

Днепровская гребная флотилия в I половине XVIII ст.

От автора

Тема для этой книги всплыла на поверхность сама собой, всплыла в прямом смысле слова, без метафор. Представьте себе корму старинного корабля, мирно покачивающуюся на поверхности где-нибудь в пляжной зоне... Так, с кормы затонувшей бригантины, которая, оторвавшись от корпуса, взмыла к поверхности, для нас все и началось. Как видно, корабли не только тонут, они, хоть и реже, иногда еще и всплывают. Но начнем мы не с этого. Подводные исследования у Хортицы были начаты без малого 40 лет назад и ведутся они отнюдь не случайно. Дно Днепра здесь просто изобилует находками, и едва ли не половина из них связана с событиями давно минувшего восемнадцатого века. Актуальность тех событий конечно в прошлом, однако, однако... время склонно шутить. В 1736 году началась «первая» русско-турецкая война, которую правильнее было бы назвать очередной. В этой удивительной войне, в которой главные победы достигались дипломатами, а не армиями, в которой десятки тысяч солдат гибли не от пуль, а от голода и болезней, довелось участвовать и Запорожскому краю. Строительство крупной военной базы – Хортицкого ретраншемента, входящего в единую систему российских крепостей, и верфи на Малой Хортице, на короткое время превратило этот район в один из центров кораблестроения послепетровской эпохи. Неутешительные итоги войны сделали эту тему малопривлекательной и, если хотите, не совсем удобной. Именно поэтому столь короткий, но на редкость динамичный и яркий отрезок военной истории и по сей день остается малоизученным, а многие вопросы и поныне ждут своих ответов.

Составной частью армии в годы того конфликта была Днепровская гребная флотилия. Флотилия, которой прочили большое будущее, и на которую возлагалось столько надежд, состояла из регулярного флота и дубов запорожских казаков. В сороковые годы, после окончания военных действий, большинству

кораблей суждено было остаться у Хортицы навсегда. В послевоенное время они еще как-то держались на плаву, но к середине столетия большая их часть уже лежала на дне Днепра. По прошествии ста лет пытливые немецкие колонисты то там, то здесь находили сохранившиеся корпуса хорошо сколоченных кораблей. Можно сказать, что с этого времени и началась история Днепровской флотилии. В XX веке возобновлению интереса к ее останкам способствовали два фактора. Я имею в виду, прежде всего, изобретение акваланга и, как это не странно, строительство Днепровской плотины, в свое время самой большой в Европе. Ее непрерывная деятельность за последние 70 лет способствовала существенному изменению гидрорежима реки. Огромные массы песка были снесены вниз, а русло стало более глубоким. Этот необратимый процесс можно рассматривать как самые масштабные «археологические раскопки» в Запорожском крае. Из под песчаных наносов XIX столетия один за одним стали появляться корпуса и обломки старинных кораблей. Подъем первого фрагмента в 1971 году и последующие экспедиции ЭПАР, завершившиеся спасением еще нескольких судов, всколыхнули интерес общественности к этой теме.

Поскольку спасательные работы рубежа веков проводились в условиях независимой Украины, интерес этот был неподдельным - ведь то, что извлекалось из воды, было напрямую связано с историей запорожского казачества. Здесь, пожалуй, следует сделать небольшое отступление и *все точки над «i»* расставить сразу. Являясь непосредственным участником и одним из организаторов проектов «Запорожская чайка» и «Запорожская бригантина» я еще раз убедился в том, что любое благое начинание можно *подать* по-разному, в зависимости от целей, которые мы преследуем. В то время, когда большинство искренне радовалось и переживало вместе с нами, нашлись и те, кто активно рассуждал о «судах российских оккупантов, не имеющих ничего общего...» и т.д. А между тем, все ведь достаточно просто. Быть историком – значит судить о прошлом. Судить надо по совести, то есть честно. В любом историческом исследовании возможны ошибки и упущения, но сам процесс поиска должен быть искренним. Сама тема исследования значения не имеет. Поэтому не важно, кто строил корабли, где их строил и для чего. Для нас важно знать - *почему* это происходило, раз уж мы этим занимаемся. Эти, казалось бы, простые истины приходится повторять всякий раз, когда исследование становится политически

привлекательным.

Подъем и изучение затонувших кораблей флотилии сделало эту тему перспективной и в источниковедческом смысле объемной. Но так как рождение флотилии имело место задолго до «первой» русско-турецкой войны, было бы неправильно начинать работу с 1735 года. Она возникает с момента образования Брянской верфи и совпадает со временем создания регулярного военного флота Российской Империи. С исторической точки зрения сам факт ее появления еще раз со всей очевидностью показывает, насколько многозначные и подчас неудобные для любителей упрощать события подкидывает время. Верфь, построенная украинским гетманом, и имевшим весьма натянутые отношения с запорожцами была как никогда удобна империи. На стапелях верфи бок обок работали и запорожские и европейские корабелы, поэтому состав флотилии был достаточно пестрым и не харизматичным. Строившиеся здесь корабли не были признаны запорожцами, но стволы их чугунных орудий были развернуты в ту же сторону. С конца XVII столетия и в последующие семьдесят лет вектор движения столь разнокалиберных политических сил неоднократно совпадал. При этом всякий раз каждый преследовал свои цели. Отметим, что по ходу работы читатель может столкнуться с определенными разночтениями в датировке начала русско-турецкой кампании 1736-1739 годов. В некоторых местах указывается не 1736, а 1735 год. Дело в том, что военные действия начались в 1735 году с похода Леонтьева и до фактического объявления войны. Поход был направлен против татар и де-юре был ответом на несанкционированный переход ими российской границы. В конце года такие действия не могли рассматриваться официальным *casus belli* для начала военных действий против Турции. Это было неудобно обеим сторонам. Поэтому война была объявлена только в 1736 году.

Как и всякая тема, история флотилии имеет свои лакуны и белые пятна. Сведения о ранних этапах ее существования относительно немногочисленны и разрознены. Особенно это касается запорожского судостроения рубежа XVII и XVIII столетий. До сих пор так до конца и не ясно, когда же запорожские корабли стали полностью наборными, как, собственно, и не ясно - какими они вообще были. Не секрет, что широко известное и почти канонизированное изображение Боплана своей популярностью обязано как раз отсутствию других источников. Отдельной главой выделена тема состава флотилии и тех традиций, которые нашли в ней свое

воплощение. Ведь Днепровская гребная флотилия не была ни чисто российской, ни чисто запорожской. Это был удивительный симбиоз, это был только поиск того возможного решения, которое требовалось для выполнения насущных стратегических задач. Вероятно, такой тезис кому-то покажется неудобным, и было бы куда сподручнее объявить брянскую флотилию никчемной и бесполезной, а дубы запорожцев, напротив, назвать главной ударной силой, или же наоборот – но будет ли это правдой?

Еще один раздел посвящен военным действиям, равно как и тем достижениям и промахам, которые были допущены во время неоднократных вояжей на юг. Да, флотилия вовсе не выглядела победоносной. Корабли тонули, горели, гнили, их давило льдом. Морские команды разбегались или умирали на палубах. Сенат требовал разъяснений, коллегия писала письма. Почему все это происходило, и кто был виновен в таком положении дел? Во всех этих вопросах мы, здесь я имею в виду всех моих коллег, участвовавших в работе, и попытались разобраться.

Приложения, которые вы найдете в конце книги, состоят из нескольких статей об археологических изысканиях в русле Днепра у Хортицы. Без этих материалов нашу работу вряд ли можно было бы считать полной. Подборка материалов, с которых, собственно, и началось наше исследование, послужит той пикантной приправой, которая бывает так необходима суховатому историческому блюду. Ведь археологическая находка всегда обладает важными качествами – точностью и достоверностью, а археология, в том числе и подводная, сродни криминалистике. Вещественные доказательства всегда на своих местах, и игнорировать их нельзя!

В заключении хотелось бы еще раз поблагодарить тех, кто помогал в написании данной работы и имеет непосредственное отношение к изучению данной темы. Это: А. Бойко, Ю. Вилинов, Н. Гаврилюк, В. Гаркуша, А. Говоруха, Д. Гришко, П. Деменко, А. Денисенко, Д. Козак, В. Козырев, А. Макаревич, В. Нефедов, М. Остапенко, А. Разенков, И. Резник, В. Сарычев, В. Семилет, В. Сергина, В. Сотников, П. Толочко, Г. Ушаков, Г. Шаповалов, А. Шуть и А. Хуповка.

Работа затрагивает только начальный период становления днепровского военного флота. В последующие столетия он будет ни единожды принимать участие в боевых действиях и это участие само по себе достойно обстоятельного расследования.

Глава 1. Историография вопроса и источники

Интерес к истории флота обычно определяется той ролью, которую ему довелось сыграть в период своего существования. Появление флота на Украине было ярким и динамическим процессом, и мы вправе считать его одним из основополагающих факторов формирования украинской государственности. Не удивительно, что первые работы, посвященные развитию флота на Украине, имели место уже в начале XVIII ст. Правда, до середины века их количество оставалось крайне ограниченным, а информация, содержащаяся в книгах, весьма отрывочной. Серия исторических трудов, предлагающих анализ и трактовку материала, появляется только к концу XIX ст., причем наибольшей популярностью тема пользуется на рубеже XIX – XX ст. В дальнейшем эта популярность несколько спадает, вновь возрастая лишь ко второй половине XX столетия.

Традиционно, наиболее раскрытым и хорошо представленным можно считать кораблестроительный аспект. Особенности строительства военных маломеров освещались многими авторами. Первые сведения о постройке судов, кроме известных «Записок Манштейна», автор которых участвовал в компании 1735 – 1739 гг., был С. Елагин. Он одним из первых обратил внимание на эволюцию отечественного судостроения. В работе, опубликованной в 1864 году, исследуются не только наиболее общие вопросы генезиса корабля, но и обводы корпусов, а также постепенная смена одних теоретических моделей другими. В книге рассматриваются и типологические вопросы. С. Елагин усматривает некоторое «размывание» типологии, что было вызвано появлением морских судов [80; с.3-8]. Размытость в типологии парусников, неизбежно возникающая из-за обилия критериев, характеризующих судно, действительно имело место. В зависимости от парусного вооружения, функционального назначения, обводов корпуса и так далее, один и тот же корабль мог определяться по-разному. По этой причине само типологическое определение, нередко воспринимаемое как название типа судов, было если не условным, то, как минимум, односторонним. Прижившаяся терминология продолжала существовать и в дальнейшем, когда сам критерий, являвшийся некогда определяющим, уходил в прошлое. Все это приносит в работу немалую путаницу, и иногда ставит неразрешимые вопросы. Спустя пол века русский военный историк А. Байов,

характеризуя книгу С. Елагина, оценивал ее с положительной стороны как детальную и разностороннюю. В то же самое время, по мнению А. Байова, выводы, предложенные в работе, не отличаются широтой [66, с. XXXV]. Несмотря на то, что событий, которым посвящена данная работа, автор практически не касается, проблема терминов, намеченная С. Елагиным, со временем обретает принципиальное значение.

Тему кораблестроения в годы русско-турецкой 1736-1739 гг. войны характеризует «Краткая история русского флота», монография, изданная Ф. Веселаго в 1893 году. В этой работе тема Днепровской флотилии более конкретна. Впервые высказывается мысль о неэффективности использования глубокосидящих судов в условиях рек, что вообще является спецификой зарождения военного флота на территории Российской Империи. Автор констатирует, что в канун компании 1736-1739 гг. образцами для судов служили хорошие иностранные модели, однако требовалось значительно уменьшить означенную на этих чертежах осадку судна и *«сообразно с этим, изменить все очертания его подводной части...»*. Поэтому, строившиеся суда значительно уступали своим зарубежным прототипам, а, зачастую, не выдерживали никакой критики. Лучше других выходили галеры, изначально имевшие небольшую осадку и не требующие принципиальной перестройки. Одним из недостатков, сопутствующим постройке судов Днепровской флотилии Веселаго выделяет крайнюю спешку и непрофессионализм мастеровых команд. Одного присутствия на верфях опытных галерных и корабельных мастеров было явно недостаточно, требовался штат хорошо подготовленных и знающих свое дело работников. Даже в свои лучшие времена Кронштадт не мог обеспечить верфи таким количеством работников. В этой связи, основная тяжесть работ ложилась на плечи солдат. Целый ряд недостатков автор объясняет *«повсеместным младенческим состоянием корабельной архитектуры»* [73, с. 8]. Таким образом, историк впервые выделяет ряд причин неудачных действий флотилии. Как видно, для Ф. Веселаго характерна тенденция объяснять недостатки отсутствием устоявшейся школы кораблестроения, что, конечно же, было не совсем так. Автор не обращает должного внимания на место и опыт казацкого судостроения, хотя многие документы, используемые им, являются ярким тому подтверждением. Не касается он и политических аспектов, стремясь объяснить все уже очерченными выше проблемами. А между тем, традиционной причиной неудач в руслах Днепра и Дона кроме спешки

были и сами неоправданно завышенные судостроительные программы. Весь драматизм прохождения речных порогов и мелей был вызван не столько осадкой судов, сколько хроническим запаздыванием их спуска на воду. Например, к моменту выхода основной части Днепровской флотилии в 1737 году половодье, на которое так надеялся Б. Миних, давно спало и река обмелела. Веселаго, правда, отмечает крайнюю поспешность проведения строительных работ. Он называет это проблемой, которая хронически преследовала Россию на всем протяжении войны, следствием чего неизбежно становился острый дефицит штатов.

Оценивая работу, все тот же А. Байов находит ее *«правдивой и талантливо изложенной»*, единственным недостатком книги является отсутствие ссылочного аппарата [66, с. XXXV].

Еще более подробную информацию о деятельности Днепровской флотилии представил К. Головизин. Несмотря на то, что сведения о первом этапе ее существования в конце XVII ст. в его работе, как и в предыдущих, продолжают оставаться отрывочными, события 1735-1739 гг. переданы со всей обстоятельностью и очень подробно. Главным источником для написания работы явились Материалы по Истории Российского Флота. Характеризуя это время, историк обращает внимание на крайне плохую работу Адмиралтейств-коллегии, удивляясь тому, что даже *«...при совершенной бестолковости распоряжений»* последней работа каким-то образом продвигалась вперед. С его слов, коллегия занималась бесполезной перепиской *«и сенат и кабинет не отставали от нее в этом направлении»* [64, с. 85, 93].

В начале XX столетия появляется несколько работ, посвященных истории военного судостроения в России. Н. Загоскин, как и С. Елагин, уделяет особое внимание становлению терминологии речного судоходства. Он отмечает, что: *«разнообразие в названии водоходных судов с одной стороны – по различию обслуживаемых ими речных бассейнов, с другой стороны – по типу и самому способу сооружения судов, представляет собой явление слишком хорошо известное в истории русского речного судоходства»* [81, с. 379]. Внешнее сходство, конечно, имеет место, но в отношении конструкции суда существенно отличаются друг от друга. Неудивительно, что и в отношении судов Днепровской флотилии нередко допускались аналогичные неточности, когда построенные по разным чертежам корабли получали одинаковые названия.

Одной из наиболее значимых работ этого времени стала монография П. И. Белавенца «Значение флота в истории России», увидевшая свет в 1909 году. Автор монографии выделяет несколько этапов кораблестроения, характеризующих тот или иной исторический период. Он приходит к выводу, что в наиболее ранний, киевский период, флот вполне удовлетворял своим нуждам и мог обходиться малыми судами, способными преодолевать пороги Днепра. В этот период система судостроения была «до крайности проста» и могла постепенно развиваться без особых изменений [67, с. 71]. Следующий, московский период, определяется усилением молодого Московского государства и, как следствие, возрастающей необходимостью создания мощного военного флота. С появлением на политической арене Петра наступает этап решительных изменений. В это время роль флота в истории государства как никогда велика. Благодаря нему Российская Империя многократно усиливает свое политическое положение. Вместе с тем, историк усматривает специфику судостроения на южных рубежах. Он отмечает, что флот, строившийся на Дону и на Днепре был маломерным, чему были свои причины [74, с. 93]. В отличие от предыдущих авторов, П. И. Белавенец впервые связывает государственное кораблестроение с политикой, показывая их глубокую взаимосвязь между собой. Особенно это характерно для рассматриваемого периода, когда Российская Империя отстаивает свои геополитические интересы. Причины неудач в действиях Днепровской флотилии П. Белавенец, как и Ф. Веселаго, усматривает в несовершенстве корабельной архитектуры и ошибках судостроительных программ. Согласно его тезису, для действий против Турции строятся глубоко сидящие морские суда. В качестве аргумента, почему-то, приводится ссылка на Б. Миниха, стремившегося развить успех на море и двинуться на Константинополь. На наш взгляд все выглядело несколько иначе. Действительно, фельдмаршал хорошо понимал значение флотилии и всячески способствовал ее строительству, однако большинство кораблей, а именно дубель-шлюпок, построенных в Брянске, не было в полном смысле слова морскими. Их осадка по расчетным чертежам была даже меньшей, чем у запорожских дубов, да и само строительство было начато только после личных консультаций Б. Миниха с запорожцами. Задержка и многочисленные поломки судов на порогах были вызваны не столько их осадкой, сколько запаздыванием спуска флотилии. К моменту отправки большинства кораблей уровень воды в Днепре падал,

что сильно осложняло походы к Очакову. Естественно, в августе 1736 года, то есть во время подготовки одного из наиболее значительных походов, о возможных задержках в строительстве не могло быть и речи, и суда строились из расчета высокой воды. Неверным представляется тезис и о результатах похода: *“Вполне естественно, что из 355 судов... дошло до Очакова только 76, остальные, разбитые на порогах, развалились по пути”* [67, с. 103]. Хорошо известно, что практически все корабли, не смотря на опоздание, находились в строю.

Особого внимания заслуживает еще один труд, вышедший годом ранее. Это монография А. Байова «Русская армия в царствование Императрицы Анны Иоанновны» - книга, наиболее полно отражающая все перипетии русско-турецкой компании 1735-1739 гг. Необходимость создания военного флота на южной границе излагается в несколько сжатом виде отдельной главой. Сама глава по каким-то причинам в оглавлении не указана. Байов не приводит обширных данных о строительстве кораблей, уделяя большее внимание военным действиям. Так как морская тематика не была преобладающей в работе, автор ограничивается лишь теми документами, которые были опубликованы в Материалах по истории Российского флота.

Целая серия статей, посвященных отечественному кораблестроению конца XVII - начала XVIII вв. появляется в последней четверти XX века. Кроме работ И. В. Богатырева и П. А. Кротова о деятельности Лужской, Нарвской, Дубенской и других верфей, в 1977 году выходит статья Г. И. Шаповалова, рассказывающая о судостроении на Днепре. Она характеризует основные этапы существования Запорожской верфи, основанной у Хортицы во время русско-турецкой войны 1736-1739 гг. В работе приводятся новые данные о фортификации верфи, строительстве судов флотилии. Работа Г. И. Шаповалова остается весьма примечательной, так как впервые задействует результаты гидроархеологических исследований. К моменту публикации, со дна Днепра было поднято до 30 якорей Днепровской гребной флотилии. Их характеристики и индивидуальные особенности также нашли свое отражение в работе.

Тема военного судостроения на Днепре представлена и в российском трехтомнике «История отечественного судостроения», увидевшем свет в 1994 году. Особое внимание в нем уделяется деятельности Брянской и Запорожской верфей во

время русско-турецкой компании 1736-1739 гг. Авторы отстаивают уже традиционный тезис о снижении интереса к морскому делу при преемниках Петра. Как главный источник по данному периоду в книге использованы все те же Материалы по истории отечественного судостроения под редакцией Ф. Веселаго. В работе допущено несколько ошибок. Действительно, основу флотилии в это время составляли новые гребные суда, близкие дубам запорожских казаков. «*Вместо островских лодок*», как пишут авторы, решили сделать запорожские дубы. «*Новые запорожские суда стали наборными и получили название дубель-шлюпок*» [84, с. 188]. Несмотря на прямое родство этих кораблей, что следует из документов коллегии, дубель-шлюпки все же нельзя рассматривать как запорожские дубы, так как разница между ними вполне очевидна. При этом авторы ссылаются на чертеж, который действительно хранится в фондах РГА ВМФ, однако судно, представленное на чертеже, является не дубель-шлюпкой, а казачьей лодкой. Сам же чертеж, что и указано в легенде, есть копия чертежа, галерного подмастерья Харламова, изготовленного в первые годы войны с Турцией. Упоминание «*островских лодок*» в связи с действиями флотилии уместно, но их строительство на Днестре не планировалось. В остальном же, работа отличается исключительной документальностью и объективным подходом к теме.

Новый всплеск интереса к Днепровской флотилии связан с активизацией подводных исследований в 90-е годы XX века. В этот период появляется серия работ запорожских историков и археологов. В отличие от всех предыдущих, эти работы отличает совмещение использования письменных, устных и материальных источников, что значительно повышает их ценность. В 1993 году под редакцией Г. И. Шаповалова выходит сборник «Судова археологія та підводні дослідження». Опубликованная в нем статья «Дослідження військового судна XVIII ст. на Дніпрі біля Хортиці у 1971 році» практически полностью повторила предыдущую работу 1971 года, но материал предлагается более детально, затрагиваются проблемы методики исследований и подъема судна. В работе были локализованы и другие подводные объекты этого времени [141, с. 49-58].

Находка хорошо сохранившегося корпуса казачьей лодки и ее подъем в 1999 году поставили перед исследователями массу новых вопросов и еще более активизировали изучение темы. Перед подъемом корпуса выходит сигнальная статья авторов находки. Архитектура корпуса дает возможность рассматривать судно как

большую казачью лодку, построенную по проекту А. Алатчина [108, с. 67-71]. Повышенный интерес к теме и, одновременно с этим, отсутствие достаточной источниковой базы явились причиной ошибок и неточностей. Примером тому может служить статья А. Сокульского «З історії судноплавства в Україні: козацька “чайка”, в которой последний классифицирует лодку как русский «бот» или «дубель-шлюпку» с тендерным вооружением и не имеющим к казачеству никакого отношения. К сожалению, в своих рассуждениях автор допускает ряд неточностей, называя, например, форштевень бушпритом, да еще и предназначенным для сбрасывания бомб [125, с. 79-80].



Из изданий, опубликованных за рубежом, интересна монография И. И. Ченрикова «Русские речные флотилии за 1000 лет (907-1917)». Это первая работа, целиком посвященная речным флотилиям на территории Российской Империи. Отдельной главой книги выделяется и деятельность Днепровской флотилии. Автор впервые выделяет три этапа ее развития: 1. 1696-1700 мазепинский период, 2. 1724-1725 возобновление деятельности ввиду угрозы новой войны с Турцией; 3. 1736-1739 - период русско-турецкой компании 1735-1739 гг. Серьезным недостатком работы

является полное отсутствие ссылочного аппарата, в связи с чем работу нельзя считать в полном смысле научной, скорее это каталог-справочник. Чертежи судов, опубликованные в книге, имеют не всегда корректные доработки. На лицо и прямые ошибки, например, чертеж казачьей лодки на стр. 37 относится не к 1696, а 1736 году. Как явствует из легенды, он был изготовлен галерным мастером И. Толбухиным на основе чертежа Г. Харламова. Кормовое весло, привнесенное автором книги, на этих судах не использовалось. Суда же, строившиеся накануне войны в Таврове и на Нижнем Икорце, не были плоскодонными, а имели вид, аналогичный чертежу И. Толбухина.

Естественно, история Днепровской флотилии неразрывна с историей Запорожского казачества. Само ее появление было сопряжено с деятельностью лучших запорожских корабелов. Закладка Брянской верфи – главного судостроительного центра на Днестре в I пол. XVIII ст. - не была явлением случайного порядка. Использование брянского леса, равно как и заготовка «труб» для лодий хорошо известна со времен Киевской Руси. Брянская же верфь явилась новым этапом Днепровского судостроения, периодом, когда империя окончательно убедилась в необходимости мощного военного флота на своих южных рубежах. В этом контексте, совершенно неправомерно заниматься противопоставлением российской государственной и запорожской кораблестроительной школы, как это делают некоторые историки. В реальности имел место синтез, поиск того оптимума, к которому так стремился Петр I и его последователи на протяжении всего столетия. Отворачиваться от опыта запорожцев в этом контексте было бы ошибкой.

В исторической литературе о значении запорожского судостроения говорилось не раз. Одной из первых работ, посвященных этой теме, была статья Н. Краснова «Казачий флот», вышедшая в Военном Сборнике в 1885 году. Автор первым подчеркивает значение казачьего судостроения в формировании южного военного флота отмечая, что как раз оно и лежало в его основе. В качестве аргументов приводятся распоряжения Петра о строении «казачьих лодий» в 1710 году. Строившиеся суда использовались и регулярными войсками [101, с. 229]. Рассматривая, в основном, донское судостроение, Краснов, однако, не касается судостроения запорожского. В действительности, преимущества мелкосидящих судов в условиях рек и заливов были очевидны и раньше. Свидетельством этому могло быть

возникновение самой Брянской верфи, порученное Петром I И. Мазепе. Здесь закладка судов была доверена казакам, имеющим большой судостроительный опыт [148].

Более подробно о формировании флотилии и участии в этом запорожцев пишет Д. И. Яворницкий в «Історії запорозьких козаків». Его монография увидела свет в 1888 году. Главным источником стали дела из Архива министерства Юстиции. Яворницкий довольно подробно описывает события 1696-1698 гг., и условия возникновения Брянской верфи. Характерно, что историк отнюдь не склонен идеализировать качество и боевую мощь запорожских флотилий и не эпатирует к последним. Он отмечает, что казаки и сами указывали на утлость, а подчас и ветхость своих лодок, противостоящих турецким флотилиям, и что *«открытым лицом»* ни они, ни предки их, как правило, не воевали [148, с. 205]. Схожее мнение высказывает П. Белавенец, писавший в 1909 году, что в конце XVII ст. *«...казацкий же каботажный флот, конечно, не мог идти в соображение, в виду усовершенствования в современном военно-морском деле. В открытом бою казацкие чайки уже слишком устарели и не представляли из себя достаточной воинской силы»* [67, с. 75]. Отсутствие эпатажа вообще было характерно для историков дореволюционной эпохи. Этому не способствовали, во-первых, официальная доктрина Российской Империи, а во-вторых, отсутствие достаточно четкого представления о месте и роли казацких флотилий, которые, в принципе, неправомерно сравнивать с регулярным военно-морским флотом.

Разбирая документы из Архива Новой Сечи, А. Скальковский приводит данные об участии в компании 1736-1739 гг. флотилии запорожцев. В сравнении с другими исследователями дореволюционного времени, Скальковский обращает внимание на неразрывность двух центров военного судостроения, из которых один находился в Брянске, а другой на Запорожской Сечи. В течении всего рассматриваемого периода и та и другая верфи действовали параллельно.

Пожалуй, наиболее интересной работой, изданной в советское время и касающейся развития казацкого судостроения, является книга Ю.П. Тушина «Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век)», Москва, 1978 год. Выход столь добротной монографии с несколько замаскированным названием, основанной на многочисленных архивных и библиографических данных можно

считать неожиданным ввиду одиозности темы в советское время. Не удивительно, что из почти двухсот монографий, используемых автором, к советскому периоду относится менее половины, из них лишь некоторые, так или иначе, связаны с темой морских походов дончаков и запорожцев. Походы как явление Тушин объясняет необходимостью восстановления русского влияния на ранее утраченных южных территориях. При этом, он не делает разницы между самостоятельными вояжами казаков и государственными морскими программами конца XVII-го, начала XVIII-го веков, доказывая их важность как для России, так и для Украины [131, с. 159]. Несмотря на то, что политический аспект и оказался за рамками работы, нетрудно заметить, история морских походов рассматривается в ней скорее с геополитических позиций, не свойственных досоветским авторам, например Белавенцу: *«казачество не было правильно созданной организацией, которая могла бы преследовать известные политические цели; - это была вольница, занимавшаяся лишь грабежами»* [131, с. 41]. Тушин склонен положительно оценивать действия запорожцев, отводя им, по сути, главную роль в борьбе с Османской Империей [131, с. 86]. Успех операций обеспечивался за счет протяженности линии фронта и внезапности нападения. Турецкая армада, растянутая вдоль всего Черноморского побережья не могла быть серьезным барьером против казацких флотилий и в этом не помогало ни качество кораблей, ни мощь артиллерии, ни численность судового состава [131, с. 90]. Но и набеги казаков так выгодные северному соседу, вместе с тем не решали всех его задач, северное побережье продолжало оставаться по ту сторону границы. Это и стало одной из причин возникновения Днепровской гребной флотилии.

В 1993 году появляется одна из первых монографий на эту тему, изданная в независимой Украине. Автор книги – В. Сергейчук, рассматривает этот период морской истории в общем контексте и не останавливается на подробностях. Он отмечает, что опыт строительства казацких дубов использовался и во времена Б. Миниха, основывая свои выводы на известном экстракте о событиях 1736 г. Поэтому суда, которые планировалось строить в Брянске, были, как пишет автор, *“на зразок козацьких”* [121, с. 8]. Значительно большее внимание уделяется боевым действиям запорожцев.

Из работ, вышедших в это время в России, отметим трехтомник «История отечественного судостроения», в котором «тема запорожских корней» вынесена

отдельной главой. В главе под редакцией И. Богатырева подчеркивается совершенство и ходкость казацких лодок XVI-XVII вв. В книге, между прочим, подчеркивается опыт строительства запорожских судов при строительстве регулярного Российского флота [70, с. 40-43].

Выход монографии А. Сокульского “Морські походи запорожців” не добавил каких либо существенных деталей. Не задаваясь вопросом достоверности приведенных фактов, он повторяет скорее традиционные положения и отстаивает первенство казацкого флота в освоении Черноморско-Азовского бассейна перед Россией. В отличие от российских историков, склонных рассматривать эпоху морских походов скорее как часть истории российского военного флота, Сокульский, в то же время, видит в них самобытное и независимое явление, с чем нельзя не согласиться [125, с. 65]. Походы казаков действительно мало зависели от внешних политических сил, об этом свидетельствуют не только документы, но и сама российская историческая школа. С другой стороны, они выполняли важную политическую задачу сдерживания южных границ христианского и мусульманского мира. Определение же запорожцев как “*кращіх моряков у світі*” мягко говоря выглядит не совсем убедительным [125, с. 65]. Эпоха запорожских мореходов не нуждается в патетике и надуманной харизме. В подобной манере автор явно идеализирует заслуги казаков в кампании 1735-1739 гг., утверждая, что казацкий флот вынес всю тяжесть как этой, так и следующей войны с Турцией [125, с. 89]. Трудно представить, чтобы 40 запорожских дубов могли успешно противостоять всем военно-морским силам Османской Империи. Если следовать документам, все обстояло не совсем так - на протяжении войны действия запорожской флотилии в основном ограничивались сторожевой и разведывательной службой в низовье Днепра и это ни сколько не умоляет ее заслуг. Несмотря на выход этих монографий, в конце XX ст. «запорожский» вопрос по-прежнему оставался малоизученным. Об этом, в своей статье отмечает Е. Шпыталев [146, с. 159]. Исследуя роль запорожцев в кампании 1735-1739 г., он обращает внимание на тот факт, что значительная часть команд запорожской флотилии в это время состояла из малоимущих казаков [146, с. 169].

Итак, вопрос участия казаков в деятельности Днепровской флотилии был намечен еще в конце XIX ст. Как в этих первых, так и в последующих работах он не рассматривался отдельно а, скорее, эпизодически. Феномен казачества в это время

только начинает привлекать внимание. В советской историографии эта тема становится малопопулярной и продолжает оставаться малоизученной. Наиболее интересной работой этого периода является монография Тушина, название которой в какой то мере усыпило бдительность цензуры. С возникновением независимого украинского государства и утверждением новой государственной парадигмы тема морских походов быстро набирает популярность, свидетельством чему многочисленные статьи и монографии. К сожалению, большинство работ почти не затрагивают времени последних запорожских сечей, а о деятельности Днепровской флотилии XVII-XVIII ст. и участии в этом запорожцев за исключением исследований Г. Шпыталева новых данных практически нет.

Материалы биографического характера не многочисленны и только в редких случаях собирались вместе. Гораздо чаще, чтобы проследить жизненный путь конкретного лица и, таким образом, понять логику событий, необходимо задействовать массу разноплановых источников. Наиболее обширная информация содержится в делах Адмиралтейств-коллегии и Сената. Она разнообразна, но специфична, и это следует учитывать. В этих документах нет сведений о межличностных отношениях, особенностях обучения и продвижения по службе, мотивов тех или иных решений.

Первые биографии военных чинов I пол. XVIII в. появились достаточно рано. Еще в 1833 году была издана монография «Жизнеописанія первых російскихъ адмираловъ». В нее вошли биографии Наума Сенявина, Петра Кашкина, Якова Баржа, Петра Бредаля, Василия Дмитриева-Мамонова и многих других. Эта первая монография написана в повествовательной форме и достаточно информативна. Следом за ней, в 1875 году, последовали «Записки генерала Манштейна», опубликованные в «Русской старине» за июль месяц. Воспоминания непосредственного участника русско-турецкой компании интересны прежде всего своей живостью и непредвзятостью. Информация о действиях флотилий и, в частности, Днепровской, отрывочна и касается, главным образом, боевых действий. Интересно, что Манштейн не упоминает о флотилии в связи со штурмом Очакова турецкими войсками, и это несмотря на то, что боевые действия на воде имели место [62].

Хорошим источником могут послужить «Материалы для истории Российского

флота» под редакцией Ф. Веселаго. Издание, публикующее адаптированные тексты дел Адмиралтейств-коллегии, дополнено подробным именованным указателем, что дает целостное представление о том или ином лице.

Дополнительные сведения мы находим в работе «Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны» Байова, изданной в 1908 году. В описании компании автор использует не только материалы из Архива Морского министерства, в последствие РГА ВМФ РФ, но и целый ряд других источников.

В советское время количество биографической литературы не увеличилось. Традиционно, повышенным вниманием пользуется фигура графа фон-Миниха, который представляется скорее в негативном свете. Данных об офицерах флота и кораблестроителях по-прежнему мало. В этом отношении, следует обратить внимание на книгу А. Быховского «Петровские корабли», Ленинград – 1982, в которой, наряду с биографиями Черкасова, Меньшикова, Броуна и других, приводится и биография Андрея Алатченина. Быховский отмечает незаурядный талант галерного мастера, оказавшего немалое влияние на развитие российского галерного флота в середине XVIII века. Не менее интересна и «История отечественного судостроения», СПб., 1994 г., где развитию кораблестроительной науки посвящена отдельная глава. Здесь небезынтересна оценка другого корабеля, создателя модели дубель-шлюпки. Эти суда стали основой Днепровской флотилии в 1737 – 1739 гг. В книге отмечается, что суда построенные Броуном, считались одними из лучших в Европе, а авторитет мастера был неоспорим и в Англии [84, с. 413].

В целом, литература по затрагиваемой нами теме в досоветское время не отличалась разнообразием и затрагивала вопрос флотилии скорее косвенно, в ракурсе того или иного аспекта. В этом отношении гораздо лучше разработана тема Азовской флотилии и Донских верфей. Интересен с точки зрения историографии круг вопросов, касающихся генезиса местного казацкого и государственного речного судостроения. Эта сфера начинает привлекать внимание уже с конца XIX века, причем она, как правило, не несет политической нагрузки. Использование опыта запорожских и донских казаков рассматривается скорее как эпизодическое явление но, вместе с тем, оценивается положительно. Напротив, советская школа, воспитанная на принципах «интернационализма», негласно подразумевающего российскую доминанту, обычно трактовала это явление в контексте общероссийской морской истории и непременно с

геополитических позиций. По понятным причинам в это время направление не пользовалось популярностью и оставалось не достаточно разработанным. Только с образованием независимого украинского государства и формированием новой национальной парадигмы оно набирает обороты и становится популярным. К сожалению, такая популярность зачастую имела политическую подоплеку, и это не могло не отразиться на объективности подачи материала. Весы истории качнулись в другую сторону и на повестку дня вполне серьезно стали выносятся вопросы «уникальности», «первенства», «независимости» и так далее. Но, пожалуй, чем дольше мы будем зависимы от подобных формулировок, тем меньше независимости будет в независимости, уникальности в уникальности и первенства в первенстве. Историю не стоит «подталкивать» к истине, так как она правдива и непредвзята изначально. В то же самое время, вопросы технического характера: появления тех или иных типов судов, взаимовлияния разных кораблестроительных традиций до настоящего времени не изучались. Такое положение при разнообразии имеющихся данных и, в особенности, после начала подводных археологических исследований в XX столетии, дают возможность объективного и целостного анализа истории Днепровской гребной флотилии.

* * *

Документальную базу работы составляют источники разных типов. Прежде всего, это письменные, материальные и устные.

По формальному признаку письменные источники можно условно разделить на *неопубликованные (архивные)* и *опубликованные*. Среди неопубликованных особое место занимают материалы фонда № 212 «Государственная Адмиралтейств-коллегия» РГА ВМФ Российской Федерации. Эти материалы включают переписку Мазепы и Петра Первого, письма запорожцев Гетману и множество полезной информации. С появлением Адмиралтейств-коллегии документальная база значительно расширяется. Во время русско-турецкой компании 1736-1739 гг. активизируется обмен документами между Адмиралтейств-коллегией, Сенатом и южными верфями – Брянской и Тавровской. Обращает на себя внимание само количество оставшихся документов. Любой вопрос порождает многочисленные поправки и дополнения, требующие

соответствующего утверждения в Сенате. Сами члены Сената были не в состоянии квалифицированно на него ответить и, поэтому, требовали разъяснений у Коллегии. Столь громоздкая система взаимодействия из-за невообразимого количества проволочек зачастую сводилась к переписке и не оказывала сколько-нибудь серьезного влияния на действительный ход дел. По понятным причинам, все это крайне задерживало судостроительные работы. Проблема усугублялась не только сжатыми сроками работ, но и самими сроками почтовой доставки. Например, к концу 1736 года наступает момент, когда большинство решений принимается на местах, причем до их утверждения в Санкт-Петербурге. Официальное разрешение на строительство тех же казачьих лодок поступило лишь 30 декабря 1736 года, т.е. спустя месяц (!) после начала их фактического строительства, условия войны требовали безотлагательных мероприятий.

