



МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-  
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
(ФГБОУ ВО ЮУрГГПУ)

ФАКУЛЬТЕТ ИСТОРИЧЕСКИЙ  
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ И ПРАВА

**История становления и развития русского флота в  
XVIII в. (материалы к элективному курсу в  
общеобразовательной школе)**

**Выпускная квалификационная работа  
по направлению 44.03.05. Педагогическое образование  
Направленность программы бакалавриата  
«История. Право»**

Проверка на объем заимствований:

94,76 % авторского текста

Работа рекомендована к защите  
рекомендована / не рекомендована

« 6 » июня 2022 г.

зав. кафедрой отечественной  
истории и права

П.Б. Уваров Уваров П.Б.

Выполнил:

Студент группы

ОФ – 505 / 077-5-1

Решетников Александр Витальевич

Научный руководитель:

к.и.н., доцент кафедры  
отечественной истории и права

А.В. Самохина Самохина А.В.

Челябинск  
2022

## Содержание

ВВЕДЕНИЕ .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
Глава I. ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ РУССКОГО ФЛОТА.....	11
1.1 Флот в допетровское время.....	11
1.2 Строительство Азовского флота.....	16
Глава II. РУССКИЙ ФЛОТ В СЕВЕРНОЙ ВОЙНЕ.....	23
2.1 Строительство Балтийского флота.....	23
2.2 Морские операции русского флота в Северной войне.....	29
Глава III. ПРЕПОДАВАНИЕ ТЕМЫ «РУССКИЙ ФЛОТ В СЕВЕРНОЙ ВОЙНЕ (1700–1721 ГГ.)» В ШКОЛЕ.....	36
3.1 Теоретические аспекты изучения темы «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)».....	36
3.2 Методическая разработка урока по теме «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)».....	41
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	44
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	46
ПРИЛОЖЕНИЕ .....	52

## ВВЕДЕНИЕ

Военно-морской флот России является одним из трех видов вооруженных сил государства. Он предназначен для вооруженной защиты интересов Российской Федерации, ведения боевых действий на море и в океане.

Современный военно-морской флот России способен наносить ядерные удары по наземным целям противника, уничтожать группировки флота противника в море и на базах, нарушать океанские и морские коммуникации противника, оказывать помощь сухопутным войскам в высадке десанта, участвовать в отражении высадки противника. Он является правопреемником военно-морского флота СССР, а тот, в свою очередь, был создан на базе Российского императорского флота, который насчитывает более чем 300-летнюю историю.

С самого начала существования русского флота его судьба как инструмента внешней политики России была неразрывно связана с судьбой государства. Важным шагом в становлении и развитии военно-морского флота стал период правления Петра I. Благодаря его непосредственному участию русский флот получил своё развитие и со временем стал завоёвывать одно из центральных мест по защите государства.

Россия – великая морская держава, берега которой омываются двенадцатью морями, принадлежащих бассейнам трёх океанов. В условиях формирующегося многополярного мира и необходимости защиты суверенитета нашей страны русский флот, как и в прежние времена, эффективно обороняет границы Российской Федерации со стороны моря.

Военно-морской флот был, есть и будет служить одним из главных гарантов великодержавности России в мире и важным средством обеспечения национальной безопасности, поэтому изучение истории становления и развития русского флота является актуальной задачей.

Степень научной изученности темы. Изучая данную тему, можно выделить работы следующих авторов, изданных в дореволюционный, советский и современный периоды.

Историческое исследование периода XVIII в. немецкого учёного Г.З. Байера «Краткое описание всех случаев касающихся до Азова от создания сего города возвращения онаго под Российскую державу»<sup>1</sup>, повествует в литературном жанре о событиях Азовского похода Петра Великого.

Много фактического материала из истории флота мы находим в фундаментальных трудах историков С.М. Соловьёва «История России с древнейших времен»<sup>2</sup> и В.О. Ключевского «Курс русской истории»<sup>3</sup>.

Научное исследование Н.П. Боголюбова «История корабля»<sup>4</sup> свидетельствует об эволюции опыта в судостроении и судоходстве флотов иностранных государств, начиная с древних времен. В работе представлена классификация, особенности конструкции кораблей и их предназначение.

Ф.Ф. Веселаго в своем труде «Краткая история русского флота»<sup>5</sup> уделяет большое внимание изучению развития флота и мореплавания, с момента зарождения и до первой четверти XIX в. В другой работе<sup>6</sup> автор дает полное представление о составе, численности кораблей Азовского,

---

<sup>1</sup> Байер Г.З. Краткое описание всех случаев касающихся до Азова от создания сего города до возвращения онаго под Российскую держав. СПб., 1782.

<sup>2</sup> Соловьёв С.М. История России с древнейших времён. М., 1874–1889.

<sup>3</sup> Ключевский В.О. Курс русской истории. М., 1906–1915.

<sup>4</sup> Боголюбов Н.П. История корабля: Общеизвестное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно. М., 1879–1880. Т. 1–2.

<sup>5</sup> Веселаго Ф.Ф.. Краткая история русского флота. СПб., 1893–1895. Т. 1–2.

<sup>6</sup> Он же. Список русских военных судов с 1668 по 1869 год. СПб., 1872.

Балтийского, Черноморского флота, названия и их классификации в период с XVIII в. до второй половины XIX в.

Работа Е.В. Тарле «Русский флот и внешняя политика Петра I»<sup>7</sup> показывает изменение внешней политики России и отношение западноевропейских дипломатов в связи с появлением созданного Петром I военно-морского флота.

Л.Г. Бескровный в своём труде «Русская армия и флот в XVIII веке»<sup>8</sup> дает характеристику системы боевой подготовки солдат и матросов, а также анализирует развитие военно-морского искусства в России в XVIII веке. В работе широко показано, на какой экономической базе шло развитие военно-морских сил России в XVIII в., раскрыты формы комплектования и организации флота.

В.Д. Доценко в своём труде «История отечественного судостроения IX–XIX вв.»<sup>9</sup> анализирует развитие парусного деревянного судостроения России с древних времен и до перехода к паровому металлическому судостроению. В книге приведены малоизвестные чертежи и рисунки, сведения о судостроителях.

М.О. Акишин в своём труде «Становление военно-морского права России (1690-е – 1709 гг.)»<sup>10</sup> отмечает, что Пётр Великий в этот период чрезвычайно осторожно относился к рецепции европейского военно-морского права, а в делах управления флотом царь и его окружение, прежде всего, руководствовались здравым смыслом.

П.А. Кротов в своей работе «Российский флот на Балтике при Петре Великом»<sup>11</sup> убедительно доказывает решающую роль флота, созданного трудом гениального монарха, в закреплении за Россией статуса балтийской

---

<sup>7</sup> Тарле Е.В. Русский флот и внешняя политика Петра I. СПб., 1949.

<sup>8</sup> Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XVIII веке. М., 1958.

<sup>9</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1.

<sup>10</sup> Акишин М.О. Становление Военно-морского права России // Ленинградский юридический журнал. 2019. № 2. С. 5–15.

<sup>11</sup> Кротов П.А. Российский флот на Балтике при Петре Великом. СПб., 2017.

морской державы, что являлось важнейшим стимулом для дальнейшего развития её экономики, науки, промышленности, культуры

Таким образом, анализ историографии темы истории становления и развития русского флота в XVIII в. показал, что данной теме в научных кругах уделялось большое внимание, однако до сих пор отсутствует комплексное исследование, посвященное данной проблеме, что и предопределило тему нашей выпускной квалификационной работы.

Цель исследования: изучить историю становления и развития русского флота в XVIII в., а также методы и приемы изучения данной темы в общеобразовательной школе в рамках преподавания элективного курса.

В соответствии с данной целью в выпускной квалификационной работе были поставлены следующие задачи:

1. Исследовать зарождение русского флота в допетровское время.
2. Изучить строительство Азовского флота.
3. Проанализировать историю зарождения Балтийского флота.
4. Выявить основные морские операции российского флота в Северной войне.
5. Установить методы и приемы изучения данной темы в общеобразовательной школе в рамках преподавания элективного курса и разработать конспект урока.

Хронологические рамки исследования охватывают период XVII в. – первая половина XVIII в. Именно в этот период происходит зарождение русского флота, его дальнейшее укрепление благодаря деятельности Петра Великого.

Территориальные рамки исследования охватывают территорию Российской империи, непосредственно граничащую с такими морями как – Балтийское море, Азовское море, Черное море.

Объект исследования – русский флот в XVIII в.

Предмет исследования – становление и развитие Азовского и Балтийского флотов в России в XVIII в., основные морские операции

российского флота в Северной войне, а также методы и приемы изучения данной темы в общеобразовательной школе в рамках преподавания элективного курса.

Методологическую основу исследования при написании квалификационной работы составили различные подходы, методы и принципы исследования.

Цивилизационный подход <sup>12</sup> позволил выявить национальную специфику создания русского флота в XVIII в. в России при непосредственном участии первого русского императора Петра I.

Проблематика исследования квалификационной работы потребовала использовать как общенаучные, так и специальные методы научного познания. Среди общенаучных методов использован анализ, синтез и обобщение. Среди специальных методов научного познания был использован сравнительно-исторический метод, который дал возможность сравнить развитие русского флота в разные исторические периоды, системно-структурный метод позволил рассмотреть становление и развитие русского флота в системе общегосударственной политики Российского государства по укреплению обороноспособности нашей страны, исторический метод дал возможность изложить историю появления и развития русского флота в России.

Квалификационная работа основывается также на важнейших методологических принципах историзма и объективности <sup>13</sup>, которые способствовали изучению предмета исследования целостно и во взаимосвязи всех его сторон, в контексте общеисторических явлений и процессов.

Источниковая база исследования. При написании квалификационной работы использовались следующие группы источников:

---

<sup>12</sup> См., например: Тойнби А.Д. Цивилизация перед судом Истории. СПб., 1995; Дугин А.Г. Теория многополярного мира. М., 2013.

<sup>13</sup> Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования. М., 2003.

1. Документальные сборники <sup>14</sup> , которые содержат законы, постановления, указы и распоряжения Петра I. Данные документы использовались нами для отражения объективной картины становления, развития и функционирования русского морского флота в исследуемый период.
2. Законодательные и другие нормативно-правовые акты <sup>15</sup> современного периода (1991 г. – по настоящее время). Данный вид источников способствовал раскрытию содержания современного школьного исторического образования.
3. Источники личного происхождения <sup>16</sup> – воспоминания, дневниковые записки, письма о морских сражениях и боях русского флота из походных журналов и архивов Петра I, Ф.М. Апраксина, Н.А. Сенявина. Данный вид источников дал возможность изучить конкретные исторические личности, их индивидуальные особенности, а также особенности исторической эпохи, о которых и были воспоминания, записки и письма современников того времени.
4. Источники технического происхождения – фотографии первых фрегатов Балтийского флота 1705–1710 гг., которые способствовали визуальному изучению темы (см. Приложение 1–2).
5. Интернет-источники <sup>17</sup>, такие как электронный фонд правовой и нормативно-технической документации, а также научная

---

<sup>14</sup> См., например: Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. М.; Л., 1945.

