

Библиографический список

1. Балакшина Е.В. Психологические факторы формирования профессионально значимых качеств на этапе профессионального обучения // Вестник Тверского государственного технического университета. Серия «Науки об обществе и гуманитарные науки». 2023. № 2 (33). С. 48–52.
2. Балакшина Е.В. Психологические аспекты изучения проблемы профессионального развития личности // Вестник Тверского государственного технического университета. Серия «Науки об обществе и гуманитарные науки». 2023. № 1 (32). С. 24–28.
3. Бодров В.А. Проблемы профессионального психологического отбора // Психологический журнал. 1985. Т. 6. № 2. С. 85–94.
4. Грохольская О.Г., Никандров Н.Д. Введение в профессиональную деятельность: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению 050700 Педагогика. М.: Дрофа, 2011. 192 с.
5. Ильин Е.П. Дифференциальная психология профессиональной деятельности. М.: Питер, 2020. 432 с.
6. Климов Е.А. Психология профессионала. М. – Воронеж: МПСИ: МОДЭК, 2003. 454 с.
7. Козлова Т.В. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. М.: ГЭОТАР-Медиа, 2011. 192 с.
8. Михеева Е.В. Информационные технологии в профессиональной деятельности: учебное пособие. М.: Проспект, 2014. 448 с.
9. Нерсисян Л.С. Железнодорожная психология. М.: РЕИНФОР, 2005. 533 с.
10. Собольников В.В. Психология профессиональной деятельности в экстремальных условиях. М.: Юрайт, 2024. 192 с.

УДК 623.8(470.331)

ЛАВРИКОВ Сергей Вячеславович – к. и. н., доцент, доцент кафедры психологии, истории и философии ТвГТУ, Тверь (lavrikov@list.ru)

ТВЕРСКОЙ ВКЛАД В СТАНОВЛЕНИЕ РЕГУЛЯРНОГО ФЛОТА РОССИИ

© Лавриков С.В., 2024

Аннотация. На основе опубликованных материалов и исследований историков описано участие тверских светских и духовных землевладельцев, объединенных в «кумпанства», в строительстве Азовского флота в конце XVII в. Рассмотрены характеристики строившихся судов, приведены сохранившиеся данные об их размерах,

осадке, вооружении. Подробно описаны процесс строительства кораблей, способы организации судостроительных работ. Даны сведения о мастерах и других специалистах, соорудивших корабли. Прослежена дальнейшая судьба построенных «кумпанствами» судов. Отмечено, что строительство Азовского флота, в котором приняли участие тверские землевладельцы, позволило заложить основы судостроительной отрасли отечественной военной промышленности, подготовить кадры, накопить опыт для создания Балтийского флота и утвердить военно-морское могущество России.

Ключевые слова: Азовский флот, судостроение, «кумпанство», российский флот, Тверской край.

Lavrikov S.V. – Ph.D., Associate Professor of the Department of Psychology, History and Philosophy of TvSTU, Tver (lavrikov@list.ru)

TVER CONTRIBUTION TO THE FORMATION REGULAR FLEET OF RUSSIA

Abstract. On the basis of published materials and research by historians, the participation of Tver secular and spiritual landowners united in «the kumpanism» in the construction of the Azov fleet at the end of the XVII century is described. The characteristics of the ships under construction are considered, preserved data on their size, draft, and armament are given. The process of building ships and the ways of organizing shipbuilding work are described in detail. Information is given about the craftsmen and other specialists who built the ships. The further fate of the vessels built by «kumpanities» has been traced. It was noted that the construction of the Azov fleet, which was attended by Tver landowners, allowed laying the foundations of the shipbuilding industry of the domestic military industry, training personnel, accumulating experience for the creation of the Baltic fleet and approving the naval power of Russia.

Keywords: Azov fleet, shipbuilding, «kumpanstvo», Russian fleet, Tver territory.

