

## МОРСЬКА ІСТОРІЯ

### ТИПОЛОГІЯ СУДОВ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДНЕПРОВСКОЙ ГРЕБНОЙ ФЛОТИЛИИ В КОНЦЕ XVII - I ПОЛ. XVIII ВВ.



**Кобалия Д.Р.**  
зав. отделом охраны памятников, археологии  
и реставрации  
Национального заповедника „Хортица”

*Статья посвящена истории создания Днепровской гребной флотилии в конце XVII века, когда Петр I приказывает гетману Мазепе строить суда в Брянске для похода на турок, а также возрождению флотилии при императрице Анне Иоановне в 30-х годах XVIII в. Именно в этот период на острове Хортица функционирует Запорожская верфь. Автор анализирует типовой состав судов Днепровской флотилии: дюбель-иллюпки, бригантины, галеры, прамы, кончебасы и проч., описывает их конструктивную эволюцию и специфику строительства.*

**Ключевые слова:** Днепровская гребная флотилия, Брянская верфь, Хортица, Запорожская верфь, бригантина, галера, казацкие лодки, дюбель-иллюпка, кончебас, прам, плашкоут.

Появление Днепровской гребной флотилии в конце XVIII ст. было вызвано стремлением Петра I решить одну из важнейших геополитических задач империи – расширением южных территорий и переносом границ России на Черноморское побережье. Создание мощного военного флота имело едва ли не основополагающее значение.

Несмотря на то, что в создании флотилии проявился целый ряд особенностей, этому процессу присущи и тенденции, характеризующие все русское военное кораблестроение I половины XVIII ст. Одной из них было использование навыков судостроения запорожских и донских казаков. В полной мере это нашло отражение не только на Днепре 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 в 1723 году «Табеля о корабельных пропорциях», далее - Русского кораблестроительного регламента, и в последующие годы происходит процесс его закрепления. Речное судостроение, напротив, обнаруживает активизацию поиска оптимальных форм и в полном объеме возобновляется. В связи с изменением политической ситуации начавшееся на юге военное кораблестроение получает дальнейшее развитие на Балтике. В то же время черноморская проблема остается открытой. Возобновление военных действий против Турции в 1735 году дает новый толчок созданию военной флотилии на Днестре.

В новых условиях миссия, возлагавшаяся на флотилию, значительно усложняется. Теперь она принципиально отлична от задач, которые традиционно ставила перед своими морскими командами Запорожская Сечь. Главной стратегической линией по-прежнему остается выход к Черноморскому побережью, закрепление его за Россией и установление доминанты российского флота по всему Черноморскому бассейну. В тактическом отношении, флотилия должна была перейти от десантных операций к прямому противостоянию военно-морским силам Турции, следовательно, быть самостоятельным боеспособным звеном вооруженных сил. Необходимо было построить в кратчайшие сроки большое количество судов с полным вооружением и оснасткой. 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. Если на первом этапе, в конце XVII ст., формирование флотилии базируется на местной кораблестроительной традиции, где за государством остается в основном практическая сторона дела (обеспечение ресурсами, строительство судов), то в дальнейшем мы обнаруживаем уже сосуществование, с одной стороны, классических способов постройки на моноцилиндрной основе, а с другой – привнесенных элементов, которые либо полностью сохраняют свои черты, либо приспособляются к местным условиям. Необходимость адаптировать те или иные суда к условиям Днестра в конечном итоге приводит к возникновению новых типов. Активный поиск оптимальных форм, так характерный для периода петровского судостроения, проявляет себя в корабельной архитектуре, парусном оснащении, вооружении и других аспектах. К середине XVIII века эти процессы трансформируют уже само казацкое судостроение, выразившись в появлении наборных судов, сохраняющих, однако, традиционные функции.

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

Примерно с весны 1696 года центром днепровского кораблестроения становится Брянск [1, с.53]. Инициатором создания Брянской верфи был Гетман Мазепа, предложивший Петру построить здесь верфь перед войной с Турцией [15, с.173]. Возникновение Брянской верфи по времени совпадает со вторым Азовским походом и, следовательно, со временем появления «Большого каравана» - первого регулярного военно-морского флота России. 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 1696 года. По другим данным «у малороссийских полковников» в это время было изготовлено до 70 морских и 600 речных лодок, отправленных к устью Десны и Сейма [15, 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 опасный переход судов через Днепровские пороги, осложнявшийся еще и тем, что паводок в этом году был слабым [15, с.176]. Состояние судов было таким, что от осады Очакова пришлось отказаться. 17 морских судов и 53 лодки требовали капитального ремонта [15, с.189].

