

НИКОНОВ ЕФИМ ПРОКОПЬЕВИЧ

Одилова Р.Р., студентка группы СМ13-41Б

Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана

*Научный руководитель: Бочарников И.В., доктор политических наук,
профессор кафедры «Информационная аналитика и политические технологии»*

Аннотация: В статье рассматривается деятельность русского изобретателя Ефима Никонова, создателя первого проекта боевой подводной лодки. Анализируются исторические условия эпохи Петра I, технические особенности «потаённого судна», а также причины неудачи проекта. Делается вывод о значении изобретения для развития мирового подводного кораблестроения.

Ключевые слова: Никонов, подводная лодка, Петр I, кораблестроение, история техники, Россия XVIII века.

В 1718 году крестьянин из подмосковного села Покровское Ефим Никонов, работавший плотником на корабельных верфях, подал челобитную на имя Петра I. В ней он сообщал, что «сделает к военному случаю на неприятелей угодное судно», которое «будет ходить в воде потаённо».

ПОЛИТИЧЕСКАЯ И ИСТОРИЧЕСКАЯ СРЕДА

В конце XVII века Россия в экономическом развитии всё еще значительно отставала от западноевропейских стран. Причиной тому служили не только последствия татаро-монгольского нашествия, но и продолжавшиеся изнурительные войны: на юге – с Турцией, на западе – с Польшей, на северо-западе – со Швецией. Единственным выходом страны на внешний рынок был Архангельский порт, основанный в 1584 году.

Выйти к берегам Черного и Балтийского морей было для России исторической необходимостью. Так для Петра I, взошедшего на престол в 1682 году, была predetermined цель, достижение которой стало содержанием всей его государственной деятельности.

Отсутствие у русских флота исключало полную блокаду Азова. Крепость пополнялась людьми, боеприпасами и провиантом с помощью турецкого флота. Петру стало ясно, что без сильного флота, тесно взаимодействующего с армией и находящегося под единым командованием, Азовом не овладеть. Тогда-то, по инициативе царя, и было принято решение строить военные корабли.

Постройка кораблей велась под Москвой (в селе Преображенском), в Воронеже, Козлове, Добром, Сокольске. Особенно большое строительство развернулось в Воронеже, где было создано адмиралтейство. На за-

готовку корабельного леса и строительство судов мобилизовали свыше 26 тысяч человек. Одновременно шло комплектование флота солдатами Преображенского и Семеновского полков, а также новобранцами. Всего за несколько месяцев, к весне 1696 года, был создан Азовский флот, основу которого составляли галеры (16–25 пар весел, две мачты с парусом, несколько пушек, экипаж до 250 человек).

В общей сложности на кораблестроение и содержание флота Петром I было израсходовано около 1 миллиона 200 тысяч рублей. Так, волею Петра I, в первые два десятилетия XVIII века Россия вошла в число великих морских держав мира.

Петр I был не только выдающимся государственным деятелем, но и искуснейшим корабельных дел мастером. Собственноручно принимая участие в создании кораблей, он постоянно изыскивал новые методы быстрой и качественной их постройки.

РАЗВИТИЕ ИДЕЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ

В январе 1720 года Пётр I велел направить Никонова в Санкт-Петербург. Царь лично беседовал с изобретателем, после чего приказал ему, «таясь от чужого глаза», построить действующую модель подводного судна.

В феврале 1720 года Никонов, которому Пётр присвоил звание «мастера потаённых судов», приступил к строительству опытного судна. Уже в 1721 году на Галерном дворе (верфи) в присутствии Петра I конструкция плотника была испытана и показала приемлемые мореходные качества. Подводная лодка свободно погружалась, всплывала и маневрировала под водой. В августе 1721 года на Галерном дворе была заложена первая отечественная подводная лодка. После успешных испытаний Ефиму Никонову предложили создать «подводное судно большого корпуса».

Однако при строительстве большой подводной лодки у Ефима Никонова возникли объективные трудности с герметизацией, что затянуло постройку судна до 1724 года. Название «огненное судно» относилось к его вооружению огнёмётными средствами. На это указывает запись в журналах Адмиралтейств-коллегий от 13 августа 1724 года: «В главную артиллерию послать промеморию и требовать, дабы к “потаённому судну” десять труб медных повелено было порохом начинить и селитрою вымазать от той артиллерии».