<sup>15</sup> См., например: Закон об образовании от 29 декабря 2012 г. (ред. от 11 июня 2022 г.). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140174/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/); Историко-культурный стандарт. URL: <https://historyrussia.org/images/pdf/Concepts-2020.pdf>.

<sup>16</sup> Морские сражения русского флота: воспоминания, дневники, письма / Сост. В.Г. Оппоков. М., 1994.

<sup>17</sup> См., например: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru>; Научная электронная библиотека. URL: <https://elibrary.ru/defaultx.asp?>.



электронная библиотека. Данный вид источников использовался в качестве поиска научной литературы, а также правовой и нормативно-технической документации.

6. Картографические источники, способствовали более эффективному изучению исследуемого материала. Нами использовались такие карты как – «Северная война 1700–1721 гг. Морские баталии», «Северная война 1700–1721 гг. сражения на суше» (см. Приложение 3–4).

Научная новизна квалификационной работы заключается в том, что впервые комплексно была исследована история становления и развития русского флота в российском государстве в XVIII в., в основу которого был положен системный анализ исторических источников и научной литературы.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что квалификационная работа является определенным вкладом в изучение истории становления и развития русского флота в России в XVIII в. Положения и выводы, сформулированные в ходе исследования, передают достоверную картину создания и функционирования русского флота в XVIII в. в России и вносят немаловажный вклад в приращении теоретического знания в области исторических исследований.

Практическая значимость работы состоит в том, что материалы квалификационной работы могут быть использованы для подготовки лекционных, семинарских и лабораторных занятий по истории России в высшей школе, а также для преподавания элективных курсов и уроков истории в общеобразовательной школе.

Апробация работы. Основные положения и выводы квалификационной работы были рассмотрены на студенческой универсиаде в 2021–2022 учебном году. Тема выступления: «История становления и развития русского флота в России в XVIII в.».

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и приложений.

# Глава I. ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ РУССКОГО ФЛОТА

## 1.1 Флот в допетровское время

История отечественного судостроения начинается более 6 тысяч лет назад<sup>18</sup>. Первым же средством передвижения человека по воде был плот, который появился не менее чем 40 тыс. лет назад<sup>19</sup>. Самые первые плоты состояли из нескольких деревьев, которые были связаны ветвями. Это древнее транспортное средство, на котором люди передвигались по воде, было сделано из бурелома, который, в свою очередь, был найден на побережье.

Со временем люди начали понимать, что такое плавучее транспортное средство довольно хрупкое и неудобное для передвижения по воде и транспортировки грузов. За счет каменных топоров и тесел срубленные очищенные деревья стали плотно прилегать друг к другу, постепенно увеличивая их количество. Накопленный опыт подсказал плотникам, что для плотов необходимо выбирать деревья не только с прочной древесиной, но и с небольшим весом. Чаще всего для структуры плотов использовалась сосна.

В течение многих лет изучалось морское искусство и кораблестроение, велось активное строительство кораблей. Заметным событием в истории судостроения в нашей стране стало строительство корабля «Фридерик». В 1634 г. по просьбе Фридриха III для перевозки грузов через Россию его посольству было разрешено построить в Нижнем

---

<sup>18</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С.7.

<sup>19</sup> Там же. С. 9.

Новгороде около 10 военных кораблей<sup>20</sup>. За счет иностранцев русские хотели получить практику и опыт в строительстве больших кораблей.

Основными центрами русского судостроения являлись районы Коломны (откуда берут своё начало коломенки) и Дединовская верфь на Оке, которая считается первой русской государственной верфью. По Указу царя Алексея Михайловича от 29 июня 1667 г. «О строительстве первого русского военного корабля – фрегата «Орел»<sup>21</sup> близ села Дединово Коломенского уезда было основано судостроение для создания русского военного флота. Флот был создан для обороны и защиты судоходной торговли на Волге и Каспийском море. В конце мая 1668 г. был спущен на воду трехмачтовый двухпалубный корабль «Орел», яхта и два шнека, а чуть позже бот. На «Орле» были установлены 22 железные пушки, на яхте и боте по две, а на шнеках по одной пушке<sup>22</sup>. Интенсивное судостроение велось в Твери.

В XVII в. на севере России были наиболее распространены кочи. Они были построены с целью преодоления переволоки. Это были не только маленькие, но и большие суда для длительных путешествий по морям. Коч был первым российским судном, на котором вместо рулевых весел был установлен руль. Коч был парусно-гребным судном с одной мачтой.

Следует отметить, что запорожские, а затем донские казаки в XVII в. строили вполне совершенные для тех времен корабли, которые они называли чайками и дубами<sup>23</sup>. На чайках они совершали нападения на торговые суда и на некоторые военные корабли, а дубы, в свою очередь, служили им для перевозки грузов. Французский инженер Г. Боплан

---

<sup>20</sup> Первое в России морское военное судно построено в Нижнем Новгороде. URL: <http://cron.nnov.org/news/1647514.html>.

<sup>21</sup> Указ царя Алексея Михайловича от 29 июня 1667 г. «О строительстве первого русского военного корабля – фрегата «Орел». URL: <https://rus.team/events/izdan-ukaz-o-stroitelstve-pervogo-russkogo-voennogo-korablya>.

<sup>22</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 41.

<sup>23</sup> Суда запорожских казаков. URL: <https://totalwars.ru/board/index.php/topic/5239>.

так описал действия запорожских казаков: «Решив прогуляться по морю, казаки спрашивают разрешения не у короля, а у гетмана; затем они составляют раду, то есть военный совет, и выбирают походного атамана, точно такого же, как главный вождь. После этого они отправляются в военную скарбницу – место их сбора; там они строят каноэ длиной 60, шириной от 10 до 12 и глубиной 12 футов...»<sup>24</sup>.

Современник Г. Боплана префект Кафы Э.Д. д'Асколи о запорожских чайках писал следующие: «Если Черное море всегда было сердитым с древних времен, то теперь несомненно чернее и страшнее по причине многочисленных чаек, всё лето опустошающих море и сушу. Эти чайки длинноваты, наподобие фрегатов, вмещают 50 человек, идут на веслах и под парусом. Дабы они могли выдерживать жестокие бури, их обвязывают возле бортов соломой...»<sup>25</sup>.

Сподвижник Петра I вице-адмирал К.И. Крюйс также оставил запись о запорожских судах: «Челны казацкие не имеют палуб длиною от 50 до 70 фут, шириной 20 фут. Весел от 16 до 40, суда имеют руль с носа и кормы. Опыт строительства запорожских судов в последующем учитывался при строительстве регулярного флота России, в частности, при постройке дубель-шлюнов»<sup>26</sup>.

Помимо чаек, казаки также строили грузовые парусные суда для прибрежного плавания, называемые дубами<sup>27</sup>. Этим названием казаки подчеркивали прочность своих кораблей и даже некоторую тяжесть. Их также называли дубасы, дубина, дуби<sup>28</sup>. Дуб, или грузовое судно, было плоскодонным с низкой осадкой. На концах была палуба, а борта были укреплены балками. В диаметральной плоскости были установлены две или

---

<sup>24</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 42.

<sup>25</sup> Там же. С. 43.

<sup>26</sup> Там же. С. 44.

<sup>27</sup> Суда запорожских казаков. URL: <http://sailhistory.ru/suda-zaporozhskih-kazakov.html>.

<sup>28</sup> Там же.

три мачты с гребным парусным вооружением. Некоторые дубы имели длину до 20 метров, а ширину до 7 метров и могли перевозить до 100 тонн груза<sup>29</sup>.

С самого начала своего правления Петр I, как никто ранее, понял, что для успешного развития России необходимы тесные связи с Европой, а, следовательно, и выход к Черному и Балтийскому морям. Единственным и главным морским портом в европейской части России был город Архангельск, из-за своей удаленности от столицы и отсутствия дорог он не мог соответствовать этим требованиям. Поэтому с конца XVII в. царь Петр I направил все свои усилия на укрепление России на берегах Черного и Балтийского морей. Но сначала были сражения, так называемого Потешного флота на Плещеевом озере, царские плавания по Белому морю в конце семнадцатого века, а затем создание флота и борьба за выход к Черному и Балтийскому морям.

Из рассказов князя Я.Ф. Долгорукого, еще в возрасте 14 лет Петр был заинтересован случайно попавшими ему на глаза астролябией и циркулем, с их помощью можно было измерить расстояние между двумя точками. Но как это сделать, если никто из царского окружения не знал и не умел. Помог случай. Вспомнили, что в России проживает голландец Ф.Ф. Тиммерман, который и взялся обучить царя пользоваться тогда найденными инструментами. Однако Петру этого было мало и он хотел научиться большему. Ф.Ф. Тиммерман стал обучать русского царя арифметике, геометрии, астрономии, фортификации, артиллерии – всем тем наукам, которые были известны ему самому, т.е. Ф.Ф. Тиммерману. Вместе с этим думный дьяк Н.М. Зотов учил Петра чтению и письму. Так происходило становление личности Петра, его обучение.

Следующий случай лишь усилил морское увлечение Петра. В своей записи о начале судостроения в России он писал: «Случилось нам быть в

---

<sup>29</sup> Суда запорожских казаков. URL: <http://sailhistory.ru/suda-zaporozhskih-kazakov.html>.

Измайлове, на льняном дворе, и, гуляя по амбарам, где лежали остатки вещей дому деда Н.И. Романова между которыми увидел я судно иностранное. Спросил вышереченного Франца, что то за судно? Он сказал, что то бот английский бот. Я спросил: где его употребляют? Он сказал, что при кораблях для езды и возки. Я паки спросил: какое преимущество имеет пред нашими судами (понеже видел его образом крепостью лучше наших)? Он мне сказал, что ходит на парусах не только по ветру, но и против ветру; которое слово меня в великое удивление привело и якобы неимоверно»<sup>30</sup>.

Однако найденный ботик «Святой Николай» был не первым кораблем молодого Петра. С лета 1686 г. на Яузе вместе с потешным городком, который впоследствии получил название Пресбург, начали строиться и потешные суда. К моменту находки ботика Яузская флотилия состояла из струга, нескольких шняков, карбусов и лодок<sup>31</sup>. Но данные суда были примитивны, неуклюжи в своём роде, а также неповоротливы.

Позже по указанию Ф.Ф. Тиммермана нашли старого голландского плотника К. Бранта, который служил в своё время на корабле «Орёл» товарищем корабельного пашкаря, и поручили ему починить бот. К. Брант поставил на бот мачту, сшил парус и спустил судно на воду. Вначале Петр плавал по Яузе, так как река для лавирования была узкой, бот перетащили на Просяной пруд «но и там немного авантажу сыскал, а охота стала от часу быть более»<sup>32</sup> – писал Петр I.

