

Ще недавно в багатьох місцях України труну для мерця видовбували з стовбура дерева, розколотого надвоє, як для човна-довбанки. Така труна в народі називалась "деревище" [26, с.257].

Важливість ролі судна в поховальному обряді слав'ян до цього часу зберігається в народній пам'яті в спеціальних мовних зворотах, використовуваних для вираження змісту слова "помирати". Ці звороти містять в собі історичні назви суден, які побутували у слав'ян, – "дуб" і "кокора". Українці до цих пір кажуть "дати дуба", білоруси – "глядец у дуб", а росіяни – "відійти в кокору"[27, с.153].

ЛІТЕРАТУРА

1. Анучин Д.А. Сани, ладья и кони как принадлежность похоронного обряда // Древности: Труды Императорского Московского археологического общества. - М.: Тип. и Словолитня Гербека, 1890. - Т.14. - С. 152-184.
2. Там само.
3. Городцов В.А. Результаты археологических исследований в Изюмском уезде Харьковской губернии 1901 года // Труды двенадцатого археологического съезда в Харькове 1902 г. - М.: Тов-во типогр. А.И.Мамонтова, 1905. - Т.1. - С. 174-225.
4. Бліфельд Д.І. Давньоруські пам'ятки Шестовиці. - К.: Наук. думка, 1977. - 235 с.
5. Мезенцева Г.Г., Прилипко Я.П. Давньоруський могильник Белгорода Київського : Дослідження 1974-1976 рр. // Археологія. - К., 1980. - Вип. 35. - С. 98-110.
6. Булкин В.А. Большие курганы Гнездовского могильника // Скандинавский сборник. - Таллин: Ээсти раамат, 1975. - Т.ХХ. - С.134-145.
7. Шаповалов Г.И. О находках судов XV-XVII веков на Украине // Тезисы научн. докл. и сообщ. Всесоюз. семинара "Международные связи в средневековой Европе".- Запорожье, 1991. - С. 16-18.
8. Онищук А. Виріб човна в с.Старесілле, Остерського повіту на Чернігівщині // Матеріали до етнології й антропології. - Львів: Видання етнографічної комісії НТШ, 1929. - Т. XXI-XXII. - Ч. I. - С. 7-24.
9. Шаповалов Г.І. Вироблення човнів на Полтавщині на річках Ворскла та Орель // Судова археологія та підводні дослідження. - Запоріжжя, 1993.- С. 59-62.
10. Мезенцева Г.Г., Прилипко Я.П. Вказ. праця.
11. Анучин Д.А. Вказ. праця.
12. Ковалевский А.П. Книга Ахмеда Ибн-Фадлана о его путешествии на Волгу в 921-922 гг. - Харьков: Изд-во Харьков. ун-та. - 1956. - 346 с.
13. Седов В.В. Археология СССР: Восточные славяне в VI-XIII в.в. - М.: Наука, 1982. - 327 с.
14. Ковалевский А.П. Вказ. праця.
15. Баран В.Д., Томенчук Б.П. Звіт про охоронні археологічні дослідження в с.Кринос Галицького району, в урочищі Качків-Галичина могила // НА ІА НАН України. - 1992/98.
16. Повесть временных лет. - М. - Л.: Изд-во АН СССР, 1950. - 406 с.
17. Сказание о Борисе и Глебе. - М.: Книга, 1985. - 168 с.
18. Сагайдак М.А. О конструкциях погребальных комплексов Киевщины и Черниговщины IX-XI в.в. // Чернигов и его округа в IX-XIII в.в. - К.: Наук. думка, 1988. - С. 127-135.
19. Мезенцева Г.Г., Прилипко Я.П. Вказ. праця.
20. Федоров-Давыдов Г.А. Кочевники Восточной Европы под властью золотоордынских ханов. - М.: Изд-во МГУ, 1966. - 273 с.
21. Эварницкий Д.И. Раскопки курганов в пределах Екатеринославской губернии // Труды XIII Археологического съезда в г.Екатеринославе. - М., 1907. - Т.1. - С. 60-70.
22. Шалобудов В.Н., Кудрявцева И.В. Кочевнические погребения Среднего Приорелья // Курганы Степного Поднепровья. - Днепропетровск, 1980. - С. 90-97.
23. Каргер М.К. Археологические исследования древнего Киева. - К.: Изд-во АН УССР, 1951. - 250 с.
24. Яворницький Д.І. Історія запорозьких козаків: В 3 т. Т.1. - К.: Наук. думка, 1990. - 577 с.
25. Андрух С.И., Тошев Г.Н., Ельников М.В. Отчет об охранных исследованиях в Каменско-Днепровском районе Запорожской области в 1995 г. // Научный архив ЗКМ. - Д. № 2982.
26. Огієнко І.І. Дохристиянські вірування українського народу: Історично-релігійна монографія. - К.: Обереги, 1994. - 424 с.
27. Велецкая Н.Н. Языковая символика славянских архаических ритуалов. - М.: Наука, 1978. - 239 с.

КОБАЛІЯ Д.Р., НЕФЕДОВ В.В.

**“КОЗАЦЬКІ ЛОДКИ” ТА ДЮБЕЛЬ-ШЛЮПКИ П ЧВ. XVIII СТ.:
ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ**

Із підйомом на поверхню великої козацької лодки, що затонула поблизу берегів Хортиці в 1738-1739 роках, тема військового суднобудування знов стала популярною. В цьому контексті, цікаво простежити взаємозв'язок молодшої російської корабельної школи із вже сталими традиціями кораблебудування запорозьких та донських козаків.