К концу XVII столетия Россия, несмотря на многократные попытки завоевать морские побережья, оказалась практически полностью отрезанной от Азовского, Черного и Балтийского морей, имевших важное экономическое и военно-политическое значение. Не считая закрытого Каспийского моря, у России оставался только один порт – Архангельск. Через него и шла вся морская торговля с другими странами. Набиравшее силы огромное государство, отделенное от морей на юге и северо-западе узкими полосками захваченных иноземцами земель, неизбежно должно было сломать эти преграды и выйти на морские просторы. «... Ни одна великая нация, – писал в связи с этим К. Маркс, – никогда не жила и не могла прожить в таком отдалении от моря, в каком вначале находилась

империя Петра Великого...» [6, с. 11]. Условия для решения этой важнейшей общенациональной задачи созрели в конце XVII – начале XVIII вв.

Обеспечение выхода к морскому побережью началось с захвата Азова, являвшегося своеобразным ключом к Черному морю. 18 июля 1696 г. крепость пала, однако дальнейшие планы Петра, связанные с выходом в Черное море и победой над Турцией, могли быть реализованы лишь при наличии многочисленного и мощного флота.

В 1696–1699 гг. строительство боевых судов осуществлялось преимущественно за счет ресурсов крупных светских и духовных землевладельцев, а также торгово-промышленного населения, объединенных для этой цели в специально учрежденные организации – «кумпанства», т. е. компании [1]. Они были образованы по «приговорам» Боярской думы от 20 октября и 4 ноября 1696 г. Всего, согласно разным данным, было организовано от 50 до 60 с лишним «кумпанских» товариществ. Землевладельцы, имевшие более 100 крестьянских дворов, объединялись с таким расчетом, чтобы в их «кумпанстве» набиралось в сумме по 10 000 крестьянских дворов. Каждое из них обязано было построить по одному кораблю. Объединенные в «кумпанства» церкви и монастыри строили один корабль на каждые 8 000 принадлежавших им дворов. Именовались светские и духовные компании по имени главного вкладчика.

Коснулась новая повинность и тверских землевладельцев. Основателем одного из «кумпанских» товариществ был боярин, знаменитый дипломат и полководец Б.П. Шереметьев (1652–1719). Ему принадлежало, помимо прочих владений, 200 дворов в с. Молодой Туд в Ржевских землях Тверского Поволжья [5, с. 34]. Среди духовных объединений значилось «кумпанство» тверского архиепископа [8, с. 306], которым на рубеже веков являлся Сергей (Велтахов) (?–1704). Биографических сведений о нем сохранилось немного. Известно, что он являлся уроженцем г. Осташкова. До 1682 г., когда патриарх Иоаким возвел его на тверскую кафедру, Сергей был архимандритом Новоторжского Борисоглебского монастыря. При Сергии в Твери был построен третий после сооруженного при князе Михаиле кафедральный собор (освящен 18 мая 1696 г.) В 1702 г. архиепископ отказался от управления епархией и удалился на покой в Отроч Успенский монастырь, где позднее и скончался [7]. В рассматриваемый период возглавляемая преосвященным Сергием епархия относилась к числу небольших территориально-административных единиц, что позволило Московскому собору 1681–1682 гг. отнести ее к «малоградным». В 1679 г. в епархии числилось 283 церкви. По этому показателю она занимала 12-е место после патриаршей области и других (более крупных) [2]. В то же время церкви принадлежало более четверти пахотных земель Тверского края. В

Старицком, Бежецком, Тверском уездах церковные земельные владения составляли около половины всех пахотных угодий. При формировании «кумпанства» архиепископа были учтены крестьянские дворы Тверского Отроч Успенского, Спасо-Ярославского (ныне называется Ярославским Спасо-Преображенским монастырем), Свято-Троицкого Калязинского Макарьева, двух кашинских и Старицкого Успенского монастырей [4, с. 176]. В Кашинском и Ржевском уездах 561 двор находился в собственности Святейшего Патриарха, образовавшего два «кумпанских» товарищества [4, с. 168–169]. Крупным собственником в Тверском и других уездах был и Троице-Сергиев мужской монастырь, ставший учредителем трех «кумпанств».