Упоминания таванского полковника Б.Беника об участии в том походе «*фуркатов*» и «*каторг*» вряд ли следует считать достоверными [1, 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 корабли В.Богущ и М.Романович [15, 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. Впоследствии, во времена походов Миниха, эти проблемы будут повторяться, сроки перехода порогов изменятся незначительно.



Рис. 1. Корабль "Апостол Петр"  
и галеры под Азовом

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 [15, с.204]. Всего же планируется 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 Днестре кроме стругов и

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 и в Каменном затоне. Вспомнить о Днепровской флотилии заставляет новое осложнение политической ситуации на юге. 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 Миниха, делает ставку на относительно большие и мореходные корабли. При этом, однако, вопрос перевода их через пороги Днестра остается открытым.

Первоначальным решением предполагалось строительство 20-ти галер и 200 *будар* в Киеве, но в последствии это решение было отменено [1, 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. После смерти Петра, 4 июля 1727 года Верховный тайный совет решает остановить строительство [7, с.607]. 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. Из документов следует, что 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 не оговаривалось. Кроме них, решается вопрос с достройкой галер и прамов, 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. 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* и *турецкий ихербот*, взятый казаками при осаде Кинбурна [20]. 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 монокильной 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 повлиять 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. 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 века. В I пол. XVIII ст. такое новшество существенно меняло 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. Сам термин Double Chaloupe восходит к концу XVII ст., когда во Франции появляется большой открытый бот с двумя мачтами и двумя прямыми парусами [6, 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» построить пять судов этого типа [9, 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» [8, 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 [8, 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 Беринга, несущими вооружение, близкое гафельному, лодки оснащались латинскими парусами, ставившимися на двух мачтах, при этом фок был вынесен вперед. 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» [7, с.608]. Зыбину предписывалось организовать изготовление парусов, заготовку леса, производство пушек и якорей на сестровецких 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 своему назначению и общим параметрам к дубель-шлюпкам, становятся «новоманерные казацкие лодки», первоначально строившиеся для Азовской флотилии. Здесь организация работ разворачивается по другому сценарию. Вопрос с проектными чертежами переходит в нескончаемую, затянувшуюся до зимы, волокиту, подробности которой уже публиковались ранее [5].

Сразу после прибытия к Очакову первых кораблей с опозданием в два месяца, 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 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 дек-боты 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-фельд-маршал сам будучи на дубель-шлюпке по лиману действительно видеть мог, что оныя при довольном 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 фельд-маршал 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 нарочнаго 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» [7, с.631 и 632]. 23 сентября Е.И.В. в довольно резких выражениях требует от коллегии объяснений и предписывает немедленно исправить просчеты [7, 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 Миниха к членам коллегии. Со своей стороны, она отвечала графу полной взаимностью. В контексте всеобщего шума заслуживает внимания мнение вице-адмирала Сенявина, который соглашается с Минихом и признает дубель-шлюпки не способными к действиям на Черном море. Он рекомендует использовать их в акватории Днепра в качестве транспорта и конвоев [7, с.648]. Такого же мнения придерживался и Дмитриев-Мамонов. Он считал, что лодки действительно имеют ряд серьезных недостатков кроме пункта о мачтах, а также размерах и прочности парусов [7, 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 Сенявина.