У запропонованій статті розглядаються умови виникнення двох нових типів суден - козацьких лодок XVIII ст. та дюбель-шлюпок другої чверті XVIII ст., простежується роль, яку відіграв в їх появі досвід запорожців.

Війна з Туреччиною, яка розпочалася в 1735 році, застала Росію невідповідною до успішного проведення компанії. Перед Імперією стояв цілий ряд невирішених військово-стратегічних завдань. Одним з них було створення могутніх військових флотилій на південних рубежах країни. Мініх, у поспіху перекинений зі своєю армією на Україну, розумів це як ніхто інший. Найнятий на службу особисто Петром I, він пам'ятав відомий вислів імператора і намагався цілком йому слідувати. На початок війни збудовані в Таврові галери та кайки залишалися на стапелях. Вони були закладені в 1723 році і встигли згнити ще до спуску на воду [3; 119]. На Брянській верфі приблизно в такому ж стані знаходилося 7 галер і 5 прамів.

За задумом Мініха, проведення морських операцій біля Кримського узбережжя і в усті Дніпра вимагало створення маневрених, швидкохідних суден парусно-гребного типу. Саме такі судна повинні були скласти ядро Азовської і Дніпровської флотилій: *«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 нужно 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;»* [3; 608]. При цьому, в основу їхнього створення закладався досвід донських та запорозьких козаків. Подібне бачення, щостосується місцевих умов, і втілене майстрами різних суднобудівних напрямків, з'явилося відправною крапкою в створенні двох нових типів суден, кожен з яких відтепер жив самостійним життям і розвивався протягом XVIII століття.

11 серпня 1736 року Мініх був присутній на огляді трофейної артилерії, захопленої при штурмі Кінбурна. Турецькі гармати були доставлені на десятих запорозьких дубах і трофейному шхерботі. Із слів запорожців, ці судна, *«а особливо дуби»* з початком весняних паводків могли успішно долати пороги і це було головним, що цікавило фельдмаршала на той момент [3; 608]. Креслення з вказівкою осадки кораблів були негайно відправлені в Сенат. Мініх пропонує використовувати їх для створення нового судна. При цьому, потрібно було збільшити ширину корабля, трохи підняти носову і кормову частини, передбачити місце для двох полкових гармат. Обов'язковою умовою було збереження осадки, зазначеної запорожцями. Вже до весни 1737 року 500 новоманірних суден передбачалося спустити на воду. Як зазначено в Екстракті про Дніпровську флотилію 1724-1741 р., проектні роботи доручили обер-інтенданту Джеймсу Броуну. Джеймс Броун, англієць за походженням, у цей час був одним з найбільш досвідчених корабелів Росії. Креслення були розроблені в найкоротший термін, і вже 6 вересня 1736 року Адміралтейство-колегія доповідала в Сенат, що знову приготовлена модель і креслення корабля, розглянуті та прийняті до будівництва. Судно, назване «дюбель-шлюпкою», мало 18 весел, могло ходити під вітрилом і озброювалося шістьма 2-х фунтовими фальконетами. Згідно проекту її осадка була навіть меншою, ніж на кресленні, надісланому Мініхом [3; 609]. Сам термін Double Chaloupe виникає в кінці XVII ст., коли у Франції з'являється великий відкритий бот із двома шоглами

і двома прямими вітрилами [2; 139]. У трактуванні колегії, однак, «подвоєнність» зв'язувалася не вітрильним озброєнням, а скоріше з пропорціями корпусу. Дюбель-шлюпки вже не були нововведенням, чим обумовлена короткочасність проектних робіт. Їх будівництво було розпочато трохи раніше, з постанови Сенату від 28 грудня 1732 року. Згідно постанови, для Другої Камчатської експедиції пропонувалося побудувати п'ять судів цього типу [6; 124]. 26 січня 1733 року після огляду особисто Берінгом, на воду була спущена перша дюбель-шлюпка «Тобол», човен побудований корабельним підмайстром Коротаєвим. Через два роки, для загонів Малигіна і Прончищева закладені і спущені на воду ще три дюбель-шлюпки. Нарешті, у 1738 році японський загін Шпанберга отримує в розпорядження дюбель-шлюпку «Надія» [4; 50, 77, 83, 87, 121].

Для будівлі 500 дюбель-шлюпок у Брянську, на кожний корпус приходилось по 25 теслярів, 4 конопатника, на 5 корпусів відряджався 1 коваль, 2 весляра з майстрами і підмайстром. Один щоглових справ майстер обслуговував 13 судів. На все будівництво потрібно було також 6 пильщиків, десятник і підмайстер блокової справи. Керівником усіх робіт був призначений статський радник Зибін. Йому доручалося організувати виготовлення вітрил, заготівлю лісу, виробництво гармат і якорів на сестравецьких і липських заводах. До моменту закладки дюбель-шлюпок (приблизно грудень 1736 року) у Брянську активно будуються 17 дощаних і 10 однодеревних човнів. Ініціатором їхнього будівництва був теж Зибін. Закладка дюбель-шлюпок сильно ускладнювалася відсутністю заздалегідь підготовлених і зручних будівельних майданів. У грудні 1736 року їх спішно приходиться підшукувати лейтенанту Кашкіну. Згідно постанови Урядового Сенату від 21 жовтня 1736 року для будівництва вирішено направити в Брянськ партію майстрових і робітних людей.

