

СЯСЬСКАЯ ВЕРФЬ И СОЗДАНИЕ РОССИЙСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА НА БАЛТИКЕ¹

Одним из важнейших итогов петровских реформ стало создание российского военно-морского флота на Балтийском море. С этой целью было создано несколько верфей. Но первенцем военно-морского кораблестроения на Балтике стала Сясьская верфь (верфь на Сясьском устье), основанная весной 1702 г. Существует несколько работ, посвященных истории Сясьской верфи². Однако работы, вышедшие в конце XX в., основаны на ограниченном круге источников и содержат неточности. Большой вклад в изучение истории петровского кораблестроения на Балтике внесли работы П.А. Кротова, основанные на массиве как опубликованных, так и архивных источников. П.А. Кротов аргументированно опроверг многие неверные представления об истории Сясьской верфи. Однако все авторы, писавшие об истории Сясьской верфи, уделяли основное внимание выпуску ее основной продукции — военных кораблей. Такие вопросы, как состав и условия работы мастеровых, место верфи в структуре учреждений того времени и влияние отдельных представителей правящих кругов на деятельность верфи, до настоящего времени не были предметом специального изучения.

В ходе Северной войны в начале 1702 г. командование русской армии начало подготовку к захвату двух шведских крепостей Нотебурга (в истоке Невы) и Ниеншанца (в устье Невы) с целью занять бассейн реки Невы и выйти к побережью Финского залива. Однако для этой операции, помимо сухопутных войск, нужны были военные корабли.

Поэтому 22 января³ 1702 г. был издан указ Петра I о создании на одной из рек, впадающих в Ладожское озеро, верфи и постройке там шести

¹ Статья подготовлена в рамках реализации проекта «Пётр Великий и его эпоха в исторической памяти народов Карелии» по гранту РФФИ «Петровская эпоха в истории России: современный научный взгляд» на 2020–2022 гг., проект № 20-09-42034.

² *Быховский И.А.* Петровские корабли. Л., 1982; *Богатырев И.В.* Корабли Сясьского устья // Судостроение 1982. №4. С. 48–52; *Богатырев И.В.* Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения. Т. 1. Парусное деревянное судостроение IX–XIX веков. СПб., 1994. С. 83–109; *Богатырев И.В.* Значение Лодейнопольской верфи в создании российского флота на Балтике. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://lodblagochinie.svirskoe.ru/view_st.php?st=208 (дата обращения 30.07.2021); *Кротов П.А.* Сясьская верфь и начало Балтийского флота // Меншиковские чтения. Научный альманах. 2017. №8 (18). С. 268–289; *Кротов П.А.* Российский флот на Балтике при Петре Великом. СПб., 2019. С. 192–194, 214–216, 222–225.

³ Все даты в статье даны по старому стилю. В XVIII в. летоисчисление по старому стилю отставало от нового стиля на 11 дней.

18-пушечных кораблей⁴. Эта задача была поручена стольнику И. Ю. Татищеву⁵. В качестве рабочей силы было решено использовать жителей Олонецкого уезда (по 50 плотников, 60 работных людей с лошадьми и 60 работных людей пеших) («потому что к Ладогe ближе Олонца нет»). Кроме того, для работы на верфи привлекались 120 кузнецов из Устюжны Железнопольской (по 20 кузнецов на корабль) и «в прибавку с Тихвины сколько понадобится».

Выходцами из Олонца был укомплектован и управленческий аппарат будущей верфи («подъячих старых 2, молодых 6 человек» и «целовальников к расходам денежной казны» 12 человек). Для организации мобилизации населения олонечскому воеводе князю С. Ф. Барятинскому⁶ была послана царская грамота, а бурмистрам Олонца, Устюжны и Тихвина — соответствующие памяти из Московской ратуши о выполнении всех распоряжений под «жестоким запрещением и под смертною казнию». Все памяти должны были доставляться «наскоро с нарочными гонцы», «чтоб ни за чем остановки ни у кого не было».

Относительно самого И. Ю. Татищева в царском указе имелись достаточно красноречивые строки: «...а буде ты о том корабельном деле радеть не станешь, и от того учинится в том корабельном деле омедление, и к удобному времени те корабли за твоим нерадением и оплошкою сделаны не будут, и за то от нас, Великому государю, быть тебе в опале и в разорении без всякого милосердия».

Конкретизация мероприятий по созданию верфи была указана в «Наказе о строении кораблей на реке Сясь»⁷ от 23 января. Для снабжения верфи железом и железными изделиями было разрешено «железо всякое покупать на Олонецких заводах⁸ свободною ценою, а... для поспешения взять из Адмиралтейского приказа 100 пуд». Из Адмиралтейского приказа для вооружения кораблей должны были поступить «пушки и к ним всякие припасы и ружье».

Анализ царского указа и наказа И. Ю. Татищеву позволяет сделать вывод, что в январе 1702 г. Петр I придавал большое значение строительству военных кораблей для будущего наступления а бассейне Невы и для решения этой

⁴ Указ стольнику Татищеву о назначении его для управления корабельными работами на реке Сясь, 1702 года, января 22 // Материалы для истории русского флота / сост. И. Е. Елагин. Ч. 1. СПб., 1865. Паг. 3-я. С. 3–5 (далее МИРФ).

⁵ Татищев Иван Юрьевич (1652–1730) — сподвижник Петра I, кораблестроитель, на службе с 1668 г., весной 1698 г. был направлен в пограничные шведские города для найма кораблестроителей на Азовские верфи, в январе 1701 г. указом Петра I ему было поручено построить 600 стругов на Волхове и Луге, в январе 1702 г. был назначен начальником верфи на реке Сясь, в 1703 г. был назначен воеводой в Новгород со званием коменданта Новгородской приказной палаты, уволен от должности по старости в марте 1721 г. (Русский биографический словарь. Т. 20 «Суворова — Ткачев». СПб., 1912. С. 350–351) (далее РБС).