Следующее место морских развлечений юных звездных войн – Плещеево озеро недалеко от Переславля-Залесского. Поселившись в августе в одном из монастырей Переславля-Залесского, Петр I вместе с К.

---

<sup>30</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С.49.

<sup>31</sup> Ботик Петра I «Св. Николай». URL: [http://www.peters1boat.ru/history\\_00/zabelin\\_1884/zabelin\\_1884.htm](http://www.peters1boat.ru/history_00/zabelin_1884/zabelin_1884.htm).

<sup>32</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 50.

Брандтом и кораблестроителем Кортм заложил один большой корабль и два меньших.

Таким образом, активное строительство русского флота началось ещё в XVI столетии, благодаря, Алексею Михайловичу и его указам о строительстве флота. С приходом к власти Петра I, строительство флота продолжилось и спустя небольшой промежуток времени благодаря Петру I флот становится более мощным, сильным, способным защитить национальные интересы Российского государства.

## 1.2 Строительство Азовского флота

К моменту воцарения Петра, большая территория России была лишена выхода к Балтийскому, Азовскому, Чёрному морю, от которых Россия была отрезана турками, укрепившимися в устьях Дона и Днепра, татарами, владевшими Крымом. Именно через эти моря Петр планировал расширить торговлю с Европой. В этих условиях борьба за выход к морям приобрела первостепенную цель.

Во время своей второй поездки в Архангельск Петр I озвучил идею выхода России к берегам Каспийского моря и налаживания торговли с государствами Востока.

Первым внешне политическим шагом, для осуществления главной цели явился Азовский поход в 1695 г. Итогом первого Азовского похода, для России, было поражение и причиной тому являлось отсутствие флота. Необходимость в наличии военного флота для совместных действий с пехотой был неоспоримым фактом. Осознание и устремления монарха в строительстве флота, свидетельствует письмо Петра I к Ф. Апраксину.

Ранней весной 1695 г. русская армия под командованием боярина Б.П. Шереметева совместно с днепровскими казаками отвоевала у турок две



крепости, а в июне Петр I начал осаду Азова, сильной турецкой крепости. Для доставки войск к Азову на Дону развернули, строительство стругов, морских лодок, плотов и других плавредств.

По указу царя от 23 декабря 1694 г. строительство этих судов было поручено Белгородскому полку<sup>33</sup>. Основным центром судостроения стал Воронеж. Для защиты его от наводнений были сооружены две насыпи высотой 8 и 4 аршина. На первой заложили адмиралтейство, а на второй верфь. Воронежским судостроением, руководил стольник Г. Титон. Суда строились в Сокольске, Козлове и селе Добром. В Козлове судостроение возглавил К. Кафтырев, в Сокольске – К. Титов, а в Добром – С. Огибалов. Общее руководство строительством стругов, лодок и плотов осуществлял дьяк А. Иванов.

К весне 1695 г. было построено около 1300 струг<sup>34</sup>. К началу похода построили 479 морских лодок, не менее 100 низкобортных плоскодонных судов называемых паузками и 134 плота<sup>35</sup>. Вместе с доставленным из Преображенского 27 стругами в первом Азовском походе для перевозки войск и грузов было задействовано около 1900 стругов и морских лодок<sup>36</sup>. Однако кораблей, которые могли бы блокировать турецкую крепость с моря, у русского царя не было, в связи, с чем обе попытки взятия Азова одними лишь сухопутными войсками закончились неудачно.

Справедливо будет отметить, что первым организатором, создателем флота был сам Петр I, возглавивший кораблестроение в России. Личным

---

<sup>33</sup> Указ Петра I от 23 декабря 1694 г. / Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. М.; Л., 1945.

<sup>34</sup> Алексеев Т.В. Строительство Азовского флота в 1695–1712 гг. в отечественной историографии // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 6. С. 87.

<sup>35</sup> Там же. С. 88.

<sup>36</sup> Там же. С. 89.

примером, требуя от своих поданных большого напряжения сил, шёл к поставленной цели – строительство военно-морского флота.

Петр I как талантливый организатор умел подбирать соратников преданных, обладающих организаторскими способностями, исполнительных в судостроительном деле. Одним из таких сподвижников был Ф. Тиммерман, главный судостроитель гребных судов, «казначей–расходчик», в прошлом учитель Петра I.

Как посчитала, собранная Петром I «консилия генералов», основными причинами неудач первого похода на Азов были отсутствие, во-первых, единства командования и специалистов, знающих военную технику, и, во-вторых, военного флота, без которого невозможно было закрыть блокаду приморской крепости. Петру I потребовалось меньше года, чтобы устранить эти недостатки.

К следующей весне, совсем не имея опыта и навыка, предстояло создать военный флот. Основу военного флота должны были составить галеры и брандеры, а для перевозки войск и грузов, а также для первого похода на Азов, планировалось построить струги, морские плоты, а также лодки. Судостроительство в Преображенском вновь оживило. Спешно стали собирать вологодских и архангельских мастеров-плотников.

30 ноября Пётр I писал письмо архангельскому губернатору Ф.М. Апраксину: «По возвращении от невзятия Азова, с консилии господ генералов, указало мне к наступавшей войне производить галеи, для чего удобно, быть шхиптимерманом всем от вас сюды: понеже они сие зимнее время тупе будут сопровождать, а здесь могут тем временем великую пользу к войне учинить; а корм и за труды зарплата будет довольная и ко времени отшествия кораблей возвращены будут без задержания, и чем их обнадежь и подводы дай и на дорогу корм»<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> Морские сражения русского флота: воспоминания, дневники, письма / Сост. В.Г. Оппоков. М., 1994.

Однако из Архангельска корабельные мастера прибыли только к концу апреля 1696 г. и заняли определенные должности на уже почти готовых судах. Ставка была сделана на иностранцев. Из Голландии выписали корабельных мастеров, штурманов, матросов и лекарей. Среди них были галерные мастера П. Клар, Я. Янсен. Общее руководство всем кораблестроением в Воронеже Пётр I возложил на Ф. Тиммермана.

В Преображенском заготавливали детали для галер и брандеров. К весне 1696 г. на Преображенской верфи была собрана голландская галера. Первая победа была одержана русскими войсками под Азовом 22 мая 1696 г. К июню Азов оказался в кольце блокады, а к середине июля, исчерпав все средства, турки сдали крепость.

4 ноября 1696 г. была проведена крупнейшая военная реформа Петра Великого. За данной реформой было закреплено решение о создании регулярного военного флота России.

Есть основания считать, что с «морского каравана» берет свое начало регулярный российский военный флот, поскольку при его создании «консилией генералов» были определены состав и задачи сил, созданы органы управления, заложены основы подготовки кадров и даже написан прообраз первого морского устава – «Указ по галерам»<sup>38</sup>. Первым кораблем регулярного флота по праву считается «Святой Апостол Петр», который был отнесен к классу галеасов, хотя более верным было бы назвать его парусно-гребным фрегатом. Закладка этого корабля состоялась во второй половине марта 1696 г.

При строительстве галер Петр I взял ориентир на венецианцев, а кораблей и фрегатов – на англичан и голландцев. Так, для строительства он пригласил 13 венецианских корабельных мастеров. Всего же насчитывалось, что в период с 1694 г. по 1699 г. из Англии, Голландии,

---

<sup>38</sup> Указ Петра I от 3 мая 1696 г. «По галерам» / Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. М.; Л., 1945.

Дании, Швеции, Венеции и Греции для строительства Азовского флота было набрано 170 корабельных мастеров и подмастерьев<sup>39</sup>.

Из иностранных судостроителей особенно выделялся по своему таланту англичанин О. Най, который построил в городе Воронеже «Черепуху», «Скорпион», и «Цвет войны». Всего на его счету насчитывалось около 48 пушечных кораблей<sup>40</sup>. Его корабли по своей особенности отличались от всех других большей прочностью.

Из-за полного отсутствия опыта некоторые суда перестраивались несколько раз, и часто суда, построенные по одной и той же модели после спуска на воду, резко отличались друг от друга. Это было связано с тем, что часть работ выполнялась разными мастерами, голландскими или английскими, также существовала постоянная нехватка древесины, то есть леса, а тот, который был доставлен, имел огромную влажность. Часто не хватало железа, поэтому возникала необходимость искать в нем замену дереву, в связи, с чем и сказывалась прочность кораблей.

Орудия на кораблях Азовского флота были из чугуна и меди. Они были заказаны за границей и отлиты на государственных заводах. На каждую пушку было помещено около 500 пушечных ядер, а на миномет около 200 бомб. Также стоит отметить, что при строительстве кораблей Азовского флота, в том числе на деньги государственной казны, чертежи либо полностью отсутствовали, либо были полностью упрощены. Чаще всего корабли строились по образцу. В этой ситуации иногда их размеры даже не определялись.

В самом начале Азовский флот комплектовался офицерами и солдатами Семеновского и Преображенского полков и иностранцами, нанятыми для службы в России. Русским послам, которые находились в

---

<sup>39</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 61.

<sup>40</sup> Там же. С. 62.

морских державах Европы, Петр I поручил заняться подборкой иноземцев, которые хорошо знают морское дело и готовы служить в Азовском флоте.

Набором капитанов, командоров, поручиков, подпоручиков, штурманов и подштурманов занимались Ф.А. Головин, Ф.Я. Лефорт и П.Б. Возницын. В основном на службу в Россию поступали голландцы и англичане, но намного реже французы и еще более реже датчане или испанцы. Особенно интенсивный рост найма на службу осуществлялся в период с 1696 г. по 1700 г. В конце 1699 г. в связи с огромнейшими расходами и на содержание иностранцев и началом подготовки своих кадров как за границей, так и в своей стране, наем иностранцев был сокращен. Если же с 1696 г. в Россию прибывало до одной тысячи человек, то с 1699 по 1701 г. было нанято уже 830 человек, что говорит о сокращении количества наемных<sup>41</sup>.

В 1699 г. эскадра Азовского флота отправилась в свой первый рейс. Он состоял из множества кораблей, командиром которых был Ф.А. Головин. К эскадре также присоединились яхта, галиот и четыре казацкие лодки. Этим походом Петр I хотел оказать давление на Турцию с целью заключения мирного договора и консолидации России на побережье Азовского моря.

Все корабли Азовского флота отличались очень полными обводами корпусов и относительно небольшим соотношением длины и ширины из-за стремления Петра I обеспечить устойчивость даже за счет скорости. Но даже после взятия Азова и переноса судостроения в Таганрог проблема постройки некоторых кораблей так и не была решена. Все корабли Азовского флота характеризовались низкой скоростью и недостаточной маневренностью.

