

УДК 908(407.324)

Воронеж в Петровскую эпоху

Н.В. Божко, С.А. Пономарева

Воронежский институт высоких технологий, Воронеж, Россия

В начале своего царствования Петр I продолжил участие России в антитурецкой коалиции, сложившейся во времена правления Софьи. Первый Азовский поход убедил царя в необходимости строительства военно-морского флота. В качестве места строительства был выбран Воронеж. Город стал стремительно расширяться, вышел за пределы старой крепости, обзавелся новыми районами и промышленными предприятиями. Расположенному во внутренних районах страны, Воронежу суждено было стать «колыбелью русского флота».

Ключевые слова: Азовские походы Петра I, воронежские верфи, Адмиралтейство, Цейхгауз.

Voronezh in the Era of Peter the Great

N.V. Bozhko, S.A. Ponomareva

Voronezh Institute of High Technologies, Voronezh, Russia

At the beginning of his reign, Peter the Great continued Russia's participation in the anti-Turkish coalition that had formed during the reign of Sophia. The first Azov campaign convinced the Tsar of the need to build a navy. Voronezh was chosen as the site. The city began to expand rapidly, expanding beyond the old fortress, acquiring new districts and industrial enterprises. Situated in the interior of the country, Voronezh was destined to become the "cradle of the Russian navy".

Keywords: Azov campaigns of Peter the Great, Voronezh shipyards, Admiralty, Arsenal.

Петровская эпоха занимает особое место в истории Воронежа. Город оказался в центре событий, связанных с Азовскими походами Петра, и в целом, с южным направлением российской внешней политики.

В 1686 г., подписав «Вечный мир» с Польшей, Россия не только закрепила за собой левобережье Днепра и Киев, но и вступила в антитурецкую коалицию с Польшей, Австрией, Венецией. Обратной стороной дипломатического успеха было обязательство начать военные действия против Турции. Правительство Софьи приняло решение выступить против вассала Османской империи, Крымского ханства. Однако два похода В. Голицына в 1687 и 1689 гг. окончились неудачей. Печальный исход стал сочетанием субъективных просчетов и объективных обстоятельств. В. Голицын – талантливый дипломат, оказался не на своем месте в роли полководца. Он принял решение идти к Крыму через Дикое Поле, это был самый короткий, но и самый опасный путь: безводные степи, отсутствие крупных русских крепостей, которые можно было бы использовать в качестве баз снабжения, излюбленная татарами практика поджога степи перед войсками неприятеля, все это делало русскую армию заложницей природных условий и военной тактики татар.

В первый поход выступили уже поздно, в мае, русская армия дошла до Перекопа, но нехватка фуража, воды и провианта стала тяжелым испытанием для людей, и Голицын решил повернуть назад. Ко второму походу подготовились основательно, вышли в путь в феврале, но из-за большой численности армии и внушительного обоза двигались медленно и опять оказались на месте с началом жары. Голицын вновь не решился штурмовать перекопские укрепления. Можно только предполагать, чем он руководствовался: опасался таких же безводных степей за

Перекопом или боялся оказаться запертым на полуострове, один на один с крымской конницей.

Провал Крымских походов только ускорил падение правительства Софьи и переход власти к Петру. Однако политический конфликт между братом и сестрой не означал смену приоритетов во внешней политике России. Петр, по-прежнему, готов был воевать с Турцией, но учел ошибки В. Голицына и выбрал принципиально иную цель – турецкую крепость Азов, запирающую выход к Азовскому морю по Дону, верхнее течение которого находилось в руках России. Взятие Азова позволяло создать плацдарм, который по силам было удержать (русские казаки уже «сидели» в Азове в 1637 г.), и использовать для продолжения военных действий на юге.

Первый Азовский поход начался в 1695 г. До места добирались на судах по рекам Москва, Ока, Волга до Царицына, отсюда сухопутным путем дошли до Дона и спустились к Азову. Однако взять крепость быстро, с наскока не удалось. Петр не учел, что Азов нужно блокировать с моря, чтобы перекрыть туркам доставку подкреплений и припасов по воде. Речные суда, струги, на которых русская армия приплыла к Азову, для этого не годились. Да и сама оборона велась «по старинке»: стихийными штурмами и беспорядочными бомбардировками. К тому же молодой царь передоверил командование войсками сразу трем военачальникам: Ф. Лефорту, Ф. Головину и П. Гордону. Постоянные споры и отсутствие координации действий между ними только мешали делу. Так, не дождавшись предварительного разрушения стен, русские войска были брошены в лобовые атаки, которые турки с успехом отбили, в том числе, с помощью прибывшего по морю десанта янычар. В итоге, осаду Азова решено было прекратить и заняться строительством флота в Воронеже.