⁶ Барятинский Семен Федорович († 1722) — князь, стольник (1679), воевода Олонецкого уезда (1701–1703).

⁷ Наказ о строении кораблей на реке Сясь, 1702 год // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 1–3.

⁸ Имеются в виду заводы А. Бутенанта. (Подробнее о них см.: Коваленко Г. М. Первые металлургические заводы в Карелии (1670–1703) / Под ред. И. П. Шаскольского. Л., 1979).

задачи использовал в полной мере административный ресурс, а в качестве стимула для достижения поставленных задач — угрозы жестоких наказаний.

Получив поручение создать верфь, подкрепленное как широкими полномочиями, так и угрозами царской опалы, И. Ю. Татищев немедленно приступил к его выполнению. Результаты своей деятельности он доложил в отписке от 14 февраля 1703 г.⁹

Исследовав устья рек Сяси, Паши и Свири, он выбрал для строительства верфи устье реки Сясь. До 16 февраля бурмистры Олонца должны были выслать «к корабельному строению» из Олонца и Олонецкого уезда «плотников 100 человек, да работников с лошадьми 120 человек с целовальники». При этом все работники должны были получать «поденный корм». Они должны были «к тому корабельному делу готовить всякие корабельные леса, припасая из соснового лесу с великим поспешением».

14 февраля вышел новый указ Петра I на имя генерал-адмирала Ф. А. Головина¹⁰ о постройке силами плотников Олонецкого уезда 6 фрегатов¹¹, «а для указывания тех фрегатов и для заготовливания лесов», т. е. для руководства работами, был послан плотник Воутер Воутерсон тер Колк (по документам проходит также как Волмен, Волмер, Володимер Володимеров и Володимер Теркулов). Ему было назначено жалованье в размере 5 рублей 20 копеек в месяц¹².

Также указом подтверждалось, что вооружение и различные железные изделия для этих малых фрегатов должны были поступить с заводов А. Бутенанта: «...а что на те вышеписанные фрегаты надобно пушек, и якорей, и железа, и то все брать за запискою с олонецких заводов иноземца Андрея Бутенанта..., ...а каковы пушки на те фрегаты надобны, и тем пушкам чертеж отдан Андрею Бутенанту из приказа Адмиралтейских дел»¹³. Два указа Петра I о создании Сясьской верфи свидетельствуют о том, что в начале 1702 года для царя создание этой верфи было одной из первоочередных задач.

Работы на Сясьской верфи разворачивались стремительно. Стольник И. Ю. Татищев докладывал Петру I 13 июня, что уже 1 мая на Сясьском устье были заложены два корабля. Но В. Воутерсон тер Колк пока отказался закладывать остальные корабли, «для того, что де одному ему за плотники

⁹ Отписка стольника И. Ю. Татищева об осмотре и промере рек, впадающих в Ладожское озеро, 1702, февраля 14 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 5–8.

¹⁰ Головин Федор Алексеевич (1650–1706) — ближайший сподвижник Петра I, боярин (1692), глава Посольского приказа (1700) и Воинского морского приказа (1698), генерал-адмирал (1699), первый в России генерал-фельдмаршал (1700), граф (1702), первый кавалер высшей государственной награды — ордена Святого Андрея Первозванного (1699) (Общий морской список. Ч. 1. СПб., 1885. С. 109).

¹¹ Фрегат — трехмачтовый парусный корабль с полным корабельным парусным вооружением, имел на вооружении 20–45 пушек, до 1713 г. фрегаты составляли основу боевой мощи Балтийского флота.

¹² Кротов П. А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. С. 128.

¹³ Указ Ф. А. Головину о продолжении работ по постройке фрегатов на реке Сясь, 1702 года, февраля 14 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 8.

не усмотреть». На 13 июня на верфи уже был заготовлен лес и «у того корабельного дела на работе (находилось — А.П.) плотников и работных людей с лошадьми и пеших олонекских и уездных, кроме больных, 70 человек». Поскольку для постройки двух кораблей большого числа работников не требовалось, В. Воутерсон тер Колк решил распустить с 1 июля до декабря лишних работных людей, но «оставить у того дела плотников 200 человек, да для возки угля работных людей с лошадьми малое число».

И. Ю. Татищев платил всем плотникам и работным людям, занятым на верфи, кормовые деньги за отработанные дни, за воскресные дни и праздники денег им не выдавали. Поэтому плотники и работные люди написали челобитную на имя царя с просьбой выдавать им кормовые деньги и в эти дни, мотивируя тем, что «они из домов своих высланы и живут у того строения без съезду».

В ответ на эту челобитную Адмиралтейский приказ направил память в Новгородский приказ, который финансировал Сясьскую верфь. В этой памяти детально расписано финансирование русской рабочей силы, занятой на Сясьской верфи: «А Великого государя жалованья мастеровым русским людям, которые работают у кораблей, дается годового жалованья и на хлеб деньгами: рещикам по 12 рублей, столярам по 10 рублей, кузнецам и плотникам по 8 рублей в год. Им же во время работы, когда бывают на работе, опричь воскресных, праздничных и прогульных дней, рещикам по 2 алтына, столярам по 10 денег. Кузнецам и плотникам, которые работают по указу с городов, даются кормовых денег с сентября по март по 8-ми, а с марта по сентябрь по 6 денег на человека, и с воскресными днями, опричь прогульных дней, а наемным плотникам дается по уговору по рублю по 30 алтын и по рублю по 23 алтына по 2 деньги человеку на месяц».