В ходе строительства Азовского флота сложился определенный технологический процесс: изготовление деталей корпуса

---

<sup>41</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 65.

непосредственно в местах лесозаготовок, монтаж и строительство судна на верфи, спуск его на воду, комплектация, оснащение и вооружение судна на плаву.

При разработке проекта каждого нового корабля Петр I требовал чертежи его конструкции с подробным описанием, в котором описывались все детали и список расходных материалов, кроме того, для каждого корабля были изготовлены модели в масштабе.

Таким образом, в строительстве Азовского военно-морского флота Петром I был задействован зарубежный опыт. В судостроении при строительстве кораблей использовались элементы стандарта европейского судостроения и результаты отечественной конструкторской мысли. Организация военно-промышленного комплекса позволила продвинуться дальше в создании регулярного военно-морского флота России, что, в свою очередь, способствовало укреплению внешней политики России в XVIII в. И, несмотря на то, что Азовской флот просуществовал недолго, однако, его роль в развитии русского регулярного флота невозможно переоценить.

## 2.1 Строительство Балтийского флота

Петр I, добиваясь возвращения России к берегам Балтики, объявил войну Швеции 19 августа 1700 г. Главной целью первой кампании Северной войны был захват Нарвы – сильной шведской крепости, построенной в 12 км от устья реки Наровы. Однако недавно набранная регулярная русская армия, осаждавшая Нарову, большая часть которой не имела боевого опыта, была разбита войсками шведского короля Карла XII в битве, которая состоялась под стенами крепости 19 ноября 1700 г., и была вынуждена отступить за Нарову, потеряв всю осадную артиллерию. Эта неудача отложила появление русских военных кораблей на Балтике и вынудила Петра I внести коррективы в план войны.

Однако, хотя победа Карла XII была значительной, но она не вывела Россию из войны. Русская армия была в основном сохранена, выведена из-под шведского наступления, вскоре пополнилась резервами и вооружением и подготовилась к последующим боям.

Проведя зиму 1700–1701 гг. у Дерпта, шведский король, несмотря на все свои усилия, не смог собрать нужного количества войск для вторжения в пределы России. После того как в июле 1701 г. он отбил саксонские войска Августа II от Риги, а затем занял находившееся в состав Речи Посполитой герцогство Курляндия, в самом конце года король отдал своим войскам приказ перейти в Литву, а оттуда двинулся в Польшу, вступив в мае 1702 г. в Варшаву.

Эта перемена военно-политического положения позволяла России возобновить наступательные действия в направлении Балтики. 5 августа 1702 г. царь писал генерал-фельдмаршалу Б.П. Шереметьеву: «Изволь рассудить нынешней случай, как увяз швед в

Польше, что ему не только сего лета, по, чаю, ни будущего возвратиться невозможно»<sup>42</sup>.

Учитывая характер будущего театра военных действий, Петр I планировал использовать удобные речные пути по Волхову и Луге. Луга являлась удобной транспортной артерией из направления к Яму и Нарве, а Волхов – к Орешку (шведское название Нотебург). Именно на этих направлениях Петр I планировал развернуть наступление. Но для этого нужны были плав-средства. Новгородскому приказу было повелено 30 января 1701 г.: «на реках Волхове и Луге для нынешней свейской службы под всякие полковые боеприпасы и на дачу ратным людям сделать 600 стругов»<sup>43</sup>. В феврале-марте того же года Петр I писал главе Адмиралтейского приказа адмиралтейцу Ф.М. Апраксину: «О струговом деле, что в Новгороде, для Бога не оплошись и как возможно вели поспешать и изволь о сем показать радение, чтоб сделать»<sup>44</sup>.

2 февраля 1702 г. Пётр I дал указ стольнику И.Ю. Татищеву: «В оборону и на отпор против неприятельских свейских войск на Ладожском озере сделать военных 6 кораблей по 18 пушек»<sup>45</sup>.

В начале 1702 г. начался новый этап в государственном судостроении на северо-западе. Именно тогда произошел переход от изготовления речных военно-транспортных судов к строительству малых военных кораблей, предназначенных для развертывания активных действий против шведских флотилий, господствовавших на Ладожском, Чудском и Псковском озерах.

---

<sup>42</sup> Коничев К.И. Петр Первый на севере: повествование о Петре Первом, о делах его и сподвижниках на Севере, по документам и преданиям написано. Архангельск, 1984. С. 65.

<sup>43</sup> Там же. С. 66.

<sup>44</sup> Там же. С. 67.

<sup>45</sup> Указ Петра I от 2 февраля 1701 г. «...В оборону и на отпор неприятелю» / Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. М.; Л., 1945.



Для того чтобы открыть путь к берегам Балтийского моря, необходимо было сначала ликвидировать озерные флотилии противника. Поскольку основной целью кампании 1702 г. планировался захват крепости Орешек, то судостроение стало наиболее важным для Ладожского озера, так как господство шведской флотилии вице-адмирала Г. фон Нумерса не позволило приступить к реализации этого плана. Географическое положение Орешка-крепости островов истока Невы на Ладожском озере сделало «необходимым создание русской флотилии на Ладожском озере, чтобы использовать ее для вытеснения отсюда шведов»<sup>46</sup>. Русская флотилия на Псковском и Чудском озерах предназначалась для решения оборонительных задач, противодействия сильной военной флотилии шведов, базировавшейся в Дерпте.

На верфи в Новгороде в 1702 г. велись постройки небольших боевых и вспомогательных судов. Из переписки должностных лиц выясняется их приблизительное количество, типы и время постройки. 27 апреля того же года ладожский воевода П.М. Апраксин сообщал Петру I: «суды на Ладожское озеро казакам зделаны на отпор неприятельским воинским судам и меньшие, Государь, суды казакам все зделаны»<sup>47</sup>. А боярин Т.Н. Стрешнев писал царю 28 мая из Новгорода, что построены в «Новгороде донские суды и промышлять на них от Ладоги мочна»<sup>48</sup>. В 1702 г. начинается судостроение и в Пскове.

Корабли, построенные в 1701–1702 гг. на Новгородской, Лужской и Псковской верфях, сыграли значительную роль в действиях русских войск, способствовали успешному исходу борьбы за возвращение Ижорской земли, утраченной в начале XVII в.

---

<sup>46</sup> Шведская-ладожская флотилия 1701 – 1703 гг. URL: [http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Sidorov\\_00.pdf](http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Sidorov_00.pdf).

<sup>47</sup> Возникновение промышленного судостроения на Северо-Западе в начале XVIII в. URL: <https://xn----7sbakl15a6ax.xn--p1ai/2022/05/30/>.

<sup>48</sup> Там же.

Последним препятствием для возвращения русских к жизненно важному для страны Балтийскому морю была шведская крепость и нижнее течение реки Нова на мысе при впадении в нее реки Охты. Освоение Гайки подготовило условия для перевода вопроса о создании регулярного флота на Балтийском море в плоскость практических дел. Теперь можно было переходить к реализации давно вынашиваемого плана Петра I по созданию флота на Балтике. Заложен в конце 1702 г. – начале 1703 г. два новых фрегата на Сяси изначально предназначались не для Ладожского озера, а специально для формирования корабельного состава будущего Балтийского флота.

Первым из этих фрегатов был «Ивангород», заложенный в декабре 1702 г., а второй «Михаил-Архангел» начали строить в первые месяцы 1703 г. Эти фрегаты были значительно большими кораблями, чем первые фрегаты, построенные на верфи Сяси, заложенные в мае 1702 г.

Первое документальное упоминание о программе строительства Балтийского флота относится к началу мая 1703 г. Именно дата 18 мая 1703 г. считается датой зарождения строительства Балтийского флота. Всего через несколько дней после рождения Балтийского флота 27 мая происходит еще одно важное событие – был основан г. Санкт-Петербург, будущая столица Российской империи и база Балтийского флота.

Корабельный состав Балтийского флота по первой судостроительной программе создавался главным образом на Олонецкой верфи, размещавшейся в Лодейном Поле на реке Свирь. В 1703 г. на реке Свирь была образована Олонецкая судовой верфь, до конца года на верфи были построены 39 судов из них 7 фрегатов, 13 бригантин, 7 галер, 13 полугалер, 5 шняв, 1 галеот<sup>49</sup>. Петр I лично заложил 3 судна – галеру, мункер, шняву. К 22 августа 1703 г. там была завершена первая серия кораблей: фрегат, 4

---

<sup>49</sup> Веселаго Ф.Ф. Очерк Русской морской истории. СПб., 1875. С. 152.

буера, флейт, 2 шмака, 2 галиота и почт-галиот<sup>50</sup>. 8 сентября эта флотилия под командованием, находившегося на фрегате «Штандарт» капитан-командора Петра Михайлова (сам царь Петр I) начала переход в Петербург. 1 октября, в день освящения Санкт-Петербургской крепости, был дан салют со «стоящих на Неве-реке фрегата, 5 шмака и 8 яхт»<sup>51</sup>. Это был весь корабельный состав парусного Балтийского флота на конец 1703 г., который состоял из трехмачтового фрегата «Штандарт», двухмачтовых судов «Сясьские», «Астрильд», галиотов «Курьер» и «Соль» и восьми одномачтовых судов<sup>52</sup>. В 1703 г. Балтийский флот был еще невелик по своему составу.

Чертежи для строительства кораблей Балтийского флота, Петр I выбирал лично, но корабли всё же имели общие недостатки. Отсутствие запаса прочности приводило часто в море к кораблекрушению. Причинами некачественной постройки напоминали недостатки кораблей Азовского флота: сжатые сроки постройки судов, некачественный материал для строительства кораблей, изменение конструкции кораблей с целью приспособить к местным условиям использования<sup>53</sup>.

В 1705 г., под руководством Л. М. Корнилисена на Олонецкой верфи построен также буерс (разновидность буера). На верфи Сяси, которая также участвовала в реализации судостроительной программы в 1703 г., в 1704 г., были спущены на воду шесть шмаков, заложенных в предыдущем году, а 16 августа был заложен еще один шмак, это судно оказалось последним, построенным на государственной верфи Сяси<sup>54</sup>. В 1703 – 1704 гг. в Селищском Рядке на верфи, расположенной на Волхове, началось

---

<sup>50</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 98.

<sup>51</sup> О завершении строения крепости и рукописи о нем. URL: [http://gorchev.lib.ru/ik/Predystoriya%20SPb\\_1703god/B2\\_Razdel\\_2/2\\_2\\_12.html](http://gorchev.lib.ru/ik/Predystoriya%20SPb_1703god/B2_Razdel_2/2_2_12.html).

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Веселаго Ф.Ф. Очерк Русской морской истории. СПб., 1875. С. 164.

<sup>54</sup> Возникновение промышленного судостроения на Северо-Западе в начале XVIII в. URL: <https://xn----7sbakll5abaх.xn--p1ai/2022/05/30/>.

