

**Методические рекомендации
к проведению в образовательных организациях Архангельской области
тематических уроков, посвященных 325-летию начала регулярного
государственного кораблестроения в России**

В сентябре 2018 г. в России отмечается важная историческая веха – 325-летие регулярного государственного кораблестроения. В 1693 г. во время первого визита в Архангельск Петр I основал судовой верфь, на которой был заложен военно-торговый корабль «Святой апостол Павел». Это произошло несколько ранее закладки верфи в Воронеже, на которой строился флот для взятия турецкой крепости Азов.

Цель проведения тематических уроков, посвященных истории государственного кораблестроения на Архангельском Севере, состоит в формировании уважения к прошлому родного края, осознанию его непосредственной причастности к истории страны в целом.

Задачи уроков:

- 1) познакомить учащихся с историческими причинами, обстоятельствами, важнейшими фактами начала регулярного государственного кораблестроения на Архангельском Севере;
- 2) раскрыть историческое значение начала деятельности государственных судовой верфей на Севере для решения общенациональных задач конца XVII – XVIII века;
- 3) показать трудовой и боевой вклад северян в строительство и становление морского флота, превращение России в морскую державу;
- 4) развивать у школьников мировоззренческие убеждения на основе осмысления исторических событий.

В процессе подготовки и проведения урока учителям следует выбирать содержание, форму и методы проведения урока с учетом возраста учащихся, возможностей образовательной организации, окружающего социума, при этом акцентируя внимание, в первую очередь, на максимальном вовлечении в организацию и проведение мероприятия самих обучающихся.

Одним из дискутируемых вопросов истории России, привлекающим общественное внимание, является вопрос о времени, месте и причинах начала истории русского государственного морского кораблестроения.

В связи с этим в преподавании нужно **опираться на следующие тезисы:**

- 1) геополитическое положение России, всегда имевшей большую сухопутную границу, предопределило активную борьбу за выход в моря. На морских дорогах нет препятствий, по ним можно попасть в любую часть света, к любому побережью. Страны, успешно освоившие мореплавание, построившие верфи и порты, получали мощный толчок в развитии торговли и промышленности, укреплении своей безопасности. Поэтому строительство флота исторически становилось государственной задачей. Борьба за превращение России в морскую державу, обладающую сильным флотом, отвечала национальным интересам и стала важной частью отечественной истории;

- 2) попытки завести торговые и боевые морские корабли (различие между которыми в ту эпоху было невелико), построить верфи, предпринимались и до Петра I. Так, купленные в г. Любеке морские суда были приведены в Архангельск еще в 1602 г. при Борисе Годунове. При нем же здесь начали строить верфь. Однако последующие события Смутного времени не позволили развернуться корабельному делу. В 1636 г. в Нижнем Новгороде по иностранным образцам был построен военно-торговый корабль «Фридрих». Однако, сооруженный иностранцами, он должен был участвовать в иностранной же торговой экспедиции в качестве промежуточного транспортного средства. Этот корабль и однотипный с ним «Орел», построенный по приказу Алексея Михайловича в 1669 г. в селе Дединово, прослужили недолго и были единичными примерами строительства крупных кораблей в России. К решению общегосударственной задачи систематического кораблестроения и мореплавания они отношения не имели;
- 3) Соломбальская же «государева верфь» с 1693 г. продолжила работать постоянно, независимо от личных визитов Петра I, регулярно спуская на воду новые корабли. Так, «Святой апостол Павел» стал головным в серии из шести трехпалубных торговых судов. Позже за этим последовали многопушечные фрегаты и линейные корабли с экипажами в сотни человек для формирования Балтийского флота и создания Северной флотилии. Возводимые на Белом море верфи были объединены в Архангельское адмиралтейство. Таким образом, Архангельск становится одним из первых в стране центров регулярного государственного судостроения;
- 4) кроме Архангельского адмиралтейства, начало регулярного государственного кораблестроения связано с деятельностью верфей в Воронеже, Таганроге, в новой столице – Санкт-Петербурге. Однако закладка первого государственного корабля и организация казенной верфи в Архангельске в 1693 стали более ранними фактами начала регулярного государственного кораблестроения. В 1712 г., после неудачного Прутского похода, строительство в Воронеже и Таганроге прекратилось, а деятельность Архангельского адмиралтейства продолжалась;
- 5) с началом Северной войны все мероприятия направляются на строительство флота в Балтийском море. Возникают новые верфи на Онежском и Ладожском озерах, на Свири, в Лодейном Поле, Выборге и др. Однако здесь строились преимущественно небольшие военные корабли (галеры, боты, флейты, малые фрегаты и пр.) Крупные боевые суда (фрегаты, линейные корабли) строились, прежде всего, в Петербурге и Архангельске;
- 6) знания зарубежных инженеров и организаторов кораблестроения соединялись с большим опытом, богатыми традициями поморского судостроения и мореплавания. Местными мастерами вносились усовершенствования в конструкцию судов европейского образца;
- 7) Архангельские верфи продолжали работать и в XVIII-XX вв. Здесь было построено немало кораблей, имевших славную историю, например, линейный корабль «Азов» и другие. Современными продолжателями российского кораблестроительного дела являются крупные предприятия – Северное машиностроительное предприятие (Севмаш) и Центр судоремонта «Звездочка», расположен-