В ответ на это свое донесение И. Ю. Татищев получил грамоту Петра I, в которой ему было велено активизировать заготовку леса («на фрегатное дело лесные припасы в лесах с корня сечь, и заготовливать их к делу») и подчеркивалось, что нужно «все шесть фрегатов делать с великим поспешением». В. Воутерсону тер Колку было запрещено куда-либо отлучаться с верфи, «велено у того дела для указывания быть неотступно, чтоб нынешнего летнего времени вотще не испустить». Особо подчеркивалась необходимость экономии средств («кормовых денег лишнего расходу») и создания условий для работников, занятых на верфи («работным людям тягости не учинить»)¹⁴.

Приведенные источники свидетельствуют, что, наряду с жесткими требованиями по постройке военных кораблей, Петр I и его ближайшее окружение ставили задачи экономии денежных средств и рационального использования рабочей силы и были готовы идти на уступки рабочим на верфи.

8 июля И. Ю. Татищев получил из Новгородского приказа грамоту с требованием сделать «нынешним летним временем» 6 кораблей и для этого запретить

¹⁴ Выборка из донесений стольника Татищева с Сясьского устья о постройке судов, 1702 года, июня 13 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 8–10.

ропуск по домам «плотников и работников» и организовать «летним временем» заготовку леса «к тому корабельному делу». Корабельный мастер В. Воутерсон тер Колк в связи с этим сообщил, что спустить на воду первые два корабля возможно через шесть недель, начиная с 13 июля, леса на остальные четыре корабля заготовлено достаточно, причем на два корабля лес уже отесан. Но приступить к постройке следующих двух кораблей он не готов, поскольку хочет посмотреть, как поведут себя на воде первые два корабля. В. Воутерсон тер Колк откровенно признался в нехватке опыта («у нынешних кораблей за мастера первый год работаю»). В связи с этим он повторил свое предложение оставить на лето «у того корабельного дела» 100 плотников и сколько-то рабочих людей, «а больше того плотников и работников у того корабельного дела не надобно». Кроме того, это позволит в «даче Великого государя казне кормовых денег» избежать «излишней истраты»¹⁵.

27 июля И. Ю. Татищев написал Петру I очередное донесение о положении дел на Сясьской верфи. Он сообщил, что к «корабельному делу на за чем останковки нет». По предложению В. Воутерсона тер Колка 19–21 июля были отпущены по домам 338 конных и пеших рабочих людей и 41 «неумеющий плотник». При этом для работ на верфи оставались 179 плотников, 40 конных и 29 пеших работников. И. Ю. Татищев считал, что для успешной работы вполне достаточно было оставить только 100 плотников, 15 конных работников «для возки угля» и 15 пеших работников «для всякой черной работы и караулов», и просил разрешить лишних работников тоже отпустить по домам.

29 июля Петр I направил И. Ю. Татищеву грамоту, разрешавшую лишних людей «отпустить их в дома их, чтобы им в кормовой даче не было лишнего расхода и впредь бы их и иных никого к тому фрегатному делу напрасно не таскать, и тем им тягости не чинить». При этом царь обязал Татищева информировать его о ходе работ на верфи¹⁶.

Новое донесение о положении дел на Сясьской верфи И. Ю. Татищев направил царю 20 августа. Он сообщил, что первые два корабля будут спущены на воду «в скорых числах», и просил прислать для их окончательной отделки боцмана, мастера по резьбе на корме, мастера по установке мачт, живописца, парусного мастера, а также веревочные припасы и свинец¹⁷.

К тому времени Петр I завершил переход с войсками от села Нюхча на Белом море до селения Повенец на Онежском озере, известный как «Осударева дорога»¹⁸, затем по Онежскому озеру и реке Свирь добрался до Ладожского

¹⁵ Показание корабельного мастера Воутерсона о корабельных работах на реке Сясь 1702 года, июля 13 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 10–11.

¹⁶ Выборка из донесения стольника И. Ю. Татищева с сясьского устья о постройке судов, 1702 года, июля 27 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 11–12.

¹⁷ Выборка из донесения стольника Татищева с сясьского устья о постройке судов, 1702 года, августа 20 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 12.

¹⁸ См.: Кротов П. А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. СПб., 2011.

озера. В устье Свири Петр был уже 9 сентября, но из-за сильного встречного ветра не мог выйти в Ладожское озеро и вынужден был добираться до Ладоги сухим путем. В Ладоге царь был уже 17 сентября¹⁹. Е. В. Анисимов предположил, что в это время Петр I посетил Сясьскую верфь: «Время прибытия Петра в Ладогу и маршрут его движения от Свири до Ладоги точно неизвестны. Если учесть, что дорога не составляла более 100 верст (через Пашу) и что по пути от устья Свири до Ладоги (ныне Старая Ладога) лежала верфь в устье р. Сясь, наверняка Петр провел там несколько дней»²⁰.

Царь увидел своими глазами, что из шести кораблей готовы только два, да и те еще нужно доделывать. Неизвестно, как оправдывались И. Ю. Татищев и В. Воутерсон тер Колк и какой была реакция Петра. Можно предположить, что царь дал им еще несколько месяцев, чтобы доделать хотя бы эти два корабля.

С 27 сентября (8 октября) по 11(22) октября 1702 г. происходила осада шведской крепости Нотебург (ныне Шлиссельбург). Крепость была взята русскими войсками. После этой победы Петр начал планировать операцию по захвату Ниеншанца — шведской крепости в устье Невы. Поскольку результатом этой операции должен был стать выход к Балтийскому морю, Петр распорядился не закладывать остальные 4 малых фрегата, а заложить на Сясьской верфи два больших фрегата. Первый из них, названный впоследствии «Ивангород», был заложен 31 ноября. Его начал строить мастер Выбе Литкин (Лыткин). И тогда же, в ноябре 1703 г., там же был заложен и второй фрегат (будущий «Михаил Архангел» или «Архангел Михаил»). Оба фрегата имели по 28 пушек, имели 94 фута (26,6 м) в длину и 24,5 фута (6,79 м) в ширину²¹.