Кораблестроительные компании, связанные с Тверским краем, должны были принять участие в постройке судов трех классов Азовского флота. На «кумпанство» Шереметьевых возлагалось строительство одного баркалона (от итал. *barca longa* – «длинная барка»). К концу XVII в. суда этого типа уже не использовались в европейских флотах. Российские корабли, хотя и назывались баркалонами, мало походили на западные аналоги и больше соответствовали кораблям пятого класса. Они имели две или три мачты с прямыми и косыми парусами, вооружались 26–46 орудиями. Длина таких судов достигала 35 м, ширина – 9 м, осадка была до 2,5 м. Приблизительно такими были и размеры шереметьевского баркалона (34,9 × 7,5 × 2,6).

«Кумпанства» Троице-Сергиева монастыря должны были первоначально построить два бомбардирских судна (или ших-бомбарды), т.е. два парусных двух-, трехмачтовых корабля, предназначенных для обстрела с моря береговых укреплений и крепостей. Этот класс морских судов был относительно современным. Подобные корабли имелись во флотах европейских государств. Как и многие ших-бомбарды Азовского флота, бомбардирские корабли указанных «кумпанств» имели размеры (длину × ширину) и осадку 28,3 × 8,8 × 3,6 м и 26,5 × 8,5 × 3,2 м соответственно.

На другие духовные «кумпанства» было возложено строительство галер. В конце XVII в. таких судов в составе флотов ведущих мировых держав уже не было, однако Петр, готовясь ко Второму Азовскому походу, выбрал галеру как судно, наиболее подходящее для действий на мелководье в устье Дона и Азовского моря. Принимая такое решение, он учитывал простоту его конструкции, которая не требовала использования квалифицированной рабочей силы.

В описываемую эпоху галеры имели две съёмные мачты (грот- и фок-мачту). Главная из них располагалась в середине судна, передняя ставилась у носа. Паруса на галере были латинские (косые) и состояли из большого и малого комплектов, ставившихся в зависимости от силы ветра. Галеры имели шесть якорей с четырьмя «лапами»: по два на носу, корме и

паре запасных. Галерная артиллерия состояла из пяти орудий: восьмифунтовые пушки размещались на носу, а тридцатишестифунтовое орудие – в середине. По центру корабля проходил дощатый помост («куршея»), доходивший до кормы. С каждой стороны галеры вдоль борта устанавливались банки, на которых сидели солдаты. Банки гребцов крепились одним концом к «куршее», другим врезались в борт. В кормовой части галеры находилась капитанская каюта [3, с. 255–256]. Образцом для первых русских галер стала двухмачтовая тридцатидвухвесельная голландская галера «Адмирал Лефорт» длиной 38,1 м. Галера «кумпанства» тверского архиепископа была больше. Ее длина составляла 42,1 м, ширина – 5,8 м, осадка – 2,1 м. Вероятно, схожими параметрами обладали четыре галеры, в строительстве которых вместе с другими, в том числе и патриаршими «кумпанствами», принимал участие Троице-Сергиев монастырь.

Володимирский судный приказ, руководивший кораблестроительными работами, направил «кумпанствам» росписи всего необходимого для постройки и вооружения кораблей. Каждое объединение, независимо от заготовки строительных материалов, обязывалось содержать за свой счет мастера; шестьдесят трех плотников, включая трех иностранных; пять переводчиков; подмастерьев; двух мастеров-кузнецов; резчика; столяра; живописца; лекаря. Для строительства галеры, например, надлежало иметь «плотника немецкого», старшего над другими плотниками; четырех немецких и восемь русских кузнецов; двадцать столяров; четырех живописцев; шесть резчиков («сницарей»); канатного мастера и переводчика [3, с. 57].

К августу 1697 г. по обоим берегам р. Воронеж «кумпанствам» были выделены лесные участки для бесплатного пользования в период кораблестроительных работ. Строительные площадки для закладки кораблей компаниями определял специально направленный из Москвы чиновник.

