1978). *Russkoe moreplavanie na Kaspiyskom, Azovskom i Chernom moryakh (XVII vek)* [Russian Navigation in the Caspian, Azov and Black Seas (17th Century)]. Moscow, Nauka. 183 p.

Veselago, F.F. (1875). *Ocherk russkoiy morskoy istorii* [Essay on Russian Maritime History]. Part. I. St. Petersburg, Tipografiya Demakova. 658 p.

Veselovskiy, G.M. (1866). *Voronezh v istoricheskom i sovremenno-statisticheskom otnosheniyakh* [Voronezh in Historical and Modern Statistical Terms]. Voronezh, Tipografiya Gubernskogo pravleniya. 306 p.

Viskovatov, A. (1856). *Stroenie voennykh sudov v Rossii pri tsaryah Mikhaile Fedoroviche i Aleksee Mikhayloviche* [Construction of Warships in Russia under Tsars Mikhail Fedorovich and Alexey Mikhaylovich]. In *Morskoy sbornik*. No. 1, pp. 89–131.

Yakovlev, I.I. (1970). *Korabli i verfi. Ocherki istorii otechestvennogo sudostroeniya* [Ships and Shipyards. Essays on the History of Domestic Shipbuilding]. Leningrad, Sudostroenie. 384 p.

Zagorovskiy, V.P. (1957). *Popytka sozdaniya russkogo voenno-morskogo flota na verkhnem Donu v 60-kh godakh XVII veka* [An Attempt to Create a Russian Navy on the upper Don in the 60s of the 17th Century]. In *Trudy Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta*. Iss. 2, pp. 21–30.

Zagorovskiy, V.P. (1961). *Sudostroenie na Donu v XVII veke i ispol'zovanie Rossiey donskogo parusnogo flota v bor'be protiv Krymskogo khanstva i Turtsii* [Shipbuilding on the Don in the 17th Century and the Use of the Don Sailing Fleet by Russia in the Fight Against the Crimean Khanate and Turkey]. Cand. hist. sci. diss. abstract. Leningrad. 19 p.

Zagoskin, N.P. (1910). *Russkie vodnye puti i sudovoe delo v dopetrovskoy Rossii* [Russian Waterways and Ship Business in Pre-Petrine Russia]. Kazan', lito-tipografiya I.N. Kharitonova. 489 p.

Zuev, L.P. (1968). *Nachalo voennogo korablestroeniya v Rossii* [The Beginning of Military Shipbuilding in Russia]. In *Sudostroenie*. No. 7, pp. 71–72.