Выбор Воронежа не был спонтанным решением. С начала XVII в. (1613 г.) город стал главной базой подготовки «донских отпусков». Так называли своеобразное жалованье донским казакам за охрану южных границ России от набегов татар и турок. Оно включало деньги, хлеб (муку, крупы, сухари), порох, свинец, сукно и вино. «Донские отпуски» были не просто «зарплатой», а жизненно важным ресурсом для выживания и ведения боевых действий. Доставлять «отпуски» сухопутным путем по дикой степи было и опасно, и малоэффективно из-за небольших объемов. Единственно надежной дорогой оставалась вода. Воронеж, как самый крупный город на верхнем Дону, стал главной базой снабжения казаков. Воронежский воевода играл ключевую роль в отправке караванов. Он отвечал за сбор припасов, строительство судов, набор гребцов и кормщиков и нес за это прямую ответственность перед Москвой.

Ко времени Азовских походов, воронежские мастера освоили изготовление стругов – речных судов разных типов, приспособленных и для плавания по рекам, и для выхода в море. Суда строили ежегодно и в больших количествах, так как струги использовались один раз, поскольку поднимать их вверх по течению было сложнее, чем делать заново. Работы по изготовлению одного струга занимали около 2 недель, в сезон работ в город стекалось до 20 тыс. человек. Таким образом, к моменту принятия Петром решения начать строительство военно-морского флота в Воронеже, здесь уже существовали верфи с налаженной инфраструктурой, трудовыми ресурсами и традициями.

Особого внимания заслуживает местность у впадения реки Воронеж в Дон. Левый пологий берег реки представлял собой широкую пойму с множеством стариц (старых русел), небольших озер и протоков, которые образовывали живописные острова. Правый берег – крутой, но все же Воронеж – равнинная река, берег был удобен для установки стапелей и спуска кораблей. Именно на правом берегу и речных островах будут заложены верфи, Адмиралтейство, арсенал и пр. Но главное, что

поражало современников, глубина и полноводность реки. Адмирал Корнелий Крюйс, побывавший в городе в 1699 г. и оставивший описание Воронежа, отмечал, что река не шире обыкновенного городского канала, но глубока и удобна для прохода крупных судов. Правда, следует отметить, что типичный военный корабль имел осадку около 4,5 м, провести такое судно по рекам было затруднительно, поэтому два корабля-галеаса, построенные для второго Азовского похода, разобрали, по суше доставили в Черкасск и там собрали заново. В последующем русские корабельщики изменили пропорции корпуса кораблей, уменьшив осадку до 3 м. Они получались более плоскодонными и широкими, но сохраняли устойчивость на воде и были оптимальными для местных воронежских условий.

Среди других достоинств Воронежа следует отметить местные леса, в изобилии росшие и по берегам реки. Неподалеку от Воронежа, на территории современной Липецкой области, добывали железную руду. В 1693 г. дьяк К. Борин и купец Н. Аристов построили железоделательный завод, позднее появились два казенных завода – Липецкий и Кузьминский.

Вся зима 1695–1696 гг. прошла под лозунгом строительства флота в Воронеже. При этом сам Петр не просто руководил издалека, 29 февраля 1696 г. он прибыл в Воронеж, жил, работал вместе со всеми, вникал в каждую мелочь. Именно это и позволило совершить невозможное – построить флот за одну зиму. Главную верфь, протяженностью 600 м. устроили на правом берегу, напротив двух островов. На одном из них возвели Государеву верфь. Одновременно со строительством стапелей в пойме реки и на островах построили целый «судостроительный комплекс»: водяные и ветряные пильные мельницы, кузницы, канатные сараи, склады. На верфи собрали более 26 тыс. человек работников: крестьян из окрестных сел, стрельцов, казаков.

К весне 1696 г. Азовская военная флотилия была готова. Она состояла из двух кораблей-галеасов – 36-ти пушечных «Апостола Петра» и «Апостола Павла» – это были крупные парусно-гребные суда, способные нести тяжелую артиллерию, 23 галер, включая флагманскую двухмачтовую «Принципиум», на которой поплывет сам Петр, 4 брандеров – судов, которые начиняли порохом, поджигали и пускали на вражеские корабли, и более тысячи стругов, морских лодок и плотов для перевозки войск, припасов и артиллерии.