Более конкретная информация доносилась с верфей и из района боевых действий. Конечно, темп строительства флотилии не мог не сказаться на объективности этих данных. Просчеты, вызванные поспешностью принятых решений, могли списываться на те или иные причины, зачастую фиктивные. Так, в конце кампании 1737 года гибель большинства кораблей Азовской флотилии вице-адмирал П. Бредаль объяснял несовершенством их конструкции и плохими мореходными качествами [117, с. 291]. Подробное сопоставление хроники боевых действий, обстоятельств, в которых строилась флотилия и технических характеристик судов, дает возможность критически относиться к таким суждениям.

Отвечая на два главных вопроса – охвата и достоверности этой группы документов, следует отметить ее неоднозначность. С одной стороны, большой объем бумаг в разных вариациях дает достаточно полное представление о происходящих событиях. С другой, это представление должно основываться на данных, с учетом их конъюнктуры и тенденциозности.

К архивным материалам относится разнообразный картографический материал, хранящийся в Российском Государственном Архиве древних актов и в Центральном Государственном военно-историческом архиве. Он включает карты Днепра, планы городов и военных баз на юге современной Украины, схемы баталий и передвижений войск, а также чертежи кораблей. Большая коллекция чертежей находится в Санкт-Петербургском Государственном Архиве Военно-морского флота в

фонде №327 «Чертежи по судостроению парусного и гребного флотов (коллекция)».

Кроме архивных документов, к письменным источникам следует добавить материалы, опубликованные в последующее время. К ним в первую очередь относится значительная часть материалов Адмиралтейств-коллегии вышедшая под редакцией Ф. Веселаго в 70-90 е годы XIX ст. В издание не вошли, как он пишет, мелкие подробности, повторения, сведения не по теме, а также *«обычное в официальных бумагах того времени, канцелярское бессодержательное многословие, затемняющее смысл текста»* [64, с. 111]. С источниковедческой точки зрения такой подход представляется не совсем верным, так как к изучению предлагается не полный комплекс источников с возможными, малозаметными на первый взгляд, отличиями и нюансами, а только избранные документы. В то же время, крайняя перегруженность текстов действительно приводила к неточностям в трактовке документов последующими авторами. Например, К. Головизин, ссылаясь на донесение Бредаля от 26 ноября 1736 года допускает ошибку, указывая что строительные чертежи казачьих лодок в Тавров были переданы Б. Минихом [74, с. 106]. Текст первоисточника звучит следующим образом: *«... и по ордеру генерал-фельдмаршала фон-Миниха к нему контр-адмиралу Бредалю велено ему довольно рассмотреть и потом с статским советником Козиным и с прочими разсуждение иметь по сообщенномуль от него рисунку или дубельшлюпки строить надлежит...»* [64, с. 126]. Следуя тексту, неясно кому именно мог принадлежать «рисунок» – Б. Миниху или же П. Бредалю. Из контекста других документов очевидно, что речь идет о наброске, представленном П. Бредалем.

Особенностью издания Ф. Веселаго является повторение одной и той же ошибки, следующей при датировании документов Адмиралтейств-Коллегии. Как указывает И. Глушанков, составители «Материалов» использовали дату занесения дела в журнал Коллегии, а не дату самого заседания, ставившуюся не в начале, а в конце документа. Поэтому, решения Коллегии обычно принимались раньше даты, указанной под протоколом.

По происхождению актуализированная источниковая база состоит из материалов:

- Кабинета Е. И. В.
- Сената;

- Адмиралтейств-коллегии;
- Полевого адмиралтейства;
- Тавровского Адмиралтейства и Брянской верфи;
- Военных штабов;

В период войны Кабинет Ее Императорского Величества издает многочисленные указы, большая часть из которых адресована Адмиралтейств-коллегии. Имеется 13 указов Кабинета Е. И. В., из которых 9 датированы 1737 годом, один 1738 и три 1739 гг. Все они дают достаточно полное представление о положении дел во флотилиях по ходу войны. Указы 1737 года характеризуются постоянным недовольством работой Коллегии со стороны Кабинета. Последний «к *крайнейшему своему удивлению и неудовольствию*» констатировал плохую организацию работы и регулярный срыв сроков [64, с. 615]. Однако, как уже было сказано, это объяснялось не столько нерадивостью коллегии, сколько вполне объективными причинами, а именно тактическими просчетами со стороны высшего руководства. К таковым можно отнести отсутствие последовательности в действиях и неумение учитывать фактор времени. Некоторые из указов носят явно противоречивый характер. Например, в послании от 23 сентября 1737 г. в Коллегию было направлено требование одновременно - улучшить качество строящихся судов и, вместе с тем, максимально ускорить темпы самого строительства. При этом известно, что отсутствие качества как раз и было вызвано крайней спешкой, как строительства, так и подбора кадров.

Ряд указов направлялся непосредственно к месту строительных работ и спускаемой по Днепру флотилии. Имеется четыре документа от 2, 9, 25 июня и 19 августа 1737 года. Все они адресованы В. Дмитриеву-Мамонову. Содержание этих указов мало чем отличается от представленных выше. По их тональности видно, что Кабинет сомневался в стараниях В. Дмитриева-Мамонова и отменил затягивание мероприятий. На содержании этих посланий, а также писем в Адмиралтейскую коллегию, не могло не сказаться негативное отношение главнокомандующего, так как все действия флотилии рассматривались в Петербурге неизменно через призму его мнения, последнее же было крайне негативным.

Документы Адмиралтейств-коллегии наиболее многочисленны, они составляют основу материалов по теме. Условно, их можно разделить на внутреннюю документацию и переписку. Практически все имеющиеся исходящие материалы

адресованы в Кабинет Ее Императорского Величества. Они оформлены в виде донесений и рапортов. Из них два датируются осенью 1737 года, два осенью 1738 и, соответственно, два весной 1739 годов. Эти бумаги охватывают почти весь период военных действий. Содержание и манера изложения в документах свидетельствует о том, что стоявшие перед коллегией проблемы так и оставались не решенными в течение всей войны. Так или иначе, почти все они касаются хронической нехватки мастеровых людей, численного и командного состава для Днепровской и Азовской флотилий. Нет оснований считать эти сведения не достоверными, так как планы Кабинета, равно как и прожекты Б. Миниха, в этом отношении были явно завышены. Как показал опыт уже двух первых лет войны, нехватка людей исчислялась десятками тысяч, а сами темпы строительства при самом быстром его исполнении требовали нескольких лет. Очевидно, что коллегия с одной стороны не могла оспаривать мнение Кабинета, а с другой – оказалась не в состоянии быстро реагировать на ход выполнения работ. По этим причинам ее доклады имеют оправдательный оттенок. Из информации, которая содержится в докладах наибольший интерес представляет статистические материалы, позволяющие сравнить реальные показатели с планируемыми. Внутренняя документация коллегии содержит справки, экстракты, протоколы и другие документы, занесенные в журнал. Их содержимое позволяет детализировать этапы строительства судов, перемещения кадрового состава, ключевые даты и многое другое. Особый интерес представляют материалы, относящиеся к концу 1736 года, времени наиболее активного строительства кораблей. Из материалов, содержащихся в журнале, можно сделать вывод и о работе самой коллегии. Небезынтересным выглядит полное отсутствие у последней собственного мнения по любым вопросам. Коллегия, обычно, апеллирует к указам Правительствующего Сената, решениям Б. Миниха и других ключевых фигур, сводя свои функции к чисто административной работе – сбору данных с мест строительства и дислокации флотилии, а также отчетности на основе последних перед вышестоящими органами. Какое либо решение принимается только после соответствующего запроса к главнокомандующему или же в Кабинет Е.И.В. Вероятно, таким образом члены коллегии стремились уйти от ответственности в случае неблагоприятного хода дел.

Часть документов относится к деятельности Брянской верфи. Это донесения в

Кабинет Е. И. В. и Правительствующий Сенат. Частота донесений свидетельствует о значимости проводимых на верфи работ. В ходе компании сообщения из Брянска посылались не реже одного в две недели. Например, спустя восемь дней после отбытия в поход Сенявина 22 марта 1738 г., о состоянии дел докладывают его заместители П. Мишуков и Зыбин. Материалы, направляемые в Сенат представляют собой полные реестры строящихся и спущенных на воду судов Днепровской флотилии. Это позволяет отследить не только основные этапы строительства, но и динамику изменения судостроительных программ 1736 по 1739 годы. К сожалению, названия крупных судов в донесениях почти не приводятся.

Интересующие нас документы графа фон-Миниха адресованы в Кабинет Е. И. В. В своих репликах касательно флотилии главнокомандующий всячески торопит со строительством и спуском кораблей в низовья Днепра. Интересно, что его мнение о том, какие суда необходимо строить, в ходе войны меняется. Перед компанией 1737 года, явно не доверяя дубель-шлюпкам, он даже предполагает строить запорожские дубы или «ботики». Достаточное влияние на его рассуждения имеет Н. Сенявин. Привлекает внимание крайне негативное отношение Б. Миниха к В. Дмитриеву-Мамонову.

Донесения самого В. Дмитриева-Мамонова, напротив, отличаются достоверностью и дают возможность в полной мере оценить положение Днепровской флотилии. Большинство донесений адресовано в Кабинет Е. И. В. Особым драматизмом и частотой, последние отсылались еженедельно, отличаются документы первой половины 1737 года, периода интенсивного строительства и спуска флотилии к Очакову. У нас нет оснований обвинять контр-адмирала в затягивании сроков строительства и спуска судов, как это пытается сделать Б. Миних. Достаточно сказать, что за время спуска к Очакову из-за сложностей и крайне тяжелых условий следования погибла почти четверть численного состава флотилии. Кроме того, подробные и частые отчеты не дают возможности усомниться в энергичности предпринимаемых действий. Скандал, вызванный качеством пришедших к Очакову судов, затронул и В. Дмитриева-Мамонова. В своих рассуждениях он соглашается с главнокомандующим, однако, оспаривает выдвинутые претензии по некоторым пунктам. О достаточной точности этих документов может говорить и то, что сообщения командующего в Адмиралтейств-коллегию практически не отличаются

текстом от посланий на имя Е. И. В.

Боевые действия под Очаковым осенью 1737 года, не смотря на все недостатки флотилии, все же не оставляют ее в бездействии. Более того, во многом благодаря ей противник лишается инициативы на воде и не может полностью блокировать крепость. Во всех действиях флотилии Дмитриев-Мамонов лично принимает участие.

По видовому признаку используемые источники подразделяются на:

Делопроизводственные – к ним относятся большая часть документов. Из них 21 протокол Адмиралтейств-коллегии за период с 1736 по 1741 год. В протоколах фиксировались заслушанные на заседаниях указы и постановления вышестоящих органов, рапорты и отчеты с мест строительства судов, флотилий и полевых штабов. Обычно, протокол включает в себя и решение по данному вопросу, принятое членами коллегии.

В работе использовано 16 указов. Все они подготовлены в Кабинете Е. И. В. и адресованы в Адмиралтейств-коллегию, Контору Полевого Адмиралтейства, на Брянскую и Тавровскую верфи, Б. Миниху и В. Дмитриеву-Мамонову.

Делопроизводство включают 4 экстракта, из которых - два подготовлены в Кабинете Е. И. В. и один в штабе главнокомандующего графа фон-Миниха и один представляет собой выписку из донесения последнего Императрице. Он хранится в делах Адмиралтейств-коллегии. Экстракты Кабинета посвящены планам строительства судов для Днепровской флотилии в предстоящую кампанию 1738 года и плану операций на Днепре того же года. Экстракт Б. Миниха содержит материалы о негодности построенных в 1737 году судов. Наконец, четвертый, равно как и прилагаемое к нему рассуждение, является подробным планом строительства кораблей к кампании 1738 года. Документ был подготовлен совместно с контр-адмиралом Наумом Сенявиным и лег в основу постановления Кабинета.

Кроме экстрактов, к этому типу источников можно отнести и многочисленные донесения. Из 34-х - 20 были подготовлены В. Дмитриевым-Мамоновым и, кроме двух, направленных в Сенат и Адмиралтейств-коллегию, адресованы в Кабинет Е. И. В., еще 5 отправлены туда же с Брянской верфи, 5 донесений и один доклад и один рапорт непосредственно из Адмиралтейств-коллегии, а также одно от графа Б. Миниха. Три донесения с Тавровской верфи направлены в Адмиралтейств-коллегию.

Несомненный интерес представляет справка, составленная в Адмиралтейств-коллегии в 1736 году. В ней представлена стоимость разных типов судов со всеми имеющимися припасами и артиллерией.

Статистические материалы включают реестры, ведомости, рапорты и экстракты со статистическими данными. Наиболее интересные были первоначально опубликованы в “Материалах...” Ф. Веселаго и в последствии частично переизданы А. Байовым в его работе 1908 года. Большинство этих документов содержит данные о количестве судов флотилии и ее численном составе за период с 1736 по 1740 год. Представленные материалы дают возможность в динамике проследить как процесс строительства кораблей, так и проследить их местоположение на тот или иной период времени. Благодаря статистическим отчетам мы имеем возможность наглядно оценить темпы строительства судов, состояние, а также условия жизни в походных условиях и на верфях, по перемещениям основных сил флотилии стратегические задумки верховного командования. В отличие от других материалов касающихся флотилии, реестры, как документы строгой отчетности, представляют информацию точнее, с соблюдением морской и строительной терминологии, что имеет принципиальное значение для нашей работы. Особенно хорошо это отслеживается на разнице в судовой терминологии. Для командующего армией, членов Адмиралтейств-коллегии не являлось принципиальным типологическое определение судов, так как основополагающим фактором было их применение.

К *эпистолярным источникам* можно отнести материалы, касающиеся в первую очередь первого этапа существования Днепровской флотилии. К ним относятся письма Петра Первого и И. Мазепы. Часть этих писем, хранящихся в архивах Министерства иностранных дел и юстиции, приводит в своей “Історії запорозьких козаків” Д. Яворницкий.

Наративные источники представлены мемуарами, оставленными участником боевых действий генералом Х. Манштейном. Информация, изложенная в мемуарах и связанная с темой нашей работы весьма отрывочна. Первостепенное внимание автор уделяет военным действиям. О дислокации и переброске судов говорится коротко. Некоторые ключевые события, например трагическая гибель кораблей азовской флотилии в 1737 году и защита Очакова дубельшлюпками Днепровской флотилии в работе отсутствуют. И все же, “Записки Манштейна” достаточно интересный и,

главное, не обремененный политической нагрузкой, первоисточник, необходимый в работе по теме.

Устные источники включают воспоминания старожилов Запорожского края конца XIX – начала XX столетия. Большая часть этих материалов была записана краеведами Д. Яворницким и Я. Новицким со слов немецких колонистов и запорожцев. Немаловажным фактором является точная географическая привязка объектов, что дало возможность использовать их в дальнейшем, во время гидроархеологических исследований. Естественно, этот вид источников, нельзя назвать достаточно точным, в ряде случаев они предлагают неверную трактовку содержания. Даже Я. Новицкий в своих ранних работах связывал остатки затонувшей флотилии с запорожцами, хотя в дальнейшем его выводы были более корректными. Нет уверенности, что и упоминания Д. Яворницкого о якобы виденной им затонувшей казацкой “чайке” также оправданы - особенности конструкции судна несут явные черты кораблей Днепровской флотилии. Принимая во внимание неточности и некоторую “размытость”, благодаря устным источникам мы обретаем уникальную информацию по теме: данные о конструкции судов, их состоянии, сопутствующих находках и т.д.

Совершенно специфический вид источников, используемый в работе составляют *материальные источники*. Они разделены на два вида – модели судов и корпуса самих кораблей, в той или иной степени сохранившиеся на дне Днепра.

В результате почти сорокалетних подводных исследований у о. Хортицы было обнаружено восемь кораблей флотилии 1737-1739 годов. Все обнаруженные объекты разнотипны, поэтому появилась возможность одновременного изучения сразу нескольких, конструктивно отличающихся друг от друга судов послепетровского времени. Примечательна сохранность судов, не имеющая аналогов на территории Украины.

Как видно, с началом подводного обследования останков флотилии предлагаемая тема обрела еще один ракурс изучения. Представленный комплекс сохранившихся объектов является уникальным и, в каком то смысле, наиболее достоверным видом источника. В то же время, мы не можем основывать свои выводы только на данных археологии. Охватывая лишь определенный спектр, без сопоставления с письменными и устными источниками, эти данные окажутся

однобокими, а выводы, скорее всего неверными. Но именно благодаря этой группе источников, наша тема дополняется тем «последним штрихом», который позволяет представить ее объемно. Материальные источники следует дополнить и огромной коллекцией моделей судов, хранящихся в Центральном Военно-морском музее Российской Федерации. В основе ее создания – хорошо известная «модель-камора» Петра I. Коллекция включает экспонаты, изготовленные в разное время и имеет ряд особенностей. С источниковедческой точки зрения все модели условно подразделяются на две категории: оригиналы, то есть макеты, выполненные параллельно с чертежом парусника до его строительства в натуральную величину, и копии судов, изготовленные позже на основании имеющихся чертежей, планов, схем и даже набросков. Естественно, последние не могут выступать как первоисточники и играют вспомогательная роль. По указанным причинам, работа с моделью предполагает обязательное изучение ее истории, отображенной в паспорте образца. В отдельных случаях, однако, даже паспорт может содержать упущения и просчеты. Например, известно, что комплексная паспортизация всех моделей проводилась сотрудниками музея в советское время, допущенные ранее неточности не всегда удавалось заметить. Некоторые сохранились и до настоящего времени. В фондах музея хранится полумодель казачьей лодки 1737-1739 гг. Эти суда строились по проекту Андрея Алатченина на Тавровской и Брянской верфях. Атрибуция модели не вызывает сомнений, так как в точности соответствует чертежам из РГА ВМФ РФ. Следуя же музейной документации, модель причислена к разряду галер I-й трети XVIII ст. Действительно, корпус лодки близок галерным, но это имеет свои объяснения. Причина возможной ошибки заключается в другом: в XIX столетии все полумодели были укреплены на стандартных дощаных основах. Видимо, в процессе этой ревизии и была допущена ошибка, когда под корпусом появилась надпись «20 Баночная Галера «Быстрый» 1727 г.» Впоследствии эти данные оказались занесенными в картотеку. К неточностям, появившимся в XIX столетии, относится и неправильная или же просто условная разметка ватерлиний, не соответствующая действительной. Кроме вышеназванной полумодели-оригинала, в фондах хранится еще одна модель казачьей лодки, изготовленная в XIX столетии. Теоретические обводы судов совпадают, однако внутренне устройство второй лодки вызывает сомнения. При детальном рассмотрении, конструкция банок, рыбин и других узлов

аналогична шлюпкам II пол. XIX ст. Так, она почти в точности совпадает с оснасткой шлюпки парового фрегата «Владимир» 1846 года, внешняя обшивка показана клинкерной, а не вгладь, как это имело место на казачьей лодке, поднятой в 1999 году. Подобные ошибки легко объяснимы, мастер, взявший за основу первую модель, не мог знать всех этих деталей, так как на большинстве полумоделей они не предусмотрены. Еще одной особенностью коллекции является то, что даже первоначальная модель не всегда соответствовала конечному образцу. На ее характеристиках сказывалась специфика и условия строительства, качество материала и другие критерии. При одних и тех же начальных чертежах, только среди казачьих лодок можно выделить три подтипа, соответственно 1737, 1738 и 1739 годов. Поэтому изучение моделей не может быть исчерпывающим само по себе и считаться объективным без сопоставления с другими видами источников.

К категории первоисточников относятся и *чертежи строившихся военных судов*. В настоящее время в фондах РГА ВМФ хранится более 20-ти чертежей начала XVIII ст. На основании этих данных удалось установить некоторые технические и мореходные качества кораблей, проследить эволюцию их строительства. Все это будет отражено в специальном разделе работы. Чертежи судов имеют свою специфику. В частности, следует помнить, что они отражают скорее уровень теоретических знаний и могут различаться как между собой, так и с оригиналами судов. В работе использовались три чертежа казацких лодок, из которых один выполнен галерным мастером А. Алатчениным, один галерным подмастерьем Г. Харламовым и еще один представляет собой копию с чертежа Г. Харламова, подготовленную И. Толбухиным. Все чертежи датируются концом 1736 года. Очевидно, что на всех чертежах изображено одно и то же судно. Однако, при детальном рассмотрении можно обнаружить и целый ряд отличий. Максимальная длина на чертеже А. Алатченина составляет 18.8 м. Эта же величина на других чертежах – соответственно 19.8 и 17.5 м. По нашим расчетам, длина поднятого судна, в зависимости от кривизны форштевня, могла составлять от 17.2 до 18.0 м. Максимальная ширина в миделе у Алатченина – 3.65 м, Харламова и Толбухина – 3.99 и 3.20 м. Ширина судна №1 наиболее близка первому значению и составляет 3.62 м. Гораздо меньше на поднятой лодке выражена седловатость борта. Его минимальная высота над ватерлинией составляет 0.7 м против чертежной высоты 0.3 и 0.4 м. Высота носа и кормы не имеет

резкого подъема, как это предусмотрено по проекту. Очевидно, подобные отличия для маломерных судов были вполне допустимы. Само их строительство, хотя и велось под руководством опытных мастеров, но проходило в крайней спешке и с помощью солдат, не имеющих навыков кораблестроительных работ. Суда могли перестраиваться по несколько раз, и при спуске получалось судно, совершенно не такое, как предполагалось при закладке [73, с. 53]. Некоторые отличия могли быть вызваны и другими причинами, например попыткой устранения проектных ошибок, проявившихся у лодок Азовской флотилии.

Таким образом, можно сделать вывод о достаточном разнообразии документальной базы. Особенно обращает на себя внимание наличие не только письменных, но и физических объектов – затонувших судов флотилии периода русско-турецкой войны 1735-1739 гг. При этом, имеющаяся источниковая база продолжает оставаться малоизученной. Так как тема днепровского судостроения в конце XVII - начале XVIII вв. до настоящего времени не служила поводом для самостоятельного исследования, большинство исследователей, как правило, ограничивалось использованием незначительным, зачастую уже веденным в оборот, набором источников. Параллельное изучение всех актуализированных документов дает возможность получить объективное представление о составе флотилии, ее деятельности на протяжении конца XVII - пол. XVIII ст. и той роли в истории, которую ей было суждено сыграть.

Глава 2. Эволюция флотилии 1696-1746 гг.

Несмотря на то, что создание Днепровской флотилии имело целый ряд особенностей, этому процессу были присущи тенденции, характеризующие все русское военное кораблестроение I половины XVIII ст. Понятие «русское», в данном случае, следует понимать в широком смысле и речь, конечно же, не идет исключительно о территории современной России. Тем более, одной из таких тенденций становится использование государством навыков судостроения запорожских и донских казаков. В полной мере это нашло отражение не только на Днестре и Дону, но и на Балтике в период Северной войны. Повышенное внимание Петра к казацкому судостроению обуславливалось тем, что на начальном этапе оно в

полной мере соответствовало его военно-стратегическим запросам. Запорожская и донская кораблестроительные школы сформировались на реках и, несущественно отличаясь между собой, были хорошо применимы к военным операциям на территории Северного Причерноморья. Суда казаков были универсальными, способными действовать как в условиях рек, так и на море, в боевых операциях и при доставке грузов. Они были достаточно мобильны и просты в изготовлении.

После смерти Императора положение несколько меняется. Развитие теории морского судостроения находит свое воплощение в издании «Табеля о корабельных пропорциях» в 1723 году, далее Русского кораблестроительного регламента. В последующие годы происходит процесс его закрепления. Речное судостроение, напротив, обнаруживает активизацию поиска оптимальных форм и в полном объеме возобновляется. Следуя политической ситуации, военное кораблестроение, начавшись с юга, получает дальнейшее развитие на Балтике. В это же самое время черноморская проблема остается открытой. Возобновление военных действий против Турции в 1735 году дает новый толчок созданию военной флотилии на Днестре.

В новых условиях задачи, ставившиеся перед флотилией, усложняются. Теперь они принципиально отличны от задач, которые ставила перед морскими командами Запорожская Сечь. Главной стратегической задачей по-прежнему остается выход к Черноморскому побережью, закрепление его за Россией и установление доминанты российского флота на всем протяжении Черноморского бассейна. В тактическом отношении, флотилия должна была перейти от десантных операций к прямому противостоянию военно-морским силам Турции, следовательно, быть самостоятельным боеспособным звеном армии. Большое количество судов с полным вооружением и оснасткой требовалось построить в кратчайшие сроки. Фактически, требовалось отладить и запустить производственный процесс общегосударственного масштаба. По этим причинам на протяжении всего XVIII столетия Днепровская гребная флотилия обнаруживает в себе определенный дуализм местных кораблестроительных традиций и традиций, привнесенных извне, прежде всего европейских. Взаимодействие и трансформация последних происходит под воздействием таких факторов как: планы ежегодных военных компаний, проявлявшихся в изменении штатного состава флотилии, заменой вооружения, тактикой боевых действий и развитием кораблестроительной науки в целом. На

первом этапе, в конце XVII ст., формирование флотилии базируется на местной кораблестроительной традиции. В это время за государством остается, в основном, практическая сторона дела – обеспечение ресурсами и строительство судов. В дальнейшем, мы обнаруживаем уже сосуществование с одной стороны классических способов постройки на моноцилиндрной основе, а с другой – полностью привнесенных элементов, которые либо полностью сохраняют свои черты, либо приспособляются к местным условиям. Необходимость приспособить те или иные суда к условиям Днепра в конечном итоге приводит к возникновению новых типов и новых кораблестроительных традиций. Активный поиск оптимальных форм, так характерный для периода петровского судостроения, проявляет себя в корабельной архитектуре, парусном оснащении, вооружении и других аспектах. К середине XVIII ст. эти процессы трансформируют уже само казацкое судостроение, выразившись в появлении новых наборных судов, сохраняющих, однако, традиционные функции.

Еще одной особенностью было и то, что военное судостроение в Российской империи оказалось делом принципиально новым. До восшествия на престол Петра I на всем ее протяжении строились исключительно торговые и промысловые суда. Подавляющее большинство из них были речными. Единственным исключением можно считать все те же казацкие флотилии.

Типы судов и их строительство

Примерно с весны 1696 года центром днепровского кораблестроения становится Брянск [69, с. 53]. Инициатором создания Брянской верфи был Гетман Мазепа, предложивший Петру построить здесь верфь перед войной с Турцией [148, с. 173]. Возникновение Брянской верфи по времени совпадает со вторым Азовским походом и, следовательно, со временем появления «Большого каравана» - первого регулярного военно-морского флота Империи. В это время здесь строятся суда традиционных для западной России типов – 42 струга, 50 стружков, 49 байдаков и 50 однодеревков. За исключением нескольких забракованных, все они уходят к Киеву с 23 апреля по 23 июня. По другим данным «у малороссийских полковников» в это время было изготовлено до 70 морских и 600 речных лодок, отправленных к устью Десны и Сейма [79, с.188]. Вместе с запорожцами, у которых в это время насчитывалось до 40 судов, эта флотилия перевозит к Тавани отряды Б. Шереметьева и С. Неплюева. Так

как первая партия кораблей отправилась в плавание только к концу апреля, время максимального разлива Днепра было пропущено. Следствием этого явился крайне сложный переход судов через пороги реки, осложнявшийся еще и тем, что паводок в этом году был слабым. Состояние судов было таким, что от приступа Очакова пришлось отказаться. 17 морских судов и 53 лодки требовали капитального ремонта [148, с. 176, 189]. В последствии, во времена походов Б. Миниха, эти проблемы будут повторяться, сроки перехода порогов изменятся незначительно. Упоминания таванского полковника Б. Беника об участии в походе «фуркатов» и «каторг» вряд ли следует считать достоверными [69, с. 53]. В этом году появляются только первые галеры голландского типа. Все они строятся для Азовского похода и опыта их использования в этот момент еще не было. Появление первых галер на Днепре становится возможным лишь в следующем 1697 году, когда главным судостроителем был назначен С. Грибоедов. В это время на верфи работают мастера И. Ренс, Е. Хартоха, парусные мастера В. Бенн и К. Крестьян. Годом раньше сюда прибывают и запорожские корабелы В. Богуш и М. Романович [148, с. 186]. Как отмечает И. Богатырев со ссылкой на посла римского императора Леопольда Отто Плейера, попытки строительства галер в это время предпринимаются и ниже порогов – у Кизи-Керменя и вблизи Перекопа. С 1698 года в Брянске начинается строительство «морских стругов» по образцу построенного в 1697 году на Преображенской верфи, но больших размеров. К компании этого года, как следует из письма Мазепы царю от 10 марта 1698 года, Днепровская флотилия насчитывала 50 кораблей, 80 дубовых и липовых лодок [79, с.204]. Всего же предписывалось построить 380 судов и 60 лодок. Еще 40 лодок планируется построить в Запорожье, однако, изготовленные для них подошвы остаются в Кодаке. К маю было построено 345 судов, из них 179 морских, а также 52 лодки и 1 бот. О присутствии в первые годы XVIII ст. на Днепре кроме стругов, байдаков и других мелких судов галер, свидетельствует голландский путешественник Корнилий де Бруин. К этому времени судостроение осуществляется не только в Брянске, но и на Обоянской верфи, а также в Каменном затоне.

Вспомнить о Днепровской флотилии заставляет новое осложнение политической ситуации на юге. В это время, в 1724 году, возобновлено строительство наиболее крупных судов флотилии – прамов и галер. Несмотря на то, что эти мероприятия вскоре были приостановлены, обращает на себя внимание сама логика

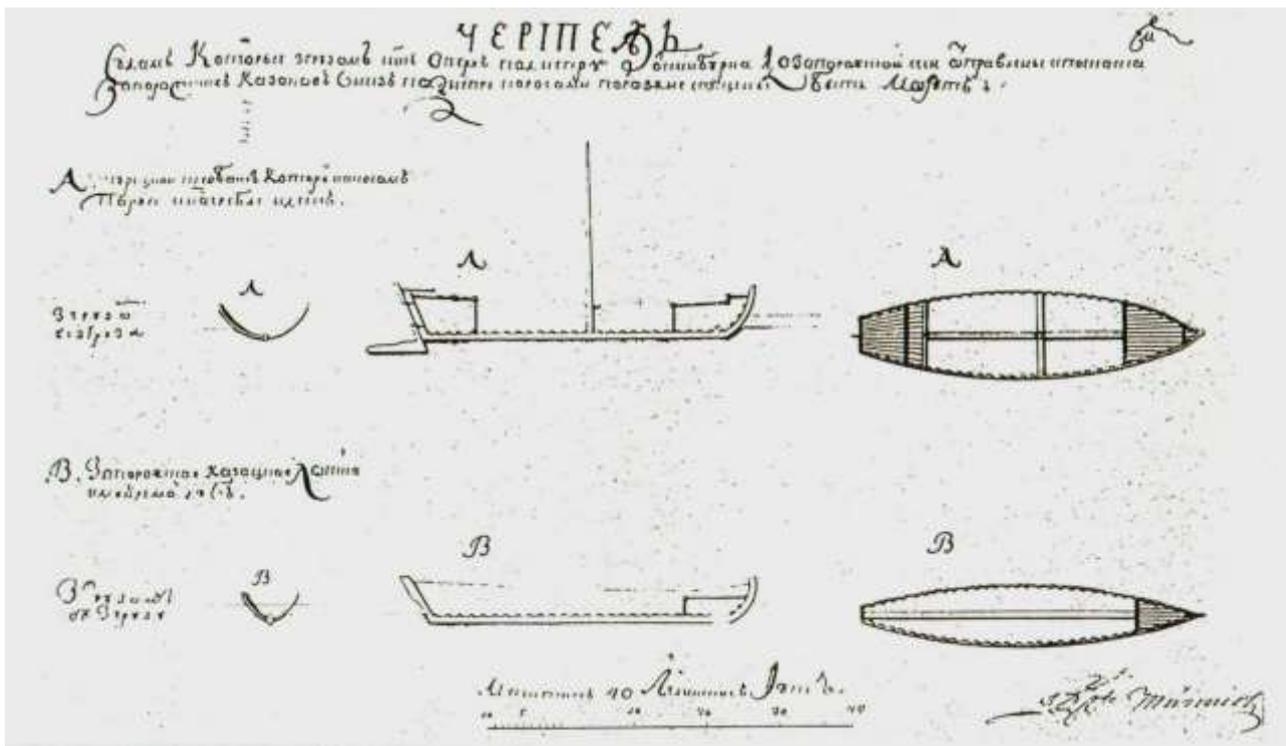
строительства. Учитывая опыт азовских походов, Петр I, в отличие от дальнейших инициатив Б. Миниха, делает ставку на относительно большие и мореходные корабли. При этом, однако, вопрос перевода их через пороги Днепра остается открытым.

Первоначальным решением предполагалось строительство 20-ти галер и 200 будар в Киеве. Впоследствии это решение было отменено [69, с. 54]. 30 сентября 1724 года на Брянской верфи решено заложить 2 больших и 3 малых прама, а также 7 галер, из которых 3 остродонных и 4 плоскодонные. Общее количество судов на первом этапе должно было составить 12 единиц. Некоторые из них были закончены в том же 1724 году. Работами руководит унтер-лейтенант П. Кашкин [64, с. 607]. После смерти Петра I, 4 июля 1727 года Верховный тайный совет решает остановить строительство. 23 июня 1729 года последовал дополнительный указ о консервации строительства и сохранении материалов.

Военные действия против Турции, начавшиеся в 1735 году и переросшие в полномасштабную войну, явились началом нового этапа в развитии Днепровской флотилии. В это же время начинает спешно формироваться и новая судостроительная программа. Несмотря на довольно стремительное развитие событий на суше, реальные обороты она начинает набирать только с лета 1736 года. Следуя документам, еще в июле 1736 года четкого представления о составе флотилии, количестве кораблей и задачах, которые бы перед ней ставились - не было. Первыми кораблями новой флотилии, согласно распоряжению статского советника Зыбина, должны были стать 20 однодеревных и 40 дощаных лодок, а также плашкоуты для переправ армии у Переволочны, Кременчуга и Самары. Количество последних в это время оставалось не оговоренным. Кроме них, решается вопрос с достройкой галер и прапов, заложенных в 1724 году.

По задумке Б. Миниха, проведение морских операций у Крымского побережья и в устье Днепра требовало создания маневренных, быстроходных судов парусно-гребного типа. Вопрос с ядром флотилии был очерчен 2 августа, когда верховный главнокомандующий предлагает строительство 500 парусно-гребных судов, оснащенных двумя полковыми орудиями и вмещающих по 40-50 человек команды [64, с. 608]. Прототипом для них должны были стать «островские» лодки, используемые на Балтике во времена Северной войны. Такое же количество кораблей этого типа предполагается построить и на Дону. 11 августа после консультации с

запорожцами он готовит набросок судов, способных пройти пороги Днепра при полой воде. Такими кораблями оказываются запорожский дуб, каковыми обеспечивали себя запорожские морские команды, и турецкий шхербот, взятый казаками при осаде Кинбурна. В конструкцию представленных судов требовалось внести определенные изменения, а именно: несколько поднять высоту борта по корме и носу, отвести место по орудия, увеличить ширину лодок и сохранить их прежнюю осадку. Важным нововведением было предложение строить суда не на моноцильной основе. Возможно, по этой причине дуб на наброске фельдмаршала изображен как наборное судно. Адмиралтейская коллегия достаточно быстро реагирует на запрос главнокомандующего и 6 сентября 1736 года рассматривает возможные варианты. Альтернативой наброску, присланному Б. Минихом, стал чертеж дубель-шлюпки обер-интенданта Д. Броуна, согласно которому осадка судна была даже меньшей, чем у дубов. Новое судно имело 9 пар весел и вместо двух полковых пушек вооружалось



шестью фальконетами. После обсуждения было решено строить дубель-шлюпки по чертежу Д. Броуна. В настоящее время трудно сказать, что явилось причиной именно такого решения. Однако на него не могло не сказаться наличие точного чертежа дубель-шлюпки с одной стороны и отсутствие чертежа дуба с другой. Набросок, присланный Б. Минихом, оставался наброском, тем более, передающим только общие пропорции лодки без уточнения конструкции и точных расчетов осадки. Естественное влияние оказывало и само присутствие в Петербурге фигуры Джеймса Броуна –

опытного корабельного мастера общегосударственного значения [64, с.609]. Особенностью принятого решения можно считать вооружение лодок, выразившееся в замене одних орудий другими. Это решение коллегии было столь же традиционным, сколь новаторским оказалось мнение Б. Миниха. И хотя последний не стал отстаивать свою точку зрения, тенденции усиления артиллерии небольших судов в полной мере проявили себя позднее, с появлением канонерских лодок во II пол. XVIII ст. А вот в I пол. XVIII ст. такая замена существенно меняла функциональное назначение судов, переводя их в разряд более легких и приспособленных скорее для переброски и десанта войск.

Судостроительная программа 1736 года с самого начала предполагала строительство судов разного функционального назначения и совершенно разных по технологии изготовления. Основа флотилии – парусно-гребные дубель-шлюпки, принятые к строительству 6 сентября, являлись судами иностранного происхождения. Термин *Double Chaloupe* восходит к концу XVII ст., когда во Франции появляется большой открытый бот с двумя мачтами и двумя прямыми парусами [107, с. 139]. В трактовке адмиралтейств-коллегии, однако, «удвоенность» связывалась не с парусным вооружением, а пропорциями корпуса, причем отправной точкой для создания чертежа являлась шлюпка. К началу XVIII ст. дубель-шлюпки уже не были новшеством для Российской империи. Этим, видимо, и объясняется кратковременность проектных работ и их обсуждения. Строительство этих судов начинается с постановления Сената от 28 декабря 1732 года, по которому для Второй Камчатской экспедиции *«повелено»* было построить пять судов этого типа [119, с. 124]. 26 января 1733 года после осмотра лично Берингом на воду была спущена первая дубель-шлюпка «Тобол», построенная корабельным подмастерьем Каратаевым. Спустя два года, для отрядов Малыгина и Прончищева заложены и спущены на воду еще три дубель-шлюпки. Наконец, в 1738 году японский отряд Шпанберга получает в распоряжение дубель-шлюпку «Надежда» [116, с. 50, 77, 83, 87, 121]. Объединенные типологически суда имели и отличия, которые выражались в габаритах лодок, устройстве рангоута, парусном вооружении и конструкции корпуса. Отличия проявились уже при строительстве дубель-шлюпок Второй северной экспедиции - среди которых были двух и трехмачтовые корабли. В отличие от них, суда Д. Броуна, приспособлялись под мелководье Днепра и имели осадку 3-4 фута

против 6-ти на судах В. Беринга [116, с. 45]. Они были меньших размеров, не имели палубного настила, количество весел достигало не 24, а 18 единиц, осадка значительно сокращалась и, согласно проектным расчетам, оказалась даже меньшей чем у запорожских дубов. Отличительным признаком в данном случае служило и парусное вооружение. В сравнении с дубель-шлюпками Д. Беринга, несущими вооружение, близкое гафельному лодки оснащались латинскими парусами, ставившимися на двух мачтах, при этом фок был вынесен вперед [128, с. 40].

