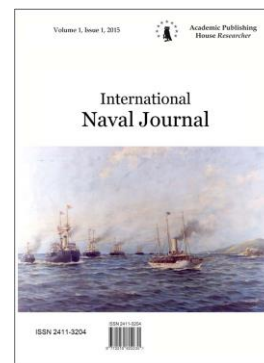


Copyright © 2017 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the Slovak Republic
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
2017, 5(1): 4-48

DOI: 10.13187/inj.2017.1.4
www.ejournal37.com



Articles and Statements

UDC 94

The Prams of the Southern Russian Military Fleet of the XVIII century (History of Creation and Military Usage of the «Floating Boxes»)

Sergey A. Stepanenko ^{a, *}^a State archive of the Rostov region, Russian Federation

Abstract

This particular article examines in close details the history of the Russian military Prams of the Southern Flotillas (The Don flotillas and the Dnepr flotilla) in XVIII century. This paper contains some information such as constructions of these vessels, their service as a part of Flotillas and their role in the Russian-Turkish wars (1735 – 1739 and 1768 – 1774 years), and based on printed authentic sources. In the first part of the article the author focuses on the warfare of the Don flotilla during the second siege and finally the conquest of Azov in 1736; you will find the detailed description of the Pram's participation in fortress's bombardment and the following defense of the fortress against possible attacks of the Turkish Fleet. Also in the article an attention is paid to some information about Prams of the Dniepr (Bryansk) Flotilla which is still little-studied subject. The second part of this article contains description of construction of Prams of the Don Flotilla and their following participation in military defense of Azov town and delta of the River Don against possible Turkish hostile actions. Besides that, the article discusses briefly the questions about differences and features of strategic and tactical usage between Prams of the Baltic Fleet and Prams of the South Flotilla; and also criticized some stereotypes about the role of these kind of vessels in military navy history.

Keywords: Pram, flotilla, Russian-Turkish war, the siege of Azov, the siege of the River Don and the Dnieper, Rear Admiral Bredahl, Vice Admiral Senyavin.

1. Введение

Прамы (от голландского праам – плоскодонное судно и датского праам – баржа) представляли собой довольно многочисленный класс речных и прибрежных грузовых судов в странах Западной и Северной Европы. В военных флотах таких государств, как Дания, Голландия, Швеция и др., в XVII – XVIII вв. прама являлись постоянной составляющей, как суда, способные вести боевые действия в условиях мелководья вблизи побережья, среди шхер и узких проливов. Эти суда конструктивно не составляли единого класса и довольно сильно различались между собой, как формой корпуса, так и устройством рангоута и парусности. Часть прамов имели изящные и богато декорированные корпуса фрегатов

* Corresponding author
E-mail addresses: stepan-sadoli@yandex.ru (S.A. Stepanenko)

(только плоскодонных), с хорошо развитым рангоутом (три мачты со стеньгами и бушпритом), а другие представляли собой грубо сколоченные плавучие артиллерийские батареи, с простым рангоутом, а иногда и вовсе без него. Прамы, как правило, вооружались крупнокалиберной артиллерией – пушками, гаубицами и мортирами. С первых лет Северной войны, несколько прамов появились и в молодом Балтийском флоте России, причем, на протяжении всего XVIII в. эти суда оставались в его составе.

В российских военно-энциклопедических изданиях XIX в. давалось, как правило, такое определение типичному русскому военному праму: плоскодонное военное судно с сильной артиллерией в батарее, употреблявшееся в прошедшем столетии для действий против береговых укреплений, и даже при осадах приморских крепостей. Они имели малую осадку и вооружались тремя мачтами с короткими стеньгами. Стоит добавить, что прамы также могли использоваться и иногда использовались даже в открытом морском бою.