Наряду с Сясьской верфью, Петр I принимает решение начать строительство кораблей в Новгороде. 13 января 1703 г. по именному указу было «веле-но к 6 фрегатам в прибавку сделать в Новгороде 6 же фрегатов длиною: 2 по 100 фут²², 2 по 80 фут и 2 по 70 фут, да 5 яхт длиною: 3 по 60, одну в 55, одну ж в 50 фут, да 5 каг²³ длиною: 3 по 60, одну в 55, одну ж в 50 фут голландских, всего фрегатов, яхт и каг 16»²⁴. Можно считать, что Петр разочаровался в перспективах Сясьской верфи и стал искать ей замену.

Тем временем работа на Сясьской верфи медленно шла своим чередом. 31 января 1703 г. дьяки Адмиралтейского приказа писали Ф. М. Апраксину:

¹⁹ Письма и бумаги Петра Великого. Т. 2. СПб., 1889. С. 88–90.

²⁰ Анисимов Е. В. Биохроника Петра Великого (1672–1725 гг.). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/230305239> (дата обращения 5.07.2021).

²¹ Кротов П. А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. С. 150–151.

²² Фут голландский равен 28,3 см.

²³ Кага — малое одномачтовое судно голландского типа для плаванья вблизи берегов и по рекам.

²⁴ Выписка из письма дьяков Адмиралтейского приказа к Апраксину в Воронеж, 1703, января 14 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 12–13.

«канаты на Москве делать не указано, а указал Великий государь пряжу прясть на канаты на Москве, и тое пряжу и канатного мастера, и прядильщиков, и котел большой медный с Москвы послать на реку Сясю»²⁵. Таким образом, проблема с оснащением кораблей такелажем не была решена даже в начале 1703 г.

4 февраля Ф. М. Апраксин получил новый царский указ о Сяьской верфи. Он состоял из двух частей. В первой части речь шла об оснащении кораблей всем необходимым и о комплектовании команд: «...а к тому корабельному строению (на реке Сяь — А. П.) с Москвы из Адмиралтейского приказа послать железа 1000 пуд и пушки, и к ним всякие припасы, и иное ружье, и веревки всякие, и парусы, и якоря, и знамена, и всякие корабельные военные припасы по росписям, что будет надобно, да на те ж корабли послать офицеров начальных 6, нижних 6, боцманов 6, шкиперов 6, констапелей 6, матросов немецких по 4, русских по 12 на корабль, пушкарей по сколько доведется без нужды, также и мастеров корабельных сколько надобно, и кузнецов заобычных для указывания по одному человеку на корабль к тому корабельному делу послать из Адмиралтейского же приказу». Во второй части указа предписывалось передать Сяьскую верфь в ведение Приказа адмиралтейских дел: «а ныне указал Великий государь то корабельное строение, и Ивана Татищева ведать в Приказе адмиралтейских дел, тебе, адмиралтейцу Федору Матвеевичу с товарищи, и тому корабельному строению наряд и все о том дела из Новгородского приказа в Приказ адмиралтейских дел, к тебе, адмиралтейцу Федору Матвеевичу с товарищи, посланы с сим его Великого государя указом»²⁶.

Оживление интереса царя к Сяьской верфи было связано с подготовкой новой наступательной операции — захвату шведской крепости в устье Невы Ниеншанц и выходу в Балтийскому морю. Для контроля за ходом работ в феврале 1703 г. на Сяьскую верфь приезжал из Шлиссельбурга А. Д. Меншиков («также и на Сяю поеду немедленно»)²⁷.

Для завершения строительства двух кораблей на Сяьской верфи привлекались специалисты с Воронежской верфи. Так, по указу Петра I из Воронежа на Сяь для изготовления блоков и юнфоров был направлен Тихон Лукин²⁸. В конце февраля по царскому указу из Воронежа на Сяьское устье были

²⁵ Выписка из письма дьяков Адмиралтейского приказа к Апраксину в Воронеж, 1703, января 31 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 13.

²⁶ Указ Апраксину о подчинении корабельного строения на реке Сяь приказу Адмиралтейских дел, 1703, февраля 4 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 13–14.

²⁷ Письмо Меншикова к государю из Шлиссельбурга 1703 года, февраля 9 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 14.

²⁸ Письмо Апраксина к Государю из Воронежа, 1703 год, февраля 21 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 14. Лукин Тихон Игнатьевич (ок. 1675 — после 1729) — сподвижник Петра I, участник Великого посольства, судостроитель (Общий морской список. Ч. 1. С. 227).

направлены «комендор Питер Лобек²⁹, да поручик Идверт Лаин³⁰, штурманов один, боцманов 3, боцманматов 9, матросов иноземцев 14, да русских 77, да с ними же посланы корабельные всякие припасы, блоки, юнфоры, фонари, часы песочные, компасы и проч.»³¹.

Вероятно, попытка создать верфь в Новгороде не удалась. В феврале 1703 года началась работа по созданию верфи на реке Свирь, известной как Олонецкая или Лодейнополюская верфь. С этого момента начался закат Сясьской верфи.

Но пока Лодейнополюская верфь только разворачивала свою деятельность, крупнейшим центром кораблестроения была все же Сясьская верфь. 18 апреля ладожский воевода П. М. Апраксин³² писал царю: «...Шлюпки, Государь, стоят здесь праздны; ... а у меня припасов к ним никаких нет и конопатить нечем; не изволишь ли, Государь, на Сясьское устье для управления отпустить: скорее сделаны будут»³³.