Для постройки 500-от дубель-шлюпок в Брянске, к каждому корпусу полагалось по 25 плотников, 4 конопатчика, на 5 корпусов отряжался 1 кузнец, 2 весляра с мастерами и подмастерьем. Один мачтовых дел мастер обслуживал 13 судов. На все строительство также 6 пильщиков, десятник и подмастерье блокового дела. Руководителем всех работ был назначен статский советник Зыбин.

Именно такие суда должны были составить ядро Азовской и Днепровской флотилий: *«А в присланных в сенат от него генерал-фельдмаршала и кавалера графа фон-Миниха доношениях написано: в 1-м, августа от 2-го дня, что де касается до строения на Днепре и на Дону к будущей тогдашней компании судов таких, которыми б крымские конкеты содержаны были, то по его мнению и по состоянию оных мест потребно в обоих оных местах построить по 500 судов таких, на которых бы возможно было от 40 до 50 человек военных людей посадить и по 2 полковые пушки иметь, и как на гребле так и парусом действовать, в подобие островских лодок, которые на Балтическом море употребляемы были;»* [64, с. 608].

Зыбину предписывалось организовать изготовление парусов, заготовку леса, производство пушек и якорей на сестравецких и липских заводах. Строительство сильно осложнялось отсутствием заранее подготовленных и удобных строительных площадок. В декабре 1736 года их спешно приходится подыскивать лейтенанту Кашкину. По постановлению Правительствующего Сената от 21 октября 1736 года для строительства решено направить в Брянск партию мастеровых и работных людей.

Судами, близкими по параметрам и своему назначению к дубель-шлюпкам, становятся «новоманерные казацкие лодки». Чтобы лучше понять причины их появления на Днепре в последующие годы, обратимся к событиям, происходившим в это время на Тавровской верфи. Здесь организация работ разворачивается по своему сценарию. Вопрос с проектными чертежами переходит в нескончаемую,

затянувшуюся до зимы, волокиту. 16 сентября 1736 года вице-адмирал П. Бредаль представил в Адмиралтейств-коллегию рапорт о строении шхерботов, ботов и казачьих лодок [57, л.832]. Через четыре дня на имя капитана Лунина приходит указ, в котором коллегия предлагает строить суда по определению, какое от *«генерал-фельдмаршала воспоследует»* [16, л. 832]. Далее значилось, что к весне все они должны быть в полной готовности. С этого времени требования строительства *«с поспешанием»* присутствует в большинстве указов коллегии. Сами эти указы обычно опаздывали и далеко не всегда органически вписывались в то, что действительно происходило на верфях. 9 октября 1736 года Бредаль еще раз напоминает о необходимости строительства шхерботов в подобие тех, что принимали участие в походе на Гилян и казачьих лодок вместо предполагавшихся ранее галер и шмаков [16, л. 834]. В это же время коллегия рассматривает как альтернативный вариант модель и чертеж кончебаса. Судно признано мелководным, но не вместительным. Точных подтверждений о возможности строения кончебасов из Сената не поступало и вопрос оставался открытым [16, л. 834]. Двумя днями позже, в Адмиралтейств-коллегию приходит донесение Козина, в котором значится со ссылкой на капитана Лунина, что: *«онья 500 судов определено построить наподобие островских лодок, а каким подобием длиною, шириною и глубиною строить, пропорции и чертежа не имеет и за тем и сметы к заготовлению лесов дать не может...»* [64, с. 93]. На это письмо коллегия ответила указом Сената от 11 сентября, в котором значилось построить 500 судов таких, на которые можно было бы посадить от 40-ка до 50-ти человек военных людей и по две полковые пушки иметь, и как веслами, так и под парусом ходких в подобие островских лодок. *«Буде же генерал-фельдмаршал граф фон-Миних запотребно рассудит вместо оных островских лодок и на Дону делать дубель-шлюпки (...) в том велено вам поступать по определениям его графа фон-Миниха...»* [64, с. 93, 94]. На этот раз, точных распоряжений не последовало от самого фельдмаршала и соответствующие чертежи подготовлены не были. Инициатором строительства лодок в подобие островских являлся П. Бредаль, имевший достаточный опыт боевых действий на Балтике. 13 октября Сенат предложил Б. Миниху определиться, что собственно строить? Все сроки заготовительных мероприятий продолжали срывать. Только 6 ноября Б. Миних отправляет П. Бредалю ордер, где предлагает на выбор незамедлительно строить дубель-шлюпки по присланной же

модели или другие суда по наброску самого П. Бредаля, сделанному по памяти [64, с. 114].

Для Адмиралтейств-коллегии вопрос о том, что строить, принципиального значения не имел. По единодушному мнению ее членов лес, ранее предназначавшийся на кайки и боты, мог быть легко использован на любые суда меньшего размера. Бредаль, как человек сведущий в своем деле, быстро рассеял подобные иллюзии. По этому поводу он писал: *«...галерных ботов и шлюпок многие припасы, а наипаче кокоры и книсы хотяб и больше пропорциею были, токмо в годность никак прийти не могут, для того что к оным судам крутые деревья пропорциею заготовлены были больше, токмо за вышепомянутую в пропорции судов разностию, как из большей ширины в меньшую приведены быть, так равно и узкие придать ширины не могут...»* [64, с. 117]. Постепенно начинает ощущаться нехватка денежных средств. 9 ноября на совете в Таврове решено строить большие казачьи лодки. 11-го дня того же месяца П. Бредаль доносит об этом в коллегию и днем позже Б. Миних утверждает их строительство [18, л. 12-14]. Закладка галер, шмаков, ботов и кончебасов откладывается. В сущности, фельдмаршала устраивал любой вариант, принятый в Таврове, главное, что его интересовало, это незамедлительное начало работ и их завершение к весне 1737 года. Тем временем Правительствующий Сенат продолжал рассматривать перспективы строительства кончебасов. Для строительства лодок все же удастся использовать часть заготовленных ранее лесов. Галерный мастер А. Алатчинин высказывает мнение, что из галерного леса в Таврове можно построить до 100-а лодок. Остальные планируется заложить на Нижнем Икорце. В это время появляются и первые чертежи.

Производство тысячи якорей или, как их называли, *дрегов*, за такой короткий срок на липских заводах было делом невозможным. По оценке местных мастеров для их изготовления требовалось не менее года, а для изготовления тысячи орудий – не менее двух лет [18, л. 66]. В связи с этим, было решено дополнительно направить на заводы 30 кузнецов и инструмент. К весне требовалось представить 1000 дрегов такой же пропорции, как на дубель-шлюпках. Недостающие якоря предполагалось по умеренным ценам закупать у «тамошних» промышленников [18, л. 81]. Вес якорей, как считал Бредаль, мог варьироваться от трех до двух с половиной пудов. Именно такой вес в конечном итоге и был принят за основу: по 500 якорей в 3 и 2.5 пуда.

Парусное полотно заказано в Москве и Суздале. Из экономии времени и средств, на этой партии кораблей делались не железные, а деревянные шкармы из свежего дуба.

1 декабря 1736 года шесть лодок уже стояли на стапелях, о чем незамедлительно было доложено в Петербург. В рапорте отмечалось также, что на решение вопроса с кончебасами и заготовку материалов на их строительство времени уже нет [64, с. 136]. 16 декабря вместо дубель-шлюпок и лодок в подобие островских Сенат таки утверждает строительство кончебасов. На этот указ 21 числа приходит ответное донесение коллегии, в котором она мягко указывала, почему этого делать не стоит. Для строительства на Брянской и Тавровской верфях Миниху было разрешено задействовать солдат из близлежащих полков. 30 декабря Сенат наконец-то одобрил строительство пятисот казачьих лодок и вопрос, таким образом, был закрыт [16, л. 838-839]. Все 500 лодок требовалось спустить к апрелю 1737 года. Из-за непомерных объемов и интенсивности проводимых мероприятий повсеместно используется сырой лес [16, л. 791].

По прибытии к Очакову первых кораблей, между фельдмаршалом и коллегией разгорается настоящий скандал. Миних критикует присланные суда и признает их недействительными к боевым действиям. Из реляции от 31 августа 1737 года следовало: *«На оной флотилии ради разных важных следующих неудобностей дубель-шлюпок и кончебасов отнюдь в море показать невозможно, а именно:*

1) Понеже оныя суда рея на парусах одним рулем без гребли не дают (не поворачивают).

2) Гребли при походе никак от сильных волн употреблять невозможно.

3) Лавиром вперед весьма подаваться не могут, но сносит назад далеко.

4) А греблю против ветра взгребаться не могут, и при всем вышеописанном от мели отступить и против неприятеля движение учинить не могут.

5) Понеже не в надлежащую пропорцию коротки и широки и мачты вперед поставлены.

6) Паруса не из надежной парусины, так что хотя при средней погоде в целости остаться не могут; к тому же по их тяжести не по пропорции сделаны, но весьма малы.

7) Таких мест где пресную воду при отдалении от берегов возить и кухней где кашу варить не имеется.

8) Для высаживания людей на берег довольно большого числа мелких судов не имеется ж при оных.

9) А особливо, что не имеют шпигатов для стечения в погоду воды, от чего хотя одною волною через борт ударить, может как камень ко дну пойти со всем экипажем.

И для того с ними в море выходить хотя и отважится, токмо чтоб оныя обратно благополучно возвратились обнадежить невозможно.

А оныя суда с грузом около 4 фут воды требуют, то по их мнению вместо оных к такому морскому ходу суда не могут способнее быть как корабельные деки такой пропорции как при флоте Ея И.В. в Кронштадте имеются, ибо оныя хотя б как нагружены не были, не более 5 фут воды требуют.

И понеже что до первых пунктов касается то он генерал-фельдмаршал сам будучи на дубель-шлюпке по лиману действительно видеть мог, что оныя при довольно ветре в 2-х ряях (галсах?) с 5 верст надлежащего пути потеряли и даже к Черному морю назад снесло и в сутки от Кинбурна до Очакова он генерал фельдмаршал приехать не мог, и тако оныя в море, кроме Днепра и лимана, быть не годны; чего ради для обстоятельного о сем важном деле доношения отправлен к Ея И.В. из помянутых морской капитан Саморсет, который человек добрый и трудолюбивый и весьма искусный и находился при спуске через днепровские пороги судов через все лето; а дабы по таким обстоятельствам дубель-шлюпок более делано не было, а только приготовляем был угодный лес к таким судам, кои впредь от Ея И.В. строить повелено будет, о том к статскому советнику Зыбину ордер через нарочного послан, а кои до ныне сделаны те для всякого транспорта к армии и до флота могут служить по Днепру и лиману от порогов до Очакова, к которому транспорту таких судов потребно число не малое» [64, с. 631,632]. 23 сентября Е. И. В. в довольно резких выражениях требует от коллегии объяснений и предписывает немедленно исправить просчеты [64, с. 644]. Ответ коллегии последовал спустя три дня. В нем указывалось на то, что большинство предъявленных претензий безосновательны. На 2, 4, 7 и 8 пункты, впрочем, убедительного объяснения так и не последовало. Еще через две недели выходит повторный указ императрицы, по которому членам коллегии предлагалось ликвидировать все ошибки. Нет сомнений, что в основе конфликта находились отнюдь не только претензии к кораблям, в переписке сквозит

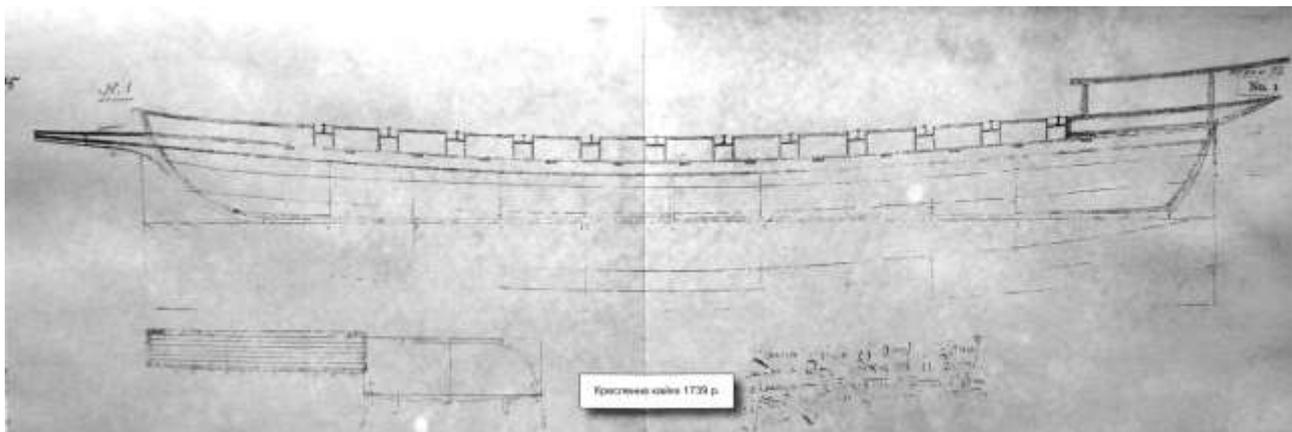
явная антипатия Б. Миниха к членам коллегии. Со своей стороны, она отвечала графу полной взаимностью. В контексте всеобщего шума заслуживает внимания мнение вице-адмирала Сенявина. Последний соглашается с Б. Минихом и признает дубель-шлюпки не способными к действиям на Черном море. Он рекомендует использовать их в акватории Днепра в качестве транспорта и конвоев [64, с. 648]. Такого же мнения придерживался и В. Дмитриев-Мамонов. Он считал, что лодки действительно имеют ряд серьезных недостатков кроме пункта о мачтах, а также размерах и прочности парусов [64, с. 655].

28 октября 1737 года в Брянск из Таврова откомандирован галерный мастер. Более точными данными по этому поводу мы, к сожалению, не располагаем, однако, учитывая, что ведущим галерным мастером в Донской экспедиции был А. Алатчинин и что в 1738 году строительство казачьих лодок было начато в Брянске, а в Таврове как раз прекратилось, можно предположить, что именно последний и был направлен в распоряжение Н. Сенявина.

В конце 1737 года судостроительные программы несколько меняются. Закладка казачьих лодок в Таврове откладывается. В Брянске, кроме галер, прамов и ластовых судов по рассуждению Сенявина решено строить новую партию дубель-шлюпок, но главнокомандующий посчитал иначе. По прибытии в Адмиралтейств-коллегию в январе 1738 года он предлагает строить «запорожские ботики» в количестве 50-ти единиц. *«...дабы те запорожские ботики, или называемые по тамошнему именованию дубы, строены были пропорциею как за способнее к препровождению за пороги и ко употреблению оных в действие разсудит вице-адмирал и кавалер Синявин, дыбы могли не только по лиману, но и по морю ходить»*. 22 февраля Сенявину послан указ, в котором ему разрешалось разобрать негодные суда, а способные к починке дубель-шлюпки и кончебасы поправить [64, с. 660, 661]. Согласно ведомостям, к зиме 1738 года сохранился полный состав судов этого типа. В списке кораблей флотилии насчитывалось и до 40-ка запорожских дубов. Неизвестно, что явилось причиной отмены выше представленных решений, или это было появление галерного мастера с Тавровской верфи, или какие-то другие причины, но в конечном итоге ни дубель-шлюпки, ни кончебасы, ни запорожские дубы заложены не были. Вместо них уже к концу марта заканчивается строительство 40-ка больших казачьих лодок, аналогичных Тавровским. 24 марта первая десятка днепровских

казачьих лодок отправляется на юг во второй партии мичмана Замыцкого. Через пять дней уходит и вторая десятка в составе кораблей лейтенанта Шепелева [64, с. 667]. Вскоре следуют и остальные. Все они принимают участие в действиях флотилии вплоть до осени. 2 сентября у Очакова среди прочих кораблей значилось 127 дубель-шлюпок и 4 казачьи лодки. 5 сентября все они уходят к Александр-шанцу.

К компании 1739 года заложено 40 казачьих лодок, 16 апреля они покинули Брянск. Общее их количество, по мнению фельдмаршала, следовало довести до 100 единиц. Вооружение лодок 1739 года отличалось заменой фальконетов мушкетонами. Эксперименты с вооружением судов, как видно, не прекращались до конца войны. Если азовские суда 1737 года несли по два фальконета, а днепровские образца 1739 г. вообще не имели артиллерии, появляется возможность определить с датой постройки судна, поднятого у Хортицы в 1999 году. В этом смысле оно отличалось как от первых, так и от вторых, неся на борту сразу четыре орудия аналогично судам запорожским. Следовательно, мы скорее всего имеем дело с первой партией лодок, построенных для Днепровской флотилии в феврале – марте 1738 года.



Перед началом боевых действий в 1735 году, ранее строившиеся в Таврове галеры и кайки по-прежнему оставались на стапелях. Они были заложены в 1723 году и успели сгнить еще до спуска на воду [64, с. 119]. На Брянской верфи примерно в таком же состоянии пребывали 7 галер и 5 прамов. Судя по донесениям контр-адмирала Я. Барша, 4 плоскодонные галеры были французского манира, что было типично для галер, заложенных в последние годы жизни Петра I. Еще три остродонных могли быть итальянскими, так как на строительство судов в Брянск приказано отправить итальянского мастера «от Скляева» [64, с. 606]. Так как в начале войны Миних не придавал галерам должного значения первоначально, в сентябре 1736 года, их решено не достраивать. Уже спустя месяц это решение меняется на

противоположное. При этом, в первую очередь планируется строить плоскодонные суда, способные легче пройти порожистую часть Днепра. 22 апреля 1737 года все они вышли из Брянска. Оставшиеся остродонные галеры продолжают достраиваться в течение года, впоследствии они получили названия: «Новая», «Керуса» и «Скелет» [16, л. 1260]. Об их достройке Н. Сенявин рапортовал 12 марта 1738 года, а место постройки они покинули только 24 марта (по другим данным 29 или 30 марта). Так как корпуса были признаны достаточно ветхими, их было решено перевести в Киев. Для прохода галер через Десну потребовались дноуглубительные работы [16, л. 1079]. Из целого ряда донесений следовало, что остродонные галеры были большими, в то время как плоскодонные – малыми.

К концу 1737 года, видимо, после осеннего скандала с дубель-шлюпками, отношение к галерному флоту меняется. В это время планируется построить 25 галер, 50 малых скампавей. После совещания с Н. Сенявиным программа предполагает уже: 20 конных галер, и 50 16-ти баночных. Но и эти планы не были окончательными. По приезду в Брянск Н. Сенявин убеждается в острой нехватке как строительных, так и человеческих ресурсов. Поэтому общее число галер было уменьшено до 35-ти, из которых 20 конных турецкого манира, 5 - 16-ти баночных турецкого манира и 10 - 20-ти баночных галер. Столь резкий переход к строительству «турецких», а точнее греческих галер, объяснялся несколькими причинами – прежде всего простотой постройки, малой осадкой и дешевизной сборки, так как обычно турецкие галеры были небольших размеров. 5 января все они были заложены на стапелях. Единственной переменной в большую сторону была закладка 25 конных галер вместо 20-ти. Количество 20-ти баночных, соответственно, сократилось на 5 единиц. 30 корпусов в разобранном виде планировалось отправить вниз на 300-х байдаках к середине апреля, что, как следует из выписки Адмиралтейст-коллегии от 19 сентября, и было сделано. Новая программа постройки галер на 1738 год была утверждена Анной 16 января того же года. Она ограничивалась 10-ю конными и 10-ю 16-ти баночными галерами. Позже, летом, решено достроить еще 10 конных и 30 16-ти баночных галер. В это время плоскодонные галеры, спущенные годом раньше, находятся при Усть-Самарском ретраншементе. Известно, что уже 2 сентября 1738 года Днепровская флотилия отправляется из Очакова вверх по реке, в составе флотилии поднимаются и 4 галеры. Очевидно, начавшаяся эпидемия приостановила

строительство кораблей на Запорожской верфи, по реестру судов контр-адмирала Баржа – в сентябре 1739 года флотилия была укомплектована только 6-ю галерами, из которых все были плоскодонными, причем 3 судна постройки 1724 года продолжали оставаться при Усть-Самаре. Из этого можно сделать вывод, что, по крайней мере, 3 галеры все же были построены на нижней Хортицкой верфи в 1738 году.

Строительство прамов в российском флоте началось одновременно со строительством русских бригантин, то есть с 1706 года. С этого момента эти суда стабильно входят в состав военного флота на Балтике [84, с. 105]. В Брянске 2 больших и 3 малых прама были заложены задолго до начала компании, в том же что и галеры, 1724 году. По этой причине их история во многом повторяет судьбу галер. Как и эти последние, их решено спешно достроить к компании 1737 года. Малые прама были спущены на воду к маю 1737 г. и вместе с плоскодонными галерами отправлены вниз по реке. К концу года два из них находились при Усть-самарском ретраншементе. 2 сентября следующего года 3 прама в составе флотилии выйдут из Очакова в северном направлении. Оставшиеся в Брянске большие прама «Буйвол» и «Медведь» с 9 апреля 1738 г. за ветхостью переводятся в Киев. Несмотря на то, что судостроительная программа 1738 года первоначально предполагала строительство трех прамов, аналогичных захваченному еще при Гангуте шведскому «Олифанту», из которых планировалось построить два в первое полугодие и один во второе, реально было спущено только два. Весной 1739 года они еще не были готовы, так как, согласно спискам судов флотилии, в ее составе по-прежнему насчитывалось только три судна этого типа. К осени по данным контр-адмирала Баржа их было уже 5 единиц.

Принципиально новым типом судов, появившихся в 1738 году, стали бригантины. Решение об их строительстве было принято Н. Сенявиным в октябре 1737 года [64, с. 647-648]. Согласно утвержденному плану предполагалось построить 50 бригантин «русского» типа, из которых 20 в первой половине года и 30 во второй. Для этого решено использовать чертежи бригантин 1704-1705 годов, строившихся на Балтике мастерами Г. Меньшиковым и В. Шпаком. Преимущества этих судов перед дубель-шлюпками заключались в безопасности хождения по морю, наличии места под камбуз и провиант, способности лавировать на встречном ветре. Палуба на русских бригантинах по предложению К. Крюйса и В. Шельтинга располагалась на 10 дюймов

выше, чем на их итальянских прототипах, это позволяло увеличивать скорость судов на гребле [70, с. 69]. Первая партия русских бригантин была построена в Брянске весной 1738 года. Общее количество построенных кораблей в этом году достигло 30 единиц, в марте 1739 года в реестрах значилось 28, а согласно рапорту контр-адмирала Я. Барша в сентябре их количество сократилось до двадцати.



Происхождение бригантин «русского манера» следует связывать с итальянскими бригантинами, появившимися в Балтийском флоте в первые годы XVIII столетия. Английский посланник Уитворт характеризует их как итальянские полугалеры [107, с. 117]. В отличие от своих итальянских предшественниц, первые русские бригантины были значительно короче и шире, что, в целом, было характерно для кораблей петровского флота. Их длина составляла 15.8 м при ширине 4.26 м, отличительным было и присутствие 10-12 пар весел. Суда имели одну мачту, парусное вооружение включало грот (или гафель), кливер и фор-стенга-стаксель. Такое вооружение иногда называют тендерным, оно имело голландское происхождение,

поскольку, следуя К. Маркварту, тендеры несли вооружение шлюпа, а шлюп обычно имел яхтенные паруса [107, с. 119, 122]. К этому остается только добавить, что сами яхты происходят из Голландии и появляются в XVII ст., когда Голландия принадлежала Швеции. Корабли были вооружены 4-6-ю небольшими корабельными орудиями [107, с. 117-120]. В дальнейшем, в 1711 году размеры русских бригантин были изменены: длина – 18.11 м, ширина - 4.37 м. В создании этого типа непосредственное участие принимали Петр I, Ф. Склеяев, и Г. Меньшиков. Последним, третьим подвидом русских бригантин были три судна 1714 и 1715 гг., построенные по проекту И. Боциса [28, с.159]. Данные о наличии «русских бригантин» в составе Днепровской флотилии имеют и некоторые расхождения. Так, корпус бригантины, обнаруженной у Хортицы в 1998 году, по своим размерениям не соответствует бригантинам 1704-5 гг., какие и планировалось строить перед началом кампании 1738 года, но полностью совпадает с пропорциями судов 1711 года. Так как, в любом случае, речь шла об одном и том же типе судов, эта перемена, видимо, не была отражена в документации.

Вспомогательными плавсредствами, необходимыми для наведения переправ, должны были стать плашкоуты. Эти суда были новым явлением, заимствованным в странах Северной Европы. В I четв. XVIII ст. они практически не упоминаются. Сам термин «плашкоут» или «флатшхойт» происходит от голландского *plaatschuit*, что означает - плоскодонное беспалубное судно для перевозки грузов внутри порта, наводки мостов и устройства пристаней [124, с. 501]. В то же время, эти суда были хорошо известны в Османской империи еще с XVII столетия. Здесь их называют «тонбазы», что можно перевести как «баржи» или «мостовые баржи», *kopri tonbazlari* [114, с. 361]. Во времена правления Анны штат военных судов предполагал строительство 36 плашкоутов разных размеров, в том числе и для Днепровской флотилии [84, с. 184].

Для транспортировки конного состава в 1737 году планировалось построить специальные суда. В документах они называются лодками в подобие кончбасов или конными кончбасами. В начале весны 1737 года было построено 20 таких судов, еще столько же были закончены к июню. К середине лета все 40 конных кончбасов отправились в район боевых действий. Происхождение этих судов следует искать в двух местах – в Азове и Санкт-Петербурге. Строительство их первоначально

планировалось не только на Днепре, но и в Таврове. Здесь, согласно переписке, упоминаются сразу два вида этих судов, отличающихся между собой по пропорции. Первый – это турецкий кончебас, захваченный под Азовом в 1711 году. Он вмещал до 40 человек команды, имел 12 пар весел и мог нести двухнедельный запас провизии. Второй – лодка, построенная по образцу французского галерного мастера Неулона. В отличие от турецкого, судно строилось в подобие островских лодок и являлось кончебасом только по названию. Оно вмещало до 60 человек команды, имело парусно-гребное вооружение и легко строилось даже при помощи солдат. Важным качеством являлась относительно небольшая осадка, достигавшая 1 фута, 10 дюймов без груза и 3 футов с грузом. Модель этой лодки была передана на Тавровскую верфь непосредственно из Адмиралтейств-коллегии. Так как в программе строительства днепровских кончебасов речь идет как раз о лодках *в подобие* последних, можно предположить, что в Брянске использовалась скорее модель Неулона. Судно предназначалось для перевозки 5 лошадей. Несмотря на то, что уже в следующем году конные кончебасы заменяются конными галерами, все они продолжают службу в составе флотилии до конца военных действий. В сентябре 1739 года их количество достигало 17 единиц.

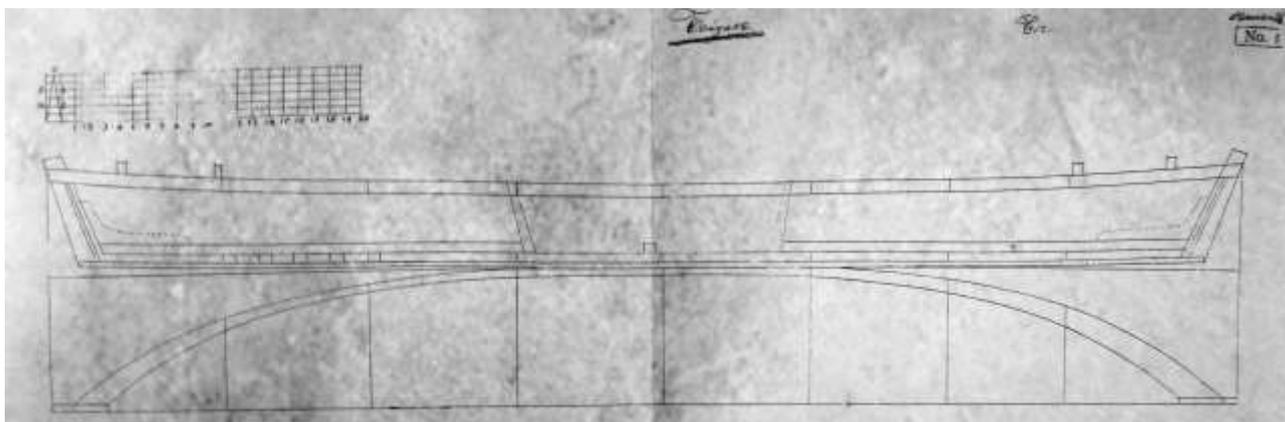
Несмотря на то, что большая половина судов флотилии выполняла не столько военные, сколько транспортные функции, в судовых программах 1737-1739 гг. неизменно выделялась категория транспортных плавсредств. К таковым относились байдаки, барки малые и большие, ластовые суда. До настоящего времени эта категория судов остается наименее изученной. Мы имеем в распоряжении только некоторые чертежи и довольно разрозненные данные относительно их строительства. В 1737 году основной упор в строительстве грузовых судов был сделан на барки. Предусматривалось построить 38 больших и 80 малых барок, из них 20 подрядом. В случае запаздывания строительства дубель-шлюпок предполагалось дополнительно построить 60 барок под мосты. К началу апреля, когда запаздывание строительства стало очевидным, спуск 18 больших и 40 малых барок становится первоочередной задачей. Известно, что к середине лета к Очакову примерно это количество и было отправлено - 18 больших и 44 малых барки. Во второе полугодие их состав пополнился дополнительно построенными 64 барками малого типа. Подсчитать общее количество этих судов довольно сложно, так как уже к зиме 1738 года выходит

распоряжение о разборке части барок и использовании их дерева для строительства казарм. Согласно реестру, зимой 1738 года в разных местах ниже порогов и при Очакове зимует 250 байдаков и барок, при этом последние сосредоточены у Переволочны и Мишурина Рога: соответственно 38 больших и 80 малых. Если отнять общее количество барок из 250 грузовых судов, число байдаков составит 132 единицы, еще 617 в этот момент скопились на Брянской верфи. Таким образом, общее количество этих небольших лодок в это время должно было достигать 749-ти. Если более крупные барки предпочитали строить на верфях, то изготовление байдаков, как правило, производилось подрядом.

Программа 1738 года имела определенные отличия: вместо барок старого типа предполагается строить 30 новоманерных барок, снабженных прямым парусным вооружением, а также 40 принципиально новых ластовых судов. Окончательно утвержденная императрицей программа как раз и включала ластовые суда, причем в первое полугодие следовало построить 40 и во второе полугодие еще 60 кораблей, закладка же барок была отменена. В середине сентября 47 ластовых судов уже числились в составе флотилии. Как и в предыдущем году возобновилось изготовление байдаков. Миних требует изготовить подрядом 500 лодок, что и нашло свое отражение в программе, однако такое количество вряд ли было реальным. В том же году Сенявин сплавляет через пороги детали 2-х прамов и 30-ти галер на 300-х байдаках, причем, как отмечал сам вице-адмирал, последние были подряжены с большим принуждением. К сентябрю 1738 года во флотилии насчитывалось 176 байдаков. Значительно сократившиеся темпы строительства кораблей флотилии в 1739 году сказались и на ластовых судах. В конце войны строится только 91 байдак. Общее же количество грузовых кораблей продолжает оставаться значительным и составляет 84 больших адмиралтейских и 50 малых барок.

Что же представляли собой ластовые суда Днепровской флотилии и в чем отличались одни транспортные суда от других? Сам термин: «ластовые суда» происходит от меры веса в 1 ласт, распространенной в то время в Российской Империи, 1 ласт груза равен 120 пудам или 2 тоннам. В группу ластовых судов могли входить различные корабли, начиная от частных купеческих и заканчивая государственными. В начале XVIII ст. к ластовым судам относились шмаки, флейты, галиоты, барки, будары, струги и более мелкие суда – байдаки, лодки и т.д.

Строительство тех или иных грузовых кораблей зависело как от географических условий, так и от наличия местных кораблестроительных традиций. Как правило, если в отдельно взятом регионе имелась своя школа строительства грузовых судов, последние и заказывались в необходимом количестве. Именно этим и объясняются характерные для России того времени разительные отличия в составе грузовых плавсредств. Морские ластовые корабли, из-за отсутствия собственных устоявшихся традиций постройки, строились в первую очередь по голландским образцам, речные же – на основе опыта местных мастеров. Отличительной особенностью речных судов был плоскодонный корпус, унаследованный, по всей видимости, от плотов. Альтернативой морским голландским судам могли выступать только североморские *карбасы*, имевшие округлые обводы, *кочи* и так называемые *морские струги*. Однако, все они не привлекли должного внимания Петра. Начало российского кораблестроения было неразрывно связано именно с голландской школой судостроения. В период правления Анны ситуация практически не меняется: в штат ластовых судов входит 5 шмаков и 18 флейтов [84, с. 176].



Использование для перевозки грузов байдаков в рассматриваемый период было характерным явлением для всех восточноевропейских рек, начиная от Днепра и заканчивая Волгой. Несмотря на это, в документах Адмиралтейств-коллегии присутствует некоторая разница в терминологии ластовых судов: на Днепре это байдаки и барки, на Дону – будары и струги.

Кроме грузовых кораблей, для обеспечения деятельности флотилии использовалось и большое количество малых судов – ялов и шлюпок. Резкая смена приоритетов в строительстве, происшедшая к 1738 году, в полной степени отразилась и на маломерах. К компании 1737 года, то есть в то время когда основная ставка делается на дубель-шлюпки, количество вспомогательных малых судов планируется

ограничить в сто единиц. Это в полной мере отражается на статистике строительства: в первой половине 1737 год было спущено 85 (по другим данным 86) судов, из которых 60 являлись дель-ялами, 4 генеральскими (прогениралитетскими и профлагманскими) десятивесельными шлюпками, 21 ординарная десятивесельная шлюпка. Судя по тому, что в зимнее время при Переволочне и Усть-Самаре зазимовало 106 лодок, можно предположить, что их строительство продолжалось до конца года. Все эти суда по своему типу относятся к небольшим шлюпкам. Использование их предполагало самостоятельные функции. После подписания 16 января 1738 года новой судостроительной программы, согласно которой приоритет резко смещается в сторону галер и бригантин и скампавей, изменяется как количественный так и типовой состав маломеров. В этот период планируется заложить на стапелях 100 шлюпок и гекботов, а также 10 венецианских ботов. В летнее время состав должен был пополниться еще 62 шлюпками и 103 ялботами. Общее количество судов – 275 единиц или почти в три раза больше, чем в предыдущем году. Такая перемена объяснялась необходимостью обеспечения уже названных крупных военных судов. Согласно программы, на 35 галер предлагалось 10 десятивесельных, 25 шестивесельных шлюпок и 20 венецианских ботов, на 2 прама – соответственно 2 бота, 2 шестивесельные и 2 десятивесельные шлюпки. В общей сложности, для непосредственного обеспечения галер и бригантин требовалось 120 только шестивесельных шлюпок и 30 ботов, таких *«как в Мемель ходили...»*. Несмотря на отход флотилии из устья Днепра и некоторого замедления темпов строительства судов, производство вспомогательного маломерного флота продолжалось как в 1738, так и в первой половине 1739 года. В апреле 1739 г. из Брянска ушло 17 двадцативесельных, 15 десятивесельных, 15 шестивесельных шлюпок и 5 шхерботов. К концу войны во флотилии значилось 23 венецианских бота, 99 шлюпок и 15 шхерботов с ялами, всего – 137 судов.

Строительство большого количества дощаных и однодеревных лодок в начале войны было инициировано статским советником Зыбиным. За неимением четких распоряжений он пытается организовать строительство судов по традиционной схеме. Впоследствии оно было выполнено только на половину. В последние годы XVII ст. на Брянской верфи уже строились подобные суда. И те, и другие, можно отнести к традиционным типам, сформировавшимся в пределах Российской Империи. Суда

однодеревной «конструкции» особенно характерны для Днепровского и запорожского судостроения. Их строительство в Брянске начиналось под руководством опытных запорожских корабелов Василия Богуша и Мартына Романовича [148, с. 186]. Отметим, что «однодеревные» суда, или строенные на основе «подошвы» нельзя считать, собственно, моноксилами, так как их конструкция включала многочисленные элементы набора. Основа или «подошва» судна, выдолбленная из одного ствола, может рассматриваться как примитивный киль – в данном случае главный рудимент конструкции. Появление же кокор-шпангоутов было новаторством, развивающим современное каркасное судостроение. Поэтому и термин «судно на долбленной основе» также некорректно. Это все равно, что называть дизельный авто «телегой на колесном ходу».

В отличие от них, дощаные лодки типичны для более восточных регионов России. В конце XVII – начале XVIII ст. они широко используются в бассейнах Дона, Волги, а также их притоков. Отличительной чертой дощаной лодки являлось наличие плоского днища, собранного из досок. Такие суда могли значительно различаться в размерах и предназначались для перевозки грузов. Наиболее крупными из них в рассматриваемый период были будары Азовской гребной флотилии. Аналогом будар на Днепре стали байдаки и барки, которые будут рассмотрены ниже. Летом же 1736 года, в период до появления судостроительных программ, на Брянской верфи планируется построить 40 дощаных лодок. К 1737 году 17 из них были изготовлены.

В конце войны участие флота в боевых операциях становится минимальным, в этот период почти все корабли флотилии требовали ремонта. Сказывалась недолговечность корпусов, строенных из сырого леса. Дефицит необходимых материалов обостряется нехваткой командного состава и мастеровых людей. Осенью, на каждый корабль приходилось до двух человек команды. Так, согласно табели, на сентябрь 1739 года из 80-ти днепровских казачьих лодок осталось 62, из 400-т дубель-шлюпок - 224 [64, с. 678]. До завершения войны все они дислоцируются у Хортицкого ретраншемента и здесь оканчивают свой век.

Традиции различных кораблестроительных школ в создании Днепровской гребной флотилии

История Днепровской флотилии конца XVII – начала XVIII столетий насчитывает несколько этапов своего развития. Смена судостроительных программ сказывалась не только на составе кораблей флотилии, но и на развитии самих традиций постройки, складывающихся под влиянием местной и нескольких европейских кораблестроительных школ. Особенностью формирования Днепровской и Азовской флотилий, в отличие от Балтики, была *«некоторая разноголосица различных кораблестроительных традиций»* [84, с. 411]. Такое положение объясняется несколькими причинами.