ные в г. Северодвинске. Судоремонтный завод «Красная Кузница» в г. Архангельске – прямой наследник Соломбальской государевой верфи.

В начальной школе преобладает образно-эмоциональное восприятие, поэтому при проведении первого урока по теме рекомендуется использовать разнообразный иллюстративный материал. Следует сосредоточиться на знакомстве с юбилейным событием. Нужно объяснить, почему нужно помнить о нем, в чем состоит его значение. Для этого уместно использовать изречение Петра I: «Всякий правитель, который только войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет». Можно акцентировать внимание на таких вопросах, как:

- визиты молодого царя в Архангельск, начало судостроения и первые корабли;
- общее устройство старинного корабля (нос, корма, киль, трюм, палуба, фок-, грот-, бизань-мачта, шкафут, стеньга, ванты, бушприт);
- язык моряков, морские слова и термины (верфь, камбуз, кают-компания, кубрик и т.д.);
- типы и назначение традиционных поморских судов и «новоманерных» кораблей;
- знаменитые корабельные мастера и заводчики верфей на Архангельском Севере (Ф.А. Баженин, В. Геренс, Э.И. Идес, П.Г. Качалов, Н.Вилим и др.);
- современные судостроительные предприятия на Севере.

Планируемые результаты урока в начальной школе:

Личностные:

- формирование основ российской гражданской идентичности, чувства гордости за свою Родину, Архангельский край;
- формирование уважительного отношения к иному мнению.

Метапредметные:

- освоение способов решения проблем творческого и поискового характера;
- формирование умения слушать собеседника, осознанно строить речевое высказывание в соответствии с задачами коммуникации.

Предметные:

- расширение знаний о прошлом родной страны и края;
- формирование представления о той роли, которую сыграло кораблестроение в Архангельске в зарождении российского флота.

Формы организации тематического урока в начальной школе могут быть разнообразными, главное, чтобы они соответствовали возрасту учеников: тематические беседы, устные журналы, викторины, обзор книжных и фотовыставок, экскурсии в краеведческие музеи (Северный морской музей в г. Архангельске). На уроке могут быть организованы различные виды деятельности – слушание, беседа, чтение, просмотр фильмов.

Уместны также творческие задания на подготовку небольших сообщений с последующим выступлением на уроке.

Примерные темы сообщений:

1. «Мастера добрых пропорций» (о северных кораблестроителях);
2. Первые государевы корабли (на примере северных путешествий и плаваний Петра I);

3. «По суше, аки по воде»: корабли на «Осударевой дороге»;
4. От кили до клотика: как строили парусный корабль?;
5. Что такое «бак» и «ют»: как устроен парусный корабль?;
6. Подвиг «Азова» (о судьбе линейного корабля «Азов», построенного в Архангельске мастером Василием Ершовым).

На уроке в **V-XI классах** следует акцентировать внимание на следующих моментах:

- традиции поморского судостроения на Белом море;
- причины и обстоятельства начала государственного кораблестроения на Архангельском Севере;
- вклад северных корабелов в военные победы в Северной войне;
- персоналии известных отечественных кораблестроителей, иностранных специалистов верфей Архангельска XVIII века;
- роль Петра I в становлении государственного кораблестроения и флота;
- влияние государственного кораблестроения на хозяйственное развитие региона.

Планируемые результаты урока:

Личностные:

- развитие у школьников мировоззренческих убеждений на основе истории родного края;
- формирование коммуникативной компетентности в общении и сотрудничестве со сверстниками;
- формирование заинтересованности учащихся в изучении истории страны, той роли, которую сыграл в ней Архангельский Север.

Метапредметные:

- умение осознанно использовать речевые средства в соответствии с задачей коммуникации для выражения своих чувств, мыслей и потребностей;
- развитие умения анализировать информацию, представленную в разных источниках, строить логичные рассуждения, осуществлять умозаключения;
- умение организовывать учебное сотрудничество и совместную деятельность с учителем и сверстниками.