Военный историк позапрошлого века В.Ф. Головачев привел другое, далеко не лестное, описание прамов: «Это были плоскодонные **четыреугольные ящики**, имевшие иногда на своей двух-ярусной батарее до 40 орудий. Единственный случай их содействия в наступательной войне состоял в том, что два из них, доведенные в 1757 году, с великим для них риском и большими хлопотами до Мемеля, участвовали в его бомбардировании. Во всех других случаях они исправляли должность **судов демонстративных** и во все времена были знамениты своей неповоротливостью» (Головачев, 1870: 27). Еще одна цитата из той же книги Головачева: «Прам же не был готов, да и готовый едва ли он был для кого опасен. Перестановка и повороты этих неуклюжих судов доставляли почти столько же хлопот, как и повороты кораблей, поставленных на камели; а перебитые их канаты и перлина во время сражения, даже при умеренном ветре, ставили их в безвыходное положение» (Головачев, 1870: 31–32).

Стоит отметить, что автор описывал Балтийский флот. Хотя большая часть фактов, приведенных Головачевым, глубоко ошибочна: практически все военные прамы, бывшие в составе российского Балтийского флота не являлись «четыреугольными ящиками», бомбардировка Мемеля была далеко не единственным случаем их содействия в морской войне, да и не были эти суда такими уж «неповоротливыми» (при не слишком ветреной погоде, они не сильно уступали фрегатам),* – но именно эта характеристика, данная известным историком флота, как бы «прилипла» к этим судам. Большая часть современных авторов в многочисленных книгах, справочниках и энциклопедиях, при упоминании о прамах, постоянно цитируют Головачева, с его «ящиками». Ни историки флота (за редким исключением), ни судомodelисты не испытывают к прамам особого интереса и уважения.

Все сказанное выше имело отношение к прамам Балтийского флота. Кроме Балтики, прамы в довольно значительном числе строились и использовались на Юге России, в составе нескольких южных военных флотилий первой – третьей четверти XVIII в. Именно здесь эти суда имели столь странную, «ящичную» форму, отличались неповоротливостью, а их последняя серия даже не имела мачт. Многим из них все же довелось повоевать и принести пользу государству. Боевая служба этих судов оказалась тесно связана с общей стратегией использования речных флотилий в период стремления России на юг, в деле завоевания

* Документы за 1740 г. описывают испытания двух новых прамов: «Построенные два бомбардирские корабля и два прамы («Олифант» и «Дикий Бык» – С.С.), которые ко апробации вооружены и как служителями, так и потребными к тому артиллериею и припасами, удовольствуя на рейд уже выведены и имеются в готовности...». Четырем судам – двум прамам и двум бомбардирским кораблям, вышедшим на испытания, «для лучшего усмотрения их действия» придан фрегат «Воин»: «и был там при пробе показанных кораблей и прамов и пробовал при себе в ходу под парусами по ветру и против ветру, как по морскому искусству надлежит, и как оные совсем апробованы будут, тогда оным кораблям и прамам, также и фрегату *Воину* возвратиться к кронштадскому порту, и в каком действии оные корабли и прамы в ходу под парусами ... по пробе явятся, о том ... в артиллерийскую коллегияю рапортовать» (МИРФ-VIII, 1880: 628–629). И вот результат испытаний: «бомбардирские корабли в ходу под парусами в бейдевинд и бакштаг явились лучше фрегата *Воина*, а прамы во время хождения под парусами имеют весьма штейф и действие против ветру и по ветру изрядно, токмо великое склонение от ветра, и против фрегата следовать не могут...» (МИРФ-VIII, 1880: 708). Прамы типа «Олифант» постройки 1739–1740 гг. внешне выглядели как фрегаты, за исключением плоского днища (РГА ВМФ, Ф. 327. Оп. 1. Д. 3847. Л. 1)

свободного выхода в теплые моря, со всеми ошибками, неудачами, победами и достижениями русских военно-морских сил в этом обширном регионе на протяжении более чем полувека.