Как уже отмечалось, одним из главных факторов, повлиявших на формирование флотилии, был географический. Вновь созданный южный морской флот формируется в речных условиях. Необходимость строительства в условиях мелей, мелководий и узкостей реки, не давала возможность создания линейного морского флота. В таких условиях, как это уже было на Балтике, особое значение приобретает гребной флот, состоящий из небольших парусно–гребных судов с малой осадкой и возможностью маневра в стесненных условиях. Именно географический фактор приводит к повсеместному использованию в качестве грузовых судов – плоскодонных стругов, байдаков и барок – то есть кораблей, возникших в условиях местной традиции юго-запада России.

Единственная возможность строительства плоскодонных и мелкосидящих судов, в свою очередь, требовала от командования выработки собственной стратегии ведения боевых действий на воде с использованием всех тактических выгод от взаимодействия с сухопутными частями. К сожалению, с началом новой русско-турецкой компании 1736-1739 гг. опыт Северной войны и Азовских походов учтен не был.

Еще одним фактором, повлиявшим на состав Днепровской флотилии, был, собственно, политический. К началу XVIII столетия опыта строительства морского флота еще не было. Местные речные традиции судостроения никогда не были связаны с чисто военными нуждами, они ограничивались постройкой каботажных и грузовых плавсредств. Исключением здесь можно считать судостроение запорожских и донских

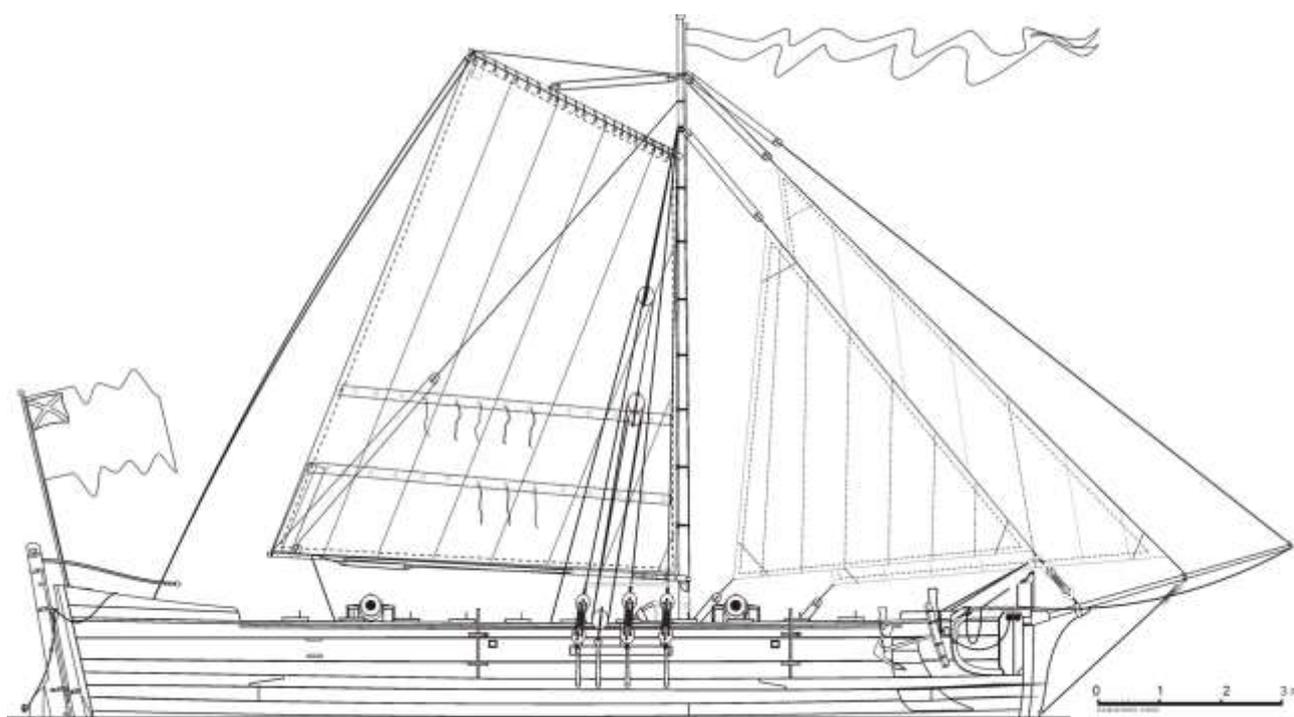
казаков, имевших соответствующий опыт и навыки. Успешное использование казацких флотилий, не раз доказывавших свое умение на деле, приветствовалось Петром и его преемниками. Однако казацкое судостроение не следует и переоценивать. Несмотря на боеспособность и мобильность казацких флотилий, одно их использование было бы недостаточным в действиях против регулярного турецкого флота. Более подробно эта тема будет рассмотрена в следующей главе. Под судом той или иной традиции здесь мы понимаем такое, которое строилось ранее или недавно возникло на основе уже существующей национальной школы судостроения. В отличие от них, суда-симбиозы являются результатом смешения разных судостроительных школ.

Влияние **российского судостроения** на Днепре начинает ощущаться уже с конца XVII столетия. Первыми судами, характерными для междуречья Дона и Волги, были грузовые струги разных размеров. Этот тип судов используется на заре возникновения Днепровской флотилии в петровское время. Их отличие от барок и байдаков определить сложно. Согласно Толковому словарю живого русского языка В.И. Даля, существенной разницы между этими судами не было [75, с. 38, 49]. В то же время, обращает на себя внимание хорошо заметная разница в терминологии, уже упоминаемая выше. До возникновения флотилии эти понятия на Днепре практически не употребляются, они присутствуют только в контексте создания Днепровской флотилии. Во время русско-турецкой компании 1736-1739 гг., не смотря на то, что и те и другие строились как для Днепровской, так и для Азовской флотилий, на Днепре речь шла только о байдаках и барках, а на Дону – о стружках, стругах и бударах. Следовательно, учитывая идентичное использование судов, разница между ними все же существовала. Еще одним интересным подтверждением российского происхождения днепровских стругов может служить сообщение о строительстве для флотилии морских стругов по образцу построенного в 1697 году на Преображенской верфи, *«но больших размеров»*.

Небольшими грузовыми судами, относящимися к русской традиции, были «дощаные» лодки. Эти суда с плоским днищем строились для обеспечения флотилии в 1736 году. Инициатором их строительства был статский советник Зыбин. Примечательно, что параллельно с дощаными лодками закладываются и лодки однодеревные. Конструкция последних была как раз традиционной для этих мест и

имела существенные отличия. Более крупными транспортными средствами, типичными для северных и южных районов Западной России, были барки, плоскодонные суда, сколоченные из тесаных досок, предназначенные для спуска вниз по реке. После прибытия в назначенное место барки разбирались, а лес использовался в хозяйственных целях. Начало активного использования этих судов восходит к временам средневековья [125, с. 44].

К судам русской традиции с полным основанием можно причислить и бригантины русского типа. Возобновление их строительства на Днепре было обусловлено необходимостью использования максимально крупных судов в условиях мелководий и узостей. Начало строительства русских бригантин в 1705 году отвечало этим требованиям, поэтому их появление на Днепре можно считать закономерным. На Балтике, с изменением государственной границы и выходом к морскому побережью, они успевают исчезнуть, уступив место более крупным и хорошо вооруженным морским судам.



Появление Днепровской флотилии хронологически совпадает со временем возникновения и формирования российского военного флота в целом. На начальном этапе этот процесс был связан с **голландской судостроительной школой**. Именно она лежала в основе первых теоретических разработок русских корабелов, а первым

наставником самого Петра был голландец Франц Тиммерман. Поэтому неслучайно происхождение первых русских парусников имеет голландские корни. И хотя уже с первого десятилетия XVIII ст. наблюдается постепенный отход от голландских приемов строительства, одна категория судов на протяжении всего этого времени продолжает нести голландские черты - речь идет о ластовом флоте. Появление «новых» ластовых судов в составе флотилии следует связывать с судостроительной программой 1738 года, когда в полной мере начинает проявляться тенденция к укрупнению ее штата. Попытка фельдмаршала получить в свое распоряжение действительно морские суда выразилась не только в новом рождении бригантин, но и в замене речных грузовых кораблей морскими. Ластовая группа в это время предполагала такие типы судов как флейты, галиоты и шмаки. Несмотря на определенную разницу в парусном вооружении и пропорциях, все они имели обводы, типичные для торгового голландского судостроения - значительный коэффициент общей полноты, хорошо выраженную погибь бортов и относительно большую осадку, удобную на море.

Очевидно, еще одним голландским заимствованием было использование плашкоутов. Эти суда применялись в большинстве стран Европы, однако на территории Российской Империи упоминаются неизменно под голландским названием и, видимо, не случайно.

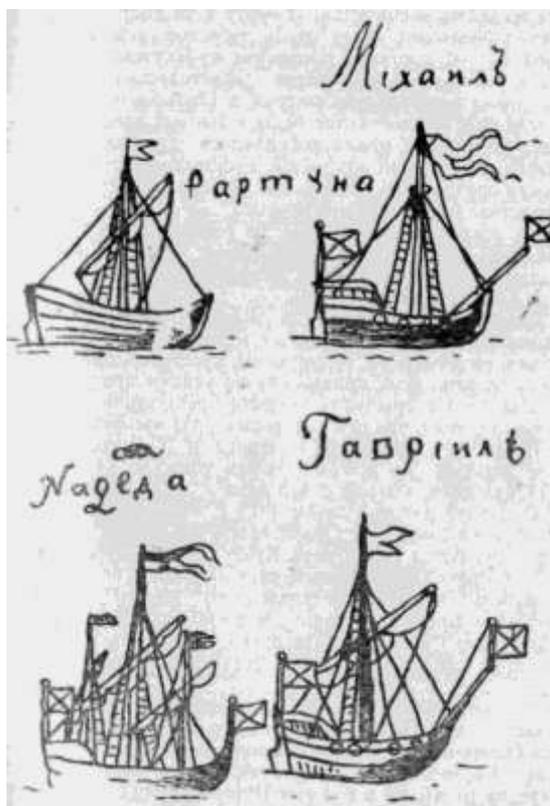
Если предположить, что в составе Днепровской флотилии времени второго Азовского похода присутствовали галеры, то, совершенно очевидно, они были голландской постройки. Это был тот короткий период, когда с галерным флотом только знакомятся в России и знакомство это осуществлялось, прежде всего, благодаря голландцам. Не была исключением в этом смысле и Брянская верфь, к концу XVII ст. они работают здесь наряду с запорожскими и русскими мастерами.

Со временем, в условиях жесткой конкуренции происходит постепенное вытеснение голландских технологий более передовыми – французскими и английскими. Галерный флот к концу правления Петра I состоял главным образом из судов **французского образца**. Галеры, заложенные в Брянске в 1724 году, были также французскими. От голландских, эти суда отличались завершенностью конструкции, прежде всего теоретической. Кроме того, технологии французского судостроения I пол. XVIII ст. значительно опережали голландские, основанные, преимущественно, на

личном эмпирическом опыте мастеров. К сожалению, судам французской постройки не суждено было сыграть решающей роли в истории Днепровской флотилии. В общей сложности было построено только пять кораблей, сильно обветшавших к началу боевых действий 1736 года.

Период наивысшего расцвета флотилии связан с судами, строившимися по проекту **английского** корабеля Джеймса Броуна. Его дубель-шлюпки составляли ядро Днепровской гребной флотилии и отвечали всем требованиям Б. Миниха, выдвинутым в 1736 году. Последующая малосодержательная критика в их адрес, связанная скорее с пониманием стратегического просчета самим фельдмаршалом, завершилась прекращением их строительства и

заменой более крупными судами. Именно в этом и следует искать причину негативного отношения к этим судам, они не годились для ведения серьезных боевых действий на море. Однако, были ли они действительно так плохи, как это преподносил Б. Миних? Проект дубель-шлюпок разрабатывался по специальному заказу на основе требований фельдмаршала. Джеймс Броун, занимавший к этому времени пост обер-интенданта, был одним из ведущих корабельных мастеров России тех лет. Несмотря на сложный характер, он считался личным другом Петра I и ни одно



строительство крупного военного судна не велось без его участия. Более того, наиболее крупные из кораблей неизменно строились по его чертежам, а британский посланник Д. Джеффрис в своих докладах отзывался о нем как об одном из лучших корабелов не только в России, но и в Британии [84, с. 413]. Мог ли специалист такого уровня некачественно спроектировать шлюпку? – Очевидно, нет. В это же время строительство дубель-шлюпок велось и на севере для нужд командора Беринга. Здесь, несмотря на значительно более тяжелые условия, нарекания в их адрес не поступает и, напротив, благодаря этим судам делается целая серия географических открытий. Интересно и то, что к концу военной компании непримиримая позиция Б. Миниха по

отношению к лодкам Д. Броуна вдруг меняется. В августе 1739 года он указывает, что использование в мелководьях Южного Днепра и Буга крупных кораблей «не способно», теперь он уже сам рекомендует содержать здесь дубель-шлюпки и новоманерные казацкие лодки тавровского образца [64, с. 678]. Хотя термин sloep – «шлюп», «шлюпка» впервые появляется в Голландии, а double chaloupe - во Франции, происхождение днепровских дубель-шлюпок благодаря Д. Броуну следует связывать именно с Англией. В условиях жесткой конкуренции и секретности строительства судов в Европе, Джеймс Броун не имел навыков строительства голландских и французских судов и не нуждался в последних, а совещательный момент, присущий петровской корабельной школе, вряд ли имел место при проектировании столь небольших судов. Отметим также, что к 30-м годам XVIII столетия ни голландских, ни французских мастеров в России практически не осталось, их навыки были заимствованы лучшими мастерами России Г. Окуневым, И. Рамбургом и другими.

Не менее интересным вопросом остается происхождение прамов. Прамы или бомбардирские корабли возникают во Франции, в царствование Людовика XIV. Французские плавучие батареи отличались продольной проекцией стрельбы. Вслед за ними возникают прамы английского образца, отличающиеся от первых поперечной проекцией стрельбы [83, с. 751]. Эта схема и становится классической. К концу XVII ст. прамы появляются на вооружении большинства морских держав Европы. Установить, где именно была заимствована идея закладки русских прамов, довольно сложно. Учитывая, опыт и общую ориентацию петровского кораблестроения, можно предполагать их английское происхождение. Известно, что для строительства двенадцати судов Днепровской флотилии в 1724 году был откомандирован итальянский мастер. Однако, в отличие от Броуна, последний мог использовать, уже утвержденные чертежи, присланные адмиралтейств-коллегией. Корабли этого типа сильно отличались друг от друга как по конструкции, так и по вооружению. Если первые российские прамы были вооружены восемнадцатью 12-ти и 18-ти фунтовыми орудиями [84, с. 106], то малые прамы Днепровской флотилии несли на борту только по 8 лафетных орудий. Захваченный при Гангуте шведский «Элефант» по предложению Н. Сенявина в 1738 году был взят за основу для новых «морских» прамов. Он насчитывал 32 орудия. «Олифант» О. Ная, построенный в 1716 году, имел 36 пушек и этим отличался от трофейного. В годы русско-турецкой войны мощь

артиллерийского вооружения прамов растет – вновь построенные большие прамы Азовской флотилии были сорока и даже сорокачетырех-пушечными. В отличие от новых днепровских, они скорее являлись вооруженными баржами или понтонами, чем кораблями. Аналогичными им могли быть и брянские «большие» прамы образца 1724 года. Известно, что эти суда также имели по две артиллерийских палубы.

Украинская школа. Как известно, центров, где строились корабли для Днепровской флотилии, было несколько. Кроме государственного судостроения в Брянском адмиралтействе и судостроения у запорожцев, Обоянской верфи и верфи на Каменном затоне, часть судов строились подрядом. К таким относились не военные, а грузовые суда байдаки. В отличие от барок, байдаками назывались небольшие, широко распространенные на Днестре лодки, используемые для перевозки людей, грузов, рыбной ловли и других целей. Следуя В. И. Далю, байдаками на Днестре назывались суда от 15 до 25 сажень длиной при ширине в 2 - 4 сажени. Грузоподъемность последних составляла до 15 тысяч пудов. Байдаки имели одну мачту, несли прямой парус и управлялись по барочному. Есть все основания считать, что байдаки начала XVIII ст. были меньших размеров, так как строить такое количество судов длиной в 15 сажень и более на тот момент не было. В подтверждение этого, приведем факт переброски вниз по Днестру тридцати разобранных галер на трехстах байдаках весной 1738 года. Следуя логике, на перевозку деталей одной галеры использовалось 10 байдаков, следовательно, они могли быть только лодками относительно небольших размеров.

Массовое строительство малых вспомогательных судов, столь необходимых для жизнедеятельности флотилии, на основе местных традиций было вполне естественным явлением. В условиях острой нехватки государственных судостроителей и мастеровых людей, другого выхода просто не было. С момента появления государственных кораблестроительных программ в начале XVIII ст., местным традициям вполне обосновано уделялось большое внимание. В этом случае имелась гарантия получения недорогих, хорошо приспособленных к местным условиям судов не военного назначения. Объявление подряда на строительство байдаков полностью соответствовало этой схеме. Необходимость их постройки была особенно велика в период русско-турецкой компании 1736-1739 годов, когда общее количество байдаков насчитывало сотни единиц, а подряд осуществлялся *«с большим*

принуждением» со стороны государства.

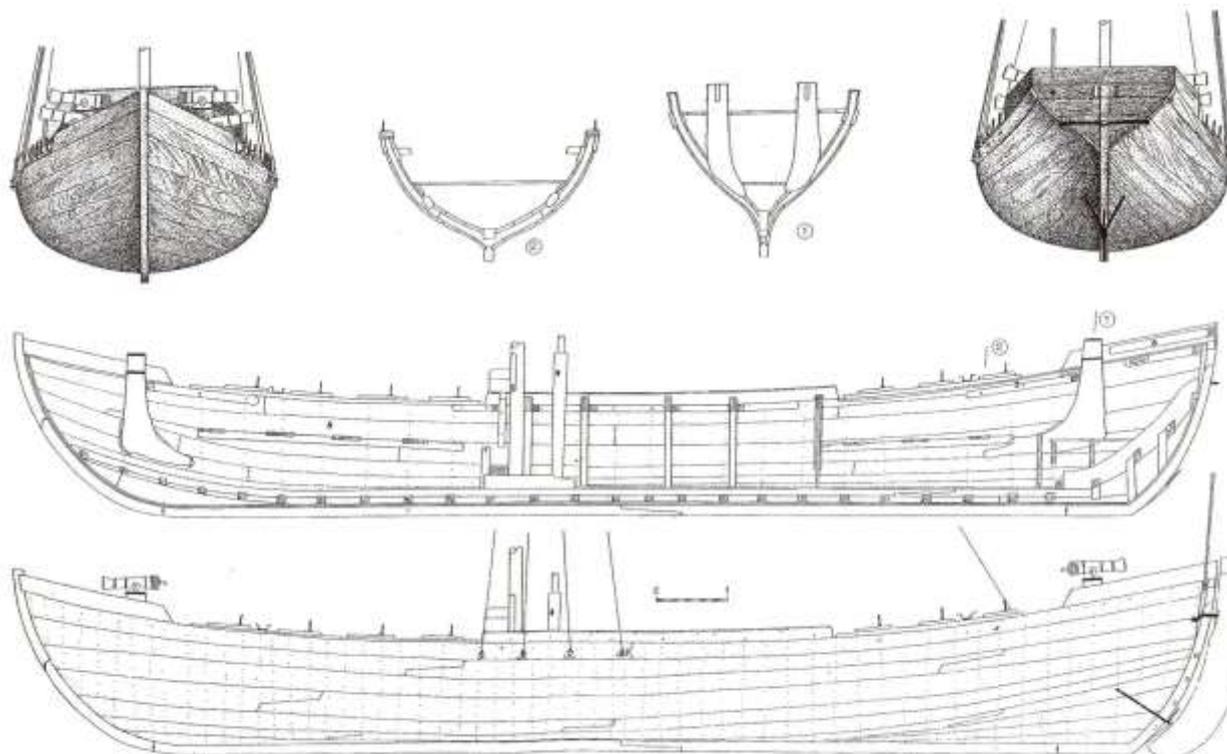
Судами местной традиции, широко используемыми в среднем и нижнем течении Днепра, были однодеревные лодки или моносилы. Эти суда, выдалбливаемые из ствола дерева, чаще всего дуба или липы, состояли в реестрах кораблей флотилии в течение всего рассматриваемого периода. Последняя, небольшая партия моносилов была изготовлена по приказу статского советника Зыбина летом 1736 года. Конструкция украинских однодеревных лодок на протяжении многих столетий была идентичной, что неоднократно отмечалось в научной литературе [132, с. 58]. Сохранившиеся образцы – южнобугский челн Р.А. Орбели, десновский челн Д.Я. Телегина, словечный челн из Житомирского областного краеведческого музея, а также современные моносилы с реки Орель, несмотря на значительную разницу в возрасте, обнаруживают большое сходство [139, с. 60]. Для всех лодок характерно наличие внутренних переборок, подзоров носа и кормы, U-образного поперечного профиля, подовальных очертаний носовой и кормовой части. Все эти сходные черты в конструкции могут быть объяснимы единым способом изготовления лодок, применявшимся с древнейших времен. Благодаря этим данным, мы можем считать, что основные характеристики однодеревок, использующихся в составе флотилии в конце XVII – начале XVIII ст., были близкими представленным выше. Определенной вариабельностью могли отличаться только габаритные параметры судов.

К судам, строившимся не по европейским пропорциям, относились и **суда запорожцев** - морские лодки и дубы. Определить разницу между первыми и вторыми довольно сложно, так как и те и другие присущи местной кораблестроительной традиции. Морские лодки, упоминавшиеся еще в петровский период, значатся в документах вместе с речными. В отличие от больших стругов и малых стружков, заложенных в Брянске в это же время, они заказываются «у малороссийских полковников», то есть подрядом. Отличием морских лодок от речных были прежде всего размеры. Именно поэтому к шестистам речным лодкам было построено только 70 морских. Последние, для защиты от волн, имели высокий борт, дошиваемый к килю-подошве несколькими рядами досок. Такая схема устройства морского корабля была характерной не только для запорожцев, но и для Украины в целом. Информацию о подошвах для крупных судов находим благодаря находкам из района Луцка и Ровно, сделанных в 1966 и 1972 годах. В обоих случаях на дне рек были обнаружены близкие

по конструкции и габаритам дубовые корпуса с симметричным сужением в носовой и кормовой части. Они имели по 10 шпангоутов при длине 12.5 и 13 метров. Сохранившиеся лодки датированы XV-XVI, XVI-XVII ст. Как отмечает Г.И. Шаповалов, с учетом данных Г. Боплана, «именно такие суда-долбленки легли в основу строительства морских «чаек» [86, с.44-45]. В подтверждение этому обратим внимание на прошение запорожцев в 1696 году доставить на сечь 40 подошв, досок и якорей для строительства морских стругов [79; с.180]. Из этого следует, что к моменту начала деятельности Днепровской флотилии присутствует классическая схема изготовления запорожского судна, известная с XVI столетия. В период расцвета деятельности флотилии, во второй трети XVIII ст., благодаря одному только наброску, изготовленному по распоряжению графа Миниха, эта схема претерпевает изменения. Документ с личной подписью фельдмаршала представляет собой чертеж-набросок, изготовленный в 1736 году [88]. На чертеже изображены два суда, которые по данным запорожцев способны без груза преодолеть днепровские пороги вниз по реке. Одно из судов значится как *«запорожская казацкая лотка именуемая дуб»*. Длина лодки составляет 47 футов (14.3 м) при ширине 8 футов (2.4 м). Наиболее спорной деталью изображения является присутствие киля и полного набора шпангоутов. Кроме того, лодка изображена с довольно узким, но все же транцем. При всей близости размеров судна к представленным выше материалам, по внешнему виду дуб скорее напоминает шлюпку или кончебас турецкого типа. Принцип постройки его коренным образом отходит от традиции. Если допустить ошибочность наброска, сделанного с расстояния, изображение киля могло быть привнесено автором, не обратившим внимания на сам принцип постройки подводной части корпуса. Можно допустить и другой вариант, при котором в первой половине XVIII ст. у запорожцев под влиянием турецкой или европейской корабельной школы начинается переход к строительству лодок на килевой основе. Так или иначе, в настоящее время мы не обладаем достаточными данными, чтобы доказать или опровергнуть любое из предположений.

Необходимость создания южного военного флота в кратчайшие сроки и связанная с этим полоса экспериментов выражалась не только в попытках использования местных и привнесенных традиций постройки. Инновационным становится появление **новых типов судов**, специально проектируемых для данной территории. В этой связи, появление в составе Днепровской флотилии новоманерных

казацких лодок, возможно как раз и ознаменовавших переход казацкого судостроения к новым принципам, может быть особенно интересным. История же их появления достаточно показательна. Подъем одной из таких «новых» казачьих лодок в октябре 1999 года поставил перед исследователями целую вереницу вопросов, наиболее сложным из которых оставался вопрос «корней» или происхождения судна. На основе имеющихся данных удалось определиться с его типом, установить, что пропорции



лодки близки пропорциям запорожских дубов или чаек XVI-XVII ст. и что суда эти, хотя и построены на килевой основе, называются казачьими. Последующие исследования дали возможность выявить не мало новых подробностей. На их основе и была выстроена последовательная цепь событий.

Первое, что могло быть полезным, это обширнейшая коллекция старинных чертежей, хранящихся в фонде №327 Российского Государственного Архива ВМФ. Именно здесь могли храниться чертежи казачьих лодок и дубель-шлюпок, неопубликованные ранее. На один из фондов архива указывала ссылка из издания «Истории отечественного судостроения» (СПб, 1994), однако в описи чертеж дубель-шлюпки не значился. Как выяснилось, в книге была допущена неточность. Изображенное на нем судно в действительности не являлось дубель-шлюпкой. Это был еще один, третий по счету, чертеж казачьей лодки. На нем значилось, что

документ является копией с чертежа, присланного из Таврова руки галерного подмастерье Г. Харламова. Саму копию в декабре 1736 г. выполнил И. Толбухин. Этот и, возможно, первый чертеж Харламова, имеют одну примечательную ошибку. Число указанных весел на них ровно в два раза превышает положенное количество. При длине в 58 футов судно ни как не могло быть сорокавесельным. Для примера, еще в сентябре 1736 года П. Бредаль сообщал коллегии, что на галерах вместо 22-х сделано по 24 банки, то есть больше всего на одну пару, и уже *«от того в гребле затруднение имеется»* [84, с. 190]. На чертеже А. Алатчина этой ошибки нет. Оговоримся, что у Г. Харламова на месте шкарм указаны штриховые отметки, поэтому не совсем ясно, что имел ввиду мастер. В то же время, очевидно, что копировавший этот чертеж Толбухин принял их за шкармы. По построению, сама копия мало чем отличалась от оригиналов и не давала сколько ни будь свежей информации. Внутреннее устройство корабля на нем не указывалось. Для уточнения деталей требовалось обратиться к огромной коллекции моделей и полумоделей парусников, хранящейся в Центральном Военно-Морском Музее Санкт-Петербурга. Здесь имелась модель казачьей лодки, выполненная в XIX столетии. В отличие от обводов, ее внутренняя часть существенно отличалась от той, которая имелась на судне, поднятом в 1999 году. В дополнение к этому, судно было представлено с однослойной клинкерной обшивкой. Разница оставалась необъяснимой до того момента, пока не была обнаружена еще одна полумодел, представляющая собой бок лодки А. Алатчина, точно совпадавшей с моделью XIX века. Как и большинство полумоделей, она не имела обшивки и не показывала внутреннюю часть судна. Теперь конструктивные отличия нашли свое объяснение. За отсутствием точных данных, моделист мог привнести в конструкцию свое видение и добавить элементы шлюпок XIX столетия. За основу могло быть взято внутреннее оснащение кормовой шлюпки парохода-фрегата «Владимир» 1846 года, копия которого хранится в центральном зале музея. По своим пропорциям она оказалась очень близкой казачьим лодкам. Ошибочной была и надпись на полумодели. На доске, к которой крепился корпус, значилось: «20-ти баночная галера «Быстрый» 1727 г.». Учитывая, что все разновременные полумодели были единовременно прибиты к стандартным доскам в конце XIX ст., упущение становится легко объяснимым. Обнаруженная неточность, в действительности, явилась ключом к разгадке происхождения лодки. Веретенообразный корпус судна и в самом деле

близок галерному, не хватает только шпирона, куршей и тандалета. По своим размерам судно вполне приравнялось к полугалерам или скампавеям. Сходным было и устройство банок, вынесенных вверх к борту и дополненных упорной ступенью для ног. На корпусе не хватало только постиц, но их могло и не быть, аналогично как на кайках и шведских галерах. В этом отношении привлекает внимание чертеж кайки образца 1739 г. Это судно интересно не только своим названием, но и внешним видом. По пропорциям, размерам и количеству банок оно приближалось казачьим лодкам но было как раз дополнено галерными атрибутами, указанными выше. Исполнителем чертежа оказался Иван Кучковский, один из лучших учеников Алатченина. Интересно и то, что изобретение двенадцатибаночных каек, относящееся к 1723 году, было связано с именем венецианского галерного мастера Дипонти [28, с.159]. Дипонти был единственным мастером, строившим в 20-е годы русские галеры на венецианский манер. Примерно в это же время под руководством «венецианца» практикует и молодой Алатченин. Появление каек было вызвано заменой близких им по типу и назначению островских лодок, строившихся в полках П. Островского и Ф. Толбухина во время северной войны [84, с.159]. Прототипом последних были донские казачьи лодки конца XVII - начала XVIII ст. С появлением каек, закладка островских лодок полностью прекращается и возобновляется только в конце века. Подборка всех этих фактов подводит к интересной последовательности. Вспомним, с чего начинается строительство в Таврове? В затянувшихся прениях, что именно строить для Азовской флотилии, одной из альтернатив были именно островские лодки. Инициатором их строительства выступил Бредадь, имевший опыт морских операций на Балтике и хорошо знавший эти суда. Как известно, чертежей островской лодки тогда не нашлось, а набросок адмирала был слишком схематичен. И даже в этом случае Бредадь продолжал настаивать на строительстве судов «в подобие островских лодок». В конце 1736 года появляются первые чертежи лодок Алатченина, которые оказываются почти близнецами каек Кучковского. Последний, в свою очередь, был учеником Алатченина. Алатченин обучался у венецианца, причем венецианец был только один, который и создал кайку, заменившую собой островские лодки. Островские же лодки строились на манер казачьих и были столь необходимы Бредадю. Таким образом, эта история оказалась запутанной и весьма показательной. Прямым предшественником новых лодок, очевидно, были кайки Дипонти –

производное от венецианской галеры и балтийских островских лодок. Сами же островские лодки восходят к донским казачьим судам. Следовательно, получив развитие на Балтике и трансформировавшись там, казачье судостроение неожиданно возобновляется на юге, возвратившись к местам, где оно возникло как явление. Не будем забывать и о создателе судна. Андрей Алатченин считался одним из лучших галерных мастеров России и его карьера в этот период только начиналась. Как человек, всю свою жизнь посвятивший галерам, он не мог построить судна, не похожего на галеру. Так, и дубель-шлюпка Д. Броуна была именно шлюпкой и относилась к семейству ботовых. Она была достаточно полнообводным и высокобортным судном, куда как менее изящным, чем казачьи лодки А. Алатченина. Джеймс Броун никогда не был галерным мастером, он строил крупные военные корабли в сто и более орудий, поэтому его детище имело свои особенности, в том числе и массивный корпус. Заимствованием, которое пришлось сделать корабелу у казаков, были пропорции запорожских дубов или ботиков (от ботник?), как их называли в Петербурге.

Таким же симбиозом, возникшим в годы русско-турецкой войны можно считать конный кончебас Ниулона, спроектированный специально для этой компании. Это судно существенно отличалось от своего турецкого прототипа но, видимо, не случайно сохраняло его название.

Коротко охарактеризовав деятельность флотилии в рассматриваемый период, сделаем некоторые выводы. Прежде всего, следует выделить несколько хронологических этапов в ее развитии. Первым этапом, этапом появления Днепровской флотилии и Брянской верфи следует считать период с 1696 по 1700 годы. Возникновение флотилии совпадает со временем второго Азовского похода и началом военных действий против Турции на воде. Этот период продлился вплоть до заключения мирного договора, после подписания которого флотилия временно теряет свою значимость. Вторым кратковременным этапом мы выделяем период с 1724 по 1725 годы. В связи с угрозой новой русско-турецкой войны деятельность в Брянской верфи на непродолжительное время возобновляется и вновь затухает. Наконец третьим, наиболее значимым в начальной истории флотилии этапом, является время русско-турецкой войны 1736-1739 годов. В ходе этой войны строится новая, самая крупная до этого момента военная флотилия на Днестре. Третий этап выделяется

прежде всего быстрыми темпами строительства кораблей, поиском оптимальных типов и динамикой смены одних типов другими. Поэтому этот последний этап можно условно разделить на три подэтапа. Первый, период 1736 года, когда деятельность верфей на Днепре ограничивается строительством небольшого количества второстепенных плавсредств и четкого видения, кокой должна быть флотилия, пока нет. Судостроительная программа только начинает формироваться. Второй – 1737 год, время возникновения первой судостроительной программы к компании 1737 года. Третий – конец 1737-1739 годы. Формирование второй судостроительной программы, ее реализация и свертывание к концу войны. Выделенные этапы являются, прежде всего, хронологическими вехами в истории флотилии. Последующие шесть лет можно назвать агонией, временем, когда весь штат кораблей гибнет у берегов Хортицы и при Усть-Самаре.

Совершенствование теории кораблестроения, в полной мере отражавшееся на судовом составе, имело свою этапность и может быть условно разделено на два периода: традиционного и смешанного. Для первого характерно использование традиционных схем постройки судов, присущих для Восточной Европы. Как уже отмечалось, Петр I активно использует традиции местных мастеров, в результате чего гарантированно получает приспособленные и проверенные временем плавсредства в максимально короткие сроки. Такие суда строятся на государственных верфях под руководством местных корабелов, как это было в случае с возникновением самой Брянской верфи, и подрядом, с обеспечением или без обеспечения необходимыми материалами. Единственным недостатком здесь было то, что, кроме судов запорожских казаков, никакие другие не могли рассматриваться как чисто военные и морские. Следовательно, они не отвечали всем требованиям, предъявляемым к государственному военному флоту. Второй период смешанного судостроения начинается с 1724 года, когда на Брянской верфи закладываются современные военные корабли - галеры и прамы. С этого времени можно говорить об активизации речного судостроения второй волны. Для этого времени присуще использование не только местных приемов строительства, но и привнесенных европейских, с прямым участием зарубежных кораблестроителей. Голландские мастера, правда, работали на Брянской верфи и ранее, еще во времена Азовских походов Петра I. Однако это не отразилось ни на первом, ни на втором составе Днепровской флотилии.

Строительство галер в то время остается спорным. В полной мере смешанное судостроение проявилось во время войны 1736-1739 годов. Наряду с традиционными, теперь появляются большие партии не вполне качественных, но все же военных кораблей европейской постройки, прежде всего дубель-шлюпок, галер, бригантин, прамов и ботов. Более того, состав грузовых судов пополняется голландскими ластовыми – флейтами, галиотами, шмаками, которые были незаменимы в морских условиях. Поиск оптимальных пропорций для речных судов привел к появлению новых типов судов -новоманерных казацких лодок и кончебасов. Новоманерные казацкие лодки, как было показано выше, стали результатом совмещения казацкого судостроения и современных на тот момент галерных технологий. Теперь, хорошо проверенная временем классическая форма запорожской лодки обретает новую архитектуру и принципы сборки. Новые суда не пользовались популярностью у запорожцев но, вместе с тем, именно они, наряду с дубель-шлюпками Д. Броуна, способствовали переходу казацкого судостроения на килевую основу.

В свою очередь, появление Днепровской флотилии было бы невозможно без прямого участия Запорожской Сечи. Появление наиболее крупной Брянской верфи, основанной И. Мазепой в 1696 году, имело главной целью обеспечение деятельности запорожских морских команд в устье Днепра, Буга и на Черноморском побережье. По указу Петра I, строительство судов на первом этапе осуществляется под руководством опытных запорожских корабелов, причем, следуя его же распоряжениям, их закладка могла быть начата и южнее в украинских городах [148, с. 173]. Спуск на воду большой партии стругов, которые, согласно Крюйсу, мало чем отличались от запорожских чаек, указывает на внимание и высокую оценку Петром судостроения запорожских казаков. Даже после его смерти, появление новоманерных казацких лодок было следствием напряженного поиска чертежей «островских» лодок, зарекомендовавших себя на Балтике и заимствованных у дончаков. Аналогичным было появление днепровских дубель-шлюпок. Отправной точкой становится хорошо известный набросок запорожского дуба, изготовленный по распоряжению Б. Миниха и спешно отосланный в Санкт-Петербург. И те, и другие суда составили основу не только Днепровской, но и Азовской флотилии.

Еще одной тенденцией в развитии флотилии можно выделить укрупнение штата во второй четверти XVIII ст. Программа строительства 1738 года разительно

отличается от предыдущей. Ставка делается на более крупные суда морского типа: бригантины, галеры и прамы. Формальным поводом для этого послужила критика дубель-шлюпок и кончебасов, якобы непригодных в морских условиях. Реальные причины этого будут рассмотрены ниже. Следствием укрупнения штата явилось резкое увеличение количества маломеров, необходимых для обслуживания больших судов. Это, в свою очередь, не могло не сказаться на развитии местного судостроения в долине Днепра. Моноксилы продолжают существовать, но, в большинстве своем, становятся историей.

Деятельность флотилии на протяжении конца XVII - начала XVIII ст. нельзя считать эффективной. Исключением были только рейды запорожских казаков. Одной из причин этого была вовсе не слабость теоретической мысли, как это может показаться на первый взгляд, а практическая сторона дела. Всякий раз строительство проводилось в условиях сильной спешки и отсутствия необходимого количества мастеровых людей. Повсеместное использование сырого леса значительно сокращало время эксплуатации судов, делало их менее прочными и тяжелыми. Такая спешка, ни в каком виде не приемлемая в судостроении, была проявлением ситуативности самого применения флотилии. Зона ее использования находилась далеко от границ империи, поэтому ее эволюция носила несистематичный, прерывистый характер. Опыт, накопленный за первую половину XVIII столетия, был той основой, на которой зиждился успех дальнейшего продвижения на юг. Опыт этот оказал заметное влияние не только на развитие Днепровского судостроения в теории и практике, но и на всю последующую стратегию военных действий в условиях Северного Причерноморья и Крыма.