строительство 11 шкутов, которые должны были обеспечить большие объемы военного транспорта в Балтийском море.

Летом – осенью 1704 г. корабельный Балтийский флот уже представлял собой заметную силу в военном балансе противоборствующих России и Швеции. В июле – сентябре того же года на Олонецкой верфи спустили на воду семь фрегатов – «Шлиссель-бург», «Санкт-Петербург», «Кроншлот», «Триумф», «Дерпт», «Нарва» и «флигель-де-Фам», названия которым дали в честь побед, триумфов военной славы России, приобретенной ею в начале Северной войны. 2 октября 1704 г. Петр 1 в Лодейном Поле заложил по собственному чертежу 32-пушечный фрегат «Олифант», который спустили на воду 4 июля 1705 г.

О внешнем виде первых фрегатов Балтийского флота можно судить по гравюрам, выполненным по правительственным заказам и изображающим русский флот в 1705–1710 гг. Корабли имели большой оседланный корпус, высокую плоскую корму, богато украшенную резьбой (см. Приложение 1–2). Корабли со временем приходили в ветхость и требовали ремонта – тимберовки. Это был вид ремонта, при проведении которого, вследствие значительных повреждений корпуса судна, произошедших от его долговременной службы, замене подлежат не менее половины принципиальных частей корпуса, креплений и связей, а также предметов, служащих для управления судном, всего рангоута, такелажа и парусов<sup>55</sup>, в основном всё сводилось к перестройки в брандеры.

Фрегат «Штандарт», заложенный Петром как первый линейный корабль подлежал ремонту, с 1711 г. продолжил службу в составе Балтийского флота.

Таким образом, уже в первые же годы после своего появления Балтийский флот стал силой, с которой шведы не могли не считаться. Балтийский флот явился эталоном силы и тактики, мощи и маневренности,

---

<sup>55</sup> Верфь на столе. URL: <https://www.shipmodeling.ru/phpbb/viewtopic.php?t=5562>.

что оказало огромное влияние в войне со шведами. Только благодаря данному флоту Россия сумела добиться успеха в морских сражениях.

## 2.2 Морские операции русского флота в Северной войне

В 1712 г. русский Балтийский флот уже представлял собой грозную мощную силу, и его моряки уверенно оперировали в водах Финского и Ботнического заливов. Все без исключения от командующего вплоть до обычного матроса ждали с нетерпением случая, для того чтобы разбить в морском сражении сильных шведов. Однако те, испытав серьезные поражения на суше и лишившись значительной части своих владений в Прибалтике, совсем не торопились давать повод отличиться своим противникам.

В Дании, Швеции и России в XVII – XVIII вв., возводили шнявы малые 12–18-пушечные быстроходные корабли, которые были предусмотрены с целью поиска, а также участия в крейсерских операциях, борьбы с каперами, действий против корабельного и гребного флота в шхерах. Обладая небольшой осадкой и прекрасной маневренностью, шнявы прекрасно зарекомендовали себя во время Северной войны в качестве универсальных военных кораблей, хотя первоначально строились как торговые суда.

Благодаря полным обводам, а также развитой кормовой части, удалось быстро изменить расположение груза на шнявах и тем самым повлиять на осадку – качество, незаменимое в узких местах и шхерах. В то же время корабль оставался достаточно мощно вооруженным и удобным для командного состава.

Это обстоятельство и возможность легко установить массивный кормовой флагшток, на котором обычно поднимались большие

штандарты, обусловили популярность этого типа корабля среди адмиралов и монархов. Так, у Петра I фавориткой была шляпа с названием «Мункер» (с голланд. «Мое сердце»), она строилась и для Азовского, и для молодого Балтийского флотов.

Кампания 1714 г. ознаменовалась первой морской победой русского флота у мыса Гангут. В том году планировалось захватить Финляндию (начало было положено в 1712 г.), оккупировать Аландские острова и перенести войну на территорию Швеции.

Всю зиму Пётр I тщательно готовился к походу. Гребной флот, предназначенный для прорыва в Або, был доведен до 99 галер, полугалер и скампавей, корабельный флот состоял из 11 линейных кораблей, 4 фрегатов и ряда небольших парусных судов<sup>56</sup>. Гребным флотом командовал генерал-адмирал Ф.М. Апраксин, корабельным – сам царь Петр I.

В июле 1714 г. произошло сражение у мыса Гангут – выдающееся, уникальное сражение в истории России. Его уникальность заключается в том, что типичному десантному (с военно-морской точки зрения, вспомогательному) подразделению противостоял мощный шведский флот. Обычно в таких неравных условиях вам либо нужно уйти (иначе обречь себя на гибель), либо ждать помощи своего флота. Пётр I принял иное решение. Вот как развивались события.

Еще в мае русские галеры отправились к Аландским островам для высадки десанта, но в Гангуте шведский флот под командованием вице-адмирала Густава Ватранга преградил им путь. Воспользовавшись ранним освобождением западной части Финского залива ото льда, он уже в апреле занял позицию на открытом плесе у южной оконечности полуострова Гангут.

---

<sup>56</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 101.

Определив численность и положение шведского флота, Ф.М. Апраксин сообщил Петру I в Ревеле о невозможности беспрепятственного прохода его галер в Або, предложив варианты прорыва: отвлечение шведского флота эскадрой Ревеля или совместная атака линейного и гребного флотов. Из-за превосходства шведов над эскадрой, Петр I отказался от ее использования и отправился, чтобы на месте определить действия гребного флота.

Из Тверминне Пётр I произвел личную разведку шведского флота, после чего приказал строго наблюдать за противником. С этой целью на берегу полуострова Гангут были укреплены наблюдательные посты, а патрульный отряд из 15 скампавиев был переброшен на край шхер, поближе к шведскому флоту. Во время обследования полуострова Гангут царю пришла в голову идея сделать деревянную платформу поперек узкого перешейка (2,5 км) для переброски по нему нескольких легких судов в район к западу от Гангута.

Военная хитрость царя заключалась в том, что неожиданное в какой-то момент появление нескольких скампавиев в тылу противника вызовет замешательство у шведов и тем самым облегчит прорыв основных сил гребного флота мимо Гангута.

К вечеру, по сигналу Г. Ватранга, Э.Ю. Лиллье вернулся к Гангуту. Опасаясь ночной атаки русских, командующий шведским флотом оттянул свои корабли от берега и выстроил их в 2 линии на направлении прорыва авангарда противника.

Прибрежный фарватер оказался открытым. Это было новым промахом шведских адмиралов, чем в свое время своевременно воспользовались Пётр I и Ф.М. Апраксин. Вечером уже незаметно для шведов главные силы гребного флота были подтянуты из Тверминне к гангутскому плесу.

Утром, при небольшом затишье и легком тумане, Ф.М. Апраксин начал прорываться с основными силами своего флота, обходя корабли

противника береговым фарватером. Снова шведы отбуксировали свои корабли и открыли огонь с большого расстояния, но они не смогли помешать быстрым действиям русских: все корабли, за исключением одного скампвея, который застрял на мелководье успешно прорвались в абоские шхеры.

Заключительным этапом гангутского сражения был бой русских кораблей с отрядом Н. Эреншильда, который состоял из парусно-гребного фрегата, 6 больших галер и 3 шхерботов, которые имели на вооружении около 120 орудий. Шведы заняли позицию в узком проливе к западу от полуострова Гангут. Их корабли, стоявшие боком к русскому флоту, были выстроены в 2 линии с вытянутыми вперед флангами, упирающимися в прибрежные отмели. В центре первой линии находился 18-пушечный фрегат, а справа и слева от него находились 3 галеры. Во второй линии – слабые шхеры. Позиция, занятая шведами, не позволяла русскому флоту использовать свое численное превосходство. Для атаки было выделено 23 скампавеи под командованием Петра I.

Боевой порядок русского отряда представлял собой линию фронта с одним рядом кораблей в центре и двумя на флангах. Основные силы российского флота во главе с Ф.М. Апраксиным развернулись позади атакующего отряда – это был тактический резерв. Трудность заключалась в том, что шведские корабли имели подавляющее превосходство в артиллерии и могли быть атакованы только с фронта. Кроме того, русским солдатам и матросам нужно было брать на абордаж высокобортные шведские корабли.

Гангутское сражение навсегда внедрилось в аспекты отечественной истории не только как первый триумф русских над шведами на море, но и как стратегическая победа, поскольку она привела Шведское королевство к поражению в войне в целом. Также стоит отметить, что сражение фактически явилось победой галер.



Для борьбы с торговым судоходством противника в ходе кампании 1719 г. силами Балтийского флота велась форсированная разведка. В мае, после опроса команд шведских торговых судов, захваченных русскими крейсерами у Эланда, было установлено присутствие в районе Пиллау (Данциг) нескольких шведских военных кораблей, обеспечивавших перевозки хлеба из Прибалтики в Стокгольм. На основании этих данных адмирал Ф.М. Апраксин приказал капитану II ранга Науму Сенявину с отрядом (6 линейных кораблей и 1 шнява) срочно выйти из Ревеля.

При появлении солнца русские корабли сблизились со шведами на короткую дистанцию и вступили в артиллерийский бой. Основной удар пришелся по вражескому линкору, серьезно повредив его. Но у русского флагмана также была поврежден рангоут, в результате чего он начал отставать от шведского корабля.

Затем И.А. Сенявин приказал другим кораблям преследовать уходящего противника, а сам вступил в бой со шведским фрегатом. Сильный продольный залп артиллерии заставил противника сдаться.

После ремонта И.А. Сенявин возобновил преследование уходящего шведского линкора, и он был захвачен. В результате сражения при Эзеле русскими трофеями стали 52-пушечный линейный корабль, 34-пушечный фрегат и 12-пушечная бригантина<sup>57</sup>.

Сражение продемонстрировало высокое тактическое мастерство моряков и командиров молодого русского флота, благодаря которому шведским кораблям был отрезан отход в шхеры.

Это был первый в истории российского флота действительно морской бой с применением только артиллерии. До этого все морские бои и сражения завершались абордажем. Петр I назвал Эзельский бой «добрым почином Российского флота»<sup>58</sup> и собственноручным письмом благодарил

---

<sup>57</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 102.

<sup>58</sup> Морские сражения русского флота: воспоминания, дневники, письма / Сост. В.Г. Оппоков. М., 1994. С. 32.

И.А.Синявина за одержанную победу и произвел его сразу через чин в капитан-командоры.

В то время как силы корабельного флота успешно выполняли задачу по обороне Финского залива и уничтожению морских коммуникаций противника, русский гребной флот продолжал активные действия против шведских кораблей в районе Аландских островов. В июле 1720 г., после получения сообщения от разведки о появлении вражеских кораблей вблизи острова Ламеланд, командующий гребным флотом (61 скампавея и до 20 лодок) генерал М.М. Голицын отправился на поиски врага.