Спуск судна состоялся осенью 1724 года. При погружении оказалось поврежденным деревянное днище судна; вода стала проникать внутрь корпуса, и подводную лодку пришлось вытащить на берег. Присутствовавший при этом Пётр I подбодрил Никонова и приказал исправить повреждения, чтобы продолжать опыты, а также объявил, чтобы Никонову «никто конфуза в вину не ставил».

Повторные испытания 1725 и 1727 годов также не дали положительных результатов, да и не могли дать: подводная лодка должна была обладать большой прочностью и герметичностью. В век деревянного судостроения эта задача являлась невыполнимой.

НАУЧНЫЕ ДИСКУССИИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Источники о жизни и деятельности Ефима Никонова крайне скудны, что порождает множество научных дискуссий. Даже отчество изобретателя вызывает сомнения: по данным авторитетной Большой российской энциклопедии, «Прокопьевич» могло возникнуть из-за ошибочного прочтения писарской записи «ЕѳимъПрокоѳьевъ» в архивных документах.

Особенности конструкции «потаённого судна» также остаются предметом споров. По версии исследователей И.А. Быховского и О.П. Наумова, судно имело бочкообразную форму, для водонепроницаемости обшивалось бычьими шкурами и стягивалось железными обручами. Альтернативная версия Р.В. Кондратенко предполагает, что это был опытовый отсек в виде широкой лодки с палубой, обшивкой из вываренной бересты, а железные полосы предназначались для изготовления инструментов.

Несмотря на скудость сведений, исследователям удалось реконструировать вероятный облик судна. Это было деревянное судно длиной около 6 метров и шириной около 2 метров. Экипаж состоял из четырёх человек – самого Никонова и трёх матросов. Для освещения служили четыре фонаря с запасом на 50 свечей.

Особого внимания заслуживает вооружение и оснащение лодки. Главным оружием должны были стать десять медных труб, наполненных порохом и зажигательным составом – фактически прообраз огнемета. Также Никонов разработал проект водолазного снаряжения для диверсионных работ: кожаные «камзолы с штанами» из юфти (выделанной кожи), деревянные шлемы-бочонки со смотровыми окошками и свинцовый или песочный балласт на спине. Для выхода водолазов в судне предусматривалась специальная шлюзовая камера. Система погружения основывалась на заполнении водой специального ящика через оловянные пластины с отверстиями (игравшие роль фильтра), а для всплытия предполагалось использовать ручной насос.

Место Никонова в истории мирового подводного кораблестроения значение работы Никонова становится особенно очевидным при сравнении с зарубежными аналогами. Его «потаённое судно» (1720–1724 гг.) стало первой в мире подводной лодкой, изначально создававшейся как боевой корабль. Для сравнения: американская подводная лодка «Черепаша» (Turtle) была построена только в 1775 году, а знаме-

нитый «Наутилус» Роберта Фултона во Франции – в 1800 году, то есть на 80 лет позже. Как отмечает военно-историческая литература, «идея использования подводной лодки для военных целей была выдвинута Никоновым» – до него изобретатели не рассматривали подводные суда как оружие.

ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ: РОЛЬ ПЕТРА I И ПРИЧИНЫ НЕУДАЧИ

Судьба изобретения Никонова неразрывно связана с личностью Петра I. Как справедливо отмечают исследователи, «решающая роль в положительном решении о начале строительства принадлежит императору Петру I. Только он, исходя из интересов и будущего руководимой и управляемой им России, смог оценить творческий и просто человеческий порыв никому до того неизвестного крестьянина». Пётр обладал стратегическим мышлением и «железной волей», позволявшей претворять в жизнь самые смелые замыслы.

Смерть императора в 1725 году стала роковой для проекта. Екатерина I поначалу сохраняла интерес к работе Никонова, однако после её кончины Адмиралтейств-коллегия в 1728 году предъявила изобретателю обвинение в неоправданных расходах «из адмиралтейских доходов немалой суммы». Никонов был разжалован в простые плотники и сослан на Астраханскую верфь. Само же «потаённое судно» спрятали в сарае Галерного двора, где оно простояло несколько лет, «пока не сгнило». О дальнейшей судьбе смелого изобретателя ничего не известно.