Глава 3. Артиллерия Днепровской флотилии

Принято считать, что появление военных флотов в Европе датируется I половиной XVII столетия [137, с. 118-119]. В отличие от торговых судов, специализированные военные корабли отличались мощным артиллерийским вооружением, с которым были не способны конкурировать традиционные средства защиты. С этого момента и на протяжении последующих трех столетий артиллерийское вооружение становится главной осью развития военно-морских сил. Повсеместно наблюдается тенденция увеличения огневой мощи, от которой, во многом, начинает зависеть и корабельная архитектура. Деление кораблей на ранги определялось их боевым назначением, количеством и калибром имеющихся орудий. Пять рангов, из которых корабли первого ранга начинают нести сто и более орудий, можно рассматривать как своеобразные вехи развития, эволюцию морской артиллерии. Тот, кто имел сильный флот, обретал господство на море, это господство, в свою очередь, обеспечивало экономическое развитие государств, способствовало расширению колониальной системы.

Уже в XVII столетии военный флот предполагал наличие двух его составляющих: собственно морской парусный флот, включающий плавающие крепости - линейные корабли и корабли поддержки: фрегаты, корветы, бригантины, шхуны..., и гребные флотилии. Последние отличались как судовым составом, так и вооружением. Гребные флотилии большинства стран Европы комплектовались судами традиционных типов и предполагали прибрежное плавание. Основу гребных флотов составляли галеры. Район действия гребных флотилий был ограничен прибрежной полосой, заливами, проливами, реками и озерами. Обилие мелей, прибрежных течений, участков, стесненных для маневра, предопределили два главных отличия парусных и гребных флотов. Первым отличием была разница в размерах. Как правило, гребные флотилии отличались судами небольших размеров, с малой осадкой и возможностью хода под веслами. Эти качества в определенных выше условиях давали гребным судам ряд неоспоримых преимуществ. Второе отличие, закономерно вытекающее из первого, заключалось в неоспоримом преимуществе парусных кораблей в артиллерии. Способность нести возможно большее количество мощных орудий предполагало увеличение размеров корпуса корабля, его высоты и длины. От

этого осадка судов становилась значительной, и мореходные качества только улучшались. Столь отчетливая разница между гребными и парусными кораблями делала их малопригодными для действий друг против друга. Поэтому история практически не знает примеров их противостояния. Парусные флоты противостояли парусным флотам, в то время как гребным флотилиям отводилась вспомогательная роль и возможность боевых действий с адекватным противником.

Вооружение линейных кораблей включало орудия, стреляющие 44, 36, 32, 30 и 24 фунтовыми снарядами. При этом быстро выяснилось, что простое увеличение числа орудий незначительно сказывается на огневой мощи, так как даже большое количество мелкокалиберных орудий было не способно нанести существенного вреда рангоуту и такелажу неприятеля. Во второй половине XVIII столетия 9, 8 и 6 фунтовые пушки в морском флоте применялись редко [83, с. 727]. Расположение орудийных батарей поперек корпуса судна делало парусники особенно мощными с бортов и уязвимыми с носа и кормы. По этой причине классической практикой становится линейное сражение борт в борт. Гребные флотилии использовали орудия небольших калибров от 1 до 24 фунтов [130, с. 15]. В большинстве случаев, расположение орудий было параллельным диаметральной плоскости корпуса, поэтому слабой стороной гребных судов были борта, а сильными – нос и корма. Использование весел затрудняло применение бортовой артиллерии. Попытки как то решить эту проблему прослеживаются в постройке шведских геммем в 1762 году [130, с. 5]. Наиболее характерным примером гребных судов являлись галеры, основная артиллерийская мощь которых концентрировалась на носу и состояла из двух, иногда трех, 18-24 фунтовых орудий. Борта галер защищались 1-3 фунтовыми фальконетами, однако, такую защиту можно считать номинальной.

Одной из важнейших реформ, проведенных Петром I в армии, была унификация артиллерии. После неудачи под Нарвой предписывалось отливать орудия только определенных типов в точности соответствующих исходным чертежам. Вся артиллерийская часть делилась на полковую, полевую, осадную и крепостную [150, с. 33]. В начале XVIII века эти нововведения должны были отразиться на вооружении флотилии. Об оснащении днепровских кораблей до реформы данные крайне отрывочны. Можно предполагать, что во время походов Б. Шереметьева артиллерийское вооружение морских лодок и стругов состояло из разнокалиберных

орудий старых и даже архаичных типов.

В XVIII столетии Днепровская флотилия воплощала в себе характерные черты гребного флота. Она состояла из однопалубных и беспалубных судов с малой осадкой и незначительным артиллерийским вооружением. Единственным исключением в этом смысле были большие и малые прамы, заложенные в 1724 году. Точных данных о вооружении двух больших днепровских прамов найти не удалось но, следуя аналогии больших прамов Донской флотилии, строенных в то же время, можно предположить, что их вооружение состояло из 40-44 орудий. Так как пушки, установленные на прамах, относились к Брянскому отделу Осадной артиллерии, их калибр мог варьироваться от 18 до 24 фунтов [100, с. 77]. Кроме пушек на вооружении находились и мортиры калибром от 3-х до 9-ти пудов [110, с. 33]. Находка пятипудовых ядер-бомб в русле Старого Днепра у о. Хортица дает возможность предполагать использование именно пятипудовых мортир [110, с. 107-118]. Известно, что большие прамы старой постройки за ветхостью были направлены в Киев и в военных действиях участия не принимали. Орудия с их верхних палуб предписывалось демонтировать и оставить для новых судов флотилии [64, с. 662]. Малые прамы имели на вооружении по 8 восьмифунтовых орудий. Интересным явлением была постройка двух кораблей, аналогичных шведскому «Олифанту». Так называемые «морские прамы» комплектовались 32-мя орудиями разных калибров.

Наиболее массовыми судами Днепровской флотилии были дубель-шлюпки. На вооружении каждого из этих судов было по шесть двухфунтовых фальконетов. Чугунные пушки устанавливались по три на борт на специальные пушечные опоры. Применение фальконетов широко практиковалось в гребных флотилиях Европы. Фальконеты Днепровской флотилии имели длину 0.72 м при общем весе орудия 110 кг. Ствол имел пять фризов, на казенной части обычно присутствовало клеймо, указывающее вес орудия, на цапфах литера «Р». Цапфы фальконета фиксировались кованым вертлюгом, имевшим, как показала практика, существенный недостаток. После серии выстрелов несоизмеримый с весом орудия вертлюг часто переламывался у основания. Участие дубель-шлюпок в обороне Очакова в 1737 году показало, что дефект этот был повсеместным. Вертлюги оказались сломанными на многих лодках [64, с. 657]. Несовершенство конструкции фальконетов в 30-е годы XVIII столетия было отмечено за много тысяч верст от района боевых действий. В вахтенном

журнале бригаантины «Архангел Михаил», принимавшей участие в легендарной Северной экспедиции В. Беринга, указано, что июля 4 дня 1739 года *«Палили мы из одной пушки для «Большерецка», и от той пушки вертлюг сломился»* [119, с. 175]. Благодаря археологическим исследованиям в русле Старого Днепра удалось подтвердить эти данные. Из двух поднятых со дна трехфунтовых фальконетов один имел переломленный вертлюг. В том же районе были встречены и отдельные находки бракованных вертлюгов, оставшихся после демонтажа орудия [110, с. 107-118]. Еще один двухфунтовый фальконет в настоящее время хранится в фондах Никопольского краеведческого музея. Принципиальных конструктивных отличий от выявленных у о. Хортицы он не имеет. Вооружение дубель-шлюпок фальконетами имело свою предысторию. Известно, что по первоначальной задумке Б. Миниха эти суда следовало вооружить двумя полковыми пушками. После рассмотрения этого предложения членами Адмиралтейств-коллегии было решено заменить их двухфунтовыми фальконетами. Коллегия аргументировала такое решение стремлением максимально уменьшить вес лодок и сократить осадку [64, с. 609]. Последующий опыт применения гребных флотилий подтвердил новаторство идеи Б. Миниха. Конечно, предложение фельдмаршала не основывалось на предварительных исследованиях и было чисто эмпирическим. Однако, наблюдения Ф. Чапмана, проведенные им в 1772 году, стали достаточным основанием для подобных нововведений сначала в Шведском, а затем и других гребных флотах Европы. В 70-е годы XVIII столетия канонерским лодкам и йолам Швеции с их 12-ти и 18-ти фунтовыми орудиями, Российский флот противопоставил новоманерные кайки и дубель-шлюпки с идентичным вооружением [130, с. 10-11]. В конце XVIII столетия канонерские йолы появляются и в Российском флоте. Тенденция сочетать мощную артиллерию с гребными маломерами вскоре нашла успешное применение и сохранилась до середины XIX века.

Артиллерийское вооружение русских бригаантин не превосходило своей силой дубель-шлюпки. Удельный вес выбрасываемого за один залп металла оставался одинаковым. В этом отношении, стремление заменить не зарекомендовавшие себя шлюпки было вызвано не столько увеличением огневой мощи, сколько необходимостью иметь мореходные суда. Бригантины вооружались лафетными орудиями для снарядов в 3 фунта. Исследования и подъем остова бригаантины

русского типа в Запорожье осенью 2004 года дали возможность установить, что орудия устанавливались по два с каждого борта на верхней палубе. Так как фальшборт бригантин не превышал 0.7 м, суда не имели пушечных портов и стволы устанавливались поверх планширя. На место расположения орудий указывали сохранившиеся с внутренней стороны фальшбортов кольца для крепления пушечных талей [88, с. 6-14]. Недостатком такой схемы было то, что во время стрельбы судно почти полностью лишалось возможности двигаться на веслах. О возможном наличии на бригантинах вспомогательных фальконетов, которые могли не учитываться в реестрах, свидетельств не обнаружено.

В годы русско-турецкой войны 1736-1739 гг. в составе флотилии насчитывалось шесть плоскодонных галер французского и турецкого

типов. Вооружение галер было незначительным. Французские галеры 20-х годов имели на вооружении одно 18-ти фунтовое, два 12-ти фунтовых носовых орудий и двенадцать 3-х фунтовых фальконетов. Галеры турецкого типа, они же скампавеи, имели до трех 6-ти фунтовых пушек на носу, три 6-ти фунтовые мортиры и по два баса. Во времена правления Екатерины I их вооружение было усилено и включало одну 12-ти фунтовую, две 8-ми фунтовые носовые пушки и 8 фальконетов [84, с. 151-163]. В начале 70-х годов XVIII столетия и шведское и российское командование

Додаток Б. Склад і оснащення Дніпровської грібної флотилії

2. Артилерія Дніпровської флотилії



Мал.Б . 2.1. Ядра та бомби, підняті з корпусом бригантини у 2004 році



Мал. Б. 2.2. Зразки бомб, що використовувалися кораблями Дніпровської флотилії. Виготовлено на заводах Демідова

приходит к выводу о возможности применения галер только для узкого круга задач. Попытка усилить артиллерийскую мощь гребных судов в шведском флоте приводит к замене их шхерными фрегатами [130, с. 8-9].

С 1738 года флотилия пополнилась новоманерными казацкими лодками. Первая партия лодок имела на вооружении 3-х фунтовые фальконеты. Эти суда отличались от своего азовского прототипа тем, что несли не два, а сразу четыре орудия, два на носовой и два на кормовой палубе. Последнее, в частности, подтверждает находка такого судна у о. Хортицы в 1998 году [97, с. 146-155]. Вторая партия, закладка которой начинается в 1739 году, орудий не имела, и фальконеты предписывалось заменить мушкетонами. Такой шаг можно объяснить тем, что к концу компании Адмиралтейств-коллегия приходит к выводу о неэффективности мелкокалиберных орудий на малых гребных судах. Опыт следующей русско-турецкой войны подтвердил правильность такого решения.

В целом, данные подводных исследований в акватории Хортицкого ретраншемента и письменные источники о вооружении судов флотилии имеют хорошо сопоставимые параллели. Находки боеприпасов в зоне стоянки флотилии многочисленны. Наиболее часто встречаемыми снарядами являются ядра 1-3-х фунтового калибра, мортирные 6-ти фунтовые бомбы, мешочная картечь для 3-х фунтовых орудий, 12-ти фунтовые книппели, встречаются также бомбы для 5-ти пудовых мортир, 3-х фунтовые дрейфагели. Большой научный интерес представляют два брандскугеля для 5-ти пудовых мортир. По данным Г. Н. Четверухина, зажигательные снаряды появляются на вооружении Российского флота только в 1757 году. Результаты последних гидро-археологических исследований отодвигают эту дату как минимум на 20 лет назад [137, с. 137]. Кстати, примерно то же можно сказать и о картечных картузах, которым обычно приписывается более позднее время возникновения.

Военно-морской флот Турции к этому времени представлял собой грозную силу, способную решать любые стратегические задачи на Черном и Азовском морях. Следуя донесениям вице-адмирала П. Бредаля, в составе турецкого флота, участвовавшего в компании, числилось несколько 60-ти пушечных линейных кораблей, включая флагманский 64-пушечник капудан-паши, не менее двух 32-ти пушечных фрегатов, 30 галер, 40 полугалер и большое количество мелких

вспомогательных судов: шхерботов, кончебасов, шлюпок и др. Так как данные о численном составе турецкого флота отрывочны, можно предположить, что общее количество кораблей, задействованных в компании, было еще большим.

Для определения артиллерийской мощи противников может быть использовано известное правило, согласно которому сила корабля определяется весом выбрасываемого металла во время одного залпа [83, с. 728]. Приблизительный подсчет показал, что единовременный залп только вышепредставленных турецких кораблей, без учета большого количества мелких гребных судов, выбрасывал большее количество металла, чем все орудия Днепровской флотилии. Кроме того, урон от ее артиллерии, при более чем двукратном количественном преимуществе, был несоизмерим со степенью разрушений, которые могли причинить крупнокалиберные пушки Турецкого флота. Принципиальная разница заключалась и в прицельной дальности стрельбы. Именно поэтому со второй половины XVIII столетия маломощная артиллерия становится редкостью даже в гребных флотилиях. Соотнесение артиллерии противоборствующих сторон дает все основания утверждать, что огневое противостояние между противниками было невозможным из-за огромной разницы в мощности вооружения. Один линейный корабль 4-го ранга мог с успехом противостоять 80-ти дубель-шлюпкам, навязывая им бой на значительной дистанции. При этом, 2-х фунтовые фальконеты лодок не могли причинить его корпусу и такелажу каких-либо существенных повреждений. Результаты противостояния крупнокалиберной и мелкокалиберной артиллерии хорошо показала оборона Очакова, во время которой дубель-шлюпкам, оборонявшим крепость, приходилось всякий раз покидать позиции во время использования противником больших пушек [64, с. 656-657]. Еще более наглядным примером может служить взаимодействие Турецкого флота и Азовской флотилии П. Бредая в условиях открытого моря. Ее полная несостоятельность проявилась уже после первой встречи с противником в июне 1737 года. И хотя гибель сотен казацких лодок была не столько заслугой турецкого оружия, сколько малопонятными действиями ее командующего, столкновение сторон продемонстрировало, прежде всего, ее беспомощность перед лицом врага. Для нанесения урона морским кораблям требовались не фальконеты, а сравнительно крупные орудия, обладающие большой дистанцией стрельбы. В этом случае, маломерные суда могли с известными оговорками использовать и свое

преимущество в размерах. Чтобы использовать этот эффект с максимальной выгодой, к концу XVIII столетия российские гребные флотилии вооружают 18-ти, 24-х и даже 30-ти фунтовыми орудиями при полном отсутствии фальконетов [83, с. 757].

Опыт русско-турецкой компании 1736-1739 гг. показал, что артиллерийское вооружение флотилии было неэффективным для противодействия морскому флоту противника. Главной причиной этого можно считать повсеместное использование мелкокалиберных орудий при значительном их количестве. Как показала практика, даже доведение их численности до трех тысяч единиц не гарантировало успеха и не делало суда достаточно боеспособными.

Глава 4. Успехи и промахи

Возникновение флота на южных рубежах Российской империи, включая не только Днепровскую, но и Азовскую флотилии, было проявлением все возрастающей мощи государства, попыткой расширения своего влияния в южном направлении и открытием новых путей сообщения с европейскими странами. Поэтому, возникновение Днепровской гребной флотилии следует рассматривать как закономерное историческое явление, подготовленное всем ходом развития страны, прежде всего в социально-экономической и политической сферах. На раннем этапе ее существования, то есть в хронологических рамках нашего исследования, ее эволюция носила сумбурный и, в определенном смысле, ситуативный характер. Как следствие, формирование флота здесь не имело той последовательности и внутренней логики, присущей для развития флота на Балтике. Неблагоприятная политическая обстановка и появление после смерти Петра I новых исторических фигур приводит к тому, что до конца XVIII столетия флотилии приходится играть вспомогательную роль. Только в 90-е годы XVIII века она получает дальнейшее развитие и трансформируется в Черноморский военно-морской флот. Но даже при всех тех условиях, учитывая краеугольное значение флота в истории государства, ее деятельность отчетливо отразила в себе основные политико-экономические инновации рубежа веков.

Исторические условия возникновения флотилии

Вторая половина XVII – начало XVIII столетий характеризуются существенными сдвигами в социально-экономическом развитии государства. Развитие новой капиталистической экономики выразилось в формировании единого всероссийского рынка, возникновении крупного мануфактурного производства, расширении товарно-денежных отношений, увеличении доли внешней торговли, росте городов, купечества и предпринимательства. Все перечисленные здесь проявления экономического развития государства имели тесную взаимосвязь между собой и в полной мере проявили себя в рамках темы. Формирование единого рынка и постоянно возрастающий спрос на товары потребления стимулировали бурное развитие не только отдельных промышленных предприятий, но и целых районов, имеющих свою специализацию в промышленном и сельскохозяйственном

производстве. С 1701 года складывается Уральский металлургический район, железоделательные промыслы находят свое развитие на Олонецких, Тульских, Прикамских заводах, кожевенное дело развивается в Казани, Ярославле, Архангельске, Костроме. В первой четверти XVIII ст. было основано 178 промышленных предприятий, работавших на внешний и внутренний рынок, из них 32 суконные мануфактуры [105, с. 5]. Клейма на обширной коллекции якорей Днепровской флотилии, поднятых со дна Днепра, как раз свидетельствуют об их изготовлении на сибирских металлургических заводах и Лодейном поле [138, с. 44].

Создание крупного промышленного производства становится способом преодоления экономической отсталости, оно активно стимулировалось государством. В конце XVII ст. 43% всех предприятий были основаны на государственные средства. Из этих предприятий 51% работали на нужды армии и флота [105, с. 3]. Кроме государственного финансирования имело место поощрение предпринимательской деятельности, что выражалось в предоставлении льгот, монополий и ссуд частным лицам. Благодаря этой политике формируется новый класс промышленников, обладавших как отдельными заводами, так и группами предприятий. К их числу могут быть отнесены Степановский, Обушковский, Бородниковский металлургические заводы Воронина, Онежский медеплавильный завод Гаврилова, Тульский чугуноплавильный завод Демидова и другие [129, с. 39]. С деятельностью заводов Демидова связано производство шестифунтовых бомб для корабельной Днепровской флотилии в 1736-1739 гг. Линия демидовских бомб отличалась клеймом в виде литеры «Д» на поверхности [110]. Сама корабельная артиллерия изготавливалась преимущественно на Липских и Сестрорецких заводах [64, с. 607-610]. Одним из характерных примеров бурного развития производства в рассматриваемое время, несомненно, являлись темпы и объемы кораблестроительной отрасли. Несмотря на возникающие трудности с поставками сырья и материалов, нехваткой людских ресурсов, систематическим затягиванием сроков строительства, нельзя не отметить в то же время успешности этих мероприятий. С конца XVII ст. Брянская верфь была способна изготовить и вооружить от 190 до 345 кораблей в год. В 30-е годы XVIII ст. эта цифра возрастает до 700 и более единиц.

Развитие товарно-денежных отношений выражается в неуклонном росте торгового оборота. Последний только у суконных купцов в этот период достигал 100

тыс. рублей в год. Этому в немалой степени способствовало создание Балтийского флота, а также обеих южных флотилий. В течение русско-турецкой компании 1736-1739 гг. большая партия парусов для кораблей Днепровской флотилии изготавливалась на суконных мануфактурах в Олонце и Суздали [64, с. 635]. В тоже время, необходимо отметить, что развитие промышленности в российских условиях имело свои особенности. Основной рабочей силой на предприятиях оставалось крестьянство, не имеющее право свободно продавать свой труд. Для обеспечения работы заводов и мануфактур государство предписывало к ним целые области. Эта практика применялась и на Украине во время военных действий 1696-1697 гг. В письме царю 10 марта 1698 года о приготовлении нового похода Мазепа писал, что не может обременять жителей малороссийских городов новым строительством судов вследствие возможного ропота [148, с. 204]. В годы русско-турецкой компании 1736-1739 гг. по указу Сената предписывалось приписать к строительству кораблей конных и пеших работных людей из ближайших провинций по принципу: *«с 30-ти душ работника, в том числе две доли с лошадьми, а третью долю пеших...»* [64, с. 114].

На базе торгово-промышленных слобод продолжает развиваться и ремесленное производство. В 1701 году в Москве из 16357 дворов 6588 считались ремесленными, через 20 лет их количество достигает 6885 [105, с. 9]. Намечается и углубление специализации ремесла. К началу XVIII века в крупных городах насчитывалось до 250 ремесленных специальностей [129, с. 37]. Благодаря этим процессам происходит все большее отделение города от деревни.

В первой четверти XVIII века развитие буржуазных отношений приводит к насыщению внутреннего рынка продуктами металлургического производства и началу экспорта металла за рубеж. В целом, увеличение объемов внешней торговли наблюдается на протяжении всего XVII столетия. Это подтверждается неуклонным увеличением количества иностранных судов, посещающих единственный сохранившийся у России морской порт в Архангельске. Если в 1600 году в порт прибыло всего 21 иностранное судно, то в 1618 их количество увеличилось до 43, а в 1658 году в Архангельске насчитывался уже 81 корабль [129, с. 44]. Естественно, в сравнении с объемами товарного оборота европейских портов, особенно голландских и английских, эти цифры выглядят ничтожными. Долгий и опасный северный путь в Россию увеличивал стоимость товаров и делал его не всегда рентабельным, других же

портов на тот момент не было. На фоне экономического роста отсутствие самостоятельного морского флота и портов негативно сказывалось на внешней торговле страны. Сухопутные маршруты через Украину и Прибалтику не могли в полной мере удовлетворить запросы рынка. В результате экономические позиции Российской империи на европейской арене были сильно ущемлены, а это, в свою очередь, не могло не сказаться на экономической мощи государства. По сути, к началу XVIII столетия перед Россией стоял выбор в возможных путях развития: или создать сильное, централизованное, экономически независимое государство, или, в условиях дальнейшей экономической блокады, превратиться в колониальный придаток Европы с последующей потерей уже политической независимости.

Прямая угроза политической независимости исходила с юга. На фоне перманентного противостояния казаков и крымских татар разные политические силы старались максимально упрочнить свои позиции в Северном Причерноморье. Одним из слабых мест Российского государства были взаимоотношения с казанскими и астраханскими татарами. В 70-х годах XVII столетия султан неоднократно принимал их делегации, жаловавшиеся на притеснения со стороны русской стороны. Положение еще более обострилось с приходом к власти в Крыму воинственно настроенного Салим-Гирея [108, с. 100]. Последовавший за этим военный русско-турецкий конфликт 1676-1781 гг. не дал преимущества той или иной стороне, левобережье Днепра признавалось российским владением. После поражения турецкой армии под Веной в 1683 году закат политического могущества Порты становится очевидным. С этого времени она все более зависит от политического курса стран Западной Европы. Позиция европейских стран, прежде всего Англии и Франции, заключалась в противопоставлении увядающего турецкого могущества активному продвижению русских на юг. С конца XVII столетия такая расстановка сил на политической арене обретает статичность и будет сохраняться более 100 лет. Со своей стороны Россия пыталась создать альтернативный политический союз, оформившийся в Священную лигу Австрии, России, Венеции и Речи Посполитой. Не совсем удачные походы Голицына в 1687 и 1689 годах сковали часть крымско-турецких сил и способствовали успехам союзных армий в Хорватии, Венгрии и на Дунае. Со второй половины 90-х годов в противоборстве активно участвует молодой Петр I. Первые успехи под Азовом и полученный в этих операциях опыт становятся началом создания

регулярного военного флота, однако, именно политическая обстановка и результаты «Великого посольства» заставили его временно отказаться от южного направления и сосредоточить свою военную активность на Балтике. Во время Северной войны Петр пытается с выгодой использовать борьбу за испанское наследство. В качестве противодействия шведские и французские дипломаты небезуспешно разыграли турецкую карту, результатом чего явился неудачный для Петра Прутский поход. Но развить успех европейской дипломатии так и не удалось. Откупившись завоеванными территориями в пользу Турции, Петр сохранял главное – свободу и жизнь. Критическое положение российского корпуса противник не использовал до конца и, вместо выгодного завершения войны на севере, в конечном итоге потерпел сокрушительное поражение. Последовавшее за этим продвижение русских войск вдоль западного побережья Каспия чуть было не привело к новому конфликту с Турцией. Именно по этим причинам в 1724 году деятельность Днепровской и Азовской флотилий на непродолжительное время возобновляется. Как справедливо отмечает А. Михайлов, к моменту кончины государя, то есть со второй четверти XVIII ст., главным неразрешенным вопросом остается выход к Черноморскому побережью [108, с. 117]. Расстановка политических сил к этому времени меняется незначительно. Ганноверскому союзу, объединившему позиции Англии, Франции и Пруссии противостоял союз Австрии, России и Испании. Зоной активного политического взаимодействия на этот раз становятся персидские владения на Восточном Кавказе и, в меньшей степени, Польша. Опасность каспийского направления заключалась в том, что война с Турцией могла вспыхнуть сразу по нескольким сценариям: в результате мирного договора с Персией и афганскими повстанцами, к чему Турцию активно склоняла Франция, в результате нарушения турецкой стороной договора о признании завоеваний от 1724 года. Конфликта удавалось избежать благодаря военным успехам армии генерала Левашова. Переговоры, как с Турцией, так и Персией продолжались до 1732 года и закончились подписанием Рештского мирного договора с Персией [108, с. 133].

Суть польского вопроса заключалась в стремлении географически разделить союзников Австрии посредством выдвижения на польский престол Станислава Лещинского. Положение осложнялось и тем, что между ставленником Петра Августом II и самой Россией полного взаимопонимания тоже не было. После смерти

Августа II 1 февраля 1733 года новым кандидатом от лица России и Австрии становится его сын Август III. 24 сентября 1733 года при активном участии 20-тысячного корпуса П. Ласси польский сейм избирает его королем. За этим последовало взятие Данцига армией Миниха и обстрел ее французской эскадрой. Польский конфликт перерастает в войну между Францией и Австрией, в которую втягиваются Испания и Сардиния. Он был преддверием и нового русско-турецкого противостояния, на протяжении которого продолжает играть свою роль. Особое значение ситуация в Польше оказала на кампанию 1739 года. К концу войны боевые действия все больше смещаются в сторону Молдовы и почти прекращаются в причерноморской зоне. Первоначально расставленные Минихом стратегические акценты и ставка на флот сместились. В конечном итоге, он вообще отказывается от командования морскими силами и роль их заметно падает. Подобное положение вещей можно рассматривать как еще одну политическую победу российских оппонентов. Им удается отвлечь противника от Черноморского бассейна и сохранить этот вопрос открытым до конца XVIII столетия. В этом отношении, показательной логикой отличались действия командующего Персидским корпусом князя В. Долгорукого. Отчетливо понимая конечные цели похода, он предписывал своим генералам ценой любых уступок афганцам удерживать Каспийское побережье, и не допускать туда турецкие войска [127, с. 169]. В 1735 году война с Турцией становится неизбежной. Этому способствует заключение Гянджинского трактата с Персией. В том же году представился и подходящий *casus belli* - несанкционированный переход 70-тысячного крымского войска через российские владения на Кавказе.

История противостояния России и Турции традиционно связана с бассейнами рек Днепра и Дона. Долины этих рек, простирающиеся с севера на юг, с древнейших времен служили торговыми магистралями, соединяющими страны Передней Азии и Византию с северными регионами Европы и Московии. Особенно известным в этом отношении являлся путь *«из варяг в греки»*, проходивший по течению реки Днепр. Имея несомненное стратегическое значение в развитии славянских государств, обе реки становятся ареной многочисленных военных конфликтов и политических споров, начало которым было положено еще в эпоху Киевской Руси. Формирование института казачества сначала на Днепре, а затем и на Дону, привносит в историю региона новые черты. Запорожское и Донское казачество постепенно становится

буфером между Портой, Российским государством и Речью Посполитой, начинает играть заметную роль в политической игре противоборствующих сторон. В XVII столетии, ставшем для казачества «золотым веком», борьба за нижнее течение Днепра и Дона резко возрастает. В первой половине XVII ст. нападения запорожских и донских морских команд на турецкие суда происходят ежегодно. В операциях нередко участвует от 150 до 300 лодок с экипажами в тысячи человек [114, с. 27-29]. К концу XVII столетия они накапливают значительный опыт военных операций на территории Северного Причерноморья и Крыма. Использование этого опыта Петром I было вполне логичным. Учитывая результаты предшествующих походов Голицына и Мазепы, он рассматривает водные магистрали Днепра и Дона как два взаимосвязанных стратегических направления. Главной целью кампании становится взятие Азова и выход к Азовскому побережью. Определение азовского направления как первоочередного имело свои объяснения. Одним из них могла быть близость сырьевой базы и опорных пунктов к месту боевых действий. В этом отношении днепровское направление выглядело гораздо менее перспективным, особенно, если учесть результаты двух неудачных походов князя Голицына в 80-е годы. Неслучайно, поэтому, Петр указывал Мазепе на отдаленность Брянских лесов и предлагал частично перенести строительство кораблей южнее, в украинские города [148, с. 173]. События, вскоре последовавшие за этим, только подтвердили данные опасения, а просчеты с местом строительства надолго предопределили судьбу Днепровской флотилии.

Возникновение флотилии в конце XVII-XVIII ст.

Вопрос о создании южного флота поднимается сразу после неудачного Азовского похода 1695 года. По единодушному мнению *«консилии генералов»*, одной из главных причин неудач под Азовом было отсутствие эскадры, способной блокировать крепость со стороны моря [84, с. 61]. Полученный опыт свидетельствовал, что при наличии только вспомогательного флота, даже с большим количеством плавсредств, взятие стратегически важных турецких крепостей не представлялось возможным. Это подтверждалось и военными действиями в низовьях Днепра. В 1695 году 120-ти тысячный корпус Б. П. Шереметьева, действовавший на Очаковском направлении, имел в своем распоряжении достаточное количество

небольших судов, используемых для переправы армии через реки. Кроме них, параллельно с движением армии на юг опускается и отряд запорожских дубов М. Самойленка. Совместными усилиями им удается захватить несколько речных крепостей противника, из которых главными были Кизи-кирмень, Аслам-кирмень, и Тавань. Однако, главную задачу: «*отворить ворота Днепром в Очаковский лиман и в то же Эвксинское море*» выполнить не удалось [121, с. 57]. Очаков по-прежнему оставался турецким.

В 1696 году тактика военных действий меняется и, аналогично первому военно-морскому флоту России, построенному для взятия Азова, закладывается Днепровская флотилия. В отличие от азовской, закладка флотилии на Днепре имела свои особенности. Здесь инициатором создания флотилии был не Петр I, а гетман И. Мазепа. Будучи участником неудачного сухопутного похода Голицына в 1679 году, он делает соответствующие выводы и планирует использовать ее не только в низовьях Днепра, но и для операций под Азовом. Не имея достаточного опыта кораблестроения, основную ставку гетман делает на умения и навыки запорожских казаков. По этой причине первая партия состояла из судов традиционных для Украины типов. Местом новой верфи избран город Брянск. Основание верфи в Брянске, ставшее впоследствии раковым, было обусловлено несколькими причинами. С одной стороны это объяснялось обилием брянских лесов, издревле использовавшихся для судостроения на Днепре. С другой, эта территория находилась под непосредственным управлением Мазепы, что давало ему возможность контроля за производством. Не имея доверия к запорожцам, он стремился создать свою флотилию. Отчасти этим и объяснялось то раздражение и недовольство, которые изъявил гетман, в ответ на просьбу прислать на Сечь материалы для постройки новых челнов, он явно не рассчитывает заниматься запорожским кораблестроением. Только низкий уровень воды в Днепре и связанная с этим угроза срыва намеченных мероприятий, заставили его обратиться за консультациями к государю. Петр одобрил все инициативы и согласился финансировать работы, но уже в это время царь указывает на дальность расположения верфи от театра боевых действий и предписывает в случае промедления построить их в украинских городах [148, с. 173]. В дополнение к брянским, там решено заложить 70 морских и 600 речных лодок. В конце апреля Сухина доносил Мазепе, что в течение последних месяцев у

малороссийских полковников изготовлено 70 морских и 600 речных лодок *«на лиман и днепровскую воду способных, которые судна полковники те, с много козака по полтине, с много по таллеру емля, своими деньгами делали»* [148, с. 178]. Обращает на себя внимание тот факт, что подобная схема постройки возникает на Украине еще до образования хорошо известных кумпанств.

Сильно просрочив сроки, И. Мазепа выходит из Брянска 24 мая. В составе флотилии находилось 191 судно. Достигнув Кодака к концу июня, он начинает спуск судов через пороги. В результате двухнедельного перехода флотилия теряет 30% речных и более 40% морских лодок. Вместе с ними гибнет провиант и снаряжение. Неутешительные итоги первой в истории флотилии попытки преодолеть пороги Днепра незамедлительно сказались и на ходе боевых действий под Очаковом. От приступа крепости приходится отказаться. Казаки уклоняются от осады со стороны лимана, справедливо мотивируя свои действия присутствием сильного турецкого флота [148, с. 205]. На воде успешными в этом году были только действия запорожских атаманов Я. Мороза и Я. Чалого. Отряд лодок сумел выйти в Черное море и напасть на 16 галер, идущих с хлебом для Очаковского гарнизона. Но вернуться назад через лиман им не удалось ввиду присутствия в нем турецких военных кораблей. Затопив свои лодки в Стрелице они двинулись на Сечь пешком.

Итоги первого года существования Днепровской флотилии, особенно на фоне успешной операции под Азовом, завершившейся капитуляцией крепости, были малоутешительными. Позитивным, однако, было то, что допущенные ошибки отчетливо проявили себя с самого начала. Становится ясно, что корабельный состав требовал реорганизации и замены малых судов более крупными. Противостояние турецкому флоту посредством небольших судов полностью провалилось. Артиллерийское вооружение лодок не могло конкурировать с мощными орудиями линейных кораблей ни в степени наносимых разрушений, ни в дальности стрельбы. Новая флотилия не могла также длительное время находиться в открытом море и, следовательно, совершать длительные переходы. Причиной тому была относительно небольшая вместимость кораблей. Низкими оставались и мореходные качества судов, особенно в штормовую погоду. Стремление И. Мазепы использовать опыт запорожского судостроения оправдывал себя и, в то же время, не мог быть панацеей. Сами запорожцы утверждали, что ни они, ни их предки никогда не воевали против

турецких военных каторг *«открытым лицом»*, запорожские лодки были для этого слишком *«утлы и мелки»*. Поэтому, казаки чаще нападали на купеческие галеры, и если их настигал сильный неприятель то, не вступая с ними в бой, старались уйти к урочищу Стрелице, где рубили или топили свои челны. В таком случае на Сечь приходилось двигаться пешком [148, с. 205]. Подтверждением справедливости этого суждения как раз и был поход атаманов Мороза и Чалого. На результатах компании не могла не сказаться и недооценка порогов Днепра, через которые даже малогабаритные суда Мазепы переправились с большими потерями.

По инициативе Петра I с 1697 года начинается укрупнение штата кораблей Днепровской флотилии. Впервые ставится вопрос о закладке галер. Выступая капитаном флагманской галеры «Принципиум» и оценив преимущества этих судов во время осады Азова, он предлагает сразу перенести их строительство за пороги Днепра. При осадке более 5-ти футов строить их в Брянске становится бесперспективно. Видимо по этой причине в 1697 году только некоторые из построенных на Десне судов могли называться галерами [69, с. 53]. В это же время предписывалось немедленно заложить 30 корпусов у Кизи-керменя и даже на Черноморском побережье вблизи Перекопа. Инновационная политика Петра I объяснялась стремлением максимально быстрого и окончательного закрепления на Черном море путем развертывания здесь морских баз и верфей, а затем и создания боеспособного морского флота. В полной мере эта стратегическая доктрина будет применена во время северной войны.

Закончить намеченное так и не удалось. Из-за отсутствия в казне денежных средств, строительство кораблей было возложено на 68 кумпанств, объединяющих в себе землевладельцев. Кумпанские корабли составили основу азовского флота, на строительство Днепровской флотилии деятельность кумпанств не распространялась. Как уже отмечалось, в письме царю о приготовлении нового похода Мазепа писал, что не может обременять жителей малороссийских городов постройкой судов вследствие возможного ропота [148, с. 204]. В 1698 году на Брянской верфи продолжают строить «мореходные струги» и лодки. Средства на их постройку выделяют монастыри, помещики и зажиточные крестьяне Калуги, Козельска, Медыни, Перемышля [69, с. 53].

Военные действия 1697-1699 годов успеха не имели. С отбытием Великого

посольства в Европу все ограничивается сухопутными операциями без участия флота. В этот период происходит формирование новой Азовской эскадры и Днепровской флотилии. Подписание мирного договора 3 июня 1700 года так и не дало возможности оценить их боевые качества.