Во второй Азовский поход суда отправлялись группами. Сам Петр отплыл 3 мая 1696 г. На этот раз командование было четко разделено: воевода А.С. Шеин руководил сухопутными войсками, Ф. Лефорт – флотом. Для турок наличие у русских флота стало полной неожиданностью. 19 июля Азов пал. Взятие крепости не остановило судостроительных работ в Воронеже. Флот был необходим для продолжения военных действий на Азовском и Черном морях. 20 октября 1696 г. Боярская Дума по настоянию Петра приняла историческое решение: «Морскому флоту быть...» [2, с. 86].

Для привлечения финансовых средств вначале прибегли к организации так называемых кумпанств. Это были принудительные объединения отдельно землевладельцев, духовенства, купцов и посадских людей, которые за свой счет должны были строить корабли из расчета: 1 корабль с 10 тыс. крестьянских дворов для землевладельцев, 8 тыс. дворов для духовенства. Купечеству и посадским (Гостиное кумпанство) надлежало построить 14 судов. Предполагалось, что кумпанства самостоятельно будут организовывать найм рабочих и мастеров, закупку строительных материалов и оружия, наблюдение за процессом строительства. На практике никакой слаженной работы не получилось, строительство велось медленно и не очень качественно. Уже с 1700 г. обязанности кумпанств заменили денежными выплатами:

10 тыс. руб. за один корабль, а главным устройтелем работ продолжало оставаться само государство.

Для лучшей организации строительства флота был создан Адмиралтейский приказ. Во главе поставили Ф.М. Апраксина, наделенного военной и гражданской властью. Его полномочия распространялись на 25 поселений, что было связано с расширением судостроительной базы.

Интенсивное строительство судов привело к быстрому обмелению реки Воронеж. Поначалу дно пытались углубить с помощью багров и землечерпалок. В 1703 г. по проекту специально приглашенного английского инженера Дж. Перри построили две плотины со шлюзами, что позволило поднимать уровень воды для прохода крупных кораблей. В 1705 г. по указу Петра была заложена новая верфь в Таврове, при впадении реки Тавровки в Воронеж, строить и спускать на воду корабли стали ближе к глубокой воде, минуя обмелевшие участки. Однако и новая верфь не решала всех проблем. В 1709 г. приказано было строить верфь и крепость в устье реки Осередь. Место Петр приметил еще во время своих походов на Азов. Оно располагалось ближе к морю, а сам Дон был широким и полноводным. Так было положено начало городу Павловску. Преимуществом нового места стал и обширный лесной массив с вековыми дубравами, знаменитый Шипов лес, прозванный Петром «золотым кустом» и объявленный корабельным лесом. В целом, на территории Воронежской области крупные верфи функционировали в самом Воронеже, селах Таврово, Ступино, Рамонь, Чертовицк и Павловск.

19 ноября 1698 г. на воронежской верфи по чертежам Петра был заложен 58-пушечный корабль «Гото Предестинация» («Божье Предвидение»). Он стал первым линейным кораблем русского флота. Первоначально строительством руководил сам Петр, но вскоре назначил на это место талантливого русского корабельного подмастерья Феодосия Склаева. Спуск на воду состоялся 27 апреля 1700 г. На церемонии присутствовали царевич Алексей, царевна Наталья Алексеевна, сестра Петра, иностранные послы и другие почетные гости. Современники отмечали, что «Гото Предестинация» обладала хорошей устойчивостью, легко всходила на волну и была самым быстроходным кораблем и флагманом Азовского флота.

Строительство флота преобразило и сам Воронеж, вызвав самый настоящий строительный бум. Город вышел за пределы прежней крепости, на его карте появились десятки новых сооружений. К сожалению, большинство из них не сохранилось до наших дней, но благодаря историческим документам мы можем представить себе петровский Воронеж.

Главные судостроительные площадки находились на правом берегу р. Воронеж и на островах. Здесь возвели Адмиралтейство – комплекс построек с верфями, мастерскими и складами. На одном из островов построили цитадель (крепость). Она представляла собой замкнутое в четырехугольник каменное строение с башнями по углам. Ее использовали как своеобразную административную зону Адмиралтейства. Внутри крепости постоянно находился военный гарнизон. Другим каменным строением стал Цейхгауз (Арсенал) – военный склад для хранения оружия, обмундирования и припасов. Это было солидное сооружение 60 м в длину и 20 м в ширину, два этажа – каменных, третий – деревянный. Его стены были настолько крепки, что простояли до середины XX в. и превратились в головную боль для местных властей: сломать невозможно, возродить дорого. В итоге, здание было продано и успело побывать и шерстмойней, и яхтклубом. Точку в истории цейхгауза поставила Великая Отечественная война, здание разбомбили.