В связи с отсутствием в России мастеров и подмастерьев корабельного дела их нанимали за границей (в Венеции, Голландии, Дании, Швеции, Греции). Там же вербовали и других специалистов – мастеров кузнечного, парусного, мачтового, якорного дела, конопатных работ и «разных художеств», включая иноземцев для «толмачества». Среди всех заграничных корабельных мастеров большинство составляли голландцы и шведы.

Кораблестроительные работы «кумпанские» объединения выполняли разными способами: подрядным, т.е. заключая контракты с подрядчиками, в роли которых, как правило, выступали иностранцы, или посредством прямого договора с артелью русских плотников, имевших опыт кораблестроения, из северных и северо-западных районов. В последнем случае работой руководил мастер-иностранец, а артельщики обязывались

строить судно под его надзором «добрым мастерством без охулки» [3, с. 62]. Например, «кумпанство» Шереметьева взялось производить строительство само, распределив в соответствии с количеством дворов с «кумпанством» Стрешнева все издержки по строительству и снабжению двух баркалонов [3, с. 62–63]. «Кумпанство» же архиепископа Тверского выбрало первый из указанных способов. Оно договорилось с иностранцем Эндрюсом (Андрисовом, Андреевесом) Болдуином (Болдвиним), «торговым человеком», до строительства проживавшим в Москве и числившимся в Воронежском адмиралтействе в должности лекаря. Болдуин взял на себя организацию постройки галеры к «назначенному сроку с полным вооружением и снабжением всеми припасами, показанными в росписи, за 9 700 рублей» [3, с. 61]. Причем подрядчик принимал на себя все расходы по перевозке лесов с отведенных мест, содержанию мастеров, хождению по делам и т.д. [3, с. 61]. О способе строительства, выбранном патриаршими и троицкими «кумпанствами», сведений не сохранилось.

Иностранные мастера распределялись по «кумпанствам» Володимирским судным приказом. Строительство баркалона Шереметьева, заложенного в Воронеже в 1697 г., вел датский корабельный мастер К. Серейсон. Позднее корабль перестраивал англичанин Л. Чапман. Бомбардирские корабли Троице-Сергиева монастыря, закладка которых состоялась в Воронеже в июне 1697 г., возводили венецианские мастера Я. Моро (Мора) и Я. Вентурини. Главным строителем тверской архиепископской галеры стал корабельный мастер, голландец Иев (Иов) Вилимсен, который также должен был руководить постройкой галер митрополитов Псковского и Белгородского. Ранее он сооружал галеры для Второго Азовского похода (1695 г.).

К кораблестроительным работам «кумпанств» прикомандировывались как иностранные, так и русские офицеры, лекари и другие специалисты. Во время строительства судна «кумпанством» Шереметьева постоянно находились в штате работников датский лекарь В. Эхсман, «коментор» Ян Иохемсен Фонрен, поручик Я.К. Бухтою. В судостроительных работах Троицкого монастыря участвовали капитан И. Быкха, штурман, голландец П. Питерсон, иностранные лекари В. фон Гейк, П. Нессен, Я.М. Шнейдер. Капитан И. Петров (настоящие имя и фамилия – Ян Мурган (Мургант)) и голландец, поручик Я. Эссен присутствовали «у строения судов кумпанством Тверского архиепископа» [10].

Реализация массового кораблестроения для России было делом новым и затруднительным: не хватало опыта; отсутствовала система, дававшая возможность направлять и координировать ход работ. Не всегда гладко шло комплектование строительных артелей, были сложности с набором квалифицированных плотников. Возникали проблемы и с