Примерно с данного времени и до 1724 года в истории флотилии наступает пауза. Отчасти, этому способствовали неудачи Прутского похода 1711 года. Вести войну сразу с двумя противниками на тот момент было не под силу. Петр писал Ф. Апраксину, что: «...з двамя неприятели такими не весьма ль отчаяно войну вестъ и упустить сию швецкую войну, которой конец в надеянии божии уже близок является, ...» [108, с. 112]. Спустя четверть века, еще при жизни Петра I, деятельность Брянской верфи возобновляется. Для назревавшей войны с Турцией вначале предписывалось заложить 20 галер и 200 будар в Киеве, однако позже все же решено использовать Брянскую верфь [69, с. 54]. Летом 1724 года страны подписали трактат о взаимном признании сделанных завоеваний и, таким образом, конфликт был улажен [108, с. 117]. После смерти императора, строительство заложенных здесь прамов и галер затягивается до 1730 года и будет полностью закончено только в 1738 году. Собственно, закладка в Брянске именно прамов и галер свидетельствовала о неизменности курса на создание полноценного морского флота. Показательным было и то, что в составе как прамов, так и галер мы встречаем плоскодонные и килевые суда. Первые из них могли использоваться в низовьях Днепра, в то время как вторые предназначались для действий в морских условиях. Таким образом, исходя из состава даже этой небольшой партии кораблей, можно сделать вывод о четко сформированной и последовательной доктрине дальнейших операций. Вопрос, почему в качестве места строительства вновь избирается Брянск, а не более удобные места ниже порогов на наш взгляд может иметь вполне логичное объяснение. Потеряв доверие к запорожцам, и не имея опорных пунктов в Запорожье, Петр мог рассчитывать только на верхнее и среднее течение Днепра. В этом смысле Киевская верфь не давала очевидных преимуществ перед Брянской, так как новые корпуса кораблей в любом случае подлежали разборке и отправке за пороги в членах. Опыт создания балтийского гребного флота во время Северной войны указывал именно на такую технологическую схему. Впоследствии, она начинает использоваться в русско-турецкой компании 1738 года.

Развитие Днепровской флотилии в 30-е – 40-е годы XVIII ст.

Возобновление военных действий против Турции в 1735 году знаменует новый этап эволюции Днепровской флотилии. Для него характерен временный отход от стратегически правильных и проверенных на практике инициатив петровской эпохи. Связанные с этим неудачи, последовавшие сразу после начала войны, были следствием непонимания основных принципов использования военного флота, отсутствием сформулированной стратегической доктрины. Охарактеризуем место флотилии в войне 1736-1739 гг. и ту роль, которую ей довелось играть на протяжении всего конфликта.

С началом боевых действий деятельность флотилии, включая строительство кораблей, их перемещение и участие в конфликте, всецело зависела от распоряжений главнокомандующего и того стратегического курса, который им был выбран. Несмотря на длительность дипломатического противостояния, продолжавшегося более двух лет, военная компания 1735 года началась стремительно и без достаточной подготовки. С момента получения графом Минихом письма от Императрицы о возможности осады Азова и фактическом начале боевых действий до момента, когда корпус генерала Леонтьева выступил в поход, прошел всего месяц [127, с. 400]. 1 октября Войска Леонтьева двинулись к Самаре. Идея стремительного похода на Крым уже в 1735 году принадлежала самому Миниху. К сожалению, как это будет не однократно повторяться и в дальнейшем, планы фельдмаршала носили поспешный характер и, обычно, не вписывались в единую и хорошо продуманную стратегию военных операций. Как известно, плохо подготовленный поход под конец года завершился 16 октября. Из-за резкого ухудшения погоды, массовой гибели лошадей и отсутствия припасов Леонтьев вынужден повернуть назад [127, с. 401]. Несмотря на то, что для предстоящей компании в низовьях Днепра и Крыму флот был необходим, о возможности его участия речь не велась. В это время новой Днепровской флотилии еще не существовало. На стапелях Брянской верфи в полусобранном состоянии находились 5 прамов и 7 галер, успевших обветшать за давностью лет. Их строительство началось еще в 1724 году и к началу военных действий полностью закончено не было. Единственной боевой силой на воде могли выступить только дубы запорожских казаков, достаточного количества которых также не имелось. В

компании 1735 года им отводилась разведывательная функция, причем сам Леонтьев, в условиях тяжелых погодных условий, считал такую возможность «и то изрядной» [146, с. 41].

В начале 1736 года Миних продолжает использовать исключительно запорожские суда. При этом уже весной в задачи запорожцев входило уничтожение и захват всех неприятельских кораблей на Днепре. Вплоть до лета этого года состав новой Днепровской флотилии и количество необходимых плавсредств остается неопределенным. Успехи крымского похода фельдмаршала отодвинули вопрос с флотилией на второй план. Однако уже к 6 июля Миних был вынужден отойти к Перекопу, чем вызвал недовольство в Петербурге. Одной из главных причин отхода была угроза прорыва турецкой армии через Днепр. К этому времени отряд Леонтьева взял Кинбурн. Во время осады, действующие на дубах казаки взяли турецкий шхербот [64, с. 608]. Еще пять дубов были отправлены Леонтьевым в устье Буга и 1 июля они возвратились с отбитым у неприятеля судном. Не менее успешными были действия запорожцев и под Очаковым. В то же время, несмотря на эти, в целом, удачные действия, оборона устья реки с помощью одних только запорожских команд выглядела проблематичной. Отметим, что захваченные запорожцами суда относились к небольшим речным типам, поэтому их потеря противником не могла иметь сколько-нибудь значительного влияния на расстановку сил. Наибольшим успехом в этом отношении явилась сдача запорожцам 15-ти пушечной турецкой галеры [146, с. 41, 42].

К осени необдуманные и поспешные действия Миниха влекут отход армии из Крыма, массовую гибель солдат и огромные финансовые затраты. Первые корабли новой флотилии начинают строиться только с августа 1735 года по распоряжению статского советника Зыбина. В их состав без точного определения количества включены плашкоуты для переправ армии у Переволочны, Кременчуга и Самары, а также 20 однодеревных и 40 дощаных лодок. Вопрос о достройке боевых судов – прамов и галер остается открытым. Примерно в это же время Миних впервые серьезно обращает внимание на флотилию и допускает еще одну стратегическую ошибку. Уже 2 августа в присланном им в Сенат донесении определяются основные тезисы деятельности и состава Днепровской флотилии. Миних предполагает строительство 500 судов «в подобие» островских лодок. Последние должны быть

парусно-гребными, вмещать 40-50 человек *«военных людей»* и нести по две полковые пушки. Вновь построенные суда планировалось использовать для содержания *«крымских конкетов»*. В тот же день фельдмаршал проводит консультации с запорожцами о возможности проведения новых судов через пороги и для примера отсылает в Адмиралтейств-коллегию чертеж-набросок запорожского дуба и турецкого шхербота. По его мнению, новые суда должны были быть шире но, в то же время, иметь аналогичную им осадку. Еще 500 судов следовало построить и для Азовской флотилии [64, с. 608]. Оправдывая последующую спешку главнокомандующего, Е. Аренс, в частности, писал: *«Командующий нашей армией в Турецкую компанию 1737 года фельдмаршал Миних тщетно доносил правительству, что успех будет на той стороне, которая на море сильнее быть может»* [65, с. 33]. Однако и в предложениях Б. Миниха с самого начала были заложены серьезные противоречия. Во-первых, *«содержание крымских конкетов»* и военные действия на море это совершенно разные вещи. Для успешных операций против Турецкого флота требовались морские суда с соответствующим артиллерийским вооружением. Во-вторых, предлагается строительство судов *«в подобие островских лодок»*, которые могли пройти пороги Днепра. Это практически исключало возможность строительства крупных кораблей, таких как галеры, прамы и линейные парусники. Нанятый на службу Петром I, Б. Миних помнил успешные действия Российского флота на Балтике. Но и на Балтике создание флота имело свою эволюцию. Перед началом войны со Швецией Петр I хорошо усвоил уроки двух Азовских походов. Неудачный первый поход был предопределен отсутствием блокады города со стороны моря. Русской армии так и не удалось овладеть Азовом, и это несмотря на то, что в экспедиции принимало участие почти 2000 плавсредств [84, с. 61]. Из них более 1400 были стругами, а 479 являлись *«морскими лодками»*, то есть именно теми судами, на основе которых позже возникают балтийские *«островские»* лодки, в свою очередь, те самые, *«в подобие»* которых и предполагалось строительство новых флотилий Б. Миниха. Первый же Азовский поход со всей очевидностью показал неэффективность использования маломерного флота в решении серьезных тактических задач, поэтому с очередным походом Петра связано создание первого военного флота России - *«морского каравана»*. К апрелю 1696 года в его состав входило 22 галеры, 4 брандера и галеас *«Святой Петр»*. Флот насчитывал 4225 человек морских команд,

флагманским судном считалась галера «Принципиум», управлявшаяся лично Петром. В качестве вспомогательного флота для перевозки грузов и войск предполагалось построить 1300 стругов, 300 морских лодок и 100 плотов [84, с. 63].

По этой же схеме развивается создание флота на Балтике. В начале шведской компании 1701 года основная судостроительная деятельность сконцентрировалась вокруг создания 600 стругов «...на реках Волхове и Луге для нынешней швейской службы под всякие полковые припасы и на дачу ратным людям...». Их закладка объяснялась удобностью речных путей к будущему театру военных действий. В дальнейшем все они, как и вновь построенные в Новгороде «донские суды» с успехом используются против шведских речных флотилий. На втором этапе даже на этом участке фронта, против озерных флотилий неприятеля закладываются более крупные военные корабли. Уже 22 января 1702 года издается указ «...в оборону и на отпор против неприятельских швейских войск на Ладожское озеро сделать военных 6 кораблей по 18 пушек...» [84, с. 86]. На основании этого указа на Сясьской верфи закладываются два фрегата «Сясьский 1-й» и «Сясьский 2-й». Еще два фрегата «Святой Дух» и «Курьер» закладываются на Соломбальской верфи. Непосредственно для действий на Балтике в 1702 и 1703 годах на Сясьской верфи начинается строительство более крупных 28-пушечных фрегатов «Ивангород» и «Михаил Архангел». Первая же судостроительная программа Балтийского флота включала 12 кораблей, 10 шняв, 3 флейта, 6 буеров, 1 буерс, 6 шмак, 10 шкут и 10 галер [84, с. 93]. Позже она была дополнена скампавеями и бригантинами. Как видно, с самого начала войны Петр I стремится возможно скорее создать боеспособный морской флот с адекватным шведскому пушечным вооружением. Примерно с 1703 года для военных операций в балтийских шхерах, в условиях узкостей и мелководий, большое внимание уделяется созданию гребного флота, состоящего из галер, полугалер и других парусно-гребных судов. Их количество постоянно растет. «Островские лодки», используемые на протяжении всей Северной войны, следует рассматривать скорее как вспомогательное средство, основой гребного флота они никогда не являлись. В целом же, поэтапное увеличение размеров боевых парусников и наращивание их артиллерийского вооружения нельзя считать особенностью одной страны. В Европе нечто подобное происходило неоднократно. Достаточно привести пример первой анго-голландской войны, начавшейся в 1652 году. Голландский флот состоял из

небольших кораблей с вооружением до 30 орудий. Одной из причин этого было мелководье голландского побережья и расположение большинства верфей в неглубоких гаванях [134, с. 35]. Во второй англо-голландской войне среднее количество орудий на голландских кораблях успело вырасти до 47 [133, с. 125].

К сожалению, подобный опыт учтен не был, и основную ставку сделали на суда, заведомо вспомогательного назначения. Остается неясным, почему никто из адмиралов флота и членов Адмиралтейств-коллегии не указал Б. Миниху на столь очевидную ошибку. Следуя документам, главной проблемой, заставившей фельдмаршала обратиться к варианту с островскими лодками, являлся именно вопрос осадки и возможности проведения судов через пороги Днепра. Но отметим, что в сравнении с вышепредставленными примерами, Б. Миних был даже в более выигрышном положении. Он сразу мог развернуть строительство ниже порогов, и сразу эти суда могли быть крупными и мореходными. Закладка за порогами партии галер, прамов, линейных кораблей значительно усиливало флотилию и могло изменить ход последующих событий. Спуск на воду в конце XVIII ст. таких крупных парусников, какими были габары Кичкасской верфи, в полной мере подтверждает этот тезис. В это время уже имелся опыт строительства судов на Каменном затоне, Новой Сечи и других местах. А печальные результаты экспедиции 1696 года, повлекшие за собой отказ от приступа Очакова, еще раз со всей очевидностью указывали на опасность прохождения порогов.

Еще одним серьезным упущением было затягивание сроков строительства. Притом, что техническое задание, регламентирующее состав и количество судов флотилии, было отправлено в Адмиралтейств-коллегию в августе 1736 года, окончательное утверждение программы работ Сенатом состоялось только 4 января 1737 года [64, с. 611]. Поэтому первая партия кораблей, покинувшая верфь 24 февраля, состояла всего из двух дубель-шлюпок. Вторая, под командованием Бесмакера, уходит со стапелей только 22 апреля 1737 года. В нее входило 4 плоскодонных галеры, 1 малый прам, 14 дубель-шлюпок, 5 10-ти весельных шлюпок, 2 плашкоута, 2 больших барки, дельял и кончебас. К этому моменту надежды провести суда через пороги полой водой практически не осталось. Основная же масса судов продолжает оставаться в достройке. Несмотря на многочисленные требования и даже угрозы в адрес контр-адмирала В. Дмитриева-Мамонова, находившегося при

флотилии с 3 февраля 1737 года, отход большинства кораблей начинается только с мая. Все они были отправлены на юг в четырех партиях со 2-го по 20-е число. Общая численность судов, ушедших в этом месяце составила 249 единиц. Из них дубель-шлюпок 151, малых барок 33, плашкоутов 19, дельялов 15, больших барок 15, кончебасов 9, шлюпок 2, малых прамов 2. 1 июня в партии Протопопова покидает верфь и сам Дмитриев-Мамонов. Из-за многочисленных мелей спуск осуществляется крайне медленно. Особенно большие трудности связаны с проводкой крупных груженых кораблей, таких как прамы, плашкоуты и большие барки. Несмотря на приказ Миниха оставить все суда и, взяв только дубель-шлюпки и кончебасы, «*поспешанием*» двигаться вниз, первые из них подходят к порогам только спустя месяц после начала осады Очакова, 29 июля. На протяжении июня с Брянской верфи в пяти партиях отправляются еще 139 кораблей. Как и в мае, большинство из них составляли дубель-шлюпки и малые барки. 186 судов уходят в июле [64, с. 621]. 12 августа В. Дмитриеву-Мамонову удается провести большую часть судов через первый Кодацкий порог. В этот день, согласно приказу Миниха, он был вынужден перепоручить флотилию капитану Протопопову и двинуться вниз на 4-х дубель-шлюпках и 4-х байдаках [64, с. 627]. За неделю до этого в Очаков прибыли первые 4 сильно поврежденные дубель-шлюпки и кончебас [73, с. 88]. Сам В. Дмитриев-Мамонов прибыл к месту назначения только 27 сентября, и уже к 1 октября 1737 года у Очакова находилось 76 судов, из которых - 71 дубель-шлюпка и 5 кончебасов. За время перехода в морских командах этих судов от тяжелых условий умерло более 23% численного состава [64, с. 642]. К вновь прибывшим следует добавить и 38 дубов запорожских казаков, подошедших к крепости 12 июля.

Итак, спуск флотилии оказался растянутым до конца года, часть судового состава вообще не прибыла в Днепровский лиман. Сложившаяся ситуация была полностью идентична той, которая имела место 30 лет назад в 1696 году. Тогда отправка кораблей из Брянска начинается в апреле и как раз совпадает с периодом низкой воды.

Во время этих драматических событий жертвой допущенных ошибок становится не только В. Дмитриев-Мамонов, но и администрация Брянской верфи. Работая с максимальным напряжением, к осени 1737 года верфь все-таки сумела выполнить судостроительную программу. Сроки же выполнения работ были сильно

сдвинуты. Очевидно, именно этим объясняется некоторая разногласия цифр и дат в донесениях верфи. В донесении статского советника Зыбина на имя Е. И. В. от 13 июня 1737 года даты выхода партий Лопухина, Милославского, Толмачева возможно намеренно были заменены более ранними сроками. Согласно ведомости Андреева, выход их был осуществлен на 3-5 дней позднее. Кроме того, количество ушедших в июне судов А. Зыбин завышает на 7 единиц. И хотя все они действительно были построены, но к спуску не предназначались, так как являлись шлюпками при двух больших прамах и трех остродонных галерах, отправленных позднее на Киев [16, л. 1118].

В первом полугодии наиболее успешной операцией была атака запорожцами татарской переправы у Станислава. В результате внезапного нападения 30 марта 1737 года 400-м казакам на дубах удалось сорвать переход Днепра неприятельской конницей. Последняя, понеся серьезный урон в людях, вынуждена была отступить [146, с. 43].

После взятия Очакова и до подхода первых судов флотилии, на 500 новых лодок, составивших ее ядро, возлагались даже большие надежды, чем планировалось раньше. В своем письме Императрице Миних совершенно определенно пишет, что *«от состояния флотилии и от указа ее величества только будет зависеть, и я в будущем году пойду прямо в устье Днестра, Дуная и далее в Константинополь»* [127, с. 424]. Иначе говоря, теперь командующий рассматривает флотилию как силу, которая могла не только противостоять турецкому флоту у берегов Крыма, но и действовать в масштабах всего Черноморского бассейна, владея инициативой. Собственно, о взятии турецкой столицы Миних писал с самого начала войны, в одном из писем Бирону: *«На 1739 г.: знамена и штандарты Ея Величества водружаются... где? В Константинополе»* [108, с. 156]. Но каким образом этого планировалось достичь, он не уточнял. 6 августа 1737 года Б. Миних предлагает Адмиралтейств-коллегии даже удвоить количество строившихся кораблей. Он указывает на необходимость закладки галер, хотя основная ставка уже была сделана на дубель-шлюпки [64, с. 626]. С этого момента судостроительная программа 1736 года находится в еще большем противоречии со стратегической доктриной Б. Миниха.

В полной мере прама выявил себя сразу после прибытия первых дубель-шлюпок. Последующий за этим скандал, суть которого была изложена выше, на

самом деле был попыткой уйти от ответственности за допущенные ошибки. Большинство обвинений в адрес конструкции дубель-шлюпок не были справедливыми. Инициаторами заявления, вероятно, выступили прибывшие морские офицеры. Их позицию можно объяснить с одной стороны боязнью немилости фельдмаршала, а с другой, действительно плачевным состоянием подошедших лодок. Так как сами лодки не оправдывались, на них легко были списаны и задержка с прибытием, и заложенная изначально неспособность к военным действиям на море.

В конце лета, выйдя из Очакова, армия двинулась вверх по Бугу и остановилась в 40 верстах от Очакова. За отсутствием флотилии никаких действий в Днестровском направлении не предпринималось. В это время Миних продолжает отстаивать необходимость и первостепенность в действиях военного флота, все зависело от того *«кто на море сильнее быть может»*. Теперь он уже не уточняет, какие корабли ему нужны, а просит только указать *«о строении довольно числа годного флота»* [127, с. 426].

В начале октября 1737 года происходят еще два события, непосредственно связанные с темой нашего исследования. Первым из них была осада Очакова объединенной турецко-татарской армией. С началом осады 3 октября в обороне крепости принимает участие всего несколько дубель-шлюпок. На тот момент основные силы под командой Новосильцева ушли в Днепр за провиантом. Дубы запорожцев в это время действуют южнее [121, с. 57]. Только 18 октября к Очакову подтягиваются дополнительные силы – 29 лодок Новосильцева и 2 под руководством Чихнуева из Кинбурнской крепости. К этому моменту защита крепости в основном сводилась к обстрелу неприятеля со стороны Измайловских ворот. При этом в бою обычно участвовало всего одно судно, еще 4 *«за удобою»* оставались на берегу. Каждый раз ответный огонь из крупных береговых орудий заставлял судовые команды отводить лодки на безопасное расстояние. Боеспособность лодок оказалась сильно сниженной из-за непродуманной конструкции пушечных вертлюгов. Не выдерживая нагрузки непрерывных залпов, их основания часто переламывались и не давали возможности продолжать бой [64, с. 656]. О фактах массового выхода из строя орудий свидетельствуют не только документы Адмиралтейств-коллегии. Во время гидро-археологических исследований в акватории Хортицкого ретраншемент вертлюги со сломанным основанием и последующим демонтажем ствола встречались

неоднократно [110, с. 109-116]. С приходом новых сил оборону со стороны лимана удастся расширить. 23 октября дубель-шлюпки были поставлены в две оборонительные линии, одна от каланчи к городу и вторая в направлении Черного моря, пять лодок оставлено для обороны Измайловских ворот. В целом, не смотря на малочисленность команд, состоявших в основном из солдат и украинских казаков, действия флотилии можно оценивать как успешные. Турецкий флот, насчитывавший не менее 12-ти галер, ушел от прямого столкновения с флотилией и являлся скорее пассивным участником сражения. Суммируя итог октябрьской осады, Дмитриев-Мамонов писал: *«и хотя по крайнему безлюдству и за испорчением множественнаго числа фальконет, оставляя то о чем уже известно что суда ненадежны, флотилия была не только против неприятеля к обороне не в состоянии, но весьма в изнеможении, однакож Божию помощью и счастьем В.И.В. неприятель, видя многое число судов, напасть не отважился и как флотилии так и городу затруднения не учинил; а между тем флотилия из Днепра сикурс, порох и прочие артиллерные припасы к Очакову отправляла;»* [64, с. 658]. Неудачная попытка отбить Очаков, серьезные потери и неспособность турецкого флота влиять на ситуацию, заставляют капудан-пашу отказаться от активных действий в акватории лимана. С 1738 года турецкий флот ограничивается блокадой устья Днепра и сражения на воде прекращаются.

В действительности, построенная флотилия оказалась неспособной к действиям на море. Она не представляла серьезной угрозы для мощной турецкой армады и, следовательно, новая судостроительная программа должна была принципиально отличаться от предыдущей. И все же, определенный успех был достигнут. Это наглядно продемонстрировала оборона Очаковской крепости. Со всеми очевидными промахи в составе и слабостью вооружения, флотилии удается вытеснить соперника из лимана. Мелководье, отсутствие пространства для маневра и непрекращающиеся атаки запорожцев на идущие в одиночку корабли, все это делало пребывание морских сил Турции здесь бесполезными и даже опасными. Рознь по всем показателям, неприятели блокируют друг друга в районе устья и отказываются от решительных действий.

Этот тактический цейтнот 1737 года, как ни в одной другой русско-турецкой компании, делал на воде определяющим фактор присутствия - такое положение, при

котором одна из противоборствующих сторон могла добиться тактического преимущества без прямого столкновения и благодаря только наличию кораблей в зоне военной активности противника. Ярким примером этому была не только оборона Очакова от объединенной турецко-татарской армии, но и марш корпуса Ласси по Арабатской стрелке, во время которого турецкий флот действует крайне нерешительно. На этот раз сдерживающим фактором выступает Азовская флотилия Бредаля, и, наконец, трагическая гибель во время шторма самой Азовской флотилии, блокируемой турками со стороны моря. Во всех перечисленных эпизодах морских батальев не происходило. Одним из объяснений этому могла быть тактика морских операций турецкого флота. В трактате «Дар великих мужей в завоевании морей», написанном Кятибом Челеби в 1656 году, капитанам морских кораблей и галер не рекомендовалось атаковать мелкие суда противника, расположенные у берега из-за опасности сесть на мель. Автор трактата предлагает вести активные действия против них в открытом море и, особенно, при хорошем ветре [114, с. 397].

В сентябре 1737 года впервые появляется идея сменить место верфи и перенести его ниже порогов. Новая верфь предназначалась для сборки крупных судов – галер, бригантин и прамов. Детали должны были поставляться на малых судах. 4 октября Наум Сенявин, прибывший в Полтаву, высказывает свои соображения о деятельности флотилии и будущей судостроительной программе. Он подтверждает неспособность использования дубель-шлюпок на море и предлагает задействовать их на Днепре и Лимане. В функции дубель-шлюпок и кончебасов теперь входит перевозка людей, грузов, а также конвой ластовых судов. Для действий на море Сенявин предлагает строить морские суда более крупных размеров. Новое ядро флотилии должно было состоять из бригантин, 16-ти баночных галер и прамов, аналогичных шведскому «Олифанту». Он подчеркивает неэффективность использования плоскодонных судов в морских условиях. Насколько удобными они были при прохождении порогов, настолько же и бесполезными вне реки. Эта точка зрения была первым подтверждением ошибочности избранной Минихом доктрины бороться за уменьшение осадки кораблей [64, с. 650-651]. Однако и этот коренной поворот в правильном направлении был тяжело осуществим. Шансов успеть построить новую верфь к компании 1738 года практически не оставалось. Интересно, что сам Миних своих просчетов по-прежнему не понимал. В январе 1738 года на

собрании Адмиралтейств-коллегии он предлагает заложить партию запорожских дубов или «ботиков», способных к действию не только на реке, но и на море. Следовательно, он так и не смог определить, в чем до этого заключалась главная слабость Днепровской флотилии, и что было причиной ее неэффективности. На протяжении северной войны, к примеру, известен только один эпизод удачной атаки морских кораблей противника с помощью малых гребных судов. 7 мая 1703 года отряд лодок под командованием самого Петра I внезапно атаковал отделившиеся от эскадры Нуммерса шняву «Астрильд» и галиот «Гедан» [82, с. 181]. Ошибки, допущенные им ранее, повторяются снова. Предлагаемое строительство аналогов запорожских дубов, заведомо не способных оказывать сопротивление турецкому флоту, свидетельствует о неготовности главнокомандующего правильно оценить свои силы, утвердить адекватную судостроительную программу, учитывать фактор времени. Наиболее же показательным все это проявилось во время штурма Очакова, по поводу которого Х. Манштейн писал: *«Надобно было иметь счастье Миниха, чтобы выйти с успехом из этого дела, потому что после ошибок, допущенных фельдмаршалом, он заслуживал быть разбитым...»* [127, с. 427].

Малая эффективность использования речного флота в действиях на Черном море только обозначилась в годы этой войны. Показательным в этом отношении было сражение у Тендры 28 августа 1790 года, когда для прохода гребной флотилии к Измаилу эскадре Ф. Ушакова пришлось атаковать турецкий флот, блокировавший ее в лимане [82, с. 417]. Спустя 150 лет во время крымских десантных операций зимой 1941 года невнимание к этой особенности стоило советским войскам больших жертв. Одной из причин их неудачного проведения как раз и было использование Днепровской речной флотилии [63, с. 843].

Зимовка с 1737 на 1738 год наглядно демонстрирует, какое количество, и какие именно суда к концу года все-таки смогли преодолеть порожистую часть Днепра. Как следует из плана операций компании 1738 года, примерно 58% дубель-шлюпок и кончебасов пересекли этот рубеж. Оставшиеся 42% находились при Усть-Самарском ретраншементе. Общее число кораблей этих классов составило 440 единиц, то есть именно столько, сколько и было построено накануне. Последнее вряд ли соответствует действительности, так как, по меньшей мере, 2 судна были потеряны во время осенних сражений за Очаков. В районе крепостей Кинбурна и Очакова зимует

также 250 байдаков и барок, 50 шлюпок и 40 запорожских дубов. Все крупные корабли – галеры и прамы остаются при Усть-Самаре и пороги еще не прошли. К концу 1737 года достигли места назначения плашкоуты и большие барки. Как и предполагалось, они дислоцируются у Переволочны и Мишурина Рога. Здесь же остается и 8 малых барок. Так как использование судов барочного типа обычно предполагало только спуск и последующую разборку, определить, сколько их насчитывалось к концу года довольно сложно.

К моменту выдвижения армии, в мае 1738 года, большинство кораблей флотилии остаются в акватории Днепра. Спуск вновь построенных кораблей начинается с 22 марта и к маю в походе числится 90 судов, вышедших в восьми партиях. В первой партии вниз отправился сам вице-адмирал Н. Сенявин. Из спущенных на воду кораблей крупными можно считать только шесть. При этом, пять из них – 2 больших прамы и 3 остродонные галеры старой постройки - были направлены для прикрытия Киевской крепости. К новым морским судам относилась только бригантина, на которой и ушел командующий флотилией. Остальные суда были преимущественно шлюпками, ботами, шхерботами и байдаками. На этот раз сразу по нескольким причинам флотилия могла пополниться морскими судами только ко второму полугодию. Во-первых, новая судостроительная программа была утверждена достаточно поздно. В этом смысле она находилась в прямой зависимости от своей предшественницы. Так как спуск судов в 1737 году был задержан и допущенные просчеты выявили себя только к осени, оптимальные сроки выработки новой программы давно прошли. Во-вторых, сборку новых кораблей из-за неготовности Запорожской верфи негде было начать.

Наступивший 1738 год оказался наиболее тяжелым для армии и обеих флотилий. Днестровский поход Б. Миниха, в котором флотилия не участвовала, оказался неудачным, и поставленные задачи достигнуты не были. Второе полугодие сорвала начавшаяся эпидемия чумы. Распространившийся из Молдавии и Валахии мор явился тем объективным фактором, который не позволил в полной мере воспользоваться преимуществами нового флота. Летом состав Днепровской флотилии пополнился двумя новыми прамами, один малый прам старой постройки был переведен за пороги. Таким образом, общее количество плавающих батарей, находившихся в зоне конфликта, достигло трех единиц и в полной мере отвечало

запросам Сенявина. Число спущенных бригантин даже превысило ранее намеченное – на воду сошло 30 кораблей этого типа и, как минимум, 12 из них действовали в акватории Днепровского лимана. Незавершенным осталось только изготовление галер. Следуя расчетам, из отправленных на Запорожскую верфь тридцати комплектов построено было три, еще одну галеру старого образца, очевидно, все же смогли переправить через пороги. Итак, примерно с середины 1738 года, даже без достаточного количества галер, флотилия, наконец, становится боеспособным звеном армии. Теперь, она была готова к решению оперативных задач на море. К сожалению, реализовать ее потенциал так и не удалось. Из-за эпидемии чумы в мае умирает командующий флотилией вице-адмирал Н. Сенявин. На его место вскоре назначен контр-адмирал В. Дмитриев-Мамонов. В конце лета флотилия не только не проводит активных действий против морских сил Турции но, напротив, вынуждена оставить лиман и подняться вверх по Днепру. Уже 2 сентября к устью реки подходят 3 прама, 4 галеры, 12 бригантин, 127 дубель-шлюпок, 25 кончебасов, 17 плашкоутов, 28 шлюпок, 8 ялботов, 7 ботов, 4 казацкие лодки и 11 ластовых судов. Через три дня караван останавливается у Александр-шанца, а 10 числа, поднявшись на 12 верст, продолжает движение, разбившись на отдельные партии. Во время отхода флотилия соблюдает боевой порядок, усилив авангард и арьергард галерами и прамами. Кроме морских служителей на кораблях *«с их принадлежностями и тягостями»* отбыли также гарнизоны разрушенных Кинбурна и Очакова [64, с. 670]. Значение флотилии в этом походе трудно переоценить, ее помощь существенно облегчила и без того катастрофическое положение армии. Использование гребных судов ускорило эвакуацию войск из зоны заражения. Движение замкнутыми группами по воде сводило к минимуму возможность передачи инфекции. Этот естественный карантин поддерживался и дополнительными мерами. В местах швартовки судов с заболевшими на борту устанавливались специальные знаки, предупреждающие стоянку других кораблей.

О масштабах заражения морских команд можно судить по донесению В. Дмитриева-Мамонова от 2 сентября 1738 года, согласно которому только в течение августа более 24% судового состава числились больными, 8% умерло, из них половина в пути. На 347 кораблях значилось 929 здоровых служителей, то есть менее трех человек на одно судно [64, с. 670].

Вместе с гарнизонами крепостей на борту перевозилось значительные запасы боеприпасов, снаряжение и артиллерия. Об этом свидетельствуют гидро-археологические работы у о. Хортица. В результате подводных исследований удалось установить, что в трюмах кораблей находились не только целые изделия, но и железный лом. На нескольких скоплениях, являющихся местом гибели кораблей, были найдены обломки якорей, пушечных вертлюгов, оружия. Очевидно, командование армией стремилось вывезти все, что было возможным и, таким образом, оставить неприятеля с наименьшими трофеями [110, с.110-118]. Учитывая всю сложность положения, поход вверх по Днепру не был легким. На основании имеющихся документов можно предположить, что к месту стоянки прибыли не все корабли. Основная группа остановилась у Хортицкого ретраншемента, который спешно достраивался. В сентябре 1738 года для прикрытия флотилии на правом берегу возводится дополнительная линия обороны, состоящая из редутов и деревянных ограждений. Некоторая часть судов ошвартовалась у Хортицы с восточной стороны. Последнее подтверждают подводные исследования в районе Молодняги, а также археологические раскопки Н. Козачок [110, с. 112]. Остальные суда поднялась еще выше, к Малышевскому ретраншементу.

Таким образом, к концу года почти весь численный состав Днепровской флотилии концентрируется в трех местах: у Хортицкого и Малышевского ретраншементов ниже порогов и выше них, при Усть-Самаре.

Новая компания 1739 года проходила под знаком ставучано-хотинской операции. Боевые действия начинаются с июня и происходят преимущественно на суше. 18 января от эпидемии гибнет новый командующий флотилией - контр-адмирал В. Дмитриев-Мамонов. Его место перепоручено капитану Якову Баршу. 18 марта он произведен в контр-адмиралы. Все зимнее и весеннее время Днепровская флотилия продолжает оставаться при ретраншементах. Боеспособные корабли разделены на 1-ю и 2-ю бригады под руководством гвардии-майора Елизарова и полковника Вейделя. 31 марта Миних отдает общее руководство флотилией генерал-фельдмаршалу Ласси.

Первые движения в пределах Днепра начинаются только в конце апреля, когда запорожская команда на нескольких судах уходит в разведку к Кинбурну и Очакову. Турецкий флот в лимане обнаружен не был [145, с. 47]. В это же время начинается спуск на воду новых кораблей Брянской верфи. 16 апреля в партии Пальчикова вниз

уходят 40 новоманерных казацких лодок, 47 шлюпок, 5 шхерботов и 20 байдаков. Наиболее значимой операцией года был поход отряда кораблей капитана Баракова к побережью Крыма. Он состоял из 4-х бригантин, 20-ти дубель-шлюпок, 7-ми шлюпок и 3-х венецианских ботов. Выйдя из Кизи-керменя 17 июня и достигнув Днепровского лимана, отряд попадает в сильный шторм, после которого вынужден вернуться назад [64, с. 614]. В течение второго полугодия крупных морских операций не проводилось. За исключением октябрьского похода на море трех галер, все действия ограничиваются акваторией Днепровского лимана и отличаются ситуативностью. Несмотря на успешность нескольких столкновений, в результате чего был захвачено 3 мелких неприятельских судна и еще 2 потоплено, никакого тактического значения они иметь не могли [64, с. 614; 145, с. 47].

Причин, объясняющих в целом пассивную роль флотилии в кампании 1739 года, было несколько. Главной из них следует считать крайне плохое состояние флотилии и морских команд, только усугубившееся в зимнее время. Общее представление об этом дают рапорты контр-адмирала Барша и донесение Адмиралтейств-коллегии на имя Е. И. В. от 18 мая. Барш гарантирует исправление флотилии при условии своевременного и достаточного обеспечения всем необходимым. Для починки он предлагает использовать члены спущенных к Усть-Самаре галер и прамов. В прилагаемой ведомости указывается, что общее число судов, нуждающихся в ремонте, при одном Хортицком ретраншементе составляет 267 единиц. Для их починки требуется 28950 человек. Нисколько не умоляя порядочности контр-адмирала, заметим, что предоставленные им запросы были многократно завышены. Требуемое им количество мастеровых вполне могло сравниться с общим количеством работных людей Тавровской и Брянской верфей. Например, максимальное количество людей работавших при Брянской верфи в январе 1737 года, то есть в период особенно интенсивной постройки судов в том числе 400 дубель-шлюпок и т.д., составляло 13365 человек. В остальное время их численность была меньшей. Для ремонта каждого прама Барш просит до 1000 работников, каждой бригантины по 100, каждой дубель-шлюпки по 200 и т.д. Примерно такие же запросы были сделаны относительно судов у Малышевского ретраншемента и в низовьях Днепра [16, л. 1313]. В данном случае, не учитывается возможность поэтапного ремонта судов меньшими командами, но, даже и таким способом, ремонт каждого из

перечисленных судов указанным количеством людей выглядит умогласительным и надуманным. Для сравнения, полное производство одного баркалона Азовского флота, строившегося кумпанствами и имевшего длину более 35 м при ширине 6.4 м, требовалось до 100 человек команды. Из них: один мастер, 60 плотников, 4 кузнеца, 5 толмачей, по одному резчику, столяру, маляру, аптекарю и живописцу, группа рабочих [84, с. 70]. Остается также неясным, почему на ремонт дубель-шлюпки требуется вдвое больше людей, чем на ремонт более крупной бригашины и почему в документе присутствуют, что показательно, только круглые значения? Адмиралтейств-коллегия отсылает все эти требования в Брянск советникам П. Мишукову и А. Зыбину. Она рекомендует использовать для ремонта детали уже заложенных там судов при условии, если это не будет иметь негативных последствий для строительства [16, л.1316]. В донесении коллегия указывает на крайний недостаток мастеровых и морских служителей, которых едва хватало, чтобы укомплектовать флотилию. Большинство из вновь прибывших, их общее количество составило 5676 человек, были рекрутами и не имели достаточного опыта работ. Положение осложнялось большим числом выбывших. В морских командах к маю 1739 года умерло или считалось беглыми 1149 человек, из них 919 матросов. Адмиралтейских мастеровых и плотников выбыло 958 человек. Всего 2107 человек. Единственным решением проблемы Адмиралтейств-коллегия считала привлечение к работам пехотных полков [64, с. 677].

Понимая всю сложность ситуации, контр-адмирал Я. Барш, очевидно, намеренно завышал свои требования. Он не спешил рисковать ни своим новым статусом, ни флотилией, нуждающейся в ремонте. Драматизируя картину можно было, и выиграть время и, вместе с тем, получить хотя бы часть необходимых материалов.