Вероятно, для ускорения постройки кораблей на Сясьской верфи туда в начале 1703 г. был послан И. А. Сенявин³⁴. В апреле 1703 г. ему удалось спустить на воду два малых фрегата: «Фан Сас 1» и «Фан Сас 2» (обычно названия переводятся как «Сясьский 1» и «Сясьский 2»). Весной 1703 года на Сясьской верфи был заложен флейт³⁵ «Патриарх». Его строил В. Воутерсон тер Колк. Тогда же

²⁹ Лобек (Лобик) Питер (Lobek Piter) († 1716) — принят на русскую службу в 1698 г., в 1701–1703 гг. служил на Воронежской верфи, затем был переведен на Сясьскую и Олонецкую верфи, 1 марта 1703 г. произведен в старшие капитаны, в 1705 г. участвовал в обороне Кроншлота, командуя фрегатом «Иван-город», в январе 1712 г. произведен в капитаны 1-го ранга, умер в Риге в январе 1716 г. (Общий морской список. Ч. 1. С. 220–221).

³⁰ Лаин Идверт (Лейн Эдвард) (Lane Edvard) († 1729) — англичанин, в 1702 г. принят на русскую службу поручиком, служил на Воронежской, Сясьской и Олонецкой верфях, в декабре 1706 г. произведен в капитан-поручики, 1 января 1715 г. произведен в капитаны 1-го ранга, умер 8 июня 1729 г. (Общий морской список. Ч. 1. С. 213–215).

³¹ Письмо Апраксина к Племянникову из Воронежа, 1703 год, февраля 26 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 15.

³² Апраксин Петр Матвеевич (1659–1728) — сподвижник Петра I, военачальник и государственный деятель, граф (1710), воевода в Ладогe (1701–1705), вел активные боевые действия против шведов на Ладожском озере и в Приладожье.

³³ Ответное письмо П. М. Апраксина Петру I // Письма и бумаги Петра Великого. Т. 2 (1702–1703). СПб., 1889. С. 474.

³⁴ Сенявин Иван Акимович (ок. 1679–1726) — сподвижник Петра I, судостроитель, начал службу солдатом Преображенского полка, участник Великого посольства, в ходе которого добровольно поступил матросом на голландский корабль, в 1698 г. вернулся в Россию и был произведен в боцманы, в 1703–1704 гг. служил на Сясьской и Олонецкой верфях, в 1705 г. попал в плен к шведам, освобожден из плена в июне 1707 г., в ноябре 1707 г. произведен в поручики флота, участник Северной войны, в марте 1721 г. произведен в капитаны 1-го ранга, а в декабре 1725 г. — в шутбенахты и назначен главным командиром Астраханского порта (Общий морской список. Ч. 1. СПб., 1885. С. 339–341).

³⁵ Флейт — морское транспортное парусное голландское судно длиной до 30–40 метров, имело 3 мачты. Челобитная Яковлева о сясьском корабле, 1704 года, апрель // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 30–31.

на Сясьской верфи были заложены два буера³⁶ «Люстих» («Веселый») (мастер Выбе Литкин) и «Ик гебе гевест» («Я владею провинцией») (мастер Херла или Херлов Андреев), спущенные на воду в 1704 г., и шесть шмаков³⁷, которые по требованию А. Д. Меншикова «с великим усердием» делали на Сясьской и Лодейнопольской верфях в апреле 1703 года³⁸.

18 апреля 1703 г. И. А. Сенявин докладывал царю: «...о строении корабельном. Которые два (корабля — А. П.) на воду с сего дня, в 2 недели совсем будут в готовности; каюты и внутри в отделке, галюны и гак-борты все готовы и прилажены, только не резаны для того, что мастера нет. Снастить начал». В письме И. А. Сенявина содержатся ценные сведения о рабочих кадрах на Сясьской верфи: «Еще доношу, у всех 4-х кораблей плотников олончан 50 человек, а других 62 человека. У шмаков по 25 человек; да олонецких плотников по 5 человек». Там же сообщалось, что на верфь «приехали с Москвы 3 капитана, 2 поручика, 3 штурмана, 4 боцмана, 4 боцманмата, 11 матросов и лекарь». Итого на верфи постоянно работали 292 плотника и уже шло комплектование строящихся фрегатов личным составом. В этом же письме И. А. Сенявин отметил серьезный недостаток первых двух сясьских малых фрегатов: «корабли широки да коротки»³⁹. По данным П. А. Кротова, длина этих фрегатов была 70 голландских футов (19,81 м) и ширина 20 футов (5,66 м)⁴⁰.

В мае 1703 г. произошло два важных события: 1 мая была взята шведская крепости Ниеншанц в устье Невы, а 16 мая был основан Санкт-Петербург. Для защиты новой крепости был необходим военно-морской флот. Основная задача по его созданию легла на Лодейнопольскую верфь, где 24 марта 1703 г. были заложены первые корабли, но и верфь на Сяси продолжала действовать.

12 августа Петр I с Лодейнопольской верфи направил письмо И. Ю. Татищеву: «Как вам сие письмо дойдет, тотчас пришлите корабельного плотника Волмера (В. Воутерсона тер Колка — А. П.), не мешкав, сюды. Также, чтоб три шмака, которые побольше сделаны, неотложно, конечно, от сего числа в 8 или 9 дней на воде б были, и мачты поставлены, чтоб в конце сего месяца вышли совсем на озеро. Конечно учини по сему»⁴¹.

³⁶ Буер — небольшое грузовое однопалубное судно для плаванья по озерам и прибрежным водам морей длиной до 20 метров, в России использовался и как прогулочное судно.