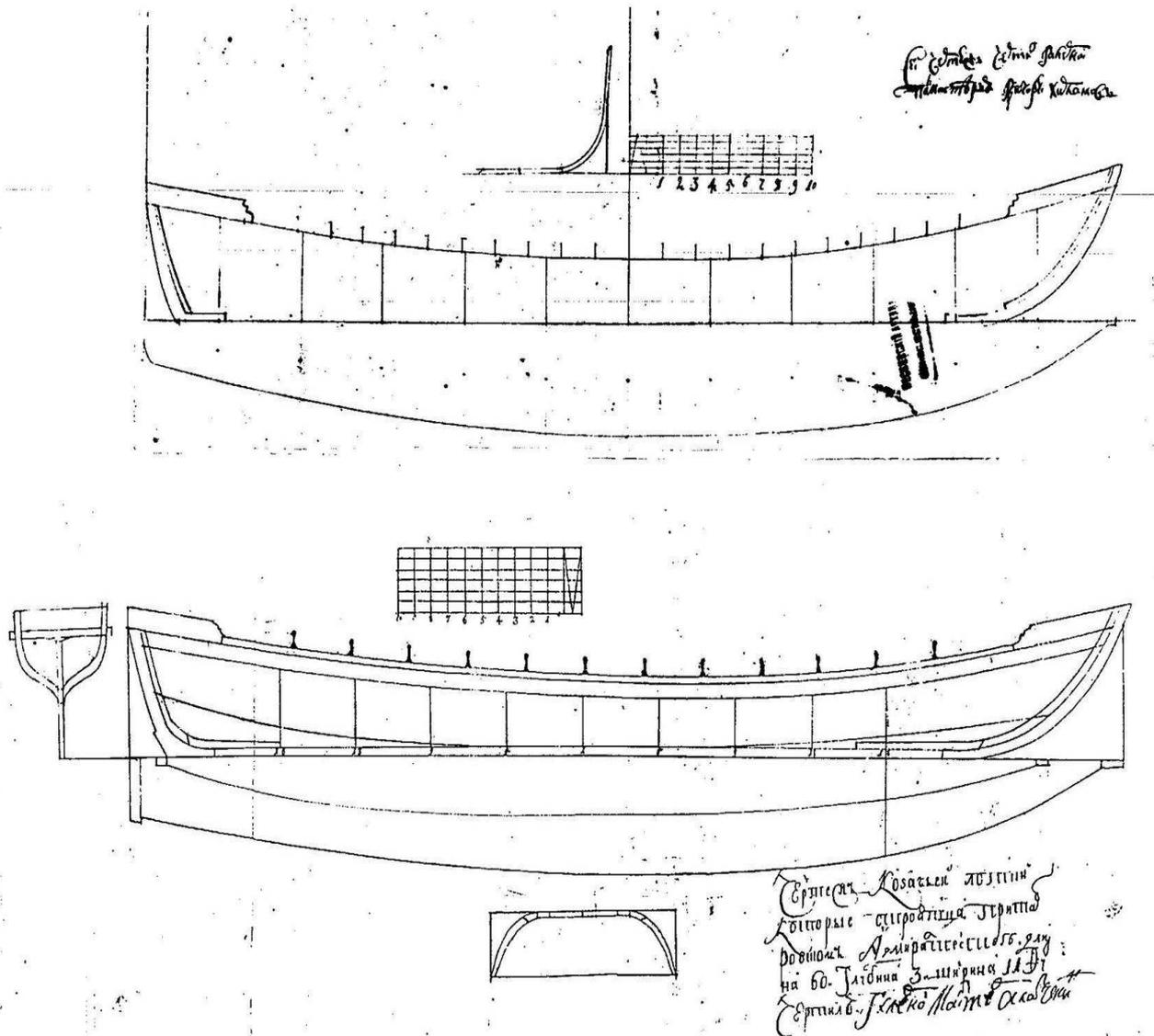


Рис. 2. Чертеж казацкой лодки галерного мастера Алатченина

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 пропорцією 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 [7, с.660 и 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. 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.

Перед началом боевых действий в 1735 году на Брянской верфи к крайне плачевному состоянию пребывали 7 галер и 5 прамов. Их строительство было начато и не окончено 10 лет назад. Судя по донесениям контр-адмирала Барша, 4 плоскодонные галеры были французского манира, что было типично для галер, заложенных в последние годы жизни Петра. Еще три остродонных могли быть итальянскими, так как на строительство судов в Брянск приказано отправить итальянского мастера «от Склеява» [7, с.606]. Так как в начале войны Миних не предавал 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]. Об их достройке Н.Сенявин рапортовал 12 марта 1738 года, а место постройки