заготовкой материалов (железных гвоздей, якорей, парусины). Медлительность в развертывании работ, связанных с заготовкой строительных материалов, стала поводом для царского указа от 25 августа, который предписал заложить корабли к 1 сентября 1697 г., но при этом предостерегал от спешки и некачественного выполнения работ: «...А ранее и спешить не к чему, лишь бы хорошо делать, а не так, как срок» [8, с. 521]. Несмотря на то, что указ по разным причинам был выполнен далеко не всеми церковными «кумпанствами», 3 декабря 1697 г. появился еще один, повелевший «... делать другие корабли из пильного лесу со всякими припасы, с двух кумпанств по кораблю, с патриарших и с архиерейских и с монастырских с 16 000, а с помещиковых и вотчинниковых со 20 000 дворов...» [4, с. 278]. Это распоряжение вызвало создание «складных» духовных «кумпанств». Для строительства еще одной галеры архиепископ Тверской объединился с митрополитом Суздальским Иларионом [3, с. 67]. «Складная» галера имела длину 44,1 м, ширину 5,8 м и осадку 2 м. Руководить ее постройкой был назначен галерный мастер, венецианец или австриец Францишек (Франц) Якуб (Якубович, Якович) Пикало (Пиколо), с момента поступления на русскую службу в ноябре 1696 г. постоянно занимавшийся строительством судов в Воронеже. Закладка галеры состоялась на Воронежской верфи в 1698 г. «Купманствам» Троице-Сергиевой обители досталось дополнительное задание – строительство бомбардирского корабля, а также в «складке» с Новодевичьим монастырем галеры, за постройку которой отвечал венецианец Я. Боруций. Галеру «складного кумпанства» Святейшего Патриарха с митрополитом Рязанским было поручено строить голландцу П. Классу (Классену).

Итогом деятельности «кумпанств» стало создание к весне 1698 г. военных судов первой очереди. Баркалон, строившийся «кумпанством» Шереметьева, получил название «Барабан», или «Трумель» (от нем. trommel – «барабан»), и эффектный девиз «Непотребен без грому». Вооружение судна в разное время включало от 26 до 36 орудий, а экипаж состоял из 135 человек. Из кораблей «кумпанств» Троице-Сергиевого монастыря в строй вступили ших-бомбарды «Бомба» (девиз «Горе тому, кому достанусь»), «Агнец» (второе название – «Ламготес») и «Страх» (все имели по 2 мортиры и 12 пушек), а также построенные совместно с другими церковными объединениями галеры «Периная тягота», «Заячий бег», «Золотой орел» (по 5 пушек и 22 баса (картечницы) на каждой) и «Ветер». Не были достроены две галеры (без названия) архиепископа Тверского, а также «складные» (без названия) «кумпанств» Троицкого и Новодевичьего монастырей и патриарха с митрополитом Рязанским. Все эти суда 28 февраля 1704 г. продолжали находиться в Воронеже на стапеле и были разобраны после 1709 г. [3, с. 6, 7; 24–31].

По-разному складывалась дальнейшая судьба вступивших в состав флота кораблей. «Барабан» в апреле 1702 г. был переведен из Воронежа в

устье Дона. В 1710 г. он был разобран в районе с. Трушкино. «Бомба», «Агнец» и «Страх» 23 марта 1703 г. также передислоцировались из Воронежа к устью. В 1710 г. корабли находились в семи верстах от Воронежа, в Таврове на стоянке. Сведений о разборке судов не сохранилось. Более активно использовались галеры, построенные при участии Троице-Сергиева монастыря. Галеры «Золотой орел» (под командованием капитана Л. Демьянова) и «Ветер» (под командованием капитана Я. Мурганта) в 1711 г. входили в состав эскадры вице-адмирала К.И. Крюса. При сдаче Азова туркам переведены в Черкасск, где, скорее всего, в 1717 г. и были разобраны. Два других гребных судна – «Периная тягота» и «Заячий бег» – летом 1699 г. приняли участие в Керченском походе. В составе эскадры они сопровождали посла Украинцева, направлявшегося в Константинополь. Первой галерой командовал капитан Лука Лиц, второй – капитан Иван Стаций (настоящие имя и фамилия – Ян Стациус). Внезапное появление сильной русской эскадры в Азовском море ошеломило турок и заставило ускорить подписание мира с Россией. Галеры же в 1710 г. по «осмотру оказались гнилы» и были оставлены в Азове после сдачи крепости туркам в соответствии с условиями Прутского мирного договора [9, с. 208].

