



*А. С. Чупряева*

## ИСТОРИЯ ОХТИНСКОЙ СУДОВЕРФИ

«Образовавшиеся по течению и при устье Охты поселения давно уже принимают участие в жизни самого Петербурга <...> и река Охта принесла лепту свою среди совершавшегося вокруг нее общего движения. Мало-помалу она осушила поля и сплвила леса для возводившихся зданий и строящихся судов» (Мансуров Б. «Охтинские Адмиралтейские поселения»). Местность в устье реки Охты при впадении ее в Неву быстро обживалась. Росли дома, склады морского ведомства; с 1714 года Охта заселялась жителями, высланными «по указу Петра I» из других городов России. Большая часть этих жителей была плотниками и ямщиками – выходцами из Московских губерний. Учитывая удобное расположение местности для развития корабельного дела, Петр I указом от 21 февраля 1720 года распорядился построить здесь «500 изб с сенми». 19 февраля 1721 года Петр I повелел: «... Новопостроенные дома на Канцовской стороне отдать безденежно вольным плотникам, которые бывали у судовых работ, чьи б оные ни были, податей с них никаких <...> не имать <...> а кормиться им плотнишкою своею работаю по прежнему вольно. А ежели когда они, плотники, понадобятся для работы в адмиралтейство, и им тогда даваны будут заработанные деньги по указу».

По постановлению Петербургской генерал-полицмейстерской канцелярии, изданному в феврале 1721 года, плотникам предписывалось «урочные сроки работать на Охтинской верфи» и числиться в ведении Морского ведомства. Эти переселенцы образовали постоянное ядро мастеровых-судостроителей, начавших с 1721 года регулярные судовые работы на верфи.

В это время здесь уже находились и работали в полную мощь пильные мельницы, строились и ремонтировались деревянные шверботы и соймы, которые затем принимались в Адмиралтейство. В делах Адмиралтейств-коллегии (ЦГА ВМФ) имеется указание: «У поручика Островского 150 сойм, которые строены именным Указом из канцелярии Сената и иные стоят на реке Охте и на берегах, принять в Адмиралтейство».

Многие из построенных сойм после окончания навигации находились на зимней стоянке в устье Охты, где производился их ремонт. Речные суда (так называемые «романовки») для плавания по малым рекам и перевозки леса с лесопильных заводов тоже строились и ремонтировались на Охте. Так, Адмиралтейств-коллегией за подписью Крюса и Гордона 28 мая 1723 года на сообщение камерколлегии дано указание: «велеть имеющиеся в реке Охте переделанные новоманерные романовки, которые показаны будут <...> осмотреть и освидетельствовать...» (ЦГА ВМФ). Указ Петра I от 26 февраля 1720 года установил определенный порядок руководства существующими партикулярными верфями и способствовал возникновению новых, поскольку для их образования специального указа не требовалось. Это постановление развязало руки промышленникам, решившим заняться судостроением. Одним из первых был ладожский купец П. И. Барсуков, обратившийся с просьбой к правительству об отводе ему берегового участка под верфь и строивший суда, в частности, на Неве около устья Охты.

В последующих указах Петр I установил размер заработной платы плотников по 18 копеек (6 алтын) в день, когда они будут призваны на работу на верфь (Указ от 2 июня 1723 года).

Развитие частного судостроения особенно поощрялось царем; 15 июня 1723 года он приказал охтинским плотникам, если они пожелают, строить суда для продажи, дать им на покупку материалов казенных денег «рублев сот пять-шесть заимно с поруками, и возратить им, плотникам оныя деньги в казну как построят суда и продадут». 20 августа 1723 года Петр I приказал охтинским плотникам «... вереек в продажу и в подряд никаких не делать, а делать им шверботы и прочия новоманерныя суда».

Кроме частных заказов, на верфи осуществлялось и казенное судостроение. В ноябре 1725 года корабельный мастер В. Соловьев начал строить «в устье Охты» два лоц-галиота (двухмачтовое острокильное судно грузоподъемностью до 100 тонн); один «государевыми работными людьми, а другой – подрядом».

В октябре 1726 года тот же Соловьев получает заказ еще на четыре судна «на Охте, где строится ныне второй лоц-галиот, а к тому строению плотников требовать <...> 120 человек». Важность заказа подтверждает то обстоятельство, что первоначально эти суда предполагали строить на Главном адмиралтействе.

Примерно в это же время на верфи строится 10 крупных шверботов для перевозки каменных плит в крепость Кронштадт.

Наличие специалистов – деревообделочников среди охтинских поселян позволяло использовать их при постройке судов на верфи и организовывать производство отдельных деталей и частей судов в виде заготовок или окончательно обработанных изделий для других петербургских верфей.

В таблице, относящемся к 1725 году, указывается количество поступившего на верфь лесоматериала: «... сколько, например, можно построить кораблей и затем будет в остатке явствует ниже сего <...> Невыгруженных в Охте реке со всякими лесами 296 барок. В каналы Фонтанки и Мойки приведено 203 барки» (ЦГА ВМФ).

Все увеличивавшийся объем судостроения требовал организации заготовительных, вспомогательных, подсобных, складских помещений. На территории верфи были построены канатный завод, амбар для судового такелажа, склады, казармы для пильщиков, плотников, конопатчиков и мастеров. На Охте работало более 15 мельниц: водяные, пороховые и пильные в зависимости от назначения.