Второй причиной, в значительной степени изменившей сценарий военной компании, становится новая расстановка сил на политической арене Европы. Умело используя польский вопрос, французским дипломатам удается расколоть союз России и Австрии. Угроза сепаратного мира между Австрией и Турцией, ставшая в последствии реальностью, окончание конфликта между Турцией и Персией, напряженные отношения со Швецией, а также тяжелое экономическое положение внутри страны, так ярко отражающееся на Днепровской флотилии, все это неуклонно

подталкивало Россию к скорейшему окончанию войны. Для подписания выгодного мирного договора теперь нужен был только удачный финал военных действий, и взятие Хотина вполне отвечало этим требованиям. Участие во всем этом Днепровской флотилии, напротив, выглядело крайне рискованным. Впечатляющие неудачи вице-адмирала П. Бредаля, отсутствие видимых успехов на Черном море, неосуществимость стремительных и результативных операций против турецкого флота, наконец, очевидно плохое состояние кораблей и команд, сводило такое участие к минимуму. В конце войны теряет интерес к флотилии и сам главнокомандующий, фельдмаршал Б. Миних. Передача Полевого адмиралтейства Ласси в марте 1739 года становится поводом к постепенному свертыванию ее деятельности.

К осени планируемый ремонт нуждающихся в починке кораблей завершен не был. 2 сентября в докладе на имя фельдмаршала Ласси Барш докладывал: *«Что Днепровская флотилия хотя в немалом числе судов состоит, тоию для атаки неприятеля весьма безнадежна, для того что имеющиеся суда к тому не способны и многие гнилы и почти все требуют великой починки...»* [64, с. 678]. На 657 судах, включая 274 казака, числилось 1303 человека или менее двух служителей на каждое судно. Созданная им комиссия из десяти офицеров установила, что в таких условиях флотилию нельзя привести в надлежащее состояние и основные силы приходится тратить на поддержание кораблей на плаву. Так как все корпуса собирались из сырого леса и при рассыхании досок повсеместно появлялась течь, только при Хортицком острове ежедневно тонуло от двух до трех кораблей. Численный состав флотилии заметно уменьшился. Из шести галер осталось пять. Из строя вышла единственная спущенная ниже порогов французская галера старого образца. Количество дубель-шлюпок сократилось до 224 единиц, кончебасов до 17 единиц. Примерно в той же пропорции уменьшилось количество и других типов судов. В результате осмотра судов у о. Хортицы из 260 судов было решено чинить 213 и 32 разломать за негодностью. В докладе Я. Барш подвергает критике и мореходные качества кораблей, причем крайне плохими признаются все типы без исключения. Оставаясь верным выбранной позиции, контр-адмирал и здесь старается сгустить краски, показывая Днепр малопригодной для судоходства и кораблестроения рекой. Изучение карт Днепра, составленных во время войны и в последующее время, в конце XVIII - XIX столетии, показывает, что это было не совсем так. В XVIII веке русло реки было даже

более глубоким, чем в сто лет спустя. На участках стоянки флотилии в XIX столетии образовывались обширные отмели, отмечается появление островов. Однако, в это же время Днепр считается вполне судоходным и его использование только растет. Более того, опыт последующих войн с Турцией утверждал как раз обратное. Промеры лимана и участка Днепра, проведенные Адмиралтейств-коллегией после русско-турецкой войны 1768-1774 гг. подтвердили возможность строительства здесь линейных кораблей с осадкой до 3 метров. Указом Екатерины II от 25 июля 1778 г. при Александр-Шанце закладывается новая верфь, впоследствии на этом месте возникает Херсон [120, с. 55]. Еще одним ярким примером может быть деятельность Кичкасской верфи на территории современного г. Запорожья. Здесь 29 мая 1797 года на воду спущены габары «Кичкас» и «Поспор». При длине 36.5 м, ширине 10.4 м и осадке 2.4 м эти морские суда успешно достигли устья Днепра и в дальнейшем использовались в Черноморском бассейне.

После подписания мирного договора в сентябре 1739 года Днепровская флотилия повторяет судьбу первого азовского флота. Плохое состояние кораблей, невозможность использования их на море и при отходе армии на север, все это сделало флотилию бесполезной и малофункциональной. В это время почти все суда были передислоцированы к Хортицкому ретраншементу. Часть флотилии так и осталась выше порогов, наиболее крупные суда этой группы переведены в устье Самары. Октябрьским указом Адмиралтейств-коллегии предписывалось убрать все уцелевшие плавсредства в удобные места стоянки, а непригодные к использованию разломать. Строительство кораблей на Днепре прекращалось. Все, что не было достроено, предписывалось убрать в «сарай», мастеровых людей отправить в Санкт-Петербург [64, с. 684]. В сентябре 1741 года корабли флотилии были переданы на содержание сухопутным командам, все морские служители во главе с контр-адмиралом Я. Баршем переведены на Балтику. Последующие пять лет стали временем массовой гибели кораблей. Многие из них затонули на месте стоянки, о чем свидетельствуют воспоминания немецких поселенцев в XIX столетии. Во время разливов Днепра они нередко наталкивались на затопленные корпуса, в отдельных случаях на отмели их насчитывалось более десяти [147, с. 78].

На протяжении всей русско-турецкой компании 1736-1739 гг. Днепровской гребной флотилии так и не удалось полностью выполнить поставленные перед ней

задачи. Первой и главной причиной тому были непродуманные и несбалансированные кораблестроительные программы. Ни главнокомандующий, ни члены Адмиралтейств-коллегии, оказались не в состоянии определить главное стратегическое направление в деятельности флотилии, сделать выводы из уже имевшегося опыта Азовских походов и Северной войны. Как следствие, огромные финансовые и людские ресурсы были потрачены на создание флота, заведомо уступавшего противнику в классе и вооружении. Ядро флотилии составляли суда вспомогательного назначения, поэтому в конечном итоге ее действия так и не переросли в борьбу за Черноморский бассейн. Непрерывное увеличение тоннажа и артиллерийской мощи Балтийского флота во время «Свейской службы», как один из наиболее важных стратегических факторов, определивших исход кампании, учтен не был. Нельзя назвать удачной и попытку совмещения в одних судах качеств парусного и гребного флота. Их четкое разделение сформировалось еще в петровское время. Как следствие, парусная эскадра, предназначенная для действий в открытом море и прикрытия гребных соединений, действующих вдоль побережья, так и не была построена. В свое время именно создание сбалансированного парусного и гребного флотов в полной мере проявило флотоводческий талант Петра I [82, с. 142].

Еще одной серьезной ошибкой оказалось использование в качестве центра днепровского судостроения Брянской верфи. Невозможность строительства на Десне линейных кораблей, неизбежно тяжелый спуск флотилии через пороги, делали ее малоприспособленной для выполнения и тех задач, которые перед ней ставились.

Таким образом, анализируя решения главнокомандующего, можно сделать вывод об отсутствии у него четкого представления не только о корабельном составе флотилии, но и ее задачах. Попытки объяснения своих неудач за счет будто бы малоприспособности дубель-шлюпок, кончебасов и других судов становятся закономерным следствием провала. На самом деле это было не так.

Принимая во внимание все вышеперечисленные просчеты, нельзя, в то же время, не отметить и позитивной роли Днепровской эскадры. Уже на первом этапе войны она невольно становится фактором сдерживания нерешительных военно-морских сил Турции. Действуя на внутренних коммуникациях, флотилия блокирует доступ в долину Днепра и, таким образом, прикрывает новую оборонительную линию крепостей. Активизация противника на этом направлении с последующим захватом

линии могла повлечь за собой не только отсечение русских соединений от тыла, но, возможно, и полное уничтожение армии Миниха. Кульминацией такого сценария была успешная оборона Очакова осенью 1737 года, во время которой флот капудан-паши остается пассивным наблюдателем и не рискует вмешаться в сражение. Положительными и, в целом, удачными были мероприятия флотилии по доставке продовольствия, боеприпасов, численного состава армии. Здесь она полностью оправдывала свои вспомогательные функции. В разгар эпидемии чумы именно благодаря ее участию из Очакова, Кинбурна и Александр-шанца удается вывести гарнизоны крепостей, а также большую часть находившегося там обоза. Подводя итог разделу, еще раз отметим: на протяжении всей русско-турецкой компании 1736-1739 гг. Днепровская флотилия не оправдала возлагавшихся на нее явно завышенных ожиданий, и все же она не была тем бесполезным и ненужным звеном армии, как это подается некоторых исторических работах [126; 145].

Подытоживая главу стоит отметить следующее:

10) Вторая половина XVII – начало XVIII ст. характеризовалась экономическим ростом государства и формированием буржуазных отношений. Несмотря на быстрые темпы экономического роста, эти процессы здесь сильно запаздывали в сравнении со странами Западной Европы. Как следствие, возникала угроза экономической и политической целостности страны, начинается активный поиск путей преодоления отсталости;

11) Одной из главных задач, поставленных перед государством после прихода к власти Петра I, являлось преодоление морской блокады посредством выхода к Черноморскому, Балтийскому и Каспийскому побережьям. Этот процесс определяет многолетнее политическое противостояние между Россией и Австрией с одной стороны и Англо-французским блоком с другой. Начинаются военные действия против Турции на Черном море и Швеции на Балтийском;

12) Для военных действий создаются первые государственные военные флотилии на Днепре и Дону. Обе флотилии закладываются в условиях рек, что сопровождается напряженным поиском оптимальных характеристик военных судов. В основе строительства лежал опыт запорожского и донского казачества;

13) Возникновение Днепровской флотилии по инициативе Ивана Мазепы сопровождалось серией серьезных ошибок: строительство велось на Брянской верфи

в значительном отдалении от театра военных действий и выше порогов Днепра. Это затрудняло, а иногда делало и просто невозможным ее продвижение к устью реки; в отличие от Донской, основу Днепровской флотилии, составляли суда вспомогательных типов, изначально не способные противостоять военно-морскому флоту Турции;

14) С 1697 года Днепровская флотилия начинает обретать стратегическое значение. Это выражается в тенденциях укрупнения корабельного штата по инициативе Петра I. Строительство крупных судов теперь переносится ниже порогов и даже непосредственно на Черноморское побережье. С 1724 года на Брянской верфи закладываются морские корабли - галеры и прамы. Учитывая опыт северной войны, схема их постройки предполагала сборку готовых судов в нижнем течении Днепра, Брянская верфь должна была осуществлять предварительный монтаж основных узлов конструкции корпуса;

15) Эволюция флотилии в 30-е годы XVIII столетия сопровождалась тем же традиционным комплексом ошибок, который был допущен И. Мазепой. Это негативно сказывалось на результатах использования флотилии;

16) Анализ мероприятий главнокомандующего графа фон-Миниха и Адмиралтейств-коллегии показывает, что главной причиной неудач были непродуманные и несбалансированные кораблестроительные программы, неумение определить главное стратегическое направление в деятельности флотилии, сделать соответствующие выводы из имевшегося опыта Азовской компании и Северной войны;

17) Вследствие допущенных ошибок флотилия делает даже шаг назад в своем развитии. Кораблестроительная программа 1736 года предполагала массовое строительство кораблей, способных пройти пороги Днепра, но, в силу своей конструкции и вооружения, явно неспособных противостоять флоту Капудан-паши. Крайне неудачный спуск флотилии еще раз со всей очевидностью демонстрировал нецелесообразность изготовления кораблей в Брянске. Однако время было упущено, и переход к отработанной балтийской схеме кораблестроения, по инициативе Н. Сенявина, завершён не был;

18) Понимая всю важность действий на море, Б. Миних, в то же время, не понимал, какой именно флот ему нужен. Декларации о морском походе на

Константинополь и явный провал с действиями на воде становятся причиной целенаправленной и не вполне обоснованной критики самой флотилии. На самом деле, ее низкая эффективность была следствием неоправданных и многократно завышенных требований;

19) Очевидная беспомощность флотилии на море ни сколько не умоляла ее достоинств в условиях реки. Весь ход боевых действий в лимане, кульминацией чему была героическая оборона Очакова, продемонстрировал аналогичную беспомощность морских сил Турции. Имея многократный перевес в артиллерии и боеприпасах, неприятельский флот не раз оказывался скорее свидетелем, нежели участником событий. Ошибка Б. Миниха приводит к патовой ситуации, когда противники блокируют друг друга и сохраняют занятые позиции;

20) Создание Днепровской гребной флотилии и первые неумелые попытки ее использования были началом успешного продвижения к Черноморскому побережью и покорению Крыма. Успехи Спиридова, Ушакова, Пол-Джонса, Де-Рибаса и других прославленных флотоводцев конца XVIII столетия в стратегическом отношении основывались на опыте Наума Сенявина и сумбурной практике фельдмаршала Миниха.

Глава 5. Место Днепровской флотилии в истории Южного края

Как тема для исследования, Днепровская гребная флотилия достаточно узкой и специфический раздел истории военно-морских сил Черноморского региона. В конце XVII столетия она становится одним из рычагов в геополитическом противостоянии двух мировоззрений – православного и мусульманского, за которым, на деле, скрывалось еще большее экономическое противостояние Западной Европы и Российской Империи. Учитывая это, а также принимая во внимание традиционные хитросплетения российско-украинских отношений, попытаемся определить место флотилии в истории Южных территорий и Украины в целом. Для этого необходимо выяснить, какую роль в политической игре за Северное Причерноморье отводили флотилии ее создатели, какую роль ей довелось сыграть в экономическом развитии региона, и какое значение имела ее эволюция в процессе формирования регулярных военно-морских сил.

Как известно, неудача первого Азовского похода делает создание регулярного военного флота одной из первоочередных государственных задач. В дальнейшем этот вопрос становится одним из векторов внешней политики Петра I и получает свое успешное развитие. Отсутствие опыта и незнание географических особенностей южных территорий заставляет его обратиться к опыту кораблестроения запорожских и донских казаков. Смелые морские операции донских команд во втором Азовском походе только подтвердили правильность такого подхода. Так как наступление на юг традиционно развивалось по двум направлениям: Дон – Азовское море, Днепр – Черноморский бассейн, решение о создании Днепровской и Азовской флотилий было вполне естественным. С этого момента строительство судов происходит при активном участии запорожских и украинских корабелов. Судостроительный опыт, приобретенный непосредственно Петром и его окружением в Европе, а также военный конфликт на Балтике, дают возможность правильно оценить все выгоды наличия военного флота на Черноморском и Азовском побережьях. В течение всего петровского периода и в дальнейшем, вплоть до момента ликвидации Запорожской Сечи, в Петербурге и Москве Днепровская флотилия неизменно воспринималась как составная часть регулярной армии, а небольшая флотилия запорожцев – как ее мобильный и хорошо приспособленный к местным условиям авангард. Иным было отношение к созданию флота у И. Мазепы и его окружения. Его инициативы, направленные на закладку Брянской верфи и восторженно поддержанные Петром I, скорее были ответной реакцией на позицию запорожцев, не желавших приступать к морским операциям за собственный счет. В 1696 году возмущенному гетману приходится с одной стороны частично удовлетворять запросы запорожцев и финансировать строительство Запорожской флотилии, с другой еще раз задуматься о том, насколько зыбким было его влияние на Запорожье [148, с. 176]. Поэтому возникновение Днепровской флотилии именно в Брянске, несмотря на предложения царя переместить верфь южнее, с его точки зрения было вполне обоснованным. При этом, на начальном этапе все строительные работы в Брянске финансировались за его счет, судостроение же запорожцев оплачивало государство [148, с. 176, 187]. Последовавший за этим конфликт между русским царем и украинским гетманом поставил крест на политической карьере последнего, а неудачный Прутский поход Петра на долгие годы отодвигает строительство уже государственной флотилии на

Днепре. По понятным причинам идея создания регулярной военной флотилии для Запорожской сечи была не актуальной и даже антипатичной. Участие запорожцев в создании Брянской верфи, оказание ими лоцманских услуг, равно как и совместные военные операции носили вынужденный характер и особого восторга у них не вызывали. Оставляя в стороне вопрос результативности строительства государственных лодок «в подобие запорожских» нельзя не отметить неприятия казаками подобных инициатив. Достаточно вспомнить донесение вице-адмирала Я. Барша, отмечавшего, что казаки не употребляют новоманерных лодок, строенных в Брянске [64, с. 679]. Несмотря на то, что вопрос этот остается спорным, среди находок в казацкой лодке, обнаруженной у о. Хортицы в 1998 году, были найдены фрагменты люлек, такое положение дел скорее соответствовало реалиям. На протяжении всего этого времени Запорожская и Днепровская флотилии зачастую действовали совместно, но никогда не были одним целым. Такое положение дел сохраняется до 70-х годов XVIII столетия. В случае необходимости запорожское судостроение финансируется государством, однако продолжает сохранять свою самостоятельность и самобытность.

Изучение объемов судостроительных работ, проводимых подрядным способом, указывает на то, что для проведения столь масштабных мероприятий, каким было создание флота, экономика Украины была готова. За первые пол столетия существования флотилии подобным образом было построено не менее полутора тысяч (!) судов, из которых подавляющее количество составляли грузовые байдаки. Если в 90-е годы XVII столетия суда, строившиеся подрядным способом, составляли основу флотилии, ко второй трети XVIII века их число несколько сокращается. Последнее было вызвано наращиванием объемов государственного строительства. Но и в это время общее количество подрядных судов составляло, обычно, не менее половины численного состава: 35-50% в 1737 г., до 75 % в 1738 г. и около 50% в 1739 году. Несмотря на то, что спущенные на воду подрядные лодки относились к наиболее мелким судам флотилии, следует отметить, что и ее ядро формировалось из сравнительно небольших кораблей. Бригантины, галеры и прамы составляли в нем только малую часть. Сравнимые же с ними подрядные морские лодки 1696 и малые барки 1737 годов вдвое превышали их штат. Стабильное использование на протяжении всего рассматриваемого периода именно байдаков указывает на их

несомненную пользу для нужд армии. Учитывая отдаленность театра военных действий от главных военных баз и верфей, находящихся в глубине территории, такой, на первый взгляд, архаизм приобретал особое тактическое значение. Таким образом, одной из основ все возрастающей геополитической активности на юге империи становится экономический потенциал региона. Государственное инвестирование судостроительных программ имело благоприятное влияние на промышленное и ремесленное производство центральной и северной Украины, оно способствовало его активизации и развитию. Однако, этот процесс, зачастую, носил централизованный командно-принудительный характер. Благодаря узко ситуативным потребностям, спрос, зачастую, не просто опережал предложение, но и диктовал условия посредством жесткого административного прессинга.

Отмеченные выше геополитические процессы и, непосредственно военные действия на Днестре, не могли не отразиться на освоении южных территорий. Военно-политическая активность в регионе, прежде всего, требовала знания местности и широкого использования военных карт. Так как главными действующими лицами в конце XVII – начале XVIII столетий были запорожские и украинские казаки, руководимые старшиной, реального представления о судоходности реки и особенностях южного участка русла в Петербурге не было. Только с возобновлением строительства Днепровской флотилии и линии ретраншементов в 1736 году появляется серия планов Днепра и его прибрежных участков. В этом отношении показательной является подборка карт Хортицкого ретраншемента 1739-1741 гг. План 1739 г., подготовленный инженер-капитаном поручиком Плаутиным, может быть ярким примером того, какими представлялись южные территории в Москве и Петербурге до начала кампании [51]. Остров проецирован вытянутым по прямой с запада на восток, при этом север указан со стороны юга. Особенности изображения фортификации дают все основания утверждать, что план был простым увеличением фрагмента крупномасштабной карты, и что сам исполнитель никогда не видел самой Хортицы. Следуя письму Миниха, посланного императрице в апреле 1736 года, он жалуется на генерал-майора Дебриньи, руководившего строительством новой линии крепостей. Последний, как пишет Б. Миних, только испортил дело, так как *«сам на лошади ездить не может, ходить далеко и утомительно, а в коляске нельзя за неровностью местности. Поэтому он во всем полагался на рапорты. Крепости*

построены без пропорции, множество негодных редутов. В прошлом году так много тысяч людей к этой работе прислано, что с ними и пять таких линий отделать (...) эти люди тогда вследствие плохого присмотра без дела гуляли, отчасти нарочно трудились, чтоб линию испортить; ибо вместо тележек шубы и концы кафтанов своих употребляли для переноски земли...» и т.д. Это, в частности, объясняет появление поперечной линии 1736 года в средней части Хортицы. Как и Плаутин, Дебрины не видел острова. Однако он знал, что его северная часть высокая и скалистая, а нижняя пологая. Поэтому первая линия редутов возникла в столь неподходящем месте. В таком же ключе изготовлена карта течения Днепра, подписанная 20-м апреля 1739 года [54]. Закладка новых верфей ниже порогов и предшествующий этому тщательный поиск подходящего участка, способствовали появлению новых, уточненных картографических материалов. В 1738 году за подписью самого Б. Миниха от 24 мая, появляется план новой верфи в районе реки Чертомлык. Помимо весьма подробного указания внутреннего устройства территории, на карте указаны промеры глубин и мели [56]. В 1740 году появляется сразу несколько новых карт: *«Плань Новому и старому хортицкому ретраншементу в каком ныне состоянии находитца 1740 году»*, подготовленный инженером-поручиком Леманом [53], *«Карта реки Днепр от Киева до впадения ее в Черное море а при ней на пространном мачтапе для оногo усмотрения положение мест крепостям с мурами же и места означенных планов значат в карте под литерами берега той реки по атренткам для счисления с мачтапа положенного при сех карте а широта реки по обстоятельствам мест примером для лучшего усмотрения мелей островов и камней сочиненная в Экспедицию Днепрскую в 740м году»* [54] и *«Плань крепости Запорожской Сечи 1740 года»* [49]. В 1741 году изготовлен еще один *«Плань Хортицко-островскому ретраншементу съ ситуации 1741 года»* [52]. Эти карты отражали реальное положение объектов и обладали значительно большей точностью исполнения. На «Карте реки Днепр...» кроме мелей отмечен и ходовой путь от Хортицкого острова вниз по течению реки. С этого времени ошибки, допущенные при строительстве фортификационных сооружений, равно как и флотилии, начинают учитываться. Появление точных планов диктовалось и необходимостью расширения всей Хортицкой военной базы, разделенной с этого времени на, собственно, Запорожскую верфь, старый и новый ретраншементы.

Последние строятся с учетом рельефа местности и соотношения высот. На основе этих и ряда других планов в 1742 году появляется «*Генеральная ланд карта от Киева по реке Днепр до Очакова и по степи до Азова с позначением украинской линии тож турецкой области и польского владения с Российской империей границей сочинена из разных карт*» [55]. Примерно в это же время появляется «*План конских вод и местной называемой рекой жеребцом*» с обозначением курганных групп, мечетей и старых шанцев [123]. Естественно, отсутствие достоверной картографической информации в I половине XVIII ст. касалось не только нижнего течения Днепра, но и морских побережий. Так, например, Федотова и Виссарионова косы на западном побережье Азовского моря своим названием обязаны их «первооткрывателю» вице-адмиралу П. Бредалю.

Экономическое развитие южных территорий, напротив, еще не испытывало на себе серьезного влияния политических событий конца XVII - первой половины XVIII века. Как следует из археологических источников, окончание русско-турецкой войны 1736-1739 гг. явилось фактическим восстановлением status quo в расстановке сил, сохранявшимся до второй половины XVIII века. Этот тезис хорошо подтверждается исследованиями, проводимыми последние сорок лет на территории Хортицкого ретраншемент. Известно, что после ухода из Очакова ретраншемент становится едва ли не главным местом дислокации армии и флота. Штаб нового командующего Днепровской флотилией Якова Барша находился в северной части острова в балке Музычиной. Землянки штаба были обнаружены в 2000 году экспедицией Национального заповедника «Хортица» под руководством М. А. Остапенко [11]. Концентрация в русле Старого Днепра большей части флотилии в 1738-1739 годах оставило многочисленные следы ее бытования. После многолетних исследований появилась возможность планиграфического анализа подводных и надводных объектов. Гидроархеологический комплекс включает в себя как остовы кораблей флотилии, расположенные преимущественно к западу от Хортицы, так и участки с повышенной концентрацией находок. На некоторых участках количество предметов достигало нескольких десятков на квадратный метр поверхности [110, с. 107]. Регулярное обследование таких скоплений дало возможность анализа причин их образования. Точность расчетов в данном случае обеспечивается большим количеством железных предметов, слабо перемещаемых течением реки. В настоящее

время можно выделить 12 скоплений, из которых 11 находятся в старом русле Днепре и одно в новом. Анализ единственного, восточного скопления в районе Молодняги, позволяет выделить его специфику. Скопление было образовано в результате гибели судна и большинство его находок имеет выраженную военную ориентацию. В 70-е и 80-е годы XX столетия на участке были подняты многочисленные ядра и бомбы, находившиеся в прибрежной зоне на глубине до 2 – 2.5 метров. По данным Д. Яворницкого в 1845 году после сильного наводнения на небольшой глубине у скалы Вошивой было найдено судно, груженое пулями и ядрами «...передняя часть судна выходила на берег острием, а задняя затоплена была в воде» [147, с. 38]. Хотя мы не имеем достаточных оснований идентифицировать его с отмеченным скоплением, материалы хорошо соотносятся между собой. Есть также вероятность, что в Молодняге затонуло судно, аналогичное указанному Д. Яворницким. То, что боеприпасы являлись грузом, а не боекомплектом подтверждает присутствие предметов, идентичных найденным на других «судовых» скоплениях. К ним относятся, прежде всего, поврежденные, разобранные или не имеющие прямого отношения к флотскому снаряжению предметы. Однородность находок не может быть случайной и, как будет показано ниже, свидетельствует о единых причинах образования всего подводного комплекса.

В районе балок Наумовой и Громушиной отмечено еще 6 скоплений. Здесь, согласно картам периода войны и упоминаниям современников, размещалась основная часть флотилии. Так, на «*Плане новому и старому Хортицкому ретранжementу в каком ныне состоянии находитца 1740 году*» этот район был занят двумя дивизиями флота. В б. Громушиной – 2-я дивизия полковника Баранова (или Баракова?), у б.Каракайка – 3-я дивизия капитана Семерсет-Мастерса [53]. Интересное воспоминание, относящееся к середине XIX столетия, приводит и Д. Яворницкий: «*Напротив колонии Канцеровки (...) стоят какие-то суда, длинная, длинная и хорошо сколоченные, похожие на тепережніе дубы, считаю, оказывается семнадцать, більше чем на половину занесены песком (...) за несколько времен до этого было большое наводнение, вода повиносила много песку из русла реки и сама опала. Потом вода вновь покрыла суда*» [148, с. 38]. После аналогичного, сильного сброса воды в 1998 году, в этом районе обнаружено всего 8 остовов, 3 из которых были подняты на поверхность в 1971, 1999 и 2004 годах. В отличие от скопления в

Молодняге, залегавший здесь материал более разнообразен, но имеет ту же военно-судовую специализацию. Бытовых предметов мало. Последние были переправлены на берег, где использовались судовыми командами. Особенно высокая степень идентичности предметов отмечена на скоплениях №№5-7. Находки были сгруппированы не только планиграфически, но и функционально. Такая сгруппированность предметов может предполагать их взаимосвязь до попадания на дно. Значительная часть предметов представлена снаряжением, задействованным в ходе боевых действий. Весь ассортимент подразделяется на:

- Предметы судового оснащения – юферсы, бугеля, шпильки, рымы, гвозди, скобы и т.д.;
- Предметы сухопутного и морского вооружения – мушкеты, пистолы, палаши, боеприпасы, фальконетные вертлюги и т.д.;
- Предметы снаряжения и быта – стремена, пряжки, пуговицы и т.д.

Ряд скоплений (№№7, 11, 12) не отличается разнообразием, однако представлен большим количеством идентичных предметов. На скоплении №7, б. «У перевоза», локализовано более 60-ти корабельных бугелей. Основу скопления №11 в районе скалы Рогозы составляли мортирные ядра-бомбы. Скопление №12 в районе балки Музыкачиной насчитывает более 30-ти якорей флотилии и их обломков.

Так, общий анализ расположения находок 1735-1739 годов в акватории у о. Хортицы выявляет значительную разницу в плотности их залегания и позволяет выделить серию скоплений. Из них 5, не считая залегающих островов, были образованы в результате гибели судов. Это подтверждается находками фрагментов корпусов, рангоута, такелажа, большого количества гвоздей со следами дерева. Скопления этой группы выделены в прибрежной зоне, что указывает на гибель кораблей во время стоянки вне зоны боевых действий. Количество бытовых предметов на них минимальное. Обращает на себя внимание определенное единство представленного подводного материала. Он состоит, преимущественно, из предметов вооружения, а также снаряжения и оборудования, используемого во время кампании. Предметы, найденные на «судовых» скоплениях являлись грузом, на что указывает повсеместное несоответствие артиллерийского вооружения кораблей и находившегося на них боезапаса. Аналогичная ситуация наблюдалась с бригантиной русского типа, поднятой в 2004 году. Как и в других местах, значительная часть находок ее трюма

состояла из ядер разного диаметра, при этом боекомплект не имел отношения к орудиям корабля [3]. Кроме снарядов, судами перевозился и железный лом, то есть все то, что можно было вывезти из разрушенных южных крепостей. До момента окончания военных действий и подписания мирного договора этот груз представлял военную и стратегическую ценность, поэтому переправлялся в тыл. Окончание войны и, главное, условия мирного договора, привели к тому, что все перевезенное имущество оставалось на Хортице, где хранилось в сухопутных магазинах и трюмах под охраной оставшегося гарнизона. Пригодные к плаванию суда предписывалось вытаскивать на берег и поддерживать в надлежащем состоянии. Но в последующие десятилетия многочисленные корабли флотилии оказались брошенными, и без разгрузки затонули вдоль берегов Хортицы. Одной из главных причин такого положения вещей было катастрофическое положение армии к 1740 году. По данным археологических изысканий можно сделать вывод о том, что гарнизон Хортицкого ретраншемента, включая высший офицерский состав, проживал в плохо отапливаемых помещениях земляночного типа. В конце войны, строившиеся из остатков флотилии, землянки иногда имели сразу две печи-каменки, что свидетельствует о суровых климатических условиях в осенне-зимний период. На территории штаб-квартиры генерал-майора фон-Брадке некоторые помещения оказались брошенными и использовались как мусорные ямы. Находки из брошенных помещений, включали даже серебряные предметы, указывая, по-видимому, на поспешность эвакуации штаба. Личные ценные вещи могли находиться в карманах умерших или заболевших офицеров. Так как отдельные находки такого рода, в том числе и монеты, находились внутри или возле печей, часть такой одежды, вероятно, сжигалась [6, с. 13-20]. Еще более мрачную картину можно представить по результатам обследования кладбищ солдат и морских команд. В работе Я. Новицкого приводятся три места, где сохранились следы захоронений 1738 г. Первое у б. Широкой *"Ліворуч від балкі Широкої з західного боку біля схилу до Старого Дніпра <...> нижче за редут у сажнях 40-50 стрімкий берег заріс кущами й місцями перерізано ярами. На дні ярів та водорійних ям частенько таки нам доводилося знаходити людські черепа, мідяни гудзики тощо. В 1908 розкопка над одним из яров".* Здесь раскопаны три могилы *"вояки ці загинули від чуми, що її було занесено у Молодовії та Валахії у 1737 - 1739 р."* [111, с. 360]. Второе с южной стороны балки

Совутиной, где при строительстве карьера неожиданно наткнулись на следы кладбища. В одной могиле был обнаружен массивный золотой крест и в других менее дорогие крестики. Наконец, костяк в б. Шанцевой, рядом с которым найдена баклага гончарного производства, как предполагает автор, казацкого времени [111, с. 364-366]. Еще четыре места указывает Д. Яворницкий: *"В северной части острова есть еще 4 кладбища, по преданию оставленные здесь от времени запорожских казаков. Одно над балкою В. Молодняга, другое - в северо-западном конце над крутиной Речища, третье и четвертое - с западной стороны между Куцой и переправой через Речище* [147, с. 27]. Кроме них следует указать и другие, выявленные в конце XX столетия – в районе б. «У перевоза», на восточном склоне б. Генералки и у б. Ганновки. Таким образом, на территории Хортицкой военной базы и Запорожской верфи по разным данным находилось не менее десяти кладбищ этого времени. Наиболее крупное из исследованных находится в районе б. Ганновки. Здесь за период с 2003 по 2005 год было исследовано 38 погребений, осуществленных на исключительно малой глубине до 0.8 м. Кладбище выделяется большим количеством групповых могил, единичные погребения являлись скорее исключением. Покойных хоронили по два и по три, иногда укладывая друг на друга. В одном случае погребение умерших производилось в траншею, постепенно удлиняемую с запада на восток [89, с. 103]. Групповой характер погребений был следствием крайне тяжелых условиях проживания, массовых заболеваний и общего истощения армии. Столь высокая динамика смертности могла иметь место зимой 1738-1739 года, когда армия находилась в наиболее тяжелых условиях. Скуденность большого количество пехотных полков, драгун и морских команд на территории ретраншемента только способствовала распространению заразных болезней и дефициту провизии. Можно предположить, что погребения совершались в вечернее время, когда в одну могилу укладывались все умершие за один день. Примерно такое же положение наблюдается в балке «У перевоза», расположенной в непосредственной близости от стоянки судов флотилии. Здесь также присутствуют групповые захоронения при незначительной глубине могильных ям [2, с. 21]. Примечательно, что в одном из таких погребений была обнаружена миниатюрная пуговка с эмалью. находка не имела отношения к военному обмундированию. Такая же пуговка была выявлена и в трюме бригантини, затонувшей под Наумовой скалой в 150 метрах от погребения [88, с.14].

Следовательно, погребенный мог быть членом команды данного судна. Братские могилы, в которых хоронили членов морских команд, находились и на территории Запорожской верфи, о чем свидетельствуют воспоминания колонистов и жителей Александровска [147, с. 40].

Окончание военных действий еще раз продемонстрировало значительную отдаленность этих территорий от метрополии. Юг Украины по-прежнему оставался зоной, прежде всего, политических интересов Империи, способной на данном этапе едва только содержать здесь свои авангарды. Несмотря на то, что в послевоенное время Запорожье постепенно становится «зависимой» территорией, а запорожское войско теперь можно рассматривать как иррегулярные армейские подразделения, до возведения новой линии крепостей эти земли являются традиционной вотчиной запорожцев, сферой хозяйственной деятельности украинского населения [112, с. 56]. Именно в это время на территории Запорожской верфи, Хортицкого и других ретраншементов возникает множество казацких зимовников [50; 59]. На международном уровне до 1742 года Украина не воспринимается Османской Портой как субъект Российской Империи. Активные торговые связи, существующие между Украиной и Крымом, позволяли украинским купцам не только содержать в Крыму свои резиденции, но и перемещаться по Черноморскому бассейну на собственных кораблях [152, с. 108, 109].

Подписание мирного договора 1739 года, явившееся фактическим поражением в дипломатической войне, остановило судостроительные программы на юге страны. И если последующие внешнеполитические соглашения 40-х годов XVIII века предполагали значительные компенсации в пользу Российской Империи, строительство морского флота на Черном море остается запрещенным. Торговля могла осуществляться исключительно на турецких судах. По этой причине в межвоенный период общая концепция строительства маломеров оставалась прежней. Особое внимание к строительству крупных морских кораблей, наблюдается в канун следующей русско-турецкой войны с начала 60-х годов XVIII ст. С этого момента происходит разделение, собственно, гребного и морского флотов Черноморского бассейна. Примерно до 80-х годов мы не наблюдаем существенных изменений в конструкции основного ядра гребных флотилий – бригантин и дубель-шлюпок. Строительная полумодель бригантин 1768 года практически не отличается от своего

прототипа 1711 г. Аналогичную картину видим при сравнении полумоделей дубель-шлюпок 1737 и 1770 годов. Они отличались лишь углом наклона ахтерштевней. В остальном же, их габариты, вооружение и функциональное назначение оставались без изменений. Серия трансформаций в архитектуре и артиллерийском вооружении маломерных судов происходит только в 80-е годы XVIII ст., что является реакцией на шведские судостроительные программы. С января 1776 года один из ведущих мастеров Швеции Фредерик Чапмен по заказу командующего армейским флотом Г.Тролле разработал чертежи малых судов с сильным вооружением – канонерских лодок и мортирных баркасов, незамедлительно принятых к строительству (20, с.20-24). В ответ артиллерия гребных судов Российской Империи была значительно усилена. Дубель-шлюпки получают на вооружение орудия больших калибров на манер канонерских лодок. С 1787 года появляются и первые канонерские лодки Российского флота. Несмотря на то, что подобные инновации имели северное происхождение, нельзя не отметить того факта, что их появление было обобщением опыта I половины XVIII столетия. Концепция Чапмена основывалась на детальном анализе предыдущих военных компаний, поэтому он должен был хорошо знать все тонкости русско-турецких отношений. Инициатором же усиления малых судов полковой артиллерией был, как это не странно, не специалист, а фельдмаршал Миних. Тогда, в 1736 году, эти идеи продолжения не имели, вооружение лодок тяжелыми орудиями существенно увеличивало их осадку и создавало дополнительные проблемы при прохождении Днепровских порогов.

Во второй половине XVIII столетия строительство казацких лодок получает два вектора развития. В бассейнах речных систем Днепра и Дуная вплоть до конца столетия сохраняются старые принципы постройки. Они выразились в легких удлиненных пропорциях, вооружении малыми орудиями типа фальконетов и отсутствии палубного настила. Обводы корпусов, при этом, значительно отличались от предложенных галерным мастером А. Алатчениным. Сечение теоретических шпангоутов новых лодок показывает, что эти отличия были не в лучшую сторону и корпуса лодок должны были оказаться еще более валкими, чем у их предшественниц [31; 32]. Характерный скругленный ахтерштевень галер конца XVII - начала XVIII столетий был упразднен к середине XVIII века и теперь на казацких лодках он заменяется прямым. Известно, что в 1789 году лодки этого типа находились в составе

Дунайской флотилии Де-Рибаса [135, с. 43]. Значительные изменения претерпевают казацкие лодки на Дону и в Азовском бассейне. Донские казацкие лодки и кайки 80-х продолжают быть похожими друг на друга, однако, совершенно отличаются от своих предшественниц I половины XVIII ст. Они становятся в большей степени морскими судами, близкими бригантинам. Подобная трансформация понятна, так как зона вероятной военной активности перемещается из устьев рек в морские условия [25; 27; 34]. Этимологическая родственность терминов: *казацкие лодки, чайки – кайки* сохраняется, видимо, по причине близости функционального назначения этих типов судов. Теперь, такая терминологическая идентификация в большей степени – традиция, которой суждено отойти в прошлое. Интересен чертеж азовской казацкой лодки I пол. XIX ст. Она была близкой вельботу по конструкции и канонерской лодке по вооружению. В этом смысле она похожа на дубель-шлюпку образца 1788 года, но меньших размеров. Два артиллерийских орудия устанавливались на поворачиваемых лафетах [33]. После Выборгского сражения 22 июня 1790 года появились первые канонерские йолы, построенные по типу шведских [130, с. 24]. С этого времени и до середины XIX ст. они составляют основу гребного флота, постепенно вытесняя кайки и казацкие лодки всех типов.