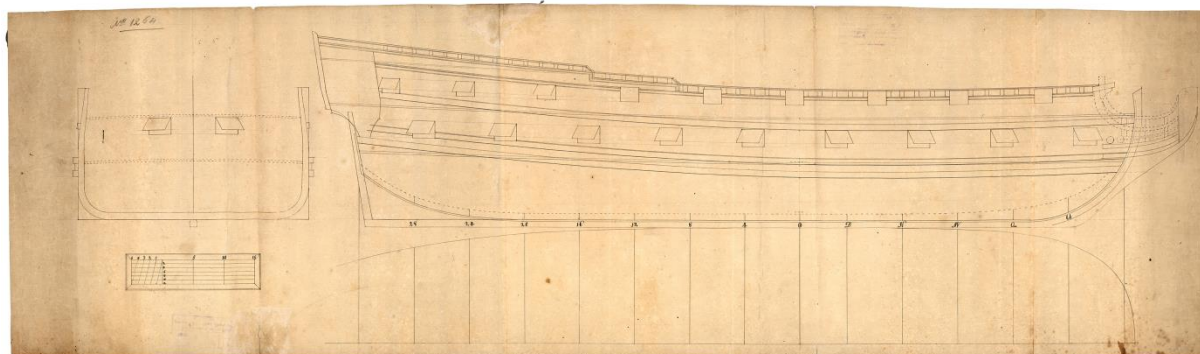


Рис. 1. Чертеж прама «Олифант», постройки 1739 – 1740 гг. (РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 3847, Л. 1)

Данная работа посвящена истории создания и боевого применения прамов трех российских военных флотилий на реках Дон и Днепр, во время двух русско-турецких войн XVIII в.

2. Обсуждение

Часть 1. Прамы Донской и Днепровской флотилий и их участие в Русско-Турецкой войне 1735–1739 гг.

Создание Донской флотилии в Таврове. Как известно, первая попытка Российского государства закрепиться на берегах Черного и Азовского морей закончилась тяжелым поражением. После неудачного Прутского похода 1711 г., Россия лишилась выхода в Азовское море, а одноименный военный флот, лишенный морской базы, был обречен на медленное умирание в грязных протоках у Черкаска и на стапелях воронежских верфей.

Усиление позиций России на берегах Каспийского моря в начале 20-х гг. XVIII в. возбудило немалое недовольство правительства Османской империи. Петр I стал всерьез опасаться новой войны с турками и сразу поспешил принять необходимые меры для улучшения оборонительных позиций на южных рубежах страны. В начале 1723 г. Петр решил возобновить военное судостроение на южных реках и создать новые флотилии на реках Дон и Днепр. Для свободного выхода в море на первый план вышла задача по повторному овладению Азовом.

На Дону, при Тавровском и Павловском адмиралтействах ветшали последние корабли бывшего Азовского флота.* При пристанях в Воронеже, Таврове и Павловске еще оставалось несколько магазинов с различными судовыми вещами и материалами, а также значительное количество артиллерийских орудий – пушек (в основном малых калибров) и мортир. При адмиралтействах состояли на службе около двухсот рабочих (Веселаго, 1875: 386).

Император Петр I, умевший учиться на собственных ошибках, принял решение в этот раз не строить крупных военных кораблей, постройка которых и проводка к морю по реке Дон, за многие сотни верст через мели и приморский бар, приносила огромные материальные издержки и серьезные неудобства, а ограничиться строительством небольших гребных, или специальных плоскодонных судов. Указом от 8 апреля 1723 г. главным

* В Таврове и Павловске к 1724 г. сохранилось от числа судов бывшего Азовского флота: старые 7 кораблей, галеас, транспорт, яхта и несколько десятков шлюпок, а также недостроенные, стоящие на стапелях и готовые к отделке, или набранные, но не обшитые – 9 кораблей, 3 шнявы, 5 бригаантин, 1 пакетбот, 1 галера, 20 ботов, 2 камели (МИРФ-V, 1875: 13, 42–43). Все эти суда оказались «худы и гнилы». Удивительно, но некоторые из этих «реликтов» хранились еще очень долго. Например, в одном из документов 1731 г. значилось: «имеющиеся при Таврове корабль, который стоит а Азовских ворот, також и транспорт, хотя оные и весьма гнилы, ... ныне не ломать, а до указу хранить» (МИРФ-VI, 1877: 29).