Предметные:

- овладение историческими знаниями о начале кораблестроения в Архангельске как части истории российского флота;
- формирование умений применять исторические знания для характеристики места и роли родного края в общегосударственной истории, современной общественной жизни;
- формирование основ гражданской, социальной, культурной самоидентификации личности обучающегося.

Традиционно при организации и проведении уроков в V-XI классах рекомендуется обратить внимание на использование **активных и интерактивных форм работы**, например, таких, как:

- 1) викторины, блиц-турниры, способствующие формированию знаний об истории кораблестроения в Архангельске и других городах России;

- 2) просмотр и обсуждение документальных и художественных фильмов об эпохе Петра Великого, истории судостроения и флота;
- 3) сообщения обучающихся по теме с использованием компьютерных презентаций;
- 4) представление учащимися результатов самостоятельно выполненных исследовательских работ по теме урока;
- 5) выполнение коллективного информационного проекта;
- 6) составление и презентация выставок, тайм-лайнов, тематических стендов и др.

В ходе урока учащимся могут быть предложены **вопросы для размышления, исторические задачи**. Ответ на них может быть дан с опорой на имеющиеся исторические и общие знания, материал учебника, атласа и рекомендованной литературы. Ответ на такие вопросы не лежит на поверхности, а требует поиска причины, объяснения исторического факта, явления, сопоставления свойств объектов, выстраивания логической цепи событий, выявления из взаимосвязи. При этом ответ, как правило, является не вариативным, а вполне определенным. Данные вопросы могут быть использованы при фронтальной беседе, в групповой работе, обсуждениях, дискуссиях.

Примеры вопросов на размышление:

- 1) Какие суда строились на Архангельском Севере до приезда Петра I? Чем от них отличались «новоманерные» суда (гукоры, каты, флейты), которые приказал строить царь?
- 2) Почему в начале XVIII века Петр I пытался под угрозой каторги запретить строительство старинных поморских кочей? Удалось ли ему это и почему?
- 3) Каким образом при Петре I построенные в Архангельске корабли попадали на Балтику? Покажите их возможные маршруты на карте.
- 4) Почему для начала кораблестроения Петром I был выбран такой отдаленный край, как Архангельский?
- 5) Какие отрасли экономики нашего края получили развитие благодаря появлению и росту Архангельского адмиралтейства?
- 6) Чьими руками строились крупные военные корабли в Архангельске?
- 7) На Архангельском Севере традиционно строились лишь небольшие промысловые суда. Откуда северные корабельные мастера могли узнать, как строятся крупные военные корабли?
- 8) Хорошим подспорьем казенным верфям Петр I считал негосударственные «кумпанства» помещиков и духовенства, однако очень скоро отказался от них. Почему, ведь корабли нужно было строить как можно быстрее?
- 9) Какую роль сыграл флот на заключительном этапе Северной войны? Верно ли, что без него Россия войну не выиграла бы?
- 10) Зачем в 1702 г. фрегаты, построенные в Архангельске, перетаскивали в Онежское озеро по суше? Почему этого не сделали по воде?
- 11) Линейные корабли и фрегаты, которые строились на верфях Архангельского адмиралтейства, имели экипажи в сотни человек. Откуда Петр I взял столько морских офицеров и матросов?

12) Говорят, что Петр I приехал в Архангельск потому, что там он мог получить все необходимое для кораблестроения. Какие ресурсы для создания флота имелись на Архангельском Севере? Имелись ли они в других регионах России?

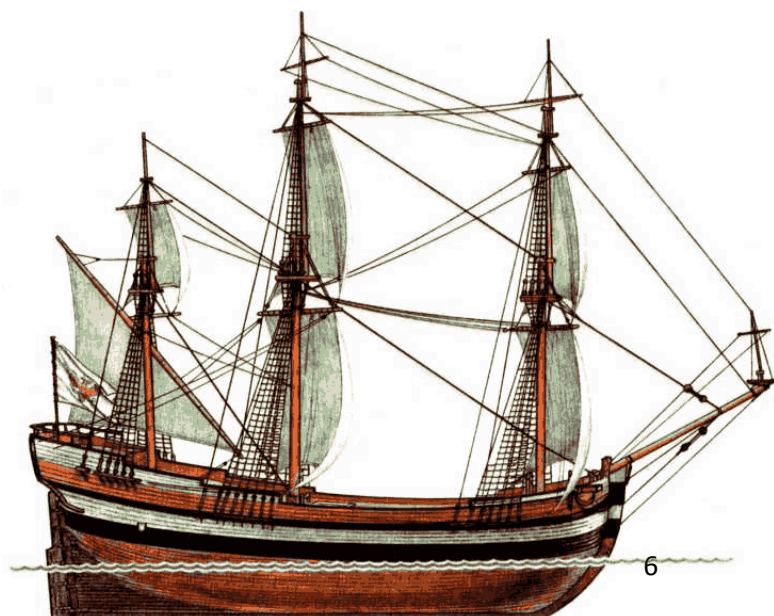
13) Каков был маршрут поездки Петра в Архангельск? Какие города и села он мог посетить? Покажите на карте.