³⁷ Шмак — небольшое парусное судно для транспортировки грузов и пассажиров в Северном и Балтийском морях. В России двухмачтовые шмаки с косыми парусами применялись в первой половине XVIII века в качестве военных транспортов.

³⁸ Письмо Меншикова к Яковлеву, 1703 года, апреля 17 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 19.

³⁹ Ответное письмо И. А. Сенявина Петру I // Письма и бумаги Петра Великого. Т. 2 (1702–1703). С. 476 (То же: Письмо Ивана Сенявина к Государю с Сясьского устья, 1703 года, апреля 18 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 20–21).

⁴⁰ Кротов П. А. Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения. Т. 1. СПб., 1994. С. 87.

⁴¹ К Ивану Юрьевичу Татищеву (1703, 12 августа) // Письма и бумаги Петра Великого. Т. 2 (1702–1703). СПб., 1889. С. 230.

13 августа 1703 года И. Ю. Татищев докладывал царю: «По указу твоему три шмака на Сясьском устье велел делать как можно наскорее и плотников прибавил на те шмаки, взяв с буеров для скорости».

В донесении И. Ю. Татищев обозначил еще одну проблему — передачу всех ресурсов для постройки кораблей на Лодейнопольскую верфь: «На первый шмак, который длиной 70, шириною 20, глубиною 8 футов, парусов делать не из чего, которые были полотна, все взяты на Лодейное поле. Еще, Государь, на те шмаки не будет веревочных припасов и блоков: все взяты у меня на Лодейное поле. А каких припасов у нас на те три шмака у нас нету, отпущена, Государь, до милости твоей роспись». Также сообщалось, что «мастер Володимер» (В. Воутерсон тер Колк) был отпущен с Сясьского устья 13 августа⁴².

Наконец, осенью 1703 г. первый корабль, построенный на Сясьской верфи, прибыл на Лодейнопольскую верфь. А. Д. Меншиков, с 30 мая 1703 г. губернатор С.-Петербургской губернии, в письме от 17 октября на имя коменданта Лодейнопольской верфи И. Я. Яковлева⁴³ распорядился: «Корабль, который с Сяси приведен, обыскав пристойное и безопасное к зиме место, поставь, приставя к нему для бережения караул в том месте, где пригоже»⁴⁴.

Но этот первенец Сясьской верфи еще нуждался в доработке. Служивший в тот период на Лодейнопольской верфи корабельным мастером Ф. С. Салтыков⁴⁵ докладывал Петру в письме от 7 ноября о положении дел на верфи: «...На корабле, который с Сяси приведен, у которого мастер Волмен делает шот-вонди-шанц и нарезное дело назади отделявает, и мут крабен по сторонам, а напереди крүйт-камор готово, и кранцы кругом окон готовы же»⁴⁶.

Постепенно Сясьская верфь оказалась в зависимости от управляющего Лодейнопольской верфью И. Я. Яковлева, который, будучи креатурой А. Д. Меншикова (оба начинали службу в «потешных»), все вопросы согласовывал с ним. 16 марта 1704 г. А. Д. Меншиков писал И. Я. Яковлеву: «На Сясь парусные

⁴² Ответное письмо И. Ю. Татищева Петру Великому // Письма и бумаги Петра Великого. Т. 2 (1702–1703). СПб., 1889. С. 536 (то же: Донесение Татищева о строении шмаков на Сясьском устье, 1703 года, августа 13 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 24).

⁴³ Яковлев Иван Яковлевич (ок. 1650 — 1707) — сподвижник Петра I, судостроитель, служил в Преображенском полку, в 1702 году был назначен комендантом Лодейнопольской верфи (Общий морской список. Ч. 1. С. 439–440).

⁴⁴ Выписка из письма Меншикова к Яковлеву, 1703 года, октября 17 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 25.

⁴⁵ Салтыков Федор Степанович († 1715) — сподвижник Петра I, кораблестроитель, в январе 1697 г. был отправлен в Голландию для обучения мореходству и судостроению, по возвращении в Россию в начале 1703 г. был назначен корабельным мастером, в 1703–1704 г. работал на Лодейнопольской верфи (РБС. Т. 18. «Сабанев — Смыслов». СПб., 1904. С. 120–121).

⁴⁶ Ответное письмо Ф. С. Салтыкова Петру Великому // Письма и бумаги Петра Великого. Т. 2 (1702–1703). С. 575 (то же: Письмо Салтыкова к Государю с Олонецкой верфи, 1703 года, ноября 7 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 26–27).

полотна и гарусы⁴⁷, сколько чего понадобится, вели отпускать от себя безденежно, однако ж с ценою, и что чего отпущено будет с запискою имянно»⁴⁸.

Похожее по содержанию письмо А. Д. Меншиков направил И. Я. Яковлеву 6 апреля: «К кораблям, которые на Сясьском устье строятся, припасы, а именно: парусы, и веревки и иные к тому принадлежности, пришли с Олонецкой верфи немедленно, а не худо б, чтоб ты и сам там побывал и того дела посмотрел, что Государю зело будет угодно, и, будучи там, совсем к походу те суды управил бы ты при себе, о сем еще, подтверждая, к тебе пишу, что, конечно, там сам побывай и как наискорее в деле поспешай...»⁴⁹

К концу 1704 г. в Петербург прибыли, наконец, два малых фрегата, построенные на Сясьской верфи: «Фан Сас 1» и «Фан Сас 2»⁵⁰. Но скоро выяснилось, что из-за дефектов в размерах этих кораблей (вспомним отзыв И. А. Синявина, что эти «корабли широки да коротки»⁵¹), они были сооружены из сырой древесины, плохо слушались руля и поэтому было решено переделать их в брандеры⁵², названные «Этна» и «Везувий»⁵³. По крайней мере, летом 1705 года, когда они вошли в состав кораблей Балтийского флота, оба этих корабля уже проходили как брандеры, хотя каждый еще имел на вооружении по 12 3-фунтовых пушек. В таком качестве они участвовали в отражении нападения шведского флота на Кронштадт в июне 1705 г.⁵⁴

Несмотря на то, что с 1703 г. большую часть военных кораблей строили на Лодейнопольской верфи, а 5 ноября 1704 г. была заложена Адмиралтейская верфь в Петербурге⁵⁵, кораблестроение на Сясьской верфи продолжалось и в 1705 г., поскольку заказов на постройку новых кораблей было очень много.