Опыт масштабного строительства флота для Азовского и Черного морей продемонстрировал, что создать большой флот за два-три года, не имея достаточной материальной базы и опытных строителей, невозможно. Тем не менее развертывание первой широкой судостроительной программы, в реализации которой определенную роль сыграл Тверской край, в частности землевладельцы из этого региона, заложило основы российской кораблестроительной школы, позволило подготовить специалистов. Полученный опыт использовался затем при строительстве Балтийского флота.

Библиографический список

1. Алексеев Т.В. Строительство Азовского флота в 1695–1712 гг. в отечественной историографии. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=34033 (дата обращения: 20.11.2023).
2. Беговатов Д.А. Границы Тверской епархии за 750 лет. URL: <https://tvereparhia.ru/news/granicy/> (дата обращения: 01.12.2023).
3. Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. СПб.: Типография комиссионера Императорской Академии художеств Гогенфельдена и К°, 1864. 412 с. URL: <https://runivers.ru/upload/iblock/f9c/Elagin%20S.%20Istoriya%20russkogo%20flota.%20Period%20Azovski.j.%201864.pdf> (дата обращения: 01.12.2023).
4. Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. Приложения: в 2 ч. СПб.: Типография комиссионера Императорской Академии художеств Гогенфельдена и К°, 1864. Ч. 1. 521 с.

5. Заозерский А.И. Фельдмаршал Б.П. Шереметев / отв. ред. Б.В. Левшин. М.: Наука, 1989. 312 с.
6. Маркс К. Разоблачения дипломатической истории XVIII века // Вопросы истории. 1989. № 4. С. 3–19.
7. Титов А.А. Тверские епископы. URL: https://azbyka.ru/otechnik/Andrej_Titov/tverskie-episkopy/ (дата обращения: 15.12.2023).
8. Устрялов Н. История царствования Петра Великого. Т. 2. Потешные и Азовские походы. СПб.: Типография II-го Отделения Собств. Его Имп. Вкл. Канцелярии, 1858. 589 с. URL: https://vk.com/doc-23433303_289591460?hash=KTz2A438jGlGJrU0V9ssFxpX39iaozmrEoSbtZbGaLs&dl=8tZgzHxo1IriMtZLwzPeGaWdZyZyk5R3MU85PbfoPqL (дата обращения: 15.12.2023).
9. Чернышев А.А. Российский парусный флот: справочник: в 2 т. М.: Воениздат, 2002. Т. 2. 480 с.
10. Юрасов А.Н. Воронежское адмиралтейство 1695 г. URL: <https://proza.ru/2016/03/10/1203> (дата обращения: 15.12.2023).

УДК 378.12:(470.331)

ПАВЛОВ Иван Иванович – к. т. н., доцент, доцент кафедры автомобильного транспорта ТвГТУ, Тверь (tstudekanatgf@yandex.ru)
ШИПОВ Александр Викторович – к. ф.-м. н., доцент, доцент кафедры социологии и социальных технологий ТвГТУ, Тверь (a.v.shipov@mail.ru)

РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА КАДРОВОГО СОСТАВА И ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДГОТОВКИ ВЫПУСКНИКОВ ВУЗОВ (НА ПРИМЕРЕ ТВЕРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА)

© Павлов И.И., Шипов А.В., 2024

Аннотация. Статья является продолжением работы, проведенной автором в части исследования мониторинга эффективности подготовки кадров в Тверском государственном техническом университете. Указано, что за основу были приняты статистические данные, касающиеся кадрового потенциала и критериев эффективности подготовки студентов факультета управления и социальных коммуникаций. Сделан вывод, что существует синергетический эффект от взаимодействия двух показателей: кадрового потенциала вуза и эффективности подготовки выпускников. Отмечено, что полученные в итоге аналитический материал и заключение могут быть использованы для выработки стратегии развития вуза.

Ключевые слова: образовательная деятельность, мониторинг, качество, кадровый потенциал, выпускники вуза, эффективность.