На уроке могут быть представлены **в виде сообщений и презентаций** результаты учебно-исследовательской работы школьников, продукты проектной деятельности. Примеры тем:

1. «Морским судам быть!» – роль личности Петра I в становлении кораблестроения и флота России;
2. Значение деятельности купцов Ф.А. и О.А. Бажениных в развитии кораблестроения и торговли;
3. Технологии постройки деревянных парусных кораблей XVIII века;
4. Иностранцы кораблестроители и начальники архангельских верфей в XVIII веке;
5. Известные корабли архангельских верфей XVIII-XIX вв.;
6. Современные наследники дела Петрова: крупнейшие судостроительные предприятия Архангельской области;
7. Кавалер российских орденов: жизнь и деятельность корабельного инженера Ф.Т. Загуляева;
8. Участие архангельских кораблей в Северной войне;
9. На мирной и военной службе Отечеству: линейные корабли типа «Слава России»;
10. Три эпохи «Святого Петра»: корабль, экспонат, реплика.
11. Корабль образцовых пропорций: архангельские фрегаты типа «Спешный».

Для подготовки мультимедийных презентаций и обеспечения урока наглядностью можно использовать следующие **иллюстрации**:

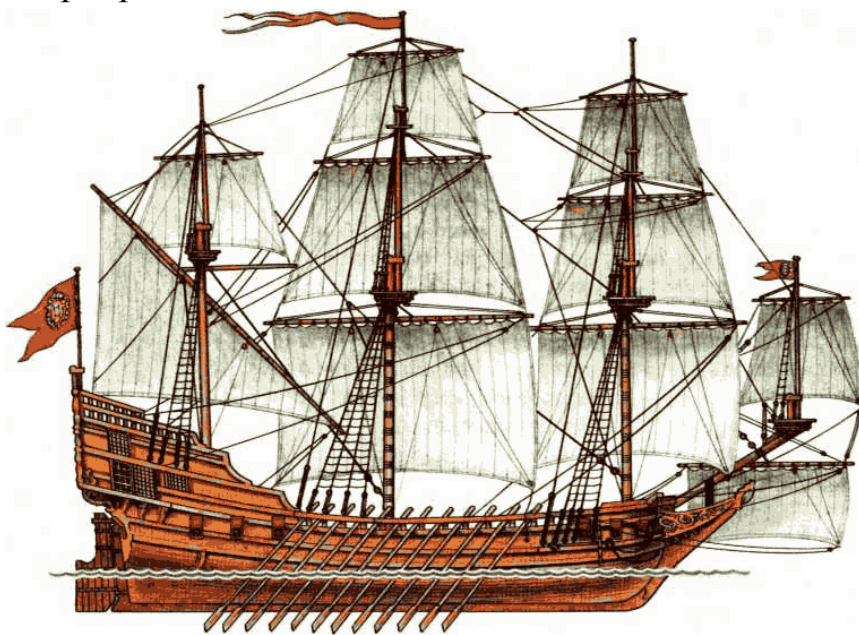
1). Архангельское торговое судно



Одновременно со строительством военных кораблей Петр I принимал меры для создания морского транспортного флота. Во время вторичного приезда в Архангельск в 1694 году он приказал строить «корабли для морского дела» (то есть для целей торговли). Постройка первого купеческого судна была завершена в 1697 году. После этого на Соломбальской верфи

одновременно было начато строительство шести торговых судов. Подводную часть корпусов из соснового леса смолили «густою смолою». Они имели надстройку — «казенку», которая использовалась для жилья шкипера и его помощников, и почти у самой ватерлинии, слева от ахтерштевня, «окна для таскания леса», то есть для приема древесины прямо с воды. Грузоподъемность судна достигала 840 т. Для отражения возможных нападений на судне устанавливалось от 8 до 37 орудий небольшого калибра, для них в бортах были прорезаны порты с затворами на железных петлях.