Главной задачей Сясьской верфи в 1704–1705 гг. была достройка двух 28-пушечных фрегатов, флейта, буеров и шмаков. В то время делами верфи стал управлять «корабельных дел отставной дворянин» А. Н. Селивачев⁵⁶. В марте 1704 г.

⁴⁷ Гарус — хлопчатобумажная набивная ткань из низкосортного хлопка, прочная, жесткая и грубая на ощупь.

⁴⁸ Выписка из письма Меншикова к Яковлеву из С.-Петербурга, 1704 года, марта 16 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 28–29.

⁴⁹ Письмо Меншикова к Яковлеву из С.-Петербурга, 1704 года, апреля 6 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 30.

⁵⁰ Роспись лишним и ненужным потребам к Царского величества кораблям, шнаусам и буерсам в Петербурге, в Шлиссельбурге и в Новой Ладого, 1704 года, декабрь // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 47.

⁵¹ Письмо Ивана Сенявина к Государю с Сясьского устья, 1703 года, апреля 18 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 20.

⁵² Брандер — судно, загруженное горючими и взрывчатыми веществами, служившее для поджога кораблей противника в эпоху парусного флота.

⁵³ *Веселаго Ф. Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1869 год. СПб., 1872. С. 74–75.

⁵⁴ Роспись кораблям, которые были в баталии со шведом 1705 года при Кроншлоте // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 76–77.

⁵⁵ Походные журналы Петра Великого. Походный журнал 1704 года. СПб., 1854. С. 10.

⁵⁶ Селивачев Артемий Никитич († до 1714 года) — новгородский помещик.

он сообщал А. Д. Меншикову что на верфи работали всего 25 олонекских плотников и по 10 конопатчиков и матросов. Кузнецами и работными людьми на верфи были жители Сясьского рядка. Они выполняли все вспомогательные работы (охрана корабельных припасов, перевозка угла и почты и т. д.). Из-за нехватки рабочих рук А. Н. Селивачев просил прислать к нему еще 100 работных людей⁵⁷. В апреле 1704 г. руководство верфью перешло к капитану П. Крюковскому.

Для ускорения строительства фрегатов 1 мая 1704 г. на Сясьскую верфь вернулся «корабельной мастер Володимер» (В. Воутерсон тер Колк) с 15 плотниками. Первый фрегат был спущен на воду в мае 1705 г. и получил название «Ивангород» (мастера В. Литкин и В. Воутерсон тер Колк).

В апреле 1705 г. И. Я. Яковлев докладывал А. Д. Меншикову о ходе работ на «Ивангороде»: «На Сясь к кораблю боцман и конопатчики посланы, и припасы, что к тому кораблю надлежит, посылаем...»⁵⁸. В июне 1705 г. «Ивангород» вновь упоминается в письме И. Я. Яковлева А. Д. Меншикову: «На Сясьском устье корабль доделывать я посылал, и сам был, и, отделив, на воду спустили, и всякие припасы на тот корабль по росписи капитана Лобика все от нас отпущены»⁵⁹.

Второй корабль был переведен для достройки на Лодейнопольскую верфь, спущен на воду в мае 1704 г. и получил название «Архангел Михаил». Его доделывали мастера Горлос Андريس (Херла или Херлов Андреев) и В. Воутерсон тер Колк⁶⁰, а также два плотника-олончанина. В 1710 г. вице-адмирал К. И. Крюйс составил своего рода рейтинг кораблей Балтийского флота. Среди 4 кораблей, признанных им лучшими, были указаны «Архангел Михаил» и «Ивангород»⁶¹.

Итак, в 1704–1705 гг. на Сясьской верфи были построены два фрегата «Ивангород» и «Архангел Михаил». Оба фрегата вошли в состав Балтийского флота. «Архангел Михаил» участвовал в отражении нападения шведской эскадры на Кронштадт в июне 1705 года, имея на вооружении 24 6-фунтовых пушки и 120 человек команды. Летом 1705 г. состав Балтийского флота пополнился фрегатом «Ивангород», имевшим на тот момент 12 3-фунтовых пушек и 70 человек команды⁶². Оба фрегата были «разломаны» после 1710 г.

Другим достижением Сясьской верфи стала достройка флейта «Патриарх», 6 шмаков и 2 буеров. Все корабли были спущены на воду в 1704 г.⁶³. Два шмака

⁵⁷ Кротов П. А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. С. 223.

⁵⁸ Выписка из письма Яковлева к Меншикову с Олонекской верфи, 1705 года, апреля 9 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 49–50.

⁵⁹ Выписка из письма Яковлева к Меншикову, 1705 года, июня 20 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 83.

⁶⁰ Кротов П. А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. С. 150–151, 215.

⁶¹ Мнение Крюйса о судах // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 196.

⁶² Роспись кораблям, которые были в баталии со шведом 1705 года при Кроншлоте // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 76–77.

⁶³ Елагин С. И. Список судов Балтийского флота, построенных и взятых в царствование Петра Великого. 1702–1725. СПб., 1867. С. 40–41.

получили названия «Сясь» и «Онега», остальные 4 получили только номера с 1-го по 4-ый.