Організація робіт у Таврові розвертається по іншому сценарію. Тут, питання з проектними кресленнями переходить у нескінченну, тривалу, аж до зими тяганину. 16 вересня 1736 року віце-адмірал Бредаль надав в Адміралтейств-колегію рапорт про будівлю шхерботов, ботів і «козацьких лодок» [9; Арк.832]. Через чотири дні на ім'я капітана Луніна приходять наказ, в якому колегія пропонує будувати судна за визначенням, яке від *«генерал-фельдмаршала воспоследует»* [9; 832]. Далі значилося, що до весни усі вони повинні бути в повній готовності. З цього часу вимоги будівництва *«с поспешанием»* є присутніми майже в усіх наказах колегії. Самі ці накази, звичайно, спізнювалися і далеко не завжди органічно вписувалися в те, що дійсно відбувалося на верфях. 9 жовтня 1736 року Бредаль ще раз нагадує про необхідність будівництва шхерботів подібно тим, що брали участь у поході на Гілян і «козацьких лодок», замість передбачених галер і шмаків [9; 834]. У цей час колегія розглядає як альтернативний варіант модель і креслення кончебасу. У підсумку судно було визнане мілководним, але не містким. Точних підтверджень про можливість будівлі кончебасів із Сенату не надійшло, тому питання на якийсь час залишилося відкритим [9; 834]. Двома днями пізніше, в Адміралтейств-колегію надходить повідомлення Козіна, у якому значиться, що: *«онья 500 судов определено построить наподобие островских лодок, а каким подобием длиною, шириною и глубиною строят, пропорции и чертежа не имеет и за тем и сметы к заготовлению лесов дать не может...»* [3; 93]. На цей лист колегія відповіла наказом Сенату від 11 вересня, у якому пропонується будувати 500 судів таких, на які можна було б посадити від 40 до 50 чоловік військових людей, і по дві полкові пушки мати, і як веслами, так і під вітрилом швидких у подобию «островським лодкам». *«Буде же генерал-фельдмаршал граф фон-Мініх запотребно рассудит вместо оных островских лодок и на Дону делатъ дюбель-шлюпки (...) в том велено вам поступать по определениям его графа фон-Миниха...»* [3; 93, 94]. Цього разу точних розпоряджень не прийшло від самого фельдмаршала, тому відповідні креслення підготовлені не були. Ініціатором будівництва човнів подібних островським був Бредаль, що мав достатній досвід бойових дій на Балтиці. 13 жовтня Сенат запропонував Мініху визначитися, що власне будувати? Усі терміни заготівельних робіт остаточно зривалися. Тільки 6 листопада Мініх відсилає Бредалю ордер,

де пропонує на вибір негайно будувати дюбель-шлюпки за надісланою моделлю, чи інші судна за нарисом самого Бредаля, точніше ескізу “островських лодок”, що були виконані ним по пам'яті [3; 114].

Для Адміралтейств-колегії питання про те, що будувати не мало принципового значення. За одностайною думкою її членів, ліс, що раніше призначався на кайки і боти, міг бути легко використаний на будь-які судна меншого розміру. Бредаль, як досвідчена людина, швидко розсіяв подібні ілюзії. З цього приводу він писав: «...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 придасть ширины не могут...» [3; 117]. Поступово починає відчуватися нестача коштів. 9 листопада на раді в Таврові вирішено будувати “великі козацькі лодки” (мал. 1, 3). 11-го дня того ж місяця Бредаль доносить про це в колегію і, вдень пізніше, Мініх затверджує їхнє будівництво [10; Арк.12-14]. Закладка галер, шмаків, ботів і кончебасів відкладається. Насправді, позиція фельдмаршала була проста - його влаштовував будь-який варіант, прийнятий у Таврові. Головне, що його цікавило, це негайний початок робіт і їхнє завершення до весни 1737 року. Тим часом Правительствующий Сенат, що, здавалося, жив якимось своїм життям, продовжував розглядати перспективи будівництва кончебасів. Для будівлі човнів все-таки вдається використати частину заготовлених лісів. Галерний майстер Андрій Алатченин висловлює думку, що з галерного лісу в Таврові можна побудувати до 100-а козацьких “лодок”, інші вирішено закласти на Нижньому Ікорці. У цей час з'являються їхні перші креслення (мал 1).

Для будівництва було потрібно:

- якоря четырехрогие по четыре пуда	500	
- тож по три пуда	500	
- сорлиней смоляных по четыре дюйма	500	
- тросов смоляных по три дюйма на фалинь	130	
- тож смоляных на буйреп по 2.5 дюйма	50	
- тож смоляных на стороны на весла по два дюйма	10	
-тож смоляных на стороны для шприт около мачты по два и по три четверти дюйма	15	
- тож смоляных по 21 пряди для гротов и шкотов	25	
- тож смоляных по 18 прядей для фок шкотов	25	
- тож смоляных по 2.5 дюйма на гротштаг	40	
- тож по 2 с четвертью дюйма на бакштаг	100	
- линей белых по 12 прядей на грот и на брас в каждую по	60 сажень	
	195	
- також белого по 9 прядей на фок и на брас	150	
- також белого по 6 прядей для привязывания парусов		
около мачты	175	
- парусов грот зеклев из суздальского полотна по препорции	500	
- тож фок зеклев из суздальского полотна	500	
- гротблоков длиной в 5.5 дюйма для коуша	1000	
- тож на фок блоков в 5 дюймов для коуша	1000	
Запасные		
	На одну	всего
- боченков маленьких с железными обручами для содержания воды по препорции на одну		5
- ведер деревянных с железными обручами		2