В отличие от государственного. судостроение среднего течения Днепра во второй половине XVIII века и вплоть до конца XIX столетия не претерпело значительных изменений. Так как вплоть до 1738 года судостроительные программы предусматривали использование грузовых судов традиционных для Украины типов: байдаков и барок, строившихся подрядным способом, это, видимо, отвечало требованиям времени. Данные суда были типичными речными плавсредствами, предназначенными для грузовых перевозок вниз по Днепру. По своим характеристикам они мало чем отличались от своих донских аналогов – стругов и будар. Имея плоское днище и малую осадку, такие корабли отличались значительной тонажностью и простотой сборки. Естественно, об их использовании на море не могло быть и речи, они применялись исключительно для местных нужд, на территории Украины. Именно поэтому, с 1738 года, то есть на закате первой русско-турецкой войны, в составе Днепровской флотилии впервые появляются их морские прототипы – кончебасы. Новые грузовые суда, собирались по голландским образцам и отличались принципиально иной архитектурой корпуса. С окончанием войны и

соответствующими условиями мира водные пути среднего и нижнего течения Днепра продолжают оставаться замкнутыми и традиционные типы продолжают сохранять свое значение. На протяжении последующих 150-ти лет их конструкции почти не меняются. Только со второй четверти XX столетия архаичные деревянные барки заменяются железными баржами, которые, кстати, остаются такими же плоскими, низкобортными и тихоходными. Деревянные корпуса исчезают, сохранив свой облик на многочисленных фотографиях конца XIX – начала XX столетий. Одно из таких судов было исследовано в 1986 году Экспедицией Подводных Археологических Работ под руководством Г. И. Шаповалова. В отличие от них, в составе маломеров наблюдаются определенные сдвиги. Наряду с классическими моносилами, сохраняющимися до середины прошлого века, появляются и первые наборные лодки небольших размеров. Применение наборных корпусов было вызвано с одной стороны уже описанными выше нововведениями начала XVIII века, а с другой – постепенным исчерпанием соответствующих лесных ресурсов в верхнем течении Днепра. Мощные стволы многовековых деревьев исчезают и на смену им приходят новые технологии. Отметим, что, сама по себе, наборная техника сборки не являлась новшеством и была хорошо известна уже как минимум сто лет. В качестве новшества следует рассматривать скорее обводы корпусов, приближающиеся к шлюпкам и ботам морского побережья. Однодеревки постепенно мельчают в размерах, становятся малорентабельными и трудоемкими в изготовлении [139, с. 60].

Некоторые изменения претерпевает и судостроение запорожцев. В документах периода второй русско-турецкой войны 1768-1774 годов упоминаются используемые казаками байдаки, баркасы и дубы [145, с. 135]. Все эти типы судов были наборными, хотя и отличались друг от друга по конструкции. При этом размеры кораблей, их вооружение легкими орудиями и, главное, применение, остаются традиционными до конца XVIII столетия. Изменение принципов постройки лодок не повлияло на методы ведения боевых операций в условиях реки и моря, скорее наоборот, они приспособивались под хорошо знакомые и доведенные до совершенства приемы запорожцев. Поэтому, как совершенно справедливо отмечает Г. Шпыталев, для морских команд Новой Сечи не было нужды использования крупных парусных средств, захваченных в виде трофеев или построенных на государственные средства, так как они не были приспособлены для молниеносных операций в плавневой зоне

Днепра, на лимане и на Дунае [145, с.141].

Несомненно, печальный опыт Днепровской флотилии в первой половине XVIII века не мог не отразиться на стратегии и тактике использования новых речных флотилий. Благодаря этому опыту весь ход военных действий на море принимает другой оборот, и это незамедлительно сказывается на геополитической ситуации в зоне конфликта. Уже в следующей и, тем более, Третьей русско-турецкой войне, происходит перераспределение приоритетов в судостроительных программах. Основной упор теперь делается на строительстве морских кораблей и формировании Черноморской эскадры. Днепровская флотилия постепенно становится вспомогательным звеном, предназначенным для совместных и самостоятельных действий в низовьях Днепра, Буга и Дуная. Со второй половины столетия одной из первоочередных задач становится не противодействие военно-морским силам Турции, тщета которого была очевидна, а оборона новых военных баз и верфей в непосредственной близости от Черноморского побережья. Блестящие победы, одержанные в нижнем течении Днепра запорожскими командами Третьяка, Сидловского, Якубовича и других, стали еще одним доказательством того факта, что действия речных флотилий могут и должны быть результативными. С этого же времени проводится новое подробное картографирование русла Днепра и его порогов, появляются тщательные промеры глубин реки, необходимые для прохождения глубоководных морских судов.

Заключение

История кораблестроения - удивительное и увлекательное занятие! Конечно, любая историческая тема, по сути, также бесконечна, как и сам источник исследования. Всегда можно вернуться и всякий раз найти что-то новое, незамеченное и не раскрытое, увидеть свои ошибки и исправить их. Хватило бы терпения.

Я почти уверен, что история речных флотилий XVIII и XIX столетий, бытовавших на территории Украины, будет еще долго оставаться малопривлекательной и далеко не самой перспективной. С позиции российского историка она может показаться не такой яркой как, например, легендарная эпоха становления Балтийского флота или период блестящих побед Ушакова. Тем более что

похвастаться то не чем, а вот ошибок, особенно в начале, было действительно много. Наверное, поэтому в исторических работах России Днепровской и Азовской флотилиям традиционно отводится всего несколько страниц.

Еще менее перспективной выглядит эта тема на Украине. Здесь она не актуальна. Морские походы запорожцев начинаются значительно раньше и охватывают весь Черноморский регион. Как историческое явление, они, прежде всего, связаны с историей Украины и служат вполне удачной темой для сравнения: как «у нас» и как «у них». К сожалению. К сожалению. Ведь сравнивать «казенные» флотилии с флотилиями запорожских чаек незачем. Во-первых, перед ними ставились совершенно разные задачи, которые определяли как ареал их действия, так и корабельный состав. Если флотилии запорожцев, как правило, являлись самостоятельными боевыми звеньями, выполняющими те или иные задачи в зависимости от обстановки, то речные флотилии, подобные Днепровской, были составляющим звеном регулярной армии с прямым подчинением. Их действия во многом зависели от положения и операций сухопутных частей, с которыми они тесно взаимодействовали. Во-вторых – соперник, с которым приходилось иметь дело на воде, все-таки отличался, и одна галера другой – рознь, пусть даже обе турецкие. Не секрет, что запорожцы крайне редко вступали в столкновение с военно-морскими силами Турции. Традиционным противником был торговый и каботажный флот. Но при поддержке войск и флота, именно казацкие отряды оказывались наиболее результативными в сражениях на воде. Регулярные речные флотилии, в отличие от флотилий казацких, всегда предназначались для действий против равного по силе противника. В-третьих – само появление регулярных и запорожских флотилий определялось факторами, которые были, мягко говоря, не совсем равнозначными. Так, строительство Днепровской флотилии на протяжении XVIII столетия определялось, прежде всего, внешнеполитической ситуацией и носило ситуативный, циклический характер. Запорожские корабли зависели от этого в меньшей степени. Период постройки и объемы строительства, несравнимые, кстати, с государственными, определялись на Сечи. В XVIII веке часть расходов, а, нередко, и все строительство казацкого флота, брало на себя государство. В это же самое время происходили процессы и полностью обратного порядка – достаточно вспомнить историю появления дубель-шлюпок и новоманерных казацких лодок, строившихся по

запорожским образцам и стандартам. Иначе говоря, все попытки деления Днепровского судостроения на «наше» и «чужое» выглядят более чем натянутыми. В результате этого богатая и интересная историческая тема превращается в урезанный, наспех собранный миф с правильной идеологической направленностью. А жаль.

Для большинства европейских стран речное судостроение было колыбелью судостроения морского. Это положение вполне приемлемо даже для таких «морских цивилизаций» как Скандинавия или Голландия. Не исключение в этом смысле и Украина. Речная система Днепра издревле была тем местом, где зарождались славянские кораблестроительные традиции. Последние были неразрывно связаны с меридиональным торговым маршрутом, известным как «Путь «из варяг в греки». За полуторатысячелетний период эти традиции неоднократно обогащались все новыми и новыми технологическими приемами. К XVIII столетию именно здесь, на юге, начинается процесс создания морских сил Российской Империи. Этот период продлился почти сто лет. Из них, вся первая половина XVIII столетия становится временем напряженного поиска оптимальных пропорций, временем, которое вполне можно сравнить с родами, мучительными и сложными, но со счастливым исходом. Рождение первого «Великого каравана», а затем и Черноморского флота - повод для гордости отнюдь не только российской, но и украинской.

Чем же все-таки была Днепровская флотилия в эти 50 лет – неудачным экспериментом или логическим продолжением традиционных славянских вояжей на юг? Скорее всего - и тем и другим. И ничего удивительного в этом, видимо, нет. Важно другое. Пятьдесят лет напряженного труда, наполненного удивительным драматизмом, показали способность к решению насущных стратегических задач, пусть даже поспешных и не всегда логичных в своей постановке.

Спустя 260 лет от нескончаемой вереницы идущих на юг кораблей сохранилось совсем немного. Нам известны всего несколько остовов, сохранившихся на дне Днепра. Два из них удалось спасти, есть надежда сохранить остальные. Конечно, эти громоздкие и немые останки помнят гораздо больше, чем мы когда-либо узнаем. Способны ли они приоткрыть свои тайны, и способны ли мы понять их? Для этого, как мне кажется, нужен чуткий собеседник. Станьте им, и вы узнаете немало удивительных и правдивых историй.

Литература

I. Архивные материалы

Национальный заповідник «Хортица» (г. Запорожье)

Оп. 1

1. Д. 102 : Остапенко М.А. Звіт за археологічну експедицію «Хортиця-2000». Запоріжжя, 2001. – 31 с.
2. Д. 248 : Кобалия Д.Р. Отчет о проведении археологических исследований на о.Хортица и Арабатской стрелке в 2004 году. Запорожье, 2005. – 22 с.
3. Д. 386 : Нефедов В.В, Денисенко А.А, Деменко П.Ф. Историко-технический отчет по организации исследовательских и реставрационных работ на памятнике археологии “бригантине русского типа” 1738 г., Запорожье, 2005. – 36 с.
4. Д. 650 : Остапенко М.А., Денисенко А.О. Звіт за археологічну розвідку в б.Музичина на о.Хортиця у 2007 році. Запоріжжя, 2009. – 46 с.
5. Д. 651 : Кобалия Д.Р. Отчет об исследовании состояния Хортицкого ретраншемента 1736-1739 гг. и локализации его жилищно-хозяйственных комплексов. Запоріжжя, 2009. – 83 с.
6. Д. 659 : Кобалия Д.Р. Отчет о раскопках на месте лазаретов Хортицкого ретраншемента в 2009 году. Запорожье, 2010. – 87 с.
7. Д. 710 : Козачок Н.Л. Річний звіт наукового співробітника Козачок Н.Л. про роботу археологічної експедиції «Хортиця-91». Запоріжжя, 1992. – 117 с.
8. Д. 719 : Козачок Н.Л. Річний звіт наукового співробітника Козачок Н.Л. про роботу археологічної експедиції «Хортиця-92». Запоріжжя, 1993. – 65 с.
9. Д. 739 : Козачок Н.Л. Річний звіт наукового співробітника Козачок Н.Л. про роботу археологічної експедиції «Хортиця-93». Запоріжжя, 1994. – 45 с.
10. Д. 762 : Козачок Н.Л. Річний звіт наукового співробітника Козачок Н.Л. про роботу археологічної експедиції «Хортиця-94». Запоріжжя, 1994. – 176 с.
11. Д. 994 : Остапенко М.А. Звіт про роботу археологічної експедиції “Хортиця-98”, Запоріжжя, 1999. – 17 с.
12. Д. 15396 : «Карта аккуратной описи на часть реки Днепра от №6 до №7 чиненой под смотрением флота капитан-лейтенанта Языкова лейтенантами Николаем

Смирным и Борисовым. Сочинена в местечке Гомеле на компас имеющий склонение до 30' западное. Глубина поставлена в футах английских 1784 году» - 1 с.

Российский государственный архив военно-морского флота

(г. Санкт-Петербург)

Ф. 3 : «Брусилов Лев Алексеевич, вице-адмирал»

Оп. 27

13. Д. 1286 : «План верхнего Хортицкого острова, на котором заложен ретраншемент ко адмиралтейству для строения судов названной Запорожская верфь» - 1 с.

14. Д. 1287 : «План острова вышних хортиц а где чему быть надлежит значит по литерам» - 1 с.

Ф. 198 : «Канцелярия вице-президента Адмиралтейств-коллегии адмирала Г. Г. Кушелева»

Оп. 1

15. Д. 86 : «чертеж габары» – 1 с.

Ф. 212 : «Государственная Адмиралтейств-коллегия»

Оп. 1

16. Д. 13, Т. 1 «Дела Адмиралтейств-коллегии»: – 1330 с.

Оп. 11

17. Д. 73 : «Дела Адмиралтейств-коллегии»: – 1450 с.

18. Д. 720 : «Дела Адмиралтейств-коллегии»: – 1678 с.

Ф. 327 : «Чертежи по судостроению парусного и гребного флотов (коллекция)»

Оп. 1

19. Д. 3706 : «чертежь шмака во 100 ластов корабельного мастера Козьмы Стрехова 1738 года» – 1 с.

20. Д. 3850 : «чертежь малого прама» – 1 с.

21. Д. 3999 : «сей чартежь точный с полумодели бригаантины бывшего корабельного мастера Гаврилы Меньшикова корабельный ученик Митрофан Яковлев» – 1 с.

22. Д. 4001 : «длина бригантине 58 фут, ширина без досок 14 фут 4 дюйма, глубина інтрюйма 5 фут с половиною без грузу пойдет 3 фута, с грузом 4 фута чертил корабельный подмастерье Андрей Семенов» – 1 с.

23. Д. 4086 : «чертеж 16-ти баночной галеры» – 1 с.

24. Д. 4091 : «чертеж 16-ти баночной Венецианской галеры» – 1 с.

25. Д. 4105 : «кайка» – 1 с.

26. Д. 4112 : «кайка» – 1 с.

27. Д. 4114 : «кайка» – 1 с.

28. Д. 4376 : «байдакъ» – 1 с.

29. Д. 4667 : «чертеж средней и малой препорции» – 1 с.

30. Д. 4841: «Сей чертеж казачьей лодки с присланого из Таврова чертежа зарисовка галерного подмастерья Григория Харламова» – 1 с.

31. Д. 4842 : «чертеж казачьей лодки большой» – 1 с.

32. Д. 4844 : «чертеж казацкой лотки» – 1 с.

33. Д. 4845 : «чертеж 20-ти весельной казачьей лодки. По сему чертежу строились в минувшую войну для Азовского моря» – 1 с.

34. Д. 4847 : «чертеж казачьей лодки донской більшого размера» – 1 с.

35. Д. 5046 : «шхерботь длиною через штевні 50 шириною 16 глубиной 5 фут чертил мастер Соловей» – 1 с.

36. Д. 5263 : «Чертеж французской галеры» – 1 с.

37. Д. 4564 : «боту длина 55 фут, ширина между досками 15 фут 8 дюймов глубина вынут руле 6 фут 6 дюймов» - 1 с.

38. Д. 4841 : «сей чартеж казачьим лоткам с присланного с Таврова чертежа за рукою галерного подмастерья Григория Харламова декабря дня 1736 году» - 1 с.

39. Д. 4073 : «чертеж 20-ти банокъ длина 133 фут ширина 19 фут глубина 6 фут 2 дюйма» - 1 с.

40. Д. 4113 : «дюбельшлюпка» - 1 с.

41. Д. 3973 : «Рапортъ з бригантиной 20-ти весельной» - 1 с.

42. Д. 4090 : «чертеж галеры 16 банокъ» - 1 с.

43. Д. 4089 : «чертеж галеры 16 банокъ» - 1 с.

44. Д. 4081 : «чертеж 20-ти баночной галеры» - 1 с.

45. Д. 5263 : «чертеж французской галеры» - 1 с.

Российский государственный архив древних актов (г. Москва)

Ф. 248 : «Правительствующий сенат»

Оп. 1

46. Д. 558 : «Чертеж судам, которые с грузом плыть вверх по Днепру от Кинбурна до Запорожской Сечи отправлены и посланные от запорожских казаков вниз по Днепру порожные спущены быть могут.» – 19 с.

47. Д. 1154 : «Чертеж казачьей лодки которые строятся при Тавровском Адмиралтействе, длина 60. Глубина 3. Ширина 11 фут. Чертил галерный мастер Алатчинин» – 1 с.

Российский государственный военно-исторический архив

(г. Москва)

Ф. 349 : «Главное военно-техническое управление»

Оп. 12

48. Д. 5051 : «Генеральный план днепровским порогам от Усть-Самары до Александровской крепости с показанием по обе стороны реки близлежащей ситуации. Снят 1771 году» - 1с.

49. Д. 7452 : «Плань крепости Запорожской Сечи 1740 года» - 1 с.

50. Д. 7455 : «План Запорожской Сечи» - 1 с.

Оп. 41

51. Д. 6113 : «Хортица. На подлинном подписан инженеръ капитан порутчикъ Плаутин» – 1 с.

52. Д. 6116 : «Плань Хортицко-островскому ретранжементу съ ситуации 1741 года» - 1 с.

53. Д. 6315 : «Плань Новому и старому хортицкому ретранжементу в каком ныне состоянии находитца 1740 году» - 1 с.

Ф. ВУА

Оп. 1

54. Д. 1583 : «Карта реки Днепр от Киева до впадения ее в Черное море а при ней на пространном мачтапе для оногo усмотрения положение мест крепостям с

мурами же и места означенных планов значат в карте под литерами берега той реки по атренткам для счисления с мачтапа положенного при сех карте а широта реки по обстоятельствам мест примером для лучшего усмотрения мелей островов и камней сочиненная в Экспедицию Днепрскую в 740м году» – 1 с.

55. Д. 20114 : «Генеральная лант карта от Киева по реке Днепр до Очакова и по степи до Азова с позначением украинской линии тож турецкой области и польского владения с Российской империей границей сочинена из разных карт» - 1 с.

56. Д. 21961 : «Плань Старой сечи казаков запорожских а где какому быть при сем плане строению значить под нижеописанными литерами» - 1 с.

57. Д. 23898 : «План конских вод и местной называемой рекой жеребцом» - 1 с.

58. Д. 24077 : «Карта течению реки Днепра, от Усть-Самары, до окончания Хортицкого острова с показанием по берегам на три версты ситуации и имеющих на том расстоянии порогов, коих падение под сим описывается, проходы через их означены пунктиром, а глубина воды подписано цифрою в футах» - 1 с.

59. Д. 24089 : «Плань снятому на реке Днепре Хортицкому острову с показанием на оном разного леса, лугов, зимовников и другой ситуации» - 1 с.

II. Опубликованные источники

60. Боплан Г. Опис України / Гійом Левассер де Боплан. – К. : Каменяр, 1990. – 301 с;

61. Д'Асколи Э. Описание Черного моря и Татарии / Э. Д'Асколи // Известия Императорского общества истории и древностей. – Одесса. – 1902 – Т. XXIV. – С. 89-180.

62. Записки генерала Манштейна / Христофор Манштейн (ред. М. М. Семеновского) // Русская старина. – 1875. - июль. – 397 С.

63. Манштейн Э. Утерянные победы / Эрих фон Манштейн. – Москва: АСТ, 2002. – 896 с.

64. Материалы для истории русского флота : [у 17 ч.]. – Санкт-Петербург : т-во И. В. Сытина, 1865– . – (голов ред. Ф. Веселаго [та інш.]). Ч. 6. – 1877. – 770 с.

III. Монографії і статті

65. Аренс Е. И. Русскій флотъ. Исторический очеркъ / Евгений Иванович Аренс. – Санкт-Петербург : Изданіе экспедиціи заготовл. госуд. бумагъ, 1904. – 66 с.
66. Байов А. Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны Войны с Турцией в 1736-1739 гг., Т. 1. – Первые годы войны / Алексей Константинович Байов. – Санкт-Петербург : Николаевская академія генеральнаго штаба, 1908– 304 [86] с.
67. Белавенець П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России / Петр Иванович Белавенець. – Санкт-Петербург : Тип. Морского м-ва, 1909. – 324 с.
68. Берх В. Н. Жизнеописанія первых російскихъ адмираловъ, или Опыт истории Российскаго флота (в 4 ч.) / В. Н. Берх. – Санкт-Петербург : тип. Денькова, 1831– . – 123 с. – (Ч. 2. – 1833).
69. Богатырев И. В. Судостроение для Черного моря в Петровский период / Игорь Богатырев // Судостроение. – 1988. – № 1. – С. 52-54.
70. Богатырев И. В. Судостроение на берегах Луги, Нарвы, Ижеры / Игорь Богатырев // Судостроение. – 1984. – № 5. – С. 68-71.
71. Брокгауз Ф. А. Энциклопедический словарь / Ф. А. Брокгауз, И. А. Эфрон. – Москва : Советская энциклопедия, 1991– . –1996. – 264 с.
72. Быховский А. И. Петровские корабли / А. И. Быховский – Ленинград : Судостроение, 1982. – 100 с.
73. Веселаго Ф. Краткая история русского флота. В двух выпусках. Вып.1 / Феодосий Федорович Веселаго. – Санкт-Петербург : тип. В. Демакова, 1893. – 302 с.
74. Головизнин К. Русский флот на Черном море / Константин Головизнин // Морской сборник. – 1885. – окт. – С. 23-78.
75. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусскаго языка, Т. 1. А-З. / В. И. Даль. – Москва : Русский язык, 1978. – 700 с.
76. Довгалюк В. Б. Формування параметрів повітряного середовища музейних приміщень / В. Б. Довгалюк // VI міжнар. наук.-практ. конф. Збереження, дослідження, консервація та експертиза музейних пам'яток. – К., 2008. – Ч. 1. – С. 142-146.

77. Додонов Р. Историчні вгаскі України: події, пошук, версії / Роман Додонов – Донецьк : ВИК, 2004. – 289 с.
78. Дорохов В. Б. Основы стандартизации и сертификации климатических условий сохранности для музеев и памятников архитектуры / В. Б. Дорохов, И. В. Фомин // VI міжнар. наук.-практ. конф. Збереження, дослідження, консервація та експертиза музейних пам'яток. – К., 2008. – Ч. 1. – С. 155-159.
79. Дорохов В. Б. Оценка проблем создания микроклимата на этапе проектирования новых музейных зданий / В. Б. Дорохов, Н. А. Чубарова, И. С. Коллегаев, Э. В. Янибеков // VI міжнар. наук.-практ. конф. Збереження, дослідження, консервація та експертиза музейних пам'яток. – К., 2008. – Ч. 1. – С. 149-154.
80. Елагин С. История Русского флота. Период Азовский, Ч.1 / Сергей Елагин – Санкт-Петербург : Типография Гогенфельдена и Ко, 1864– 533 с.
81. Загоскинъ Н. П. Русскіе водные пути и судовое дѣло въ до-Петровской Россіи / Микола Павлович Загоскин. – Казань : Изданіе Управленія Водных Путей и Шоссейных Дорогъ, 1909. – 506 с.
82. Золотарев В. А. Три столетия Российского флота XVIII век / В. А. Золотарев, И. А. Козлов. – Санкт-Петербург : АСТ, 2003. – 688 с.
83. Ильин капитан Корпуса Морской Артиллерии Наука морской артиллерии / Олександр Васильович Ильин – Санкт-Петербург : Типография военно-учебных заведений, 1846. – 759 с. – (сочинение).
84. История отечественного судостроения : [у 5 т.]. – Санкт-Петербург : Судостроение, 1994– . – (голов. ред. акад. И. Д. Спасский [та інш.]). Т. 1: Парусное деревянное судостроение IX-XIX в. – 1994. – 472 с.
85. Карелин И. Запорожские городища / И. Карелин // Записки Одесского археологического общества истории и древностей. – Одесса. – 1875. – Т. IX. – С. 433-442.
86. Каушан В. Новые данные о запорожских чайках / В. Каушан, В. Конюхов, С. Радивилов // Судостроение. – 1988. - № 1. – С. 69-72.
87. Кепін Д. В. Музеєфікація об'єктів археологічної спадщини в Європі. На прикладах пам'яток первісної культури / Дмитро Кепін - К. : Центр пам'яткознавства НАН України та Українського товариства охорони пам'яток історії та культури, 2005, с.176;

88. Кобалия Д. Р. Затонувшие корабли Днепровской гребной флотилии 1737-1739 гг. / Д. Р. Кобалия, В. В. Нефедов // Культурологічний вісник. – 2000. - № 6. – С. 5-16.
89. Кобалия Д. Р. Исследования у балки Ганновка на о. Хортица / Дмитрий Русланович Кобалия // Археологічні пам'ятки Хортиці та їх музеєфікація. – 2006. – №1. – С. 102-112.
90. Кобалия Д. Р. Методика исследований и организация подъема казачьей лодки 1738 г. / Д. Р. Кобалия, В. В. Нефедов // Подводная археология: сто лет исследований. материалы междунар. науч.-практ. конф., «К столетию подводной археологии» 6-8 фев. 2002 г. – Москва. – 2002. – С. 66-74.
91. Кобалия Д. Р. О местонахождении Второй морской дивизии полковника Баранова на о. Хортица; 1739 год. / Дмитрий Русланович Кобалия // Археологічні відкриття в Україні 2000-2001 рр. – К., 2002. – С. 15-17.
92. Кобалия Д. Р. Проект “Запорожская чайка” / Дмитрий Русланович Кобалия // Октопус. – 2000. - № 3. – С. 74-78.
93. Кобалия Д. Р. Раскопки на территории военного лагеря 1737-1739 г. на о. Хортица / Дмитрий Русланович Кобалия // Археологічні дослідження на Україні у 1997-1998 роках. – 1998. – С. 19-20.
94. Кобалия Д. Р. Раскопки штаб-квартиры генерал-майора фон-Брадке 1737-1739 гг. на о. Хортица / Д. Р. Кобалия, О. В. Тубольцев // Культурологічний вісник ЗДУ. – 2001. – № 7. – С. 10-20.
95. Кобалия Д. Р. “Козацькі лодки” та дюбель-шлюпки II чв. XVIII ст.: історія виникнення / Д. Р. Кобалия, В. В. Нефедов // Культурологічний вісник. – 2002. - № 8. – С. 8-17.
96. Кобалия Д. Р. «Запорозька чайка» історія однієї знахідки / Д. Р. Кобалия, В. В. Нефедов. – Запоріжжя : Дике поле, 2005. – 157 с.
97. Кобалия Д. Р. Новоманерныя казачьи лодки” за результатами останніх досліджень / Дмитрий Русланович Кобалия // Наукові Записки Збірник праць молодих вчених та аспірантів. – 2001. - Т. 6. – С. 146-155.
98. Кобалия Д. Р. Речовий комплекс з місця підйому козацької лодки 1737-39 рр. / Дмитрий Русланович Кобалия // Нові дослідження пам'яток козацької доби в Україні. Збірка наукових статей. – 2002. - № 11. – С. 34-39.

99. Кобалія Д. Р. Хортиця: археологічне вивчення / Дмитрий Русланович Кобалія // Пам'ятки України. – 2007. – № 2. – С. 14-30.
100. Козловский Д. Е. История материальной части артиллерии / Д. Е. Козловский – Москва: Артиллерийская Ордена Ленина и Ордена Суворова Академия Красной армии им. Дзержинского, 1946. – 323 с.
101. Красновъ Н. Казачій флотъ / Николай Краснов // Военный сборникъ. – 1885. – №9. – С. 215-231.
102. Курти О. Постройка моделей судов / О. Курти – Ленинград : Судостроение, 1988. – 543 с.
103. Ласковский Ф. Материалы по истории инженерного искусства в России / Федор Федорович Ласковский. – Санкт-Петербург : Типография Императорской Академии наук, 1865. – 315 с.
104. Леньков В. Д. Командорский лагерь экспедиции Беринга / В. Д. Леньков, Г. Л. Силантьев, А. К. Станюкевич – Москва : Наука, 1988. – 128 с.
105. Мавродин В. В. Экономический рост России, внутренняя и внешняя политика царизма в конце XVII – первой половине XVIII века / Владимир Васильевич Мавродин. – Москва : Наука, 1952. – 196 с.
106. Маріна З. П. До питання про місцезнаходження слободи та перевозів біля Усть-Самарського ретраншементу / З. П. Маріна, Д. Г. Філімонов // Музейний вісник. – 2009. – № 9. – С. 66-80.
107. Марквардт К. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века / К. Марквардт – Ленинград : Судостроение, 1991. – 288 с.
108. Михайлов А. А. Первый бросок на юг / Андрей Александрович Михайлов – Москва; Санкт-Петербург : Северо-Запад Пресс, 2003. – 429 с.
109. Нефедов В. В. Запорозька чайка I пол. XVIII ст. в р. Дніпро біля о.Хортиці / В. В. Нефедов, М. А. Остапенко, Д. Р. Кобалія // Нові дослідження казацької доби в Україні. Збірка наукових статей. – 1999. – № 8. – С. 67-71.
110. Нефедов В. В. Планиграфический анализ гидроархеологических объектов Хортицкого ретраншемента 1736-1739 гг. / В. В. Нефедов, Д. Р. Кобалія // Старожитності Північного Причорномор'я і Криму. – 1999. - № 7. – С. 107-118.1
111. Новицький Я. П. Острів Хортиця на Дніпрі / Яків Павлович Новицький // Запорожці. – К., 1993. – С. 337-379.

112. Олійник О. Запорозький зимівник часів Нової січі (1734-1775) / Олександр Леонтійович Олійник. – Запоріжжя : Тандем-У, 2005. – 256 с.
113. Основы корабельной архитектуры : [у 2 т.]. – Ленинград : Судпром ГИЗ, 1948– . – (голов. ред. проф. Н. Е. Путов [та інш.]). Т. 1. – 1948. – 326 с.
114. Остапчук В. Козацькі Чорноморські походи у морській історії Кятіба Челебі “Дар великих мужів у воюванні морів” / В. Остапчук, О. Галенко // *Marra Mundi: Збірник наукових праць на пошану Ярослава Шашкевича з нагоди його 70-річчя.* – Львів; Київ; Нью-Йорк. – 1996. – С. 341-408.
115. Очеркъ русской морской истории / [ред. Ф. Веселаго]. – Санкт-Петербург : Тип. В. Демакова, 1875. – 698 с.
116. Пасецкий В. М. Витус Беринг / Василий Михайлович Пасецкий. – Москва : Мысль, 1982. – 176 с.
117. Повседневная запись замечательных событий в Русскомъ флотъ и указатели къ ней / [ред. А. С. Кратков]. – Санкт-Петербург : Военно-морской ученый отдел Главного морского штаба, 1893. – 465 с.
118. Рейнке К. Постройка яхт / К. Рейнке, Л. Лютьен, И. Мус – Ленинград : Судостроение, 1986. – 368 с.
119. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в. / [сост. Федорова Т. С., Глазунова Л. В., Иоффе А. Е., Спиридонова Л. И. ; ред. Алексеев А. И.]. – Москва : Наука, 1984– . – (Сборник документов «Исследования русских на Тихом океане в XVIII – первой половине XIX в.»). – 1984. – 320 с.
120. Сацкий А. Г. Первый линейный корабль Черноморского флота / А. Г. Сацкий // *Судостроение.* – 1988. – № 1. – С. 55-57.
121. Сергійчук В. І. Морські походи запорожців / Володимир Іванович Сергійчук – К. : Фотовідеосервіс, 1992. – 60 с.
122. Скальковський А. О. Історія Нової Січі або останнього коша запорозького / Аполлон Олександрович Скальковський. – Дніпропетровськ : Січ, 1994. – 678 с.
123. Скрягин Л. Якоря / Лев Николаевич Скрягин. – Москва : Транспорт, 1979. – 384 с.

124. Словарь иностранных слов : словник-довідник [ред.-упоряд. И. В. Лехин та ін.]. – Москва : 1964. – 784 с.
125. Сокульский А. Морські походи запорожців / Арнольд Леонідович Сокульский. – К. : Січ, 1995. – 218 с.
126. Сокульський А. З історії судноплавства в Україні: козацька «чайка» / Арнольд Леонідович Сокульський // УІЖ. – 2001. - № 5. – С. 75-80.
127. Соловьев С. М. История России с древнейших времен / Сергей Михайлович Соловьев. – Москва : Соцэкгиз, 1961– . – (отв. ред. Л. В. Черепнин. – Сочинения в 15 кн. / Сергій Михайлович Соловьев; кн. X. - 1963). – 781 с.
128. Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение северо-запада Руси в средневековье / Петр Сорокин. – Санкт-Петербург : Издательский дом Санкт-Петербургского государственного университета, 1997. – 208 с.
129. Спиридонова Е. В. Экономическая политика и экономические взгляды Петра I / Е. В. Спиридонова – Москва : Госполитиздат, 1952. – 288 с.
130. Трубкин Ю. Е. Типы судов шхерных флотов России и Швеции в войне 1788-1790 годов / Ю. Е. Трубкин // Гангут. – 1997. – № 12. – С. 3-20.
131. Тушин Ю. П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век) / Юрий Тушин. – Москва : Наука, 1978. – 183 с.
132. Фаворов Б. П. Конструкция древних долбленых челнов / Б. П. Фаворов // Судостроение. – 1978. - № 6. – С. 57-59.
133. фон-Фиркс И. Суда викингов / Иохен фон-Фиркс. – Ленинград : Судостроение, 1982. – 100 с.
134. Ховарт Д. Боевые парусники / Дэвид Ховарт – Москва : Терра-Книжный клуб, 1998. – 176 с. (Энциклопедия «Великий час океанов»).
135. Черников И. И. Русские флотилии за 1000 лет (907-1917) / Иван Черников – Ленинград : Санкт-Петербург, 1999. – 158 с.
136. Чертеж Дуббель-Шлюпки. 1736 г. (масштаб 1:50) /А. Ларионов //. – Санкт-Пктекрбург : Гармашев, 2004. – С. 1-6.
137. Четверухин Г. Н. История развития корабельной и береговой артиллерии, Т. 1 / Георгий Николаевич Четверухин. – Москва; Ленинград : Молодая гвардия, 1942. – 279 с.

138. Шаповалов Г. И. Древние якоря Днепра / Георгий Иванович Шаповалов // Речной транспорт. – 1989. - № 2. – С. 42-44.
139. Шаповалов Г. И. Вироблення човнів на Полтавщині на річках Ворскла та Орель / Георгій Іванович Шаповалов // Судова археологія та підводні дослідження. – 1993. – № 1. – С. 59-62.
140. Шаповалов Г. И. До питання про реконструкцію запорізької чайки / Георгій Іванович Шаповалов // Судова археологія та підводні дослідження. – 1993. - № 1. – С. 42-48.
141. Шаповалов Г. И. Дослідження військового судна ст. XVIII ст. на дні Дніпра біля Хортиці у 1971 році / Георгій Іванович Шаповалов // Судова археологія та підводні дослідження. – 1993. – № 1. – С. 49-58.
142. Шелеметьєва Т. І. Гудзики часів російсько-турецької війни 1735-1739 рр. з фондової збірки Національного заповідника «Хортиця» / Тетяна Іванівна Шереметьєва // Роль музеїв у культурному просторі України і Світу. – Дніпропетровськ, 2009. – С. 295-300.
143. Школа яхтенного капітана / [сост. Леонтьев Е. П.] – Москва : Физкультура и спорт, 1983. – 245 с.
144. Школа яхтенного рулевого / [сост. Леонтьев Е. П.]. – Москва : Физкультура и спорт, 1987. – 272 с.
145. Шпитальов Г. Г. Запорозька флотилія в російсько-турецькій війні 1768-1774 років / Геннадій Шпитальов // Південна Україна XVIII-XIX століття : записки науково-дослідної лабораторії історії Південної України ЗДУ. – Запоріжжя, 1999. – Вип. 4 (5). – С. 134-142.
146. Шпитальов Г. Г. Запорозьке військо в російсько-турецькій війні 1735-1739 років / Геннадій Шпитальов // Запорозька спадщина. – 2002. – № 13. – С. 1-71.
147. Эварницкий Д. И. Остров Хортица на реке Днепр (Из поездки по запорожским урочищам) / Дмитрий Иванович Эварницкий. – К. : тип. Корчак-Новицкого. – 1886. – 50 с.
148. Яворницький Д. І. Історія запорозьких козаків / Дмитро Іванович Яворницький. – К. : Генеза, 1991– . – Т. 3, 1993. – 560 с.
149. Яценко С. П. Археологічні дослідження 1968 року Р. О. Юри. Фондове зібрання Запорізького краєзнавчого музею / С. П. Яценко // Музейний вісник. – 2009. –

№ 9. – С. 56-65.

150. 500-летие Русской артиллерии (1389-1889) / [сост. Артиллерии генерал-майор Бранденбург]. – Санкт-Петербург : Типография «Артиллерийского журнала», 1889. – 102 с.

151. Cederlund C. O. Salvage from archaeological excavation, documentation and interpretation of postmedieval wrecks of carvel-built ships at the Swedish coast of the Baltic / C. O. Cederlund // Изучение памятников морской археологии. – 1997. – С. 66-70.

152. Halenko A. Towards the character of Ottoman policy in the Northern Black Sea Region after the treaty of Belgrade (1739) / A. Halenko // ORIENTE MODERNO The Ottoman Empire in the eighteenth century. – 1999. – № 1. – С. 101-112.

153. Marquardt H. K. Schoner in Nord und Sud / Karl Heinz Marquardt - Rostock : Hinshoff Verlag, 1989. – 483 с.

154. Nougier L. R. La vie privée des hommes au temps des Vikings / Nougier L. R. - Paris : Hachette, 1982. – 116 с.

155. Riese von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts / [Hoeckel, Jorberg, Loef, Szymanski, Winter]. – Rostock : VEB Hinshoff Verlag, 1979. – 267 с.

Rooij H. East Indiaman Amsterdam / H. Rooij, J. Gawronski .- Haarlem : H.J.W. Becht, 1989. – 587 с.