ПАМЯТЬ О ПЕРВОПРОХОДЦЕ

Лишь в XX веке заслуги Никонова получили признание. В 2007 году памятный знак изобретателю был установлен в посёлке Пионерский Истринского района Московской области (предположительно на его малой родине). В 2009 году в Сестрорецке появилась реконструкция модели «потаённого судна» и валун с памятной табличкой. А в 2019 году был выпущен популярный набор для моделистов «Модель потаённого огненного судна «Морель» Ефима Никонова», что свидетельствует о растущем интересе к истории отечественной технической мысли.

Современный исследователь, инженер-кораблестроитель Е.Е. Колов, даёт Никонову следующую оценку: его судно «по техническим решениям, заложенным в нём, являлось прообразом современной подводной лодки», а сам изобретатель «в действии доказал возможность подводного плавания: летом 1721 года Ефим на своем судне-модели всё же совершил два успешных погружения и всплытия на Неве».

История Ефима Никонова – это яркий пример как торжества, так и трагедии русской технической мысли первой половины XVIII века.

Крепостной крестьянин, благодаря своей смекалке и настойчивости, сумел предложить проект, опередивший своё время. Он не только создал действующую модель подводного судна, успешно прошедшую испытания на Неве, но и разработал многие элементы, ставшие стандартом для будущего подводного кораблестроения: балластную систему, водолазное снаряжение, шлюзовую камеру.

Политическая среда эпохи Петра I, ориентированная на создание мощного флота и поощрение технических новшеств, дала Никонову уникальный шанс. Однако она же, с уходом царя-реформатора, продемонстрировала и обратную сторону: зависимость смелых проектов от личного покровительства монарха. Без поддержки «сверху» новаторские идеи, даже доказавшие свою работоспособность, оказались невостребованными.

Хотя «потаённое судно» Никонова так и не стало боевым кораблём, его историческое значение огромно. Он был первопроходцем – первым в мире изобретателем, осознанно создававшим подводное судно именно для военных целей. Его трагическая судьба напоминает о том, как часто гениальные идеи опережают технические возможности своей эпохи и как важна для новаторов поддержка государства, способного заглянуть в будущее.

Литература и источники:

1. Бочарников И.В. Феномен патриотизма в мировой политической истории // Международные отношения. 2013. № 4. С. 513–518.
2. Бочарников И.В. Смысл Великой Победы // Безопасность Евразии. 2010. № 1 (39). С. 411–413.
3. Исторические портреты патриотов России / Абрамов А.В., Бочарников И.В., Дзамихов К.Ф., Емец В.С., Овсянникова О.А., Ружейников В.В. Том 1. Москва, 2016.
4. История подводного кораблестроения [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ru.ruwiki.ru/wiki/История_подводного_кораблестроения. Дата обращения: 23.04.2026.
5. Король А. Подводные лодки в XVIII–XIX веках [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://podlodka.info/submarines/51-beginning.html>. Дата обращения: 23.04.2026
6. Никонов Ефим [Электронный ресурс] // Азовская детская библиотека. Режим доступа: <https://kids.azovlib.ru/index.php/2-uncategorised/627-nikonov-efim>. Дата обращения: 23.04.2026
7. Никонов Ефим Прокопьевич [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Никонов,_Ефим_Прокопьевич. Дата обращения: 23.04.2026
8. «Потаённое судно» Ефима Никонова [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Никонов,_Ефим_Прокопьевич. Дата обращения: 23.04.2026

9. Российский патриотизм: основы и приоритетные направления развития / Бочарников И.В., Овсянникова О.А., Герасимов А.В., Богатырева С.Н. Сборник материалов / Москва, 2014.

10. Сосницкий В. Левша «потаённых судов» [Электронный ресурс]. Еже-недельник «Звезда». Режим доступа: <https://zvezdaweekly.ru/news/20257151420-QWbmC.html>. Дата обращения: 23.04.2026