распорядителем работ по созданию новой флотилии был назначен вице-адмирал М.И. Змаевич. Ему поручалось построить в Воронеже следующие суда: 15 прамов (9 больших и 6 малых), 15 галер и 30 бригантин (позже их переклассифицируют в кайки).^{*} Кроме того, воронежскому губернатору Измайлову было приказано срочно изготовить 150 грузовых будар (Веселаго, 1875: 386).

Вместе со Змаевичем в Воронеж были направлены корабельный мастер капитан-командор Ф.М. Склеяев (знаменитый русский кораблестроитель петровского времени), галерный мастер Ф. Дипонтий (Дипонти), поручик В. Дмитриев-Мамонов, лейтенанты П. Рагозо, В. Грациан и П. Тиличьев, унтер-лейтенанты С. Маняги, И. Зиновьев, С. Коновницын и А. Толбухин, секретарь П. Рыков, доктор, по два лекаря и подлекаря и сотни рабочих: 311 мастеровых и 185 галерных служителей. На расходы по постройке судов Змаевичу первоначально было отпущено 100 тыс. рублей. Припасы, орудия и необходимые корабельные вещи было велено брать из адмиралтейских магазинов и окрестных заводов (МИРФ-VI, 1877: 2–3). На строительство флотилии отводилось меньше года – к первым числам марта 1724 г. все суда должны были быть построены и снаряжены.

М.И. Змаевич прибыл в Воронеж 11 июня и занялся поиском места для судовой верфи. Воронеж и Павловск, по различным причинам, были признаны непригодными. В качестве верфи был избран Тавров (судоверфь при небольшой крепости). Это место более или менее подходило по климатическим условиям,[†] в тавровских магазинах сохранились немалые запасы лесных материалов и различных корабельных вещей. Кроме того, в Таврове при адмиралтействе имелось 176 мастеровых. Недостатком верфи являлось наличие трех песчаных банок, которые надлежало срыть этим же летом, а дно углубить до 5 футов (МИРФ-VI, 1877: 4–5).

Практически сразу же команда Змаевича столкнулась с многочисленными трудностями, характерными для российской действительности первой половины XVIII в. – нехваткой плотников и других работных людей, строительных материалов (и это несмотря на своевременное распоряжение о заготовке леса), провианта, а также саботажем и казнокрадством местных властей. Воронежский губернатор бригадир Измайлов никакой помощи не оказывал, сваливая вину за неисполнение распоряжений на местных воевод, а те в свою очередь обвиняли своих подчиненных. Первое время пришлось употребить на постройку галер леса, оставшиеся от прежних заготовок и использовать запасы 10-летней давности (Веселаго, 1875: 387–388; МИРФ-VI, 1877: 11).

Лишь в августе 1723 г. было подготовлено место для постройки прама, а в начале сентября начался набор пятнадцати галер и были заложены первые четыре прама. В донесении в адмиралтейств-коллегию от 16 сентября, М.И. Змаевич отмечал, что заложено уже пять прама, а «под остальные готовится место и тешется лес» (МИРФ-VI, 1877: 11–16).

К концу осени все суда были уже в постройке, в частности «на 6 прама шпангоуты и балки положены, а на 3 прама кладут», ожидалось прибытие в Тавров такелажа и материалов для изготовления парусов. На Липских заводах для строящихся судов отливались новые пушки и изготавливались пушечные станки (МИРФ-VI, 1877: 17, 22). Однако, при всей скорости постройки судов, команда Змаевича не успевала закончить все работы к указанному ранее сроку.

Впрочем, к концу 1723 г. политические обстоятельства изменились – отношения с Османской империей улучшились, военные приготовления с обеих сторон прекратились, и в скорой достройке судов Донской флотилии уже не было нужды (Веселаго, 1875: 388). Работы на верфи продолжались, но уже без излишней спешки, в течение весны и лета 1724 г. К началу осени все суда флотилии были практически готовы к спуску, оставалось лишь завершить отделочные работы и оснастку.

