

МОРСЬКА ІСТОРІЯ

УДК 94

**ТРАДИЦИИ РАЗЛИЧНЫХ КОРАБЕЛЬНЫХ ШКОЛ В
СОЗДАНИИ ДНЕПРОВСКОЙ ФЛОТИЛИИ*****Кобалия Д.Р.***

зав. отделом охраны памятников,
археологии и реставрации
Национального заповедника „Хортица”

Анализируется влияние различных корабельных школ XVIII века на создание судов Днепровской гребной флотилии. Рассматриваются элементы российского, голландского, французского, английского, запорожского судостроения в чертежах и поднятых у острова Хортица кораблях. Описываются новые типы судов, проектируемые специально для данной территории.

Ключевые слова: Днепровская гребная флотилия, корабельная школа, судостроение, Запорожская верфь, «чайка», бригантина, галера, казацкие лодки.

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»*. Такое положение объясняется несколькими причинами.

Одним из главных факторов, повлиявших на формирование Днепровской флотилии, был географический. Вновь созданный южный морской флот формируется в речных условиях. Необходимость строительства в условиях мелей, мелководий и узостей 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.

Под судном той или иной традиции мы будем понимать 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 [1, с.38, 49]. В то же время, обращает на себя внимание хорошо заметная разница в терминологии. 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., несмотря 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 [2, 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 Миниха 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

пропорціях, все вони мали обводи, типичні для торгового голландського судостроєння - значительний коефіцієнт загальної повноти, добре виражену погібель бортов і відносно більшу осадку, зручну на морі.

Очевидно, ще одним голландським заимствованием було використання плашкоутов. Ці суди застосовувалися в більшості країн Європи, однак на території Російської імперії згадуються незмінно під голландським називом і, видимо, не випадково.

Якщо передбачити, що в складі Дніпровської флотилії в часі другого Азовського походу були галери, то, абсолютно очевидно, вони були голландської побудови. Це був той короткий період, коли з галерним флотом тільки знайомляться в Росії і знайомство це здійснювалося, раніше всього, завдяки голландцям. Не була виключенням в цьому сенсі і Брянська верфь, кінці XVII ст. вони працюють тут поряд з запорожськими і російськими майстрами.

З часом, в умовах жорсткої конкуренції відбувається поступове витіснення голландських технологій більш передовими – французькими і англійськими. Галерний флот кінці правління Петра I складався головним чином з судів **французького зразка**. Галери, збудовані в Брянську в 1724 році, були також французькими. Від голландських, ці суди відрізнялися завершеністю конструкції, раніше всього теоретичної. Крім того, технології французького судостроєння I пол. XVIII ст. значно опередили голландські, засновані, переважно, на особистому емпіричному досвіді майстрів. На жаль, судам французької побудови не судилося зіграти вирішальну роль в історії Дніпровської флотилії. В загальній складності було побудовано тільки п'ять кораблів, сильно облетілих до початку бойових дій 1736 року.

Період найвищого розквіту флотилії пов'язаний з судами, збудованими за проектом **англійського** корабля Джеймса Броуна. Його дубель-шлюпки складали ядро Дніпровської гребної флотилії і відповідали всім вимогам Б. Мініха, висунутих в 1736 році. Наступною малосодержательною критикою в їх адресу, пов'язаною скоріше з розумінням стратегічного розрахунку самим фельдмаршалом, завершилася завершення їх будівництва і заміною більш великими судами. Саме в цьому і слід шукати причину негативного ставлення до цих судів, вони не годилися для ведення серйозних бойових дій на морі. Однак, чи були вони дійсно так погані, як це висловлював Мініх?

Проект дубель-шлюпок розроблявся за спеціальним замовленням на основі вимог фельдмаршала. Джеймс Броун, займавчий в цей час посаду обер-інтенданта, був одним з провідних корабельних майстрів Росії тих років.

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. 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 Миниха по отношению к лодкам 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 [3, 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 [4, 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, 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 мощность артиллерийского вооружения прамов растет – вновь построенные большие прамы Азовской флотилии были сорока и даже 44-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 на Украине 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 невоенного 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 моноксилы. Эти суда, выдалбливаемые из ствола дерева, чаще всего дуба или липы, состояли в реестрах кораблей флотилии в течение всего рассматриваемого периода. Последняя, небольшая партия моноксилов 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 [4, с.58]. Сохранившиеся образцы – южнобугский челн Р.А. Орбели, десновский челн Д.Я. Телегина, словечный челн из Житомирского областного краеведческого музея, а также современные моноксилы с реки Орель, несмотря на значительную разницу в возрасте, обнаруживают большое сходство [5, 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. 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» [6, 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. 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 [8]. 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» казацких лодок в октябре 1999 года поставил перед нами 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 немало 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 чертеж казачьей лодки. На нем значилось, что документ является копией с чертежа, присланного из Таврова руки галерного подмастерья 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 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»* [9, с.190]. На чертеже Алатченина этой ошибки нет. Оговоримся, что у Харламова на месте шкарм указаны штриховые отметки, поэтому не совсем ясно, что имел в виду 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 несла принципиально новой 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 полумоделю, представляющая собой бок лодки Алатченина, 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 парохота-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 [9, 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.С.Толбухина во время Северной войны [9, 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 интересным умозаключениям.