Битва у острова Гренгам была своего рода продолжением победы в Гангуте, своего рода ее окончательным укреплением. Он продемонстрировал успешные действия российского гребного флота, такие как тактика, стратегия, умение вовремя взять верх над противником, против хорошо вооруженных парусных кораблей противника. захват русскими галерами 4 шведских фрегатов – лучший пример русского военно-морского искусства, которого не повторил ни один иностранный флот за всю историю их существования.

Битва при Гренгаме была последним крупным столкновением между русским и шведским флотами во время Северной войны.

К 1721 г. соотношение сил на Балтике резко изменилось. Русский Балтийский флот состоял из 32 линейных кораблей, около 100 других парусных судов и до 400 гребных судов<sup>59</sup>. Их экипажи были хорошо подготовлены. Шведский флот был значительно сокращен: к 1718 г. он состоял всего из 21 линейного корабля и 10 фрегатов<sup>60</sup>, да и то в плачевном состоянии.

Таким образом, российский флот в Северной войне показал свою боевую мощь, сумев, неоднократно навязать морской бой флоту

---

<sup>59</sup> Доценко В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах. СПб., 1994. Т. 1. С. 104.

<sup>60</sup> Там же. С. 103.

противников и победив их в водных сражениях. Петр I в непростой для России Северной войне закрепил за нашей страной право выхода в Балтийское море. Россия одержала выдающуюся победу, в результате которой были решены многие политические задачи государства, стоявшие перед Россией со времен Ивана III. Российский флот достиг небывалых высот на морском поле боя. Морской флот нашей страны за долгие годы своего строительства стал могущественным, что определило его судьбу в Северной войне. Победы Балтийского флота в морских сражениях над шведским флотом у острова Гренгам в 1714 г., острова Гангут 1720 г., являются ярким примером развития военно-морского искусства в первой половине XVIII в.

### ГЛАВА III. ПРЕПОДАВАНИЕ ТЕМЫ «РУССКИЙ ФЛОТ В СЕВЕРНОЙ ВОЙНЕ (1700–1721 ГГ.)» В ШКОЛЕ

### 3.1 Теоретические аспекты изучения темы «Русский флот в Северной войне (1700–1721) гг.»

В современном мире историческое образование является важнейшей частью социально-экономического, политического и культурного развития, как отдельной личности, так и всего российского общества.

Доминантными правовыми документами об образовании, где закреплены цели, основные принципы и идеи современного образования, являются:

1. Федеральный закон от 29 декабря 2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»<sup>61</sup>.
2. Федеральный государственный образовательный стандарт (ФГОС)<sup>62</sup>.
3. Историко-культурный стандарт (ИКС)<sup>63</sup>.

В 2002 г. в Российской Федерации была принята Концепция профильного образования на старшей ступени общего образования<sup>64</sup>, Преподавание темы «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)» в рамках элективного курса в общеобразовательной школе должно, с одной стороны, иметь научную базу изучения, а с другой стороны, соответствовать ряду нормативно-правовых документов, в частности основной образовательной программе среднего общего образования, которая реализуется в рамках конкретной общеобразовательной организации. Кроме того, элективный курс по истории должен давать возможность

---

<sup>61</sup> Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ (ред. от 11 июня 2022 г.) «Об образовании в Российской Федерации». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140174/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/).

<sup>62</sup> Федеральные государственные образовательные стандарты. URL: <https://fgos.ru/>.

<sup>63</sup> Историко-культурный стандарт. URL: <https://historyrussia.org/images/pdf/Concepts-2020.pdf>.

<sup>64</sup> Приказ Министерства образования Российской Федерации от 18 июля 2002 г. № 2783 «Об утверждении Концепции профильного обучения на старшей ступени общего образования». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901837067>.

реализовывать, а также углублять основные положения Историко-культурного стандарта<sup>65</sup> в рамках образовательного процесса.

Преподавание темы «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)» в рамках элективного курса в общеобразовательной школе должно, обеспечить углубленное изучение, создать условия для существенной дифференциации содержания обучения старшеклассников с широкими и гибкими возможностями построения школьниками индивидуальных образовательных программ; способствовать установлению равного доступа к полноценному образованию разным категориям обучающихся в соответствии с их способностями, индивидуальными склонностями и потребностями. а также углублять основные положения Историко-культурного стандарта<sup>66</sup> в рамках образовательного процесса.

Элективный курс (от лат. *electus* – избирательный) – это обязательный для посещения курс по выбору обучающегося, входящий в состав выбранного профиля, который выбирается согласно потребностям, возможностям и учебным интересам. Элективные курсы могут касаться любой тематики, как лежащей в пределах школьной общеобразовательной программы, так и выходящие за ее рамки.

Элективные курсы призваны удовлетворять индивидуальные образовательные интересы, потребности и склонности каждого школьника, являясь важным средством построения индивидуальных образовательных программ в школе. Кроме того, элективные курсы способствуют углублению и расширению знаний по профильным предметам (разделам), создают базис для профориентационной работы с учащимися старших классов, а также помогают удовлетворять познавательный интерес обучающихся к определенным предметам, преподаваемым в рамках школьного курса в общеобразовательной школе.

---

<sup>65</sup> Историко-культурный стандарт. URL: <https://historyrussia.org/images/pdf/Concepts-2020.pdf>

<sup>66</sup> Там же.

Согласно Концепции преподавания учебного курса «История России»<sup>67</sup> общей целью школьного исторического образования является формирование и развитие личности школьника, способного к самоидентификации и определению своих ценностных ориентиров на основе осмысления и освоения исторического опыта своей страны и человечества в целом, активно и творчески применяющего исторические знания и предметные умения в учебной и социальной практике. А также направлена на повышение качества школьного образования, воспитание гражданственности и патриотизма, развитие познавательных и социально-значимых компетентностей учащихся. Данная цель предполагает формирование у обучающихся целостной картины российской и мировой истории, понимание места и роли современной России в мире, важности вклада каждого её народа, его культуры в общую историю страны и мировую историю, формирование личностной позиции по отношению к прошлому и настоящему Отечества.

Наиболее интересные темы в рамках исторической науки обучающиеся могут осваивать не только на традиционных уроках истории в школе, но и углублять и расширять знания на элективных курсах.

История играет важную роль в формировании личности школьника, в частности, она помогает сформировать у обучающихся такие личные качества как патриотизм и гражданственность. Кроме того, опыт предшествующих поколений является своеобразной базой для подготовки обучающихся к жизни в современном мире и для осмысления процессов, происходящих в мировых и российских современных реалиях.

Школьные учебники являются неотъемлемым и важнейшим звеном школьного обучения и нельзя обойти стороной их анализ, поскольку без них работа на уроках не является возможной.

---

<sup>67</sup> Концепция преподавания учебного курса «История России» в образовательных организациях РФ, реализующих основные общеобразовательные программы от 23 ноября 2020 г. URL: <https://historyrussia.org/images/pdf/Concepts-2020.pdf>.

С методической точки зрения незаменимым документом, точкой и опорой для учителей истории является Историко-культурный стандарт – это научное пособие для педагога, в котором прописано суть школьного общего исторического образования, которые должны усвоить обучающиеся по окончании курса «История России» в школе.

Важная роль Историко-культурного стандарта заключается в том, что он является одним из базовых документов для учителя истории и включает современные научные взгляды на содержание отечественной истории, оценки ключевых событий прошлого, основные подходы к преподаванию отечественной истории в современной школе с перечнем рекомендуемых для изучения тем, понятий и терминов, событий и персоналий, которые должны усвоить обучающиеся по окончании курса «История России» в школе.

Наличие ИКС в современной системе школьного исторического образования значительно упрощает работу учителя, при подготовке к уроку истории

В историко-культурном стандарте тема, посвященная изучению истории создания и развития русского флота в XVIII в., начинается в разделе третьем «Россия в конце XVII–XVIII в.: от царства к империи». В рамках подраздела «Россия в эпоху преобразований Петра I» теме соответствует вопрос «Реорганизация армии: создание флота, рекрутские наборы, гвардия», в рамках которого можно раскрыть историю создания флота во времена правления Петра I. В списке персоналий, относящихся к третьему разделу, можно выделить личность Петра I, с именем которого связано развитие русского флота в XVIII в.

Анализ историко-культурного стандарта показывает, что материалы к элективному курсу в общеобразовательной школе должны разрабатываться с учетом связи отдельных вопросов темы квалификационной работы с содержанием подразделов Историко-культурного стандарта.

На наш взгляд, элективный курс по истории становления и развития русского флота в XVIII в. для большей эффективности стоит разрабатывать с использованием межпредметных связей, это позволит обучающимся легче ориентироваться в теме нашего исследования и закрепит полученные знания на нескольких уровнях.

Следует сказать, что предметное образование остается по-прежнему фундаментом, но на сегодня этого недостаточно, поэтому на первый план, выдвигаются задачи, которые требуют внедрения межпредметных подходов к обучению и обеспечения метапредметных образовательных результатов.

Всестороннее раскрытие учебных дисциплин, объяснение основных понятий, теорий и законов, возможно при участии межпредметных связей, это ведет к развитию научности и к повышению значимости и доступности таких дисциплин.

Межпредметная связь между дисциплинами устанавливается посредством поиска дополнительных материалов, общих понятий, подбора смежных тем и теорий, такой подход позволяет установить междисциплинарный синтез знаний для воссоздания более целостной картины рассматриваемого объекта.

Таким образом, преподавание темы «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)» в рамках элективного курса в общеобразовательной школе должно, в первую очередь, соответствовать целям и задачам обучения и воспитания обучающихся, учитывать индивидуальные интересы и потребности обучающихся, способствовать углублению базовых знаний по предмету, формированию патриотизма и гражданственности, стимулировать развитие познавательного интереса у обучающихся к изучению истории России. Посещение занятий элективного курса по истории становления и развития русского флота в XVIII в., позволит обучающимся получить целостную картину о русском флоте во времена Петра I, понять основные тенденции развития, а также расширить теоретические и практические знания обучающихся в области истории.



### 3.2 Методическая разработка урока по теме «Русский флот в Северной войне (1700–1721) гг.»

В рамках элективного курса в общеобразовательной школе может быть проведен урок, по истории русского флота, участвующего в Северной войне в соответствии со следующей методической разработкой, которая основана на методических рекомендациях<sup>68</sup>, а также с привлечением дополнительных материалов.

Тема урока: «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)».

Класс: 8.

Тип урока: урок изучения нового материала.

Цель урока: сформировать у обучающихся представление об истории становления и развития русского флота в Северной войне.

Задачи урока:

1. Образовательная: изучить становление и развитие русского флота, а также сформировать у обучающихся представление о роли флота.

2. Развивающая: сформировать компетентность в сфере самостоятельной познавательной деятельности; развивать навыки устной речи; развивать компетентность у обучающихся формулировать выводы, выделять главное; развивать умение работать в группе; развитие умение отстаивать свою точку зрения, участвовать в дискуссиях.