^{*} Кайка (кайк) – малое парусно-гребное судно, по конструкции корпуса похожее на скампавею (малую галеру), с 12 – 16 банками (но без куршей), двухмачтовое, вооружалось 1 – 3 легкими орудиями.

[†] При осмотре Павловска было отмечено, что «воздух там тяжелый, отчего был не малый урон в людях» (МИРФ-VI, 1877: 5).

В составе флотилии числилось: 9 больших и 6 малых прамов, 15 галер – 8 18-баночных и 7 16-баночных,* 30 12-баночных каек и мелкие суда – 23 «итальянских» бота и 6 шлюпок.

Для данной работы, безусловный интерес представляют большие прамы. Эти девять прамов, построенные под руководством корабельного мастера Ф.М. Скляева, впоследствии получившие названия «Близко не подходи», «Дикий Бык», «Северный Медведь», «Разгневанный», «Небоязливый», «Гром и Молния», «Сердитый», «Страшный» и «Спесивый Лев»,[†] конструктивно представляли собой достаточно крупные суда своеобразной прямоугольной «ящичной» формы,[‡] размерами 115 × 35 футов (35,05 × 10,7 метров), при глубине интрюма 5 футов 4 дюйма (РГА ВМФ, Ф. 327. Оп. 1. Д. 3860. Л. 1). Прамы были двухдечными, т. е. имеющими две пушечные палубы; штатное вооружение прамов – 44 орудия (22 24-фунтовые чугунные пушки на нижнем деке и 22 8-фунтовые на верхнем). В феврале 1724 г. на прамы было принято решение добавить еще по две 8-фунтовые пушки, т. е. общее вооружение судов возросло до 46 орудий (МИРФ-VI, 1877: 23).