В июне 1705 г. статус Сяской верфи был понижен, она стала филиалом Лодейнопольской верфи. Об этом говорилось в указе Петра I: «А который Великого государя указ с Олонецкой верфи прислан на Сяское устье с прапорщиком Василием Нелидовым⁶⁴, за пометою дьяка Ивана Топильского⁶⁵ к отставному дворянину к Артемию Селивачеву, велено корабельное строение, которое на Сяском устье и погосты, которыми людьми, и подводы, и всяким нарядом то строение строилось, впредь управлением велено ведать к Олонецкой верфи, и у того дела велено быть ему, Артемию, да с ним вышеписанному присланному прапорщику Василию Нелидову»⁶⁶. Показательно, что к руководству Сяской верфью пришли какие-то нештатусные персоны: отставной дворянин и прапорщик. Сяская верфь явно клонилась к упадку. Последним судном, построенным там, был шмак, спущенный на воду в апреле 1706 г.⁶⁷

В конце 1706 г. Петр I распорядился заложить на Сяской верфи 10 кораблей (вероятно, это были бригантины⁶⁸), но сделать «токмо кили, штевени⁶⁹ и кокоры⁷⁰». В письме А. Д. Меншикову от 6 декабря 1706 г. И. Я. Яковлев докладывал: «а на Сяси начнем готовить к закладке лесные припасы». Кроме того, И. Я. Яковлев запрашивал А. Д. Меншикова, откуда взять работников на строительство бригантин на Сяси⁷¹.

Взвесив все обстоятельства, Петр и А. М. Меншиков пришли к решению закрыть Сяскую верфь, а заказ на постройку бригантин и всех работников перевести на Лодейнопольскую верфь: «1706 года, декабря в 10 день Великий государь указал по именному своему, Великого государя, указу на Сяском устье бригантин не строить, а строить их на Олонецкой верфи, и мастеровых

⁶⁴ Нелидов Василий Васильевич — жалец (один из разрядов служилых людей в допетровский Руси, жильцы обязаны были постоянно жить в Москве, выполняя охранные, курьерские и другие функции), прапорщик в генеральстве А. М. Головина.

⁶⁵ Топильский Иван Петрович (1671–1709) — из разрядных подьячих, в ноябре 1704 года пожалован в дьяки, в 1705–1707 годах служил на Лодейнопольской верфи, с 1708 года служил в Петербурге «у адмиральных дел».

⁶⁶ Выписка из письма дьяка Степанова к Яковлеву с Сяского устья, 1705 года, июня 26 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 87.

⁶⁷ Кротов П. А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. С. 225.

⁶⁸ Бригантина — небольшое парусно-гребное быстроходное судно галерного типа, в России строилась с 1697 г., на Балтийском море применялась для десантных, боевых и транспортных операций, имела 1–2 мачты, 12–15 пар весел, до 4 пушек, могла перевозить до 70 человек.

⁶⁹ Штевень — общее название конструкций в носу и корме судна, к которым примыкает его наружная обшивка.

⁷⁰ Кокора — нижняя часть хвойного дерева, выкопанная из земли вместе с крупным корнем, перпендикулярным к стволу, идущая на постройку кораблей.

⁷¹ Выписка из письма Яковлева к Меншикову, 1706 года, декабря 6 // МИРФ. Ч. 1. Паг. 3-я. С. 124.

людей, которые посланы на то устье к тому строению, послать на вышеупомянутую ж верфь...»⁷².

Вероятно, вскоре после этот Сяская верфь была закрыта. По-видимому, основной причиной ее закрытия была необходимость сосредоточить все ресурсы и рабочую силу в одном месте — на Лодейнопольской верфи. Несмотря на недолгий период деятельности, на Сяской верфи были построены 2 малых фрегата («Фан Сас 1» и «Фан Сас 2»), которые были сделаны неудачно, и вскоре их превратили в брандеры. Но два других корабля — большие фрегаты «Михаил Архангел» и «Ивангород», имевшие на вооружении по 28 пушек, были сделаны качественно и, по мнению командующего Балтийским флотом К. И. Крюйса, входили в число лучших фрегатов этого флота. Среди других кораблей нужно отметить флейт «Патриарх», 6 шмаков и 2 буера.

В организации и деятельности Сяской верфи как в капле воды отразились особенности петровской эпохи. Быстрота принятия масштабных инновационных решений, привлечение людских ресурсов на мобилизационной основе (отметим, что на верфи особенно ценились олонецкие плотники), административное давление на управленческий аппарат, постоянное внесение изменений в планы работы, неразбериха в системе подчиненности, неудачи на первом этапе деятельности (фрегаты «Фан Сас 1» и «Фан Сас 2»), широкое привлечение иностранных специалистов, и, наконец, создание фрегатов «Архангел Михаил» и «Ивангород», считавшихся одними из лучших фрегатов балтийского флота.

Нетипичным для нашего восприятия петровских порядков можно считать довольно бережное отношение к привлеченным работным людям (ропуск по домам лишних работников и выдача «кормовых денег» за выходные и праздничные дни). Ропуск по домам лишних работников можно объяснить стремлением не только освободить их от «тягостей», но и сэкономить «кормовые деньги», т.е. причиной здесь была не благотворительность, а необходимость экономии средств.

Хотя Сяская верфь существовала всего четыре года (1702–1706 гг.), накопленный там опыт и работавшие там кадры корабельных мастеров и плотников были использованы на Лодейнопольской верфи и в Санкт-Петербургском адмиралтействе, результатом деятельности которых стало создание победоносного петровского Балтийского флота.

⁷² Указ о перенесении бригаantinного строения с Сяского устья на Олонецкую верфь, 1706 года, декабря 10 // МИРФ. Ч. 1. Пар. 3-я. С. 124.