2). Первый парусный корабль, построенный в России по иностранному образцу, «Фридрих»



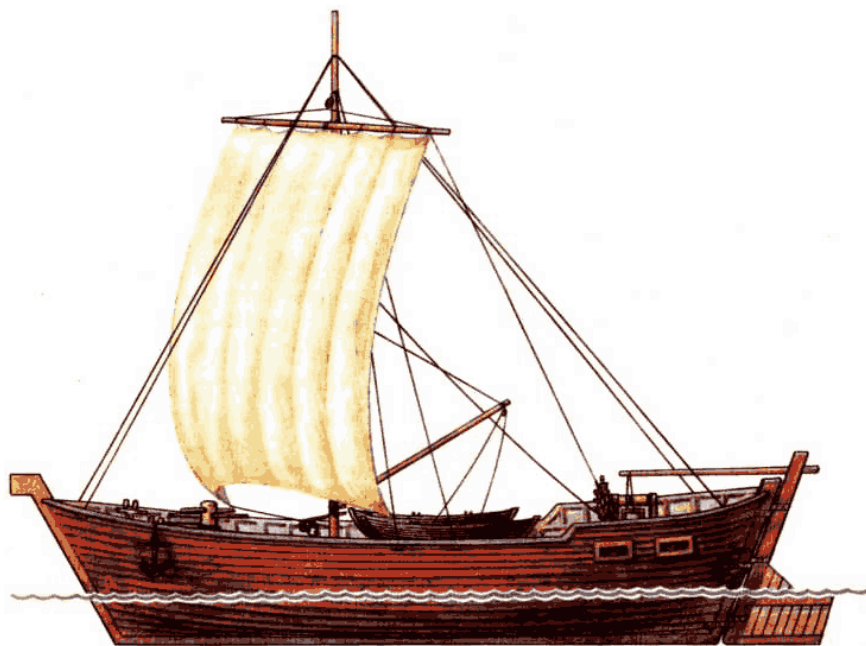
В царствование Михаила Федоровича в 1634 г. в Москву прибыло посольство Шлезвиг-Гольштейнского герцогства. Оно получило разрешение на постройку десяти транспортных судов и на плавание по Волге и Каспийскому морю в Персию (Иран) для закупки шелка. В указе царя ставились условия: «Корабли им строить в нашей земле, где такие леса, которые к тому

делу годны найдут, а тот лес покупать им у наших людей вольною торговлею, а плотников к тому корабельному делу, к их корабельным мастерам на прибавку наймать из наших подданных охочих людей, наем им платить по договору... а первое — от тех плотников корабельного дела не скрывать». Строительство велось на верфи в Нижнем Новгороде. Длина судна — 35 м, ширина — 12 м, осадка — 2 м. В тихую погоду судно могло передвигаться при помощи двенадцати пар больших галерных весел. Корабль был вооружен несколькими пушками. При выходе в плавание на нем находилось 15 офицеров, 27 матросов и 78 членов посольства. Появление на Волге и Каспии «Фредерика» вызвало сенсацию. Однако при первом же рейсе корабль попал в шторм и был выброшен на берег в районе Дербента. Постройка остальных транспортных судов не состоялась

3). Поморский коч

Старинное поморское парусно-гребное судно XI–XIX веков. Он имел характерные обводы для ледового плавания, был оснащен мачтой, навесным рулем и веслами. Вначале кочи строили без применения металла, а парус шили из шкур. Длина такого судна была 10-15 м, ширина 3-4 м, осадка 1-1,5 м. В XVI–XVII веках этот тип судна распространился за Урал в Сибирь. Длина коча возросла до

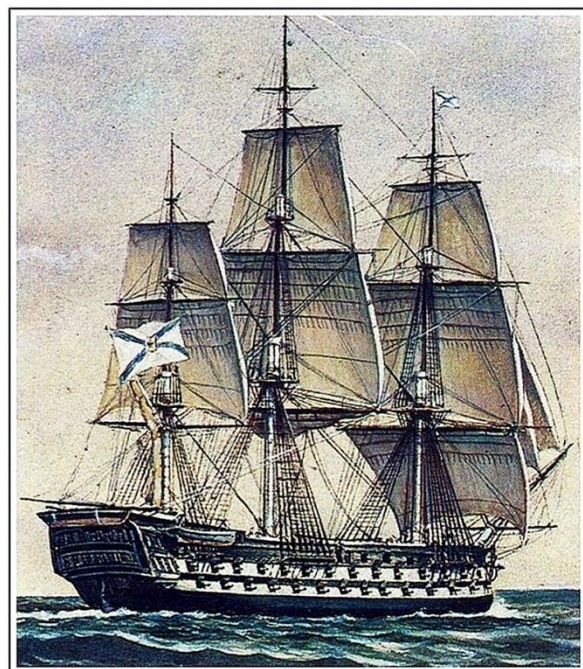
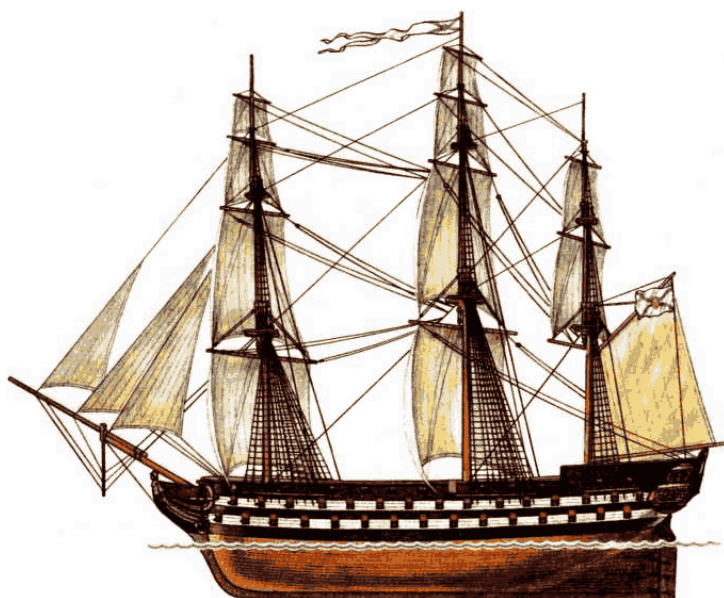
20-25 м, ширина до 5-8 м, осадка до 2 м. Судно вмещало 10–15 человек команды и