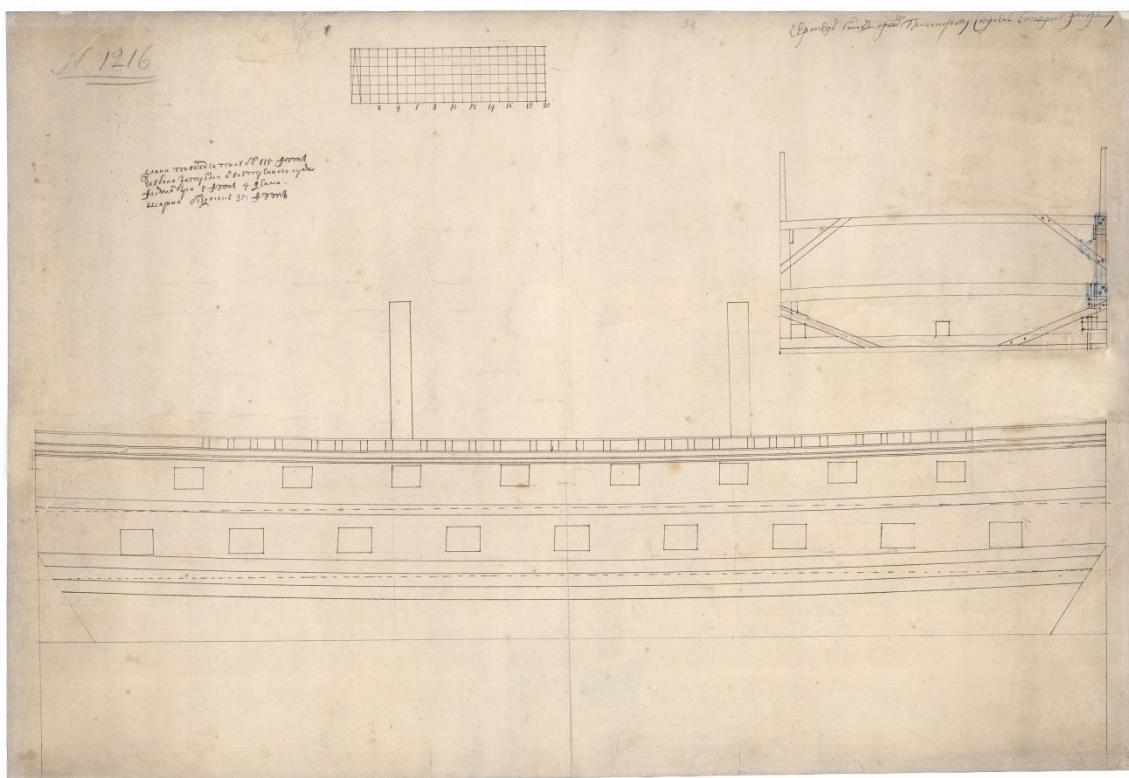


Рис. 2. Чертеж большого прамы (РГА ВМФ, Ф. 327. Оп. 1. Д. 3860. Л.1)

Прамы несли очень простой рангоут (фок-мачта и грот-мачта со стеньгой и соответствующие реи) и при попутном ветре могли использовать прямые паруса. Для лучшей управляемости судна имелся и руль, но его эффективность оказалась низкой.

* Названия галер: «Добрая», «Забавная», «Зазорная», «Ласковая», «Приятельная», «Терпеливая», «Учтивая», «Честная», «Вёдрая», «Превосходительная», «Разумная», «Сиятельная», «Склонная», «Хвальная» и «Уборная» (Чернышев, 2002: 214, 217).

[†] Авторы многочисленных справочников упоминают этот прам, как «Спящий Лев», однако в документах непосредственных участников осады Азова П.П. Ласси и П.П. Бредаля употребляется название «Спесивый Лев».

[‡] Прамы не имели носовых и кормовых заострений или сужений, борта отвесно спускались вниз, перпендикулярно совершенно плоскому днищу, носовая и кормовая оконечности (поперечные борта) в своей нижней части имели ровные откосы, которые соединялись с днищем под углом порядка 30 градусов; на оконечностях имелись штевни, хотя, возможно, передний штевень впоследствии убрали. Вдоль продольных бортов в шахматном порядке были прорезаны 17 пушечных портов (9 на нижнем деке и 8 на верхнем), поперечные борта имели по 5 пушечных портов (2 на нижнем деке и 3 на верхнем).

Как показала последующая эксплуатация прамов, от мачт также было мало проку. Каждый прам комплектовался четырьмя (по другим данным – тремя) якорями, ботом и парой шлюпок. Малые суда при каждом судне были необходимы не только для разездов, но и для буксировки судов или завозов якорей, что применялось очень часто.

В настоящее время нелегко установить, почему для конструкции прамов Донской флотилии была выбрана столь нетипичная форма корпуса. Вероятно, «ящичная» форма позволяла уменьшить осадку довольно высокого и тяжелого судна, что было необходимо в специфических условиях плавания по Дону и рукавам его дельты; в то же время, прямые и широкие «нос» и «корма» позволяли разместить здесь большое число (сразу по пять) пушек, что превращало прам в мощную плавучую батарею, способную вести огонь по всем направлениям.

Вполне вероятно, что донские прамы строились по упрощенной конструкции специальных портовых судов – киллихтеров, мачтлихтеров, собственно портовых прамов и др., часто имевших характерную «ящичную» форму корпуса. Иногда в такие суда обращались старые, отслужившие свой срок корабли и фрегаты, но во флоте имелись и суда, специально построенные для подобной службы. Таковым, например, являлся прам «Теребень» (середина XVIII в.), чертеж которого сохранился до настоящего времени (РГА ВМФ, Ф. 327. Оп. 1. Д. 3857. Л. 1), который имел корпус ящичной формы. Имеются сведения, что в Российском флоте некоторые из таких судов изначально проектировались для двойных целей: в мирное время они должны были выполнять функции портовых судов, а в случае войны – вооружались тяжелыми орудиями и обращались в прамы.