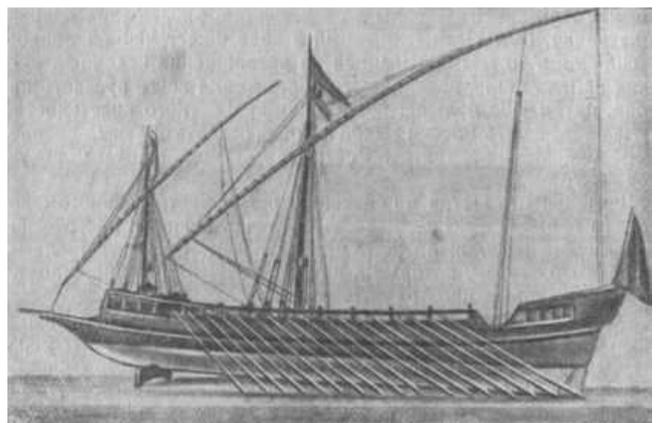


Рис. 3. Русская галера

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 [17]. 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, турецкие галеры были небольших размеров. 5 января все они были заложены на стапелях. Единственной переменной 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 3 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 2 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 [4, с.105]. В Брянске 2 больших и 3 малых прамы 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, прамы решено спешно достроить к компании 1737 года. Малые прамы были спущены на воду к маю 1737 г. и вместе с плоскодонными галерами отправлены вниз по Днепру. К концу года два из них находились при Усть-самарском ретраншементе, после чего все же переправлены через пороги. 2 сентября следующего года они в составе флотилии выйдут из Очакова в северном направлении. Оставшиеся в Брянске большие прамы «Буйвол» и «Медведь» с 9.04.1738 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 списков 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 [7, с.650]. Согласно утвержденного плана 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 [2, 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 рапорта контр-адмирала Барша в сентябре их количество сократилось до двадцати.



Рис. 4. Бригантина "русского манира".

Происхождение бригантин «русского манира» следует связывать с итальянскими бригантинами, появившимися в Балтийском флоте в первые годы XVIII столетия. Английский посланник Уитворт характеризует их как итальянские полугалеры [4, 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-стенъга-стаксель. Такое вооружение иногда называют тендерным, оно имело голландское происхождение, поскольку, следуя К.Маркварту, тендеры несли вооружение шлюпа, а шлюп обычно имел яхтенные паруса [6, с.119 и 122]. К этому остается только

добавить, что сами яхты происходят из Голландии и появляются в XVII ст., когда Голландия принадлежала Швеции [6, с.117]. Корабли были вооружены 4-6-ю небольшими корабельными орудиями. 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.Скляев, и Г.Меньшиков. Последним, третьим подвидом русских бригантин были три судна 1714 и 1715 гг., построенные по проекту И.Боциса [4, с.159]. Данные о наличии «русских бригантин» в составе Днепровской флотилии имеют и некоторые расхождения. Так, корпус бригантины, поднятой у Хортицы в 2004 году, по своим параметрам не соответствует бригантинам 1704-5 гг., какие и планировалось строить перед началом компании 1738 года, но полностью совпадает с пропорциями судов 1711 года. Так как 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 [10, 501]. Во времена правления Анны Иоанновны штат военных судов предполагал строительство 36 плашкоутов разных размеров, в том числе и для Днепровской флотилии [4, 184].

Для транспортировки конного состава в 1737 году планировалось построить специальные суда. В документах они называются лодками в подобие кончебасов или *конными кончебасами*. В начале весны 1737 года было построено 20 таких судов, еще столько же были закончены к июню. К середине лета все 40 конных кончебасов 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 пропорциям. 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 аналога, 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.

В ходе компании большая часть судов флотилии выполняла не столько военные, сколько транспортные функции, и хотя это было так, 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 [18]. 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 году 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.

Что же представляли собой себя ластовые суда Днепровской флотилии и в чем отличались одни транспортных 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 имела 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 [4, с.176].

Как и в предыдущем году возобновилось изготовление байдаков. Миних требует изготовить подрядом 500 лодок, что и нашло свое отражение в программе, однако и на этот раз такое количество было нереальным. В этом 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 только 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 91 байдак. Общее же количество грузовых кораблей продолжает оставаться значительным и составляет 84 больших адмиралтейских и 50 малых барок. 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 Днестре 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 100 единицами. 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 программе, 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. Позже 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 [15, с.186]. Отметим, что «однодеревные» суда, строенные на основе «подошвы» нельзя считать, собственно, моносилами, так как их конструкция включала многочисленные элементы набора. В данном случае основа или «подошва» судна выдолбленная из одного ствола может рассматриваться как примитивный киль. 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 предназначались для перевозки грузов и могли значительно различаться в размерах. Наиболее крупными из них в рассматриваемый период были будары Азовской гребной флотилии. Аналогом будар на Днепре стали байдаки и барки. 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 [19].