до 30 промысловиков. Кочи для «морского хода» строили очень прочно. Набор крепили железными гвоздями, болтами и скобами. Пазы и стыки обшивки конопатили просмоленной паклей, заливали варом и закрывали рейками на скобах. Канатов различных нужно было около 1000 м. Парус высотой 14 м шили из отдельных полотнищ общей площадью свыше 230 м². В конце XVI — начале XVII века начали

строить наборные палубные большие трехмачтовые кочи. На этих судах для управления рулем применялся штурвал. В корме устраивали «казенку» — небольшую каюту для кормщика и приказчика. Команда и камбуз размещались в трюме. При попутных ветрах судно проходило под парусом до 250 км в сутки.

4). Линейный корабль «Азов»



Корабль был заложен в Архангельске в 1825 г. Его строили знаменитые русские корабельные мастера И. А. Курочкин и В. А. Ершов. Свое имя корабль получил в память о победе Петра I над турками в 1696 году. «Азов» был образцом кораблестроения, одним из красивейших кораблей русского флота. Его стройный

корпус длиной 54,5 м и шириной 14,7 м был украшен резьбой. Водоизмещение судна 3000 т, экипаж 600 человек. Вооружение составляли 74 орудия. В 1827 г. в Наваринском морском сражении им командовал капитан I ранга М. П. Лазарев, один из первооткрывателей Антарктиды, впоследствии адмирал. Благодаря героизму экипажа и искусству командира «Азов» уничтожил пять турецких кораблей, за что первым из кораблей русского флота был награжден почетным Георгиевским кормовым флагом и вымпелом. Однако серьезные повреждения, полученные в сражении, не позволили дальше продолжать службу, в 1831 году корабль был разобран.

5). Трёхмачтовый парусный корабль «Орел»

Построен по указу Алексея Михайловича на верфи села Дединово Коломенского уезда в 1669 г. Предназначался для охраны торговых караванов на Волге. Сгорел в Астрахани во время восстания Степана Разина.



6). Петр I в Архангельске, художник П.Ф. Соколов

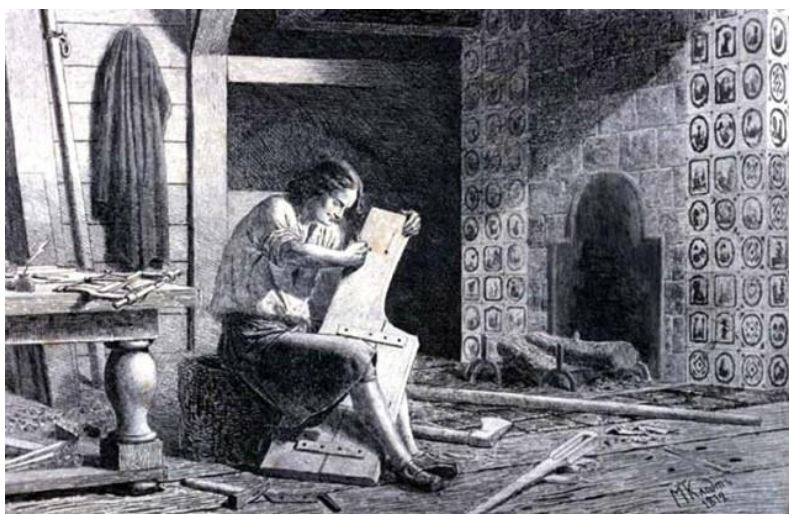


7). Фрегат «Святой апостол Павел»



Заложен Петром I и построен в Архангельске в 1693-1694 гг. Положил начало регулярному государственному кораблестроению на Архангельском Севере и в России. Имел на вооружении 24 пушки. Они были отлиты на заводе в Олонце лично Петром I. Также Петр собственноручно выточил такелажные блоки судна.