- шестов на кувюки и на швабры	4
- весел запасных	4
- молотков конопатных деревянных кованых	1
- леек деревянных для выливания воды	4
- мар прямых или сваек матросских рабочих	- 50
- конопаток железных	1
- топоров русских	2
- крюков ботовых и шлюпочных	3
- буравов	- 50
- напырей	- 50
- гвоздей по 4 дюйма на каждую	по 5 фунтов
- канату старого на швабры и на щипание пеньки 1 пуд	
- труб глазительных	50 на все
- фонарей ручных	100 на все
- свечей сальных одинаковых	30
- часов песочных часовых	50 на все
компасов ботовых	- 50 на все
(имеется в магазинах 162, надо 338) одна	

А також:

Напырей в $\frac{3}{4}$ дюйма длиной в два фута	2	
Буравчиков разных рук толщиной в $\frac{1}{4}$ дюйма	2	
----- ----- в $\frac{3}{8}$ дюйма	-	20 на все
Молотков разных рук	1	
-гвоздей		
в 3 дюйма	4	
в 4 дюйма	10	
в 7 дюймов	7	
в 8 дюймов	1	
-боутов		
-по образцам	230	
-колец	230	
-к ним чек	50	
-ключин	24	
-крюков и петель рулев по две полосы	1	
-крюков для притяжки пушек	8	
-колец к мачте	16	
для крепления фалиня колец	2	
материалов		
-для точения топоров точильных камней	10	
- к ним веретен железных	10	
-лучков железных	10	
-котлов чугунных какие выберутся в		
магазинах для грения воды...досок	6	
-дрегов же пудовых	1	
-ниток мелование делать	10	
-дрегов в 2 или 2.5 пуда	1	
-пушек чугунных трехфунтовых	2	
-для ведомостей и распоряжений бумаги писчей стоп2 [10; Арк.7].		

Виробництво тисячі якорів - *дрегов*, за такий короткий термін на липських заводах було справою неможливою. За оцінкою місцевих майстрів для їхнього виготовлення було потрібно не менше року, а на виготовлення тисячі гармат – не менш двох років [10; Арк.66]. У зв'язку з цим, на заводи були додатково спрямовані 30 ковалів та інструмент. До весни потрібно було надати 1000 *дрегов* такої пропорції, як на дюбель-шлюпка. Відсутні якорі передбачалося за помірними цінами закуповувати в «тамошних» промисливців [10; л.81]. Вага якорів, як вважав Бредаль, могла варіюватися від двох з половиною до трьох пудів. Саме така вага в остаточному підсумку і була прийнята за основу: по 500 якорів у 3 і 2.5 пуди. Вітрильні полотна замовлялися в Москві і Суздалі. З економії часу і засобів, на цій партії кораблів робилися не залізні, а дерев'яні шкарми із свіжого дубу. 1 грудня 1736 року шість човнів вже стояли на стапелях, про що негайно було повідомлено до Петербургу. У рапорті також відзначалося, що на вирішення питання з кончебасами і заготівлю матеріалів на їх будівництво часу вже немає [3; 136]. 16 грудня замість дюбель-шлюпок і «*лодок в подобие островских*» Сенат таки затверджує будівництво кончебасів [9; Арк.838]. На цей наказ 21 числа приходив відповідне повідомлення колегії, у якому вона м'яко нагадувала, чому цього не варто робити. Для будівництва на Брянській і Тавровській верфях Мініху було дозволено залучити солдат з прилеглих полків. 30 грудня Сенат нарешті схвалив будівництво п'ятисот «*козацьких лодок*» і питання, таким чином, було вирішене (9; Арк.839). Усі 500 човнів необхідно було спустити до квітня 1737 року. Через непомірні обсяги та інтенсивність проведених заходів використовується сирий ліс [9; Арк.791].

У Брянську організація робіт затягувалася. 18 січня від імені І.І.В. в Адміралтейство-колегію надходить гнівне послання, що вказує на те, що «*к крайнейшему своему удивлению и неудовольствию слышатъ принуждена, что до ныне туда потребное число адмиралтейских служителей, а наипаче к строению судов необходимо нужных мастеровых людей не прислано и тамо почитай никаких исусных и годных мастеров нет, от чего не токмо в так важном строении привеликая остановка происходит, но и начатое строение таким беспорядком и неисправностию проводится, что до ныне все время в туне потеряно...*» після чого слідувало: «*Ея И.В. указом чрез сие адмиралтейской коллегии подтверждается, чтоб показанные во Брянске при строении судов беспорядки, неисправности и недостатки потребными к тому наиприлежнейшими определениями немедленно поправлены и надлежащие мастеровые люди и добрые и искусные мастера без наималейшего отлагательства на почте с крайнейшим поспешанием отправлены и в том также и во всем прочем, что до порядочного исправного и поспешительнейшаго онаго строения произведения касается, с ревностнейшим и неусыпным радением и смотрением такая определения учтены были...*» [3; 615, 616].

Але вислати потрібної кількості майстрів із Кронштадта не могли. Розуміючи, як складається ситуація, Мініх вимагає до весни хоча б 400 судів, що і затверджується Сенатом 23 січня. Замість ста дюбель-шлюпок рекомендується побудувати 40 плоскодонних річкових човнів і 60 барок. Саме будівництво дюбель-шлюпок здійснювалося поетапно, партіями по 100 одиниць. Не вистачає лісу та інших матеріалів, дефіцит робочих команд обчислюється тисячами (!) чоловік. Настільки необхідні фельдмаршалу навіть 200 кораблів побудувати до весни виявилось зовсім неможливо. Ходом будівництва були незадоволені і самі корабели, тому що багато човнів робилися «*неисправно*». У 20-х числах січня Дмитрієву-Мамонову пропонується замість відсутніх дюбель-шлюпок будувати тавровські «*козацькі лодки*» [9; Арк. 840]. Цей дивний наказ, зрозуміло, виконаний не був. У Брянську вдається побудувати тільки дві дюбель-шлюпки. Протягом зими обидві негайно відправляються в район бойових дій.