3. Воспитательная: воспитание патриотизма, гражданственности, любви и уважения к Отечеству.

Личностные УУД:

---

<sup>68</sup> Степанищев А.Т. Методика преподавания и изучения истории: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений: В 2 ч. Ч. 1. М., 2002; Степанищев А.Т. Методика преподавания и изучения истории: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений: В 2 ч. Ч. 2. М., 2002.

- формировать у обучающихся устойчивый интерес и уважение к истории;
- вырабатывать восприятие истории как способа понимания современности;
- понимание роли социально активной личности в истории;
- воспитание российской гражданской идентичности, патриотизма, любви и уважения к Отечеству, чувства гордости за свою Родину, за историческое прошлое многонационального народа России.

#### Метапредметные УУД:

- способность сознательно организовывать и регулировать свою учебную деятельность;
- выработка умений работать с учебной и внешкольной информацией (анализировать и обобщать факты, формулировать и обосновывать выводы и т.д.), использовать современные источники информации, в том числе материалы на электронных ресурсах;
- владение умениями работать в группе, слушать партнера, формулировать и аргументировать свое мнение, отстаивать свою позицию.

#### Предметные УУД:

- формирование умения выделять главную мысль, идею в рассказе учителя, выступлении одноклассника;
- выработка умений определять свою личную точку зрения, уметь ее формулировать и аргументировать;
- умение давать оценку историческим событиям и процессам, деятельности исторических личностей;
- выработка умения анализировать причинно-следственные связи, исторические события и факты.

Образовательные ресурсы:

История России. Базовый и углубленный уровни. 8 класс. В 2-х частях / А.А. Данилов, А.В. Торкунов, О.В. Хлевнюк и др. – М.: Просвещение, 2017.

ПК, мультимедийный проектор, презентация; карта «Северная война 1700–1721 гг.»

Формы организации познавательной деятельности: фронтальная, индивидуальная, групповая.

Проблемный вопрос: почему русскому флоту удалось добиться большего успеха в Северной войне?

Основные понятия урока: «эскадра», «флагман», «штиль», «брат на бордаж».

Основные даты: 1700–1721 гг. – Северная война; 1714 г. – Гангутское сражение; 1720 г. – Гренгамское сражение; 1721 г. – Ништадтский мир.

Технологическая карта урока по теме «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)» представлена в Приложении 5 к данной квалификационной работе.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Задачи, поставленные в выпускной квалификационной работе, решены в полном объеме.

История становления русского флота начинается во второй половине XVII в., когда в 1667 г. был подписан указ царя Алексея Михайловича «О

строительстве первого русского военного корабля – фрегата «Орел». С тех пор было основано судостроение для создания русского военного флота. Так, в России постепенно появляются трехмачтовый двухпалубный корабль «Орел», яхта, два шнека, бот, на которых были установлены железные пушки. Наиболее распространены кочи – парусно-гребные судна с одной мачтой. Казаки строили свои корабли, которые они называли чайками и дубами. Кроме того, они строили грузовые парусные суда – дубы.

Единственным и главным морским портом в европейской части России был город Архангельск. Флот был просто необходим России для выхода к Черному и Балтийскому морям, а также для защиты и обороны государства. И Петр I это понимал. Так, начинается строительство Азовского флота, одной из основных причин создания которого стало поражение России в 1695 г. в результате первого Азовского похода. В короткое время в России развернули строительство стругов, морских лодок, морских низкобортных плоскодонных судов, галер, брандеров, плотов. В результате чего уже в следующем году русскими войсками вначале была одержана первая победа под Азовом, к июню 1696 г. Азов оказался в кольце блокады, а к середине июля, исчерпав все средства, турки сдали крепость. Азовский флот становится отцом Балтийского флота России.

В 1696 г. Петром Великим была проведена военная реформа, в результате которой принято решение о создании регулярного военного флота России.

В 1702 г. Петр I подписал указ о строительстве Балтийского флота. Так, начался новый этап в государственном судостроении России. Особенностью данного периода является переход от изготовления речных военно-транспортных судов к строительству малых военных кораблей, предназначенных для развертывания активных действий против шведских флотилий, господствовавших на Ладожском, Чудском и Псковском озерах. Первыми фрегатами Балтийского флота были «Ивангород» и «Михаил-

Архангел». 27 мая 1703 г. был основан г. Санкт-Петербург – база Балтийского флота и будущая столица Российской империи.

Балтийский флот сыграл большую роль в морских сражениях Северной войны. Среди которых наиболее известными являются Гангутское и Гренгамское сражения, в результате которых русский гребной флот показал свою эффективность против парусного английского флота. В результате шведские корабли были захвачены русскими. Северная война окончилась поражением Швеции и существенным усилением позиций Русского царства в мире, которое получило выход к Балтийскому морю, вернуло ранее принадлежащие себе земли и было провозглашено Российской империей. Петр I принял титул Императора Всероссийского.

В заключении отметим, что нами были установлены основные методы и приемы изучения данной темы в общеобразовательной школе. Среди которых – беседа, работа с учебником, работа с картой, работа с историческими источниками, заполнение таблицы. Также был разработан конспект урока по теме: «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)».

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

### Источники

#### Законодательные и нормативно-правовые акты Российского государства

1. Указ Алексея Михайловича от 29 июня 1667 г. «О строительстве первого русского военного корабля – фрегата «Орел». – Режим доступа: <https://rus.team/events/izdan-ukaz-o-stroitelstve-pervogo-russkogo-voennogo-korablya>.
2. Указ Петра I от 23 декабря 1694 г. / Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. – М.; Л.: изд. и 1-я типолит. Изд-ва Акад. наук СССР, 1945. – Т. 1. – 602 с.
3. Указ Петра I от 3 мая 1696 г. «По галерам» / Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. – М.; Л.: изд. и 1-я типолит. Изд-ва Акад. наук СССР, 1945. – Т. 1. – 602 с.
4. Указ Петра I от 2 февраля 1701 г. «...В оборону и на отпор неприятелю» / Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностр. источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. – М.; Л.: изд. и 1-я типолит. Изд-ва Акад. наук СССР, 1945. – Т. 1. – 602 с.

#### Законодательные и нормативно-правовые акты Российской Федерации

5. Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ (ред. от 11 июня 2022 г.) «Об образовании в Российской Федерации». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140174/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/).

6. Приказ Министерства образования Российской Федерации от 18 июля 2002 г. № 2783 «Об утверждении Концепции профильного обучения на старшей ступени общего образования». – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901837067>.

7. Федеральные государственные образовательные стандарты. – Режим доступа: <https://fgos.ru/>.

8. Историко-культурный стандарт. – Режим доступа: <https://historyrussia.org/images/pdf/Concepts-2020.pdf>.

9. Концепция преподавания учебного курса «История России» в образовательных организациях РФ, реализующих основные общеобразовательные программы от 23 ноября 2020 г. – Режим доступа: <https://historyrussia.org/images/pdf/Concepts-2020.pdf>.

#### Документальные сборники

10. Законодательные акты Петра I: Редакции и проекты законов, заметки, доклады, доношения, челобитья и иностранные источники / Н.А. Воскресенский; Под ред. и с предисл. Б.И. Сыромятникова; Акад. наук СССР. Ин-т права. – М.; Л.: изд. и 1-я типолит. Изд-ва Акад. наук СССР, 1945. – Т. 1. – 602 с.

#### Источники личного происхождения

11. Морские сражения русского флота: воспоминания, дневники, письма / Сост. В.Г. Оппоков. – М.: Воениздат, 1994. – 559 с.

## Источники технического происхождения

### Фотографии

12. Фрегат Балтийского флота России 1705–1710 гг. – Режим доступа: <https://yandex.ru/images/search?from=tabbar&text=1705%20-%201710%20гг.>

13. Фрегат Балтийского флота России 1705–1710 гг. – Режим доступа: [https://yandex.ru/images/search?pos=2&img\\_url=https%3A%2F%2Fsun9.](https://yandex.ru/images/search?pos=2&img_url=https%3A%2F%2Fsun9.)

### Интернет источники

14. Ботик Петра I «Св. Николай». – Режим доступа: [http://www.peters1boat.ru/history\\_00/zabelin\\_1884/zabelin\\_1884.htm](http://www.peters1boat.ru/history_00/zabelin_1884/zabelin_1884.htm).

15. Верфь на столе. – Режим доступа: <https://www.shipmodeling.ru/phpbb/viewtopic.php?t=5562>.

16. Возникновение промышленного судостроения на Северо-Западе в начале XVIII в. – Режим доступа: <https://xn----7sbakll5abaх.xn--p1ai/2022/05/30/>.

17. Научная электронная библиотека. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/defaultx.asp?>

18. О завершении строения крепости и рукописи о нем. – Режим доступа: [http://gorchev.lib.ru/ik/Predystoriya%20SPb\\_1703god/B2\\_Razdel\\_2/2\\_2\\_12.html](http://gorchev.lib.ru/ik/Predystoriya%20SPb_1703god/B2_Razdel_2/2_2_12.html).

19. Первое в России морское военное судно построено в Нижнем Новгороде. – Режим доступа: <http://cron.nnov.org/news/1647514.html>.

20. Суда запорожских казаков. – Режим доступа: <https://totalwars.ru/board/index.php/topic/5239>.



21. Шведская-ладожская флотилия 1701 – 1703 гг. – Режим доступа: [http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Sidorov\\_00.pdf](http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Sidorov_00.pdf).

22. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru>.

#### Картографические источники

23. Северная война 1700 – 1721 гг. Морские баталии. – Режим доступа: <http://poznaemvmeste.ru/index.php/48-karty/218-karty-vojny-18-veka-severnaya-vojna-1700-1725>.

24. Северная война 1700 – 1721 гг. Сражения на суше. – Режим доступа: <http://poznaemvmeste.ru/index.php/48-karty/218-karty-vojny-18-veka-severnaya-vojna-1700-1725>.

#### Литература

25. Акишин, М.О. Становление Военно-морского права России / М.О. Акишин // Ленинградский юридический журнал. – 2019. – № 2. – С. 5–15.

26. Алексеев, Т.В. Строительство Азовского флота в 1695–1712 гг. в отечественной историографии / Т.В. Алексеев // Исторический журнал: научные исследования. – 2020. – № 6. – С. 84–106.

27. Байер, Г.З. Краткое описание всех случаев касающихся до Азова от создания сего города до возвращения онаго под Российскую держав / Г.З. Байер. – СПб.: При Имп. Акад. наук, 1782. – 244 с.

28. Бескровный, Л.Г. Русская армия и флот в XVIII веке / Л.Г. Бескровный. – М.: Воениздат, 1958. – 645 с.