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 [7, с.678]. До 1741 года все они дислоцируются у Хортицкого ретраншемета и здесь оканчивают свой век.

### Литература

1. Богатырев И.В. Судостроение для Черного моря в Петровский период // Судостроение. – 1988. - №1.
2. Богатырев И.В. Судостроение на берегах Луги, Нарвы, Ижеры // Судостроение. – 1984. - №5.
3. Даль В.А. Толковый словарь живого великорусского языка. – М., 1957.
4. История отечественного судостроения. Парусное деревянное судостроение IX-XIX в. Том 1.- СПб., 1994.
5. Кобалия Д.Р., Нефедов В.В. «Козацькі лодки» та дубель-шлюпки II чв. XVIII ст: історія виникнення // Культурологічний вісник. Науково-теоретичний щорічник Нижньої Наддніпряни. Вип. 8. - Запоріжжя, 2002.
6. Марквардт К. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. – Л., 1991.
7. Материалы для истории русского флота, часть VI. - СПб., 1877.
8. Пасецкий В.М. Витус Беринг. – М., 1982.
9. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в. – М., 1984.
10. Словарь иностранных слов. – М., 1964.
11. Сорокин П.Е. Водные пути и судостроение северо-запада Руси в средневековье. – СПб., 1997.
12. Фаворов Б.П. Конструкция древних долбленых челнов // Судостроение. – 1978. - №6.
13. Шаповалов Г. Вироблення човнів на Полтавщині на річках Ворскла та Орель // Судова археологія та підводні дослідження. - № 1. - Запоріжжя, 1993.
14. Шаповалов Г. До питання про реконструкцію запорізької чайки // Судова археологія та підводні дослідження. - №1. - Запоріжжя, 1993.
15. Яворницький Д.І. Історія запорозьких козаків. - Т.3. – Київ, 1993.
16. РГА ВМФ, ф.212, оп.1, д.134, л.1260.
17. РГА ВМФ, ф.212, оп.1, д.134, л.1079.
18. РГА ВМФ, ф.212, оп.1, д.13, л.1116.
19. РГА ВМФ, ф.212, оп.1, д.13, л.1118.

**Кобалия Д.Р. Типологія судів та будівництво Дніпровської флотилії наприкінці XVII - I пол. XVIII ст.**

*Стаття присвячена історії створення Дніпровської флотилії наприкінці XVII, коли Петро I віддає наказ гетьману Мазепі будувати судна у Брянську для походу на турок, а також відродженню флотилії при імператриці Анні Іоанівні у 30-х роках XVIII ст. Саме у цей період на острові Хортиця функціонує Запорізька верф. Автор аналізує типовий склад суден Дніпровської флотилії: дюбель-шлюпки, бригантини, галери, прами, кончебаси тощо, описує їх конструктивну еволюцію та специфіку будівництва.*

**Ключові слова:** *Дніпровська флотилія, Брянська корабельня, Хортиця, Запорізька верф, бригантина, галера, козацькі лодки, дюбель-шлюпка, кончебас, прам, плашкоут.*

**Kobaliya D.R. The typology of the ships and the Dnepr rowing flotilla building in the end of XVII – the first half of XVIII century.**

*The article is devoted to the history of the Dnepr rowing flotilla creation at the end of XVII century, when Peter I gave an order to the hetman Mazepa to build ships in Bryansk, and also to the revival of flotilla during the reign of the empress Anna Ioanovna in the 30s of the XVIII century. Exactly in this period the Zaporozhian shipyard functioned in the Hortitsa island. The author analyses the model list of the Dnepr flotilla ships: double chaloupe, brigantines, galleys, pram, konchebas and set., describes their structural evolution and specific building.*

**Keywords:** *Dnepr rowing flotilla, Bryansk's shipyard, Hortitsa, Zaporozhian shipyard, brigantine, galley, cossack boats, double chaloupe, konchebas, pram, plaatschuit.*