Одной из причин роста количества мельниц на Охте была, например, необходимость очистки территории для здания Академии Наук на Васильевском острове, откуда на Охту были переведены имевшиеся там пильные мельницы.

Увеличение постройки кораблей требовало хорошего качества подготовки, сушки и хранения материалов. На Охтинской верфи, куда прибывало, в основном сплавом, большое количество леса, по берегам строились сараи с забивкой свай в воду на 9 метров (очевидно для лесотаски) и эллинги для обработки деталей и постройки судов.

В журнале экспедиции над верфями и строениями приводится документ «О определении к строению на Охте у новопостроенных сараев эленгов мастеровых людей»: «Октября 31 дня 1738 года по определению адмиралтейской коллегии и по контракту велено строением на Охте для поклажи корабельных дубовых лесов четыре деревянных сарая отдать Охтенских слобод плотнику Григорьеву, которому построить оные из адмиралтейских материалов каждый сарай длиною по 20 сажень, а шириною против сделанных в Новой Голландии <...> При строящихся ныне на Охте сараях сделать эленги <...> А справкой от машинного мастера Кле-

веса показано к оных эленгов потребно плотников 40, да для приему лесов и битья свай работных людей 90 человек» (запись от 28 сентября 1739 года).

Одновременно с расширением верфи, на ее территории уже в 1722 году была открыта судостроительная школа. Петр лично следил, чтобы курсанты, «отбывая урочные сроки», участвовали в строительстве кораблей.

После смерти Петра I развитие Охтинской верфи не прекратилось. В 1728 – 1742 годах архитекторы И. К. Коробов и С. И. Чевакинский продолжали строительство верфи. В середине и второй половине XVIII века здесь строились гребные и парусные суда. Со стапелей верфи в 1790 – 1793 годах сошли крупные парусные галеоты «Гусь», «Чепура», «Утка» и «Чайка», построенные под руководством корабельного мастера Мелихова.

Развитие мореплавания постепенно повлекло за собой рост судостроения в России и, в частности – в Петербурге. К началу XIX века относится докладная записка Правительству, составленная вице-адмиралом П. В. Чичаговым. Он указывал на чрезвычайно выгодное расположение Охтинской верфи, предоставляющее большие удобства для развития на ней крупного фрегатного кораблестроения. На записке Чичагова Александр I сделал надпись: «Привесть в исполнение».

28 июня (10 июля) 1806 года был утвержден проект новых фрегатных эллингов. Начался бурный подъем судостроения на верфи, получившей к тому времени название Охтинского Адмиралтейства.

С 1809 года на Охтинском Адмиралтействе начал работать корабельный мастер Вениамин Фалин Стоке. Добросовестный и знающий кораблестроитель, В. Ф. Стоке руководил оборудованием верфи и в течение 24 лет возглавлял на ней постройку судов.

В 1811 году было спущено со стапеля первое крупное военное судно, 16-пушечный люгер «Стрела», а в июне 1812 года – первый парусный фрегат, 32-пушечный «Полукс».

К 1815 году В. Ф. Стоке закончил постройку первого на Охтинском Адмиралтействе 74-пушечного линейного корабля «Финлянд». В последующем на верфи строятся ежегодно по пять-шесть крупных морских парусных судов.

Охтинское Адмиралтейство быстро завоевало авторитет у мореплавателей, отправляющихся в дальние рейсы. Добротные, красивые парусные суда, построенные охтинскими кораблестроителями, отличались высокими мореходными качествами, прочностью и хорошими бытовыми условиями.

Треть всех парусных кораблей, пронесших русский флаг вокруг света в первой половине XIX века, построены на Охтинском Адмиралтействе. Первым из них был шлюп «Камчатка», спущенный на воду в мае 1817 года. Экспедицию на шлюпе возглавил известный исследователь В. М. Головин. Плавание продолжалось свыше двух лет, и за это время шлюп не потерял ни одного паруса и не имел повреждений в рангоуте, несмотря на сложные условия плавания. В. М. Головин неоднократно отмечал высокую надежность корабля, построенного охтинскими умельцами.

В летопись великих географических открытий вписано имя шлюпа «Восток» – флагманского корабля антарктической экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена. Шлюп был спущен со стапеля верфи в 1818 году. На Охтинском Адмиралтействе строились суда для кругосветных исследовательских экспедиций М. Н. Васильева – шлюп «Открытие», С. П. Хрущева – шлюп «Апполон», О. Е. Коцебу – шлюп «Предприятие», М. Н. Станюковича – бриг «Моллер».

В 1826 году Охтинские корабли построили 16-пушечный «Сенявин» – двухмачтовый корабль водоизмещением около 300 тонн. Строился он под наблюдением

Ф. П. Литке, возглавившего затем исследовательское плавание на этом судне. Рейс «Сенявина», продолжавшийся три года, считается одной из самых плодотворных русских кругосветных экспедиций.

Построенный на Охтинском Адмиралтействе небольшой парусный транспорт «Кроткий» (водоизмещение – 280 тонн, длина – 27,4 метра) совершил кругосветное путешествие дважды: в 1825 – 1827 годах под командованием Ф. П. Врангеля и в 1828 – 1830 годах – Л. А. Гагеймейстера.

Одновременно строились и крупные парусные линейные корабли. Среди них 74-пушечный «Александр Невский», впоследствии участник Наваринского сражения.