8). «В мастерской. Петр за изготовлением корабельного руля», худ. М. Клодт



9). Яхта «Святой Петр»



Построена в Архангельске по указу Петра I весной 1693 года. Строители яхты - голландские корабельные мастера П. Бас и Г. Янсен, а её украшения изготовил «резного дела мастер» Ф. Иевлев. Молодой Пётр на «Св. Петре» совершил первый в жизни выход в море 1693 г., а в 1694 г. – поход на Соловки.

В 2003-2015 годах Соловецким Морским музеем Товарищества Северного мореходства на верфи музея на Сельдяном мысу Большого Соловецкого острова была построена реплика яхты «Святой Пётр» (3/4 от исходного размера).

10). «Петр I при строительстве кораблей», худ. Н. Петров

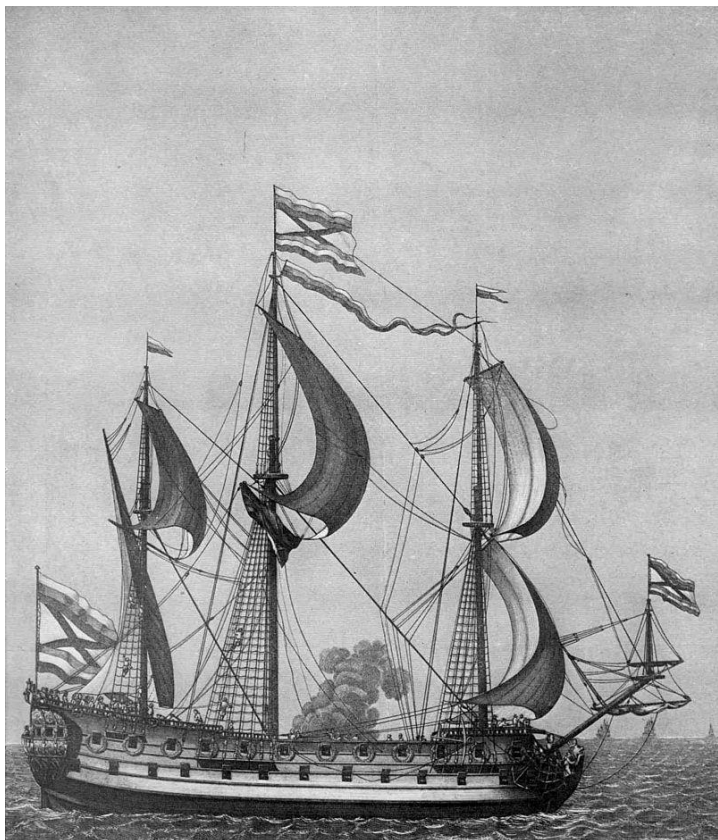


11). Корабль «Гото Предестинация» на верфях в Воронеже в 1699 г. Постройкой руководил один из первых русских судостроителей, «мастер добрых пропорций» Федосей Склеяев. Петр I лично внес ряд усовершенствований.