Единственное сооружение петровских времен, сохранившееся до наших дней – Успенская церковь. Это старейшее сооружение в городе после колокольной Акатова монастыря. Постройку храма относят к концу XVII – началу XVIII в. При Петре храм переименовали в Адмиралтейский. Именно здесь освящали спущенные на воду корабли, впервые подняли Андреевский флаг (1699 г.), а сам Петр пел на клиросе.

Рядом с Успенской церковью выросла Немецкая слобода, где селили иностранных специалистов. Для них построили две лютеранские кирхи. Берег р. Воронеж облюбовали и сподвижники Петра, свои дворцы в Воронеже имели А. Меншиков, Ф. Апраксин, Ф. Головин. О месте проживания самого Петра известно, что в 1696 г. он остановился в доме подьячего Игната Моторина. Спустя два года царю построили деревянный дворец на одном из островов.

Петр посещал Воронеж 13 раз и в общей сложности прожил 1,5 года (500 дней). На это время Воронеж фактически становился неофициальной столицей России. Отсюда по всей стране рассылали распоряжения и поручения Петра, здесь российский император принимал иностранных послов. Именно иностранцы оставили интересные впечатления о городе, быте и нравах его жителей.

В 1698 г. в Воронеж в должности вице-адмирала и главного инспектора строящегося флота прибыл Корнелий Крюйс. Норвежец на голландской службе, он был нанят Петром во время Великого Посольства. Крюйс подробно описал Воронежское Адмиралтейство, отдельно упомянул каменный арсенал, построенный по примеру Амстердамского, канатные заводы, пильные мельницы и литейные дворы. Именно ему принадлежит подробное описание рек Воронеж и Дон.

Корнелий Бруин посетил Воронеж в 1703 г. по личному приглашению Петра. Царь хотел показать гостю строящийся флот. Свои впечатления Бруин описал в книге «Путешествие через Московию в Персию и Индию», сопроводив текст собственными гравюрами. Бруин оставил подробное описание Воронежа того времени, отметив, что деревянная стена старой крепости практически сгнила, видные купцы проживают вблизи Акатова монастыря, а петровское окружение построило дворцы на склоне горы «напротив» крепости Адмиралтейства. Решив зарисовать панораму города, он отправился на холмы в двух верстах на юго-запад от города, в район современной Чижевки. Для удобства рисования Бруин расположился в яме, которую быстро вырыли сопровождавшие его матросы, и в мгновение ока заинтересовал жителей города, посчитавших его за преступника, приговоренного к закапыванию живым в землю. Подтрунивая над местными жителями, Бруин описал их растерянность, когда на следующий день он переместился рисовать на кладбище. Впрочем, и сам Бруин столкнулся с «неразрешимой загадкой». В один из дней он вместе с Петром отправился осматривать места по течению Дона и к великому удивлению обнаружил «слоновьи зубы» (речь идет о костях и бивнях мамонтов у с. Костенки). Благодаря Бруину мы теперь знаем объяснение этого факта самим Петром, который считал, что это кости погибших во время перехода слонов Александра Македонского.

Кораблестроение в Воронеже непрерывно продолжалось до 1711 г., когда после неудачного Прутского похода Петра был потерян Азов. В 1715 г. Воронеж ненадолго стал центром Азовской губернии, которая вскоре была разделена. С возвращением Азова в 1736 г. под контроль России военно-стратегическое значение Воронежа было окончательно утрачено. Успешная внешняя политика Екатерины II вывела Россию к берегам Черного моря, превратив Воронеж в центр типичной аграрной губернии, но с удивительным статусом «колыбели» русского регулярного флота России.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Загоровский В.П. Воронеж: историческая хроника / В.П. Загоровский. – Воронеж: Центрально-Черноземное книжное изд-во, 1989. – 255 с.
2. Немыкин А.Я. Историческое краеведение Воронежской области (с древнейших времен до середины XIX века): Учебно-методическое пособие / А.Я. Немыкин, И.В. Немыкина. – Воронеж: Воронежский государственный педагогический университет, 2015. – 192 с.
3. Панова В.И. История Воронежского края: Учебно-методическое пособие / В.И. Панова. – Воронеж: Родная речь, 2004. – 288 с.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Божко Наталия Васильевна, кандидат исторических наук, доцент, Воронежский институт высоких технологий, Воронеж, Россия.

Пономарева Светлана Алексеевна, студентка, Воронежский институт высоких технологий, Воронеж, Россия.