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 П.П.Бредаль, 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 Бредаль 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 Бредалю. 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, непохожего на галеру. Так, и дубель-шлюпка Броуна была именно шлюпкой и относилась к семейству ботовых. Она была достаточно полнообводным и высокобортным судном, значительно менее изящным, чем казачьи лодки 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.

Подводя итоги сказанному, отметим, что совершенствование теории и кораблестроения, в полной мере отражавшееся на судовом составе Днепровской флотилии, имело свою этапность и может быть условно разделено на два периода: традиционный и смешанный. Для первого характерно использование традиционных схем постройки судов, присущих для Восточной Европы. 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 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. 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 1736-39 годов. Наряду с

традиційними, тепер'яються більші партії не вповне якісних, но все же військових кораблів європейської побудови, 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 стали результатом совмещения казацкого судостроения и современных на тот момент галерных технологий. Отныне 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 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 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. 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 Миниха и спешно отосланный в Санкт-Петербург. И те, и другие суда составили основу не только Днепровской, но и Азовской флотилии.

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 неприемлемая 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.

Литература

1. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. – Т. 1. А-З. / В.И. Даль. – Москва: Русский язык, 1978. – 700 с.
2. Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение северо-запада Руси в средневековье / Петр Сорокин. – СПб.: Издательский дом Санкт-Петербургского государственного университета, 1997. – 208 с.
3. Материалы для истории русского флота: [в 17 ч.]. – СПб: т-во И.В. Сытина, 1865. Гл. ред. Ф. Веселаго [и др.]. – Ч.6. – 1877. – 770 с.
4. Ильин капитан Корпуса Морской Артиллерии. Наука морской артиллерии / Александр Васильевич Ильин. – СПб: Типография военно-учебных заведений, 1846. – 759 с.
5. Фаворов Б.П. Конструкция древних долбленых челнов / Б.П. Фаворов // Судостроение. – 1978. - № 6. – С.57-59.
6. Шаповалов Г.І. Вироблення човнів на Полтавщині на річках Ворскла та Орель / Георгій Іванович Шаповалов // Судова археологія та підводні дослідження. – 1993. - №1. – С.59-62.
7. Шаповалов Г.І. До питання про реконструкцію запорізької чайки / Георгій Іванович Шаповалов // Судова археологія та підводні дослідження. – 1993. – № 1. – С.42-48.
8. Чертеж судам, которые с грузом плыть вверх по Днепру от Кинбурна до Запорожской Сечи отправлены и посланные от запорожских казаков вниз по Днепру порожние спущены быть могут. – ЦГАДА, ф. 248, оп. 1, кн. 558, стр. 19.
9. История отечественного судостроения. В 5 т. – СПб: Судостроение, 1994. – (гл. ред акад. И.Д. Спасский). Т.1. Парусное деревянное судостроение IX-XIX в. – 1994. – 472 с.

Кобалія Д.Р. Традиції різних корабельних шкіл у створенні Дніпровської флотилії.

Аналізується вплив різних корабельних шкіл XVIII століття на створення судів Дніпровської флотилії. Розглядаються елементи російського, голландського, французького, англійського, запорізького суднобудування в кресленнях і піднятих у острова Хортиця кораблях. Описуються новий тип судів, проєктований спеціально для даної території.

Ключові слова: *Дніпровська флотилія, корабельна школа, суднобудування, Запорізька верф, «чайка», бригантіна, галера, козацькі човни.*

Kobaliya D.R. Traditions of different ship schools in the creation of Dnieper flotilla.

The influence of different ship schools of XVIII century on the creation of Dnieper flotilla ships is analysed. The elements of Russian, Dutch, French, English, Zaporozhian shipbuilding are considered in the drafts and lifted ships near Khortitsa Island. A new type of ships, designed for the given territory is described.

Keywords: Dnieper rowing flotilla, ship school, shipbuilding, Zaporozhian shipyard, „Chayka”, brigantine, galley, cossack boats.