Динаміка відправлення суден із Брянська дає уявлення про темпи будівництва нової флотилії. Згідно повідомлення статського радника Зибіна на ім'я І.І.В. про стан відправлених із Брянська і судів, що там залишаються, від 13 червня 1737 року, до травня вдалося підготувати 14 дюбель-шлюпок, а до червня ще 186. Усі вони були відправлені вниз по Дніпру в шести партіях. Остання партія вийшла з Брянська 1 червня під керівництвом самого контр-адмірала Дмитрієва-Мамонова. Загальна кількість підготовлених суден цього типу склала 202 чи одиниці 57% від загального складу флотилії. В "достроении" залишалось 198 човнів, а з набором - вже 60 [3; 621-622]. Спуск по Дніпру виявився серйозним іспитом для всіх суден. У серпні майже вся флотилія зібралася перед порогами. Багато суден знаходилися в критичному стані і вимагали капітального ремонту, не були виключенням і дюбель-шлюпки. За наказом Мініха, саме їм приділялася першорядна увага. У підсумку, Дмитрієву-Мамонову довелося залишити великі кораблі і, зібравши разом дюбель-шлюпки і кончебаси, відплити до Очакова.

Відразу, після прибуття перших кораблів, між фельдмаршалом і колегією розпалюється дійсний скандал. Мініх різко критикує прислані судна і визнає їх недійсними до бойових дій. Із реляції від 31 серпня 1737 року слідувало: «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 отступит 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 выходит 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. строити 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 нужно число не малое» [3; 631,632].

23 вересня І.І.В. у досить різких вираженнях жадає від колегії пояснень і наказує негайно виправити прорахунки [3; 644]. Відповідь колегії пішла через три дні. У ній вказувалося на те, що більшість пред'явлених претензій безпідставні. На 2, 4, 7 і 8 пункти, утім, переконливого пояснення так і не надійшло. Ще через два тижнів виходить повторний указ імператриці, в якому членам колегії пропонувалося ліквідувати всі помилки. Немає сумнівів, що в основі конфлікту знаходилися аж ніяк не тільки претензії до кораблів, у переписуванні простежується явна антипатія Мініха до членів колегії. Зі свого боку, вона відповідала графу повною взаємністю. У контексті загального шуму заслуговує на увагу думка віце-адмірала Сенявіна: він погоджується з Мініхом і визнає дюбель-шлюпки не здатними до дій на Чорному морі. Сенявін рекомендує використовувати їх в акваторії Дніпра як транспорт і конвой [3; 648]. Такої ж думки дотримував і Дмитрієв-Мамонов. Він вважав, що човни дійсно мають ряд серйозних недоліків, крім пункту про щогли, а також розмір і міцність вітрил [3; 655].

28 жовтня 1737 року в Брянськ з Таврова був відряджений галерний майстер. З огляду на те, що провідним галерним майстром у Донській експедиції був Алатчинин, і, що в 1738 році будівництво “козацьких лодок” було розпочато в Брянську, а в Таврові саме припинилося, можна припустити, що останній і був спрямований у розпорядження Сенявіна.

Бойові дії в акваторії Очакова розгорнулися в листопаді 1737 року. У щоденних перестрілках з кораблями супротивника дюбель-шлюпки беруть активну участь. Турецький флот дотримує дистанції і не наважується атакувати. Дніпровська флотилія вражала своїми розмірами, але серйозної втрати супротивнику не наносила. Гармати, встановлені на човнах, були малі і, як з'ясувалося, мали істотний дефект – слабкість вертлюгів. Останні повсюдно ламалися, і це ставало дійсним нещастям. Але із ворожої сторони цей недолік виявлений не був. *«Божиею помощью и счастьем Е.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 артиллерийские припасы к Очакову свободно отправляла; а если б напал, то б кроме несчастья ничего не воспоследовало» [3; 658].*

Під час перестрілки одна зі шлюпок була розбита.

Азовська флотилія в складі 221 “козацької лодки” виступила з Генічеська в червні 1737 року. Вона рухається уздовж Арабатської Стрілки за армією Лассі. 27 числа *«за противным ветром»* флотилія зупинилася біля містечка Сальсі-Деніс. Незабаром перед флотилією з'явилися 3 кораблі та 15 галер супротивника. В такому положенні Бредаль, який вважався досвідченим моряком, допускає серію серйозних прорахунків. Він відводить флотилію на *«безопасную»*, як він пише, глибину і встановлює кораблі *«в дефензию»*. Так він, по-перше, не враховує специфіки довіреної йому флотилії, здатної до стрімкої абордажної атаки, а по-друге, не використовує явної чисельної переваги, адже на “козацьких лодках” знаходилося не менш 5 тисяч чоловік командного складу, у той час як на турецьких суднах, що перевершували флотилію в озброєнні, у два чи навіть у три рази менше! Помилка таїлася і в розрахунках якорів - їхня вага на вимогу Бредаля складала 2.5 пуда, що приблизно вдвічі менше необхідної величини. В результаті, з 29 червня по 1 липня вибухнувшим штормом 186 човнів було зірвано з якорів, розбиті та викинуті на берег. Пушки з уцілілих 47-ми суден перенесені на сушу. Масова загибель лодок не була наслідком тільки шторму. У критичний момент прибережна смуга, біля якої і розташовувалася флотилія, виявилася згубною для

легких і неглибоко осаджених суден, це можна було врахувати. Похід скінчується втратою чотирьох човнів біля Федотової коси, ще один затонув на зворотному шляху [5; 233].