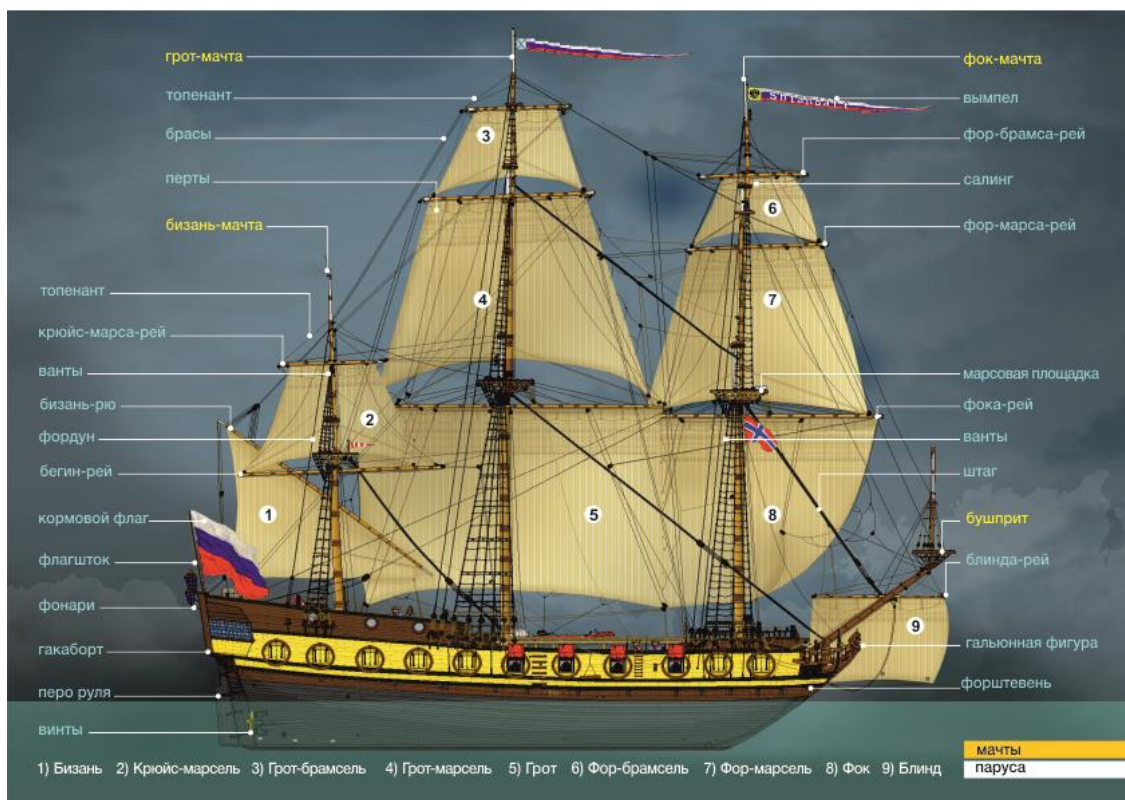
Линейный корабль «Гото Предестинация»

Типичный представитель крупного российского корабля петровской эпохи. Первый из построенных без участия иностранных инженеров. Подобные суда строились в Архангельском адмиралтействе.



Спущен на воду в 1700 г. Вооружение – 58 пушек, экипаж – 253 моряка. Вошёл в состав Азовского флота. После неудачного Прутского похода продан Османской империи. В 2014 г. построена действующая историческая копия, находящаяся в Воронеже.

12). Схема устройства парусного корабля петровских времен на примере фрегата «Штандарт» (1703 г.)



Список рекомендованной литературы для подготовки к урокам и самостоятельной работы учащихся:

1. Быховский И.А. Корабельных дел мастера. – М.: Судостроение, 1961.
2. Быховский И.А. Петровские корабли. – Ленинград: Судостроение, 1982.
3. Белкин С.И. Путешествия по кораблям. – Ленинград: Судостроение, 1972.
4. Галенко В. Корабли, флаги и крепости // Вокруг света. – 1995. - №7-8.
5. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения. – Ленинград: Судостроение, 1974.
6. Данилов А.М. Линейные корабли и фрегаты русского парусного флота. – Минск: Амалфея, 1996.
7. История отечественного судостроения. В 5 томах / под ред. И.Д. Спасского. – СПб.: Судостроение, 1994.
8. Кузьмищев П.Ф. Исторические сведения об архангельских лоцманах / П. Ф. Кузьмищев. - [Б. м.: Б. и., после 1770]. - С. 301-311.
9. Огородников С.Ф. История Архангельского порта. – СПб., 1875.
10. Пальмин В.А. Начало истории российского военно-морского флота (Архангельск, Белое море, 1694 г.). – Архангельск: ИД САФУ, 2014.
11. Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. Отечественное кораблестроение. – М.: АИР, 2017.
12. Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Ленинград: Судостроение, 1979.
13. Морской энциклопедический словарь. В 3-х тт. – Л.: Судостроение, 1991.
14. Шершов А. П. История военного кораблестроения. С древнейших времен и до наших дней. — СПб.: Полигон, 1994.
15. Яковлев И.И. Корабли и верфи. – Ленинград: Судостроение, 1973.

Интернет-ресурсы:

1. Вся история русского флота в рассказах и свидетельствах очевидцев. Сайт содержит документы, воспоминания, свидетельства по истории флота, войн на море, судостроения и отдельных кораблей: <http://rumarine.ru>
2. Морская библиотека. Энциклопедическое собрание статей по тематике кораблестроения, судовождения, истории флота: <http://sea-library.ru>
3. Российский флот. Портал Фонда поддержки российского флота: <http://www.flotportal.ru>
4. Русский Север. Электронная краеведческая библиотека: <http://ekb.aonb.ru>.
5. Виртуальная выставка по истории флота на сайте Минтранса: <https://www.mintrans.ru/flot/>