29. Боголюбов, Н.П. История корабля: Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших

времен до наших включительно / Н.П. Боголюбов. – М.: тип. Л.Ф. Снегирева, 1879–1880. – Т. 1–2.

30. Веселаго, Ф.Ф. Краткая история русского флота / Ф.Ф. Веселаго. – СПб.: тип. В. Демакова, 1893–1895. – Т. 1–2.

31. Веселаго, Ф.Ф. Очерк Русской морской истории / Ф.Ф. Веселаго. – СПб.: тип. Демакова, 1875. – 652 с.

32. Веселаго, Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1869 год / Ф.Ф. Веселаго. – СПб.: Тип. Морского м-ва, 1872. – 799 с.

33. Доценко, В.Д. История отечественного судостроения IX–XIX вв. В 5 томах / В.Д. Доценко, И.В. Богатырев, Г.А. Вахарловский и др. – СПб.: Судостроение. – 1994. – 470 с. – Т. 1.

34. Дугин, А.Г. Теория многополярного мира / А.Г. Дугин. – М.: Евразийское движение, 2013. – 532 с.

35. Дугин, А.Г. Ноомахия: войны ума. Цивилизации границ: Россия, американская цивилизация, семиты и их цивилизация, арабский Логос, туранский Логос / А.Г. Дугин. – М.: Академический Проект, 2014. – 624 с.

36. История России. Базовый и углубленный уровни. 8 класс. В 2-х частях / А.А. Данилов, А.В. Торкунов, О.В. Хлевнюк и др. – М.: Просвещение, 2017. – 127 с.

37. Ключевский, В.О. Курс русской истории / В.О. Ключевский. – М.: Московская синод. тип., 1906–1915.

38. Ковальченко, И.Д. Методы исторического исследования / И.Д. Ковальченко. – М.: Наука. – 2003. – 486 с.

39. Коницев, К.И. Петр Первый на севере: повествование о Петре Первом, о делах его и сподвижниках на Севере, по документам и преданиям написано / К.И. Коницев. – Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1984. – 367 с.

40. Кротов, П.А. Российский флот на Балтике при Петре I / П.А. Кротов. – СПб.: Историческая иллюстрация, 2017. – 742 с.

41. Соловьёв, С.М. История России с древнейших времён / С.М. Соловьёв. – М.: Унив. тип. (Катков и К<sup>о</sup>), 1874–1889.

42. Степанищев, А.Т. Методика преподавания и изучения истории: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений: В 2 ч. Ч. 1. / А.Т. Степанищев. – М.: Владос, 2002. – 304 с.

43. Степанищев, А.Т. Методика преподавания и изучения истории: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений: В 2 ч. Ч. 2. / А.Т. Степанищев. – М.: Владос, 2002. – 208 с.

44. Тарле, Е.В. Русский флот и внешняя политика Петра I / Е.В. Тарле. – СПб.: Фирма «БРАСК»: Мор. ист. сб., 1949. – 191 с.

45. Тойнби, А.Д. Цивилизация перед судом Истории / А.Д. Тойнби. – СПб.: Культура, 1995. – 477 с.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Приложение 1



Фотография 1. Фрегат Балтийского флота России 1705–1710 гг.<sup>69</sup>

## Приложение 2

---

<sup>69</sup> Фрегат Балтийского флота России 1705–1710 гг. URL: <https://yandex.ru/images/search?from=tabbar&text=1705%20-%201710%20гг.>





Фотография 2. Фрегат Балтийского флота России 1705–1710 гг.<sup>70</sup>

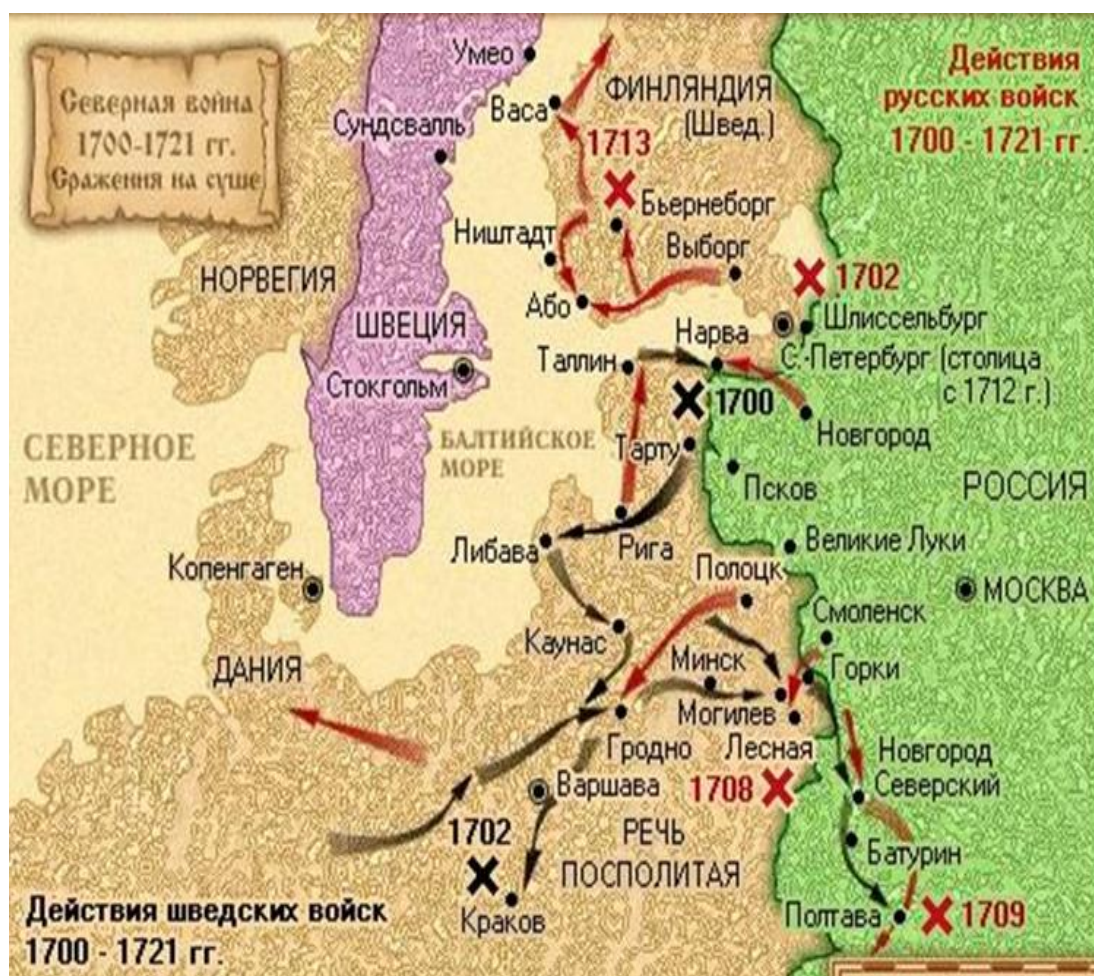
### Приложение 3

---

<sup>70</sup> Фрегат Балтийского флота России 1705–1710 гг. URL: [https://yandex.ru/images/search?pos=2&img\\_url=https%3A%2F%2Fsun9.](https://yandex.ru/images/search?pos=2&img_url=https%3A%2F%2Fsun9.)





Северная война 1700–1721 гг. Сражения на суше<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Северная война 1700 – 1721 гг. Сражения на суше. URL: <http://poznajemvme.ru/index.php/48-karty/218-karty-voyny-18-veka-severnaya-vojna-1700-1725>.



## Приложение 5

Таблица 1

### Технологическая карта урока по теме: «Русский флот в Северной войне (1700–1721 гг.)»

Методы, приемы и технологии	Содержание урока	Виды деятельности обучающихся	Предполагаемые результаты
Организационный этап	Здравствуйте, ребята! Проверьте, все ли готовы к уроку. Итак, мы начинаем наш урок.	Готовятся к уроку, настраиваются на работу	Психологический настрой, самооценка готовности к уроку
Слово учителя. Крючок	Слово учителя: Петр I, создавая Азовский и Балтийский флот, задавался вопросом, сможет ли русский флот навязать борьбу на морском побережье европейским державам.	Слушают учителя, отвечают на вопрос	Развивается познавательный интерес у обучающихся
Проблемный вопрос	В ходе урока попытайтесь найти для себя ответ на вопрос: «почему русскому флоту удалось добиться большего успеха в Северной войне?»	Слушают вопрос учителя	Развивается самостоятельность, умение выбирать главное в изучаемом материале, сравнивать, сопоставлять, обобщать
Слово учителя. Повторение пройденного материала	Какую тему изучали на предыдущем уроке? О чем шла речь? 1. Когда произошла битва под Полтавой? 2. Покажите на карте место сражения. 3. Почему русские победили в этой битве?	Отвечают на вопросы учителя	Умение отвечать на вопросы пройденного материала, умение анализировать и обобщать факты

Изучение нового материала.	Целью Петра Великого было занять своими войсками Аландский архипелаг, потому что именно оттуда до столицы противников было рукой подать - там Стокгольм совсем близко. Тактика шведов же состояла в том, чтобы разгромить русских у самых берегов своей страны. Еще в конце мая шведы остановили русских и заняли очень стратегически удобную позицию. Шведский флот был разбросан у полуострова Гангут, перекрывая русским пролив около него. Давайте запишем с вами термины такие как: «эскадра», «флагман», «штиль», «братъ на абордаж».	Слушают учителя, анализируют материал, записывают дату и термины	Способность сознательно организовывать и контролировать свою деятельность
Самостоятельная работа по учебнику	Итак, сейчас я предлагаю вам прочитать параграф 6 на стр. 29 и заполнить таблицу (см. Приложение 6).	Самостоятельная работа с учебником. Выступление учеников перед классом	Умение обучающихся выделять главное из параграфа учебника
Проблемный вопрос. Обсуждение	Сейчас я предлагаю вам вернуться к вопросу, который я дал вам в начале урока. почему русскому флоту удалось добиться большего успеха в Северной войне?»	Осуждение проблемного вопроса	Выработка умений определять свою точку зрения, уметь ее формулировать и аргументировать
Подведение итогов. Рефлексия	Наш урок мне хотелось бы закончить отрывком из стихотворения В. Жукова: В России все гордятся флотом, Что Пётр первый основал; С тех пор он стал стране оплотом... И от врагов всех - защищал. На всех морях и океанах, Бывали наши корабли; Средь бурь, штормов и ураганов, Дстойно службу все - несли.... Ребята, я хочу поблагодарить вас за работу на уроке. Запишите домашнее задание: прочитать параграф 6 и ответить на вопросы после параграфа.	Слушают учителя, оценивают для себя результаты урока	Способность сознательно организовывать и регулировать свою учебную деятельность

## Приложение 6

Таблица 2

Морские сражения Северной войны 1700–1721 гг.

Дата морского сражения	Событие	Значение