Рівно через місяць після цих трагічних подій, поріділа Азовська флотилія в складі 106-ти човнів і 5-ти ботів, була двічі атакована великими силами Капудан-паши. І цього разу флотилія не вступає у відкритий бій. Справа закінчується артилерійською перестрілкою, причому гармати з лодок були зняті і встановлені на березі. «Обережність» своїх дій і «оригінальність» тактичного рішення віце-адмірал пояснював тим, що стрілянина з ботів і човнів *«была не весьма действительна потому, что оныя и при малом волнении шатаются»* [5; 291]. Зараз складно сказати, якого результату можна було б досягти при більш активних діях флотилії, але при цьому добре відомо, у скільки обійшлися заходи 1737 року - 191 човен, більш ніж 300 якорів, велика кількість гармат і все це - без будь-якого збитку турецькому флоту. Стратегічна мета всеж-таки була досягнута. Значні морські сили противника виявилися скованими в Азовському басейні і не зіграли серйозної ролі в ході бойових дій. З іншого боку - це навряд чи можна вважати заслугою російського командування.

Наприкінці 1737 року суднобудівні програми трохи змінюються. Відкладається закладка «козацьких лодок» у Таврові. У Брянську, крім бригадин, галер, прамів та ластових суден за міркуванням Сенявіна, вирішено будувати нову партію дюбель-шлюпок, але головнокомандуючий вважав інакше. Після прибуття в Адміралтейств-колегію у січні 1738 року він пропонує будувати «запорозькі ботики» (чи ботники?) у кількості 50-ти одиниць. *«...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, дабы могли не только по лиману, но и по морю ходить»*. 22 лютого Сенявіну був надісланий наказ, в якому йому дозволялося розібрати зламані судна, а здатні до лагодження дюбель-шлюпки і кончебаси справити [3; 660, 661]. До зими 1738 року зберігся повний склад суден цього типу, у всякому разі, відповідно до відомостей. У списку кораблів флотилії нараховувалося і до 40-ка запорозьких дубів. Невідомо, що з'явилося причиною скасування вище наведених рішень, чи це була поява галерного майстра з Тавровської верфі, чи якісь інші причини, але в остаточному підсумку ні дюбель-шлюпки, ні кончебаси, ні запорозькі дуби закладені не були. Замість них, вже до кінця березня, закінчується будівництво 40-ка великих «козацьких лодок», аналогічних Тавровським. 24 березня перша десятка дніпровських «козацьких лодок» відправляється на південь у другій партії мічмана Замицького. Через п'ять днів відправляється і друга десятка у складі кораблів лейтенанта Шепелева [3; 667]. Незабаром впливають інші. Усі вони беруть участь у діях флотилії аж до осені. 2 вересня в Очакові серед інших кораблів значилося 127 дюбель-шлюпок і 4 «козацьких лодки». 5 вересня усі вони йдуть до Александр-шанцу.

Бойові дії в Азовському морі знову розгортаються на початку червня. Сьомого числа флотилія Бредаля, що складалась з 146 човнів, відправляється з Брянська в Генічі для з'єднання з корпусом генерала Лассі. Зустрівши турецьку ескадру, флотилія була змушена зупинитися. Щоб уникнути переслідування, Бредаль намагається прорити рів через Федотову косу і перевезти човни до лимана. До 14-го червня вдається з великими труднощами перетягнути 25 човнів. Із падінням рівня води здійснити задум до кінця не вдалося. Залишені на тій стороні судна доводиться знищити. Корисний вантаж переміщується на інші 119 човнів і флотилія під прикриттям берегової батареї проривається до Генічей.

15 червня під обстрілом Бредаль змушений вивантажити на берег всю артилерію і знов зайняти оборону. Наступного дня командам вдається витримати атаку тридцяти галер супротивника, у наступні два дні все повторюється: «*пришед в меру и начали по нас палить из пушек с ядрами, и идучи выпала с одной стороны всеми пушками, делали оверштаг и так поворачивались 8 раз палили и была от них жесткая пальба, а мы высматривая близость их палили 3 часа и от нас по ним была пальба не без вреда...*» [5; с.193]. 19 червня Капудан-паша відводить свої кораблі. Морські бої цього року не відновлялися.

Наприкінці війни участь флоту в бойових операціях стає мінімальною. До компанії 1739 року закладено ще 40 “козацьких лодок”, 16 квітня вони залишили Брянськ. Їх загальну кількість, на думку фельдмаршала, планувалося довести до 100 одиниць. Озброєння човнів 1739 року відрізнялося заміною фальконетів мушкетонами. Експерименти з озброєнням суден, як видно, не припинялися до кінця війни. Якщо азовські судна 1737 року несли по два фальконети, а дніпровські, зразка 1739 р., узагалі не мали артилерії, з'являється можливість визначитися з датою будівлі судна, піднятого біля Хортиці в 1999 році. У цьому відношенні воно відрізнялося як від перших, так і від других, маючи на борту відразу чотири гармати аналогічно суднам запорозьким. Тому, ми швидше за все маємо справу з першою партією брянських човнів, будованих для Дніпровської флотилії у лютому – березні 1738 року.

До кінця 1739 року майже всі кораблі флотилії потребували ремонту. Позначалася недовговічність корпусів, побудованих із сирого лісу. Дефіцит необхідних матеріалів загострюється нестачею командного складу та майстрових людей. Восени, на кожен корабель приходилося до двох чоловік команди. Згідно табелю, на вересень 1739 року з 80-ти дніпровських “козацьких лодок” залишилося 62, з 400-т дюбель-шлюпок - 224 [3; 678]. До завершення війни усі вони дислокуються в Хортицькому ретраншементі і тут закінчують своє життя.

Через 260 років двом з них було призначено відродитися знову. На дев'ятиметровій глибині, у підніжжя Наумовой скелі, ніс до носа були знайдені дюбель-шлюпка Броуна та козацький човен Алатченина. Така історія двох родинних кораблів, але якщо з походженням першого все цілком ясно, то походженню іншого присвятимо ще кілька сторінок.

Народження корабля, як і народження людини, ніколи не відбувається на порожньому місці. Майже завжди це компроміс, що поєднує в одному *body* тимчасові обставини і потреби часу, традиції та почерк майстра. Саме тому історія кораблебудування є найцікавішим заняттям, що вабить своїми загадками, а часом, і детективним сюжетом.

Підйом “козацької лодки” у жовтні 1999 року поставив перед дослідниками цілу низку питань (мал. 2). На підставі наявних креслень тавровських “козацьких лодок” і креслення Мініха, посланого до колеги в серпні 1736 року, вдалося легко визначитися з типом судна, встановити, що його пропорції близькі пропорціям запорозьких дубів чи чайок XVI-XVII ст. і що судна ці, хоча і побудовані на кільовій основі, на кресленнях названі козацькими. Політичний контекст події породив з цього приводу неабияку порцію зауважень. Так, поважні критики в особі А.Сокульського поспішили назвати човен російським «ботом» чи «дюбель-шлюпкою» з тендерним озброєнням і немаючим до козацтва ніякого відношення [7; 80]. До нашого розчарування, опоненти допускають кілька неточностей, називаючи, наприклад, форштевень (sic!) бушпритом, ще й призначеним для скидання бомб... і відразу засновуючи на цьому свої висновки [7; 79]. Крім того, класифікуючи підняте судно, А.Сокульський не приводить жодного доказу на користь своїх слів і це зрозуміло - вчений попросту не бачив ані креслень, ані моделей суден, що їм згадуються. Останні зберігаються у фондах Центрального Військово-морського музею Російської Федерації і *трохи відрізняються* від корабля, піднятого нами. Також, не зовсім зрозуміло, чи бачив цей фахівець саме підняте судно: «...його конструктивні особливості (керма – прим. Д.К.) та помітки вантажної ватерлінії, написані на корпусі судна червоною вохристою олійною фарбою...” адже ніяких позначок червоною фарбою на судні немає... [7; 80]. Можливо, в

роботі використовувались не зовсім якісні фото, але це не настільки важливо. Апелюючи до газетних статей, автор зовсім справедливо відзначає, що судно не є козацькою чайкою XVI-XVII вв., і в цьому ми з ним цілком згодні. Втім, питання «коренів» дійсно цікаве. Робота в архівах Росії дала можливість створити послідовний ланцюг подій і встановити ряд примітних паралелей. Наприклад, вдалось знайти ще одне, раніше не опубліковане, креслення “козацької лодки”. У підписі значиться, що документ є копією креслення, надісланого з Таврова руки галерного підмайстра Харламова [12]. Саму копію в грудні 1736р. виконав І.Толбухін (мал. 1,1). Цікаво, що на цьому та на першому кресленні Харламова, присутня помилка (мал 1, 2). Число весел на них перевищує необхідну кількість [9]. При довжині в 58 футів судно просто не могло бути сорокавесельним. Для прикладу, ще у вересні 1736 року Бредаль повідомляв колегію, що на галерах замість 22-х зроблено по 24 банки, тобто усього на дві більше, і вже ж «*от того в гребле затруднение имеется*» [1; 190].

До речі, на кресленні Алатченина цієї помилки немає [10]. В іншому, копія Толбухіна мало чим відрізнялася від оригіналів та не давала скільки-небудь свіжої інформації. Для уточнення деталей і внутрішнього пристрою корабля була використана колекція моделей з Центрального Військово-Морського Музею Санкт-Петербурга. У колекції присутня модель “козацької лодки”, виконана у XIX сторіччі. Однак її внутрішня частина істотно відрізняється від внутрішнього пристрою піднятого судна. Модель також показана з одношаровою клінкерною обшивкою. Ця різниця залишалася непоясненою доки не була виявлена напівмодель з різуче знайомими обводами корпусу. Вона являла собою бік човна Алатченина в точності співпадаючій з моделлю XIX століття. Як і більшість напівмоделей, остання не мала обшивки і не показувала внутрішньої конструкції судна, тому невідомий моделіст міг привнести в конструкцію своє бачення і додати їй елементи шлюпок XIX століття. До речі, на кормі моделі пароплава-фрегата «Владимир» 1846 року можна побачити зразок саме такої шлюпки. За пропорціями вона подібна до “козацьких лодок” Алатченина. Помилковим виявився і напис на цій напівмоделі: «20-ти баночная галера «Быстрый» 1727 г.», що значилося на основі, до якої кріпився бік. Якщо взяти до уваги, що вся колекція була одноразово прибита до стандартних дошок наприкінці XIX ст., то недогляд стає легко з'ясованим. Втім, помилка виявилася ключем до розгадки походження човна. Веретеноподібний корпус судна і справді нагадує галерний, варто тільки додати шпирон, куршею і тандалет. За своїми розмірами судно цілком схоже на напівгалеру чи скампаею. Подібним є і пристрій банок, винесених нагору до борта і доповнених упорною ступінню для ніг. На корпусі не вистачає тільки постиць, однак останніх могло і не бути як на кайках чи шведських галерах. Працюючи в цьому напрямку, увагу відразу залучило креслення *кайки* зразка 1739 р. Судно виявилось примітним не тільки назвою, але і зовнішнім виглядом. За пропорціями, розмірами і кількістю банок воно майже аналогічно “козацьким лодкам”, але було саме доповнене галерними атрибутами, зазначеними вище (мал. 1, 4). Автором креслення виявився Іван Кучковський, один із найкращих учнів Алатченина [11]. Сама поява кайок відноситься до 1723 року і пов'язана з ім'ям венеціанського галерного майстра Діпонті, єдиного кому дозволялося будувати російські галери на венеціанський манер у 20-і роки [1; 159]. Приблизно в цей же час під керівництвом “венеціанця” практикував і молодий Алатченин. Поява самих кайок була викликана заміною близьких їм за типом та призначенню “островських лодок”, що будувалися в полках П.Островського і Ф.С.Толбухіна під час північної війни [1; 159]. Прототипом же останніх були азовські козацькі човни кінця XVII - початку XVIII ст. З появою кайок, закладка “островських лодок” цілком припиняється і відновлюється тільки наприкінці століття. Добірка всіх цих фактів привела до послідовності, що пояснює багато чого - згадаємо, з чого починається будівництво “козацьких лодок”: у тривалих суперечках, що саме будувати для Азовської флотилії, однієї з альтернатив були саме “островські лодки”. Ініціатором їхнього будівництва виступав Бредаль, що мав досвід морських операцій на Балтиці і добре знав ці

судна. Як відомо, креслень “островських лодок” тоді не знайшлося, а нарис адмірала був занадто схематичний і, навіть у цьому випадку, Бредаль продовжував наполягати на будівництві суден «в подобие островских лодок». Наприкінці 1736 року з'являються перші креслення човнів Алатченина, що виявляються майже близнюками кайок Кучковського, котрий, у свою чергу, був учнем Алатченина, який навчався у венеціанця. Венеціанець же був тільки один, який і створив кайку, що замінила собою “островські лодки”, що будувалися на манер козацьких і які були настільки необхідні Бредалю... Отже, коло замкнулося, історія новоманірного козацького човна може показатися заплутаною, але, з іншого боку, дуже показовою. Прямим попередником цих судів, мабуть, були кайки Діпонті – похідне від венеціанської галери і балтійських “островських лодок”. Самі ж “островські лодки” народжуються з класичних козацьких суден. Таким чином, одержавши розвиток на Балтиці і трансформувавшись там, козацьке суднобудування несподіванно відновлюється на півдні, повертаючись до місць, де воно виникає як явище. Не слід забувати і про творця судна: Андрій Алатченин був одним із найкращих галерних майстрів Росії і в цей період його зірка тільки сходить на небосхилі. Як людина, що присвятила усе життя галерам, він просто не міг будувати судна, не схожі до галер. Згадаємо перші шкіряні човни скандинавів і судно з Х'ертшпрінга, що мало, як і останні, тепер вже зовсім непотрібний подвійний штевень [8; 21]. У цьому змісті, взагалі невірно порівнювати драккари з моноксилами [7; 78], тому, що пластичність драккарів - це пластичність шкіри, а не дерева. Навіть дюбель-шлюпка Броуна була саме шлюпкою і відноситься до сімейства ботових. Вона була повнообводним і високобортним судном, куди як менш витонченим, ніж “козацькі лодки” Алатченина. Джеймс Броун ніколи не був галерним майстром, він будував великі лінійні кораблі, тому його дітище мало свої особливості, у тому числі й важкий масивний корпус. Запозичення, що він робить у козаків, полягало в пропорції запорізьких дубів чи «ботиків», як їх називали у Петербурзі.

ЛИТЕРАТУРА

1. История отечественного судостроения. Парусное деревянное судостроение IX-XIX в., том 1.- СПб.: 1994
2. Марквардт К. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. – Л., 1991
3. Материалы для истории русского флота, часть VI. - СПб., 1877
4. Пасецкий В.М. Витус Беринг. – Москва, 1982
5. Повседневная запись замечательных событий в Русскомъ флотъ и указатели къ ней. - СПб., 1894
6. Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана в первой половине XVIII в. – Москва, 1984
7. Сокульский А. З історії судноплавства в Україні: козацька «чайка» // УІЖ, 2001, №5
8. фон-Фиркс И. Суда викинггов.- Л. 1982
9. РГА ВМФ, ф.327, оп.1, д.4841
10. РГА ВМФ, ф.212, оп.11, д.720, л.10
11. РГА ВМФ, ф.327, оп.1, д.4112
12. ЦГАДА, ф.248, кн.1154, л. 67а

ВИНАРЧУК Т.В.

КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ ФОРМУВАННЯ ТА СТРУКТУРИ ЕЛІТИ НАРОДІВ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ТА СХІДНОЇ ЄВРОПИ ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

Розглядаючи кризові ситуації та переломні періоди в історії, слід звернути увагу на те, яку роль значну в них грають особистісні фактори. На сторінках політологічних та соціологічних журналів усе частіше з'являються статті, автори яких намагаються дефеніювати поняття еліта, визначити призначення та її функції у суспільстві. Суспільство ставить запитання: яку еліту ми маємо, як зв'язана криза з діяльністю тих, хто її представляє та чому наша еліта така, яка вона є? Тому не дивно, що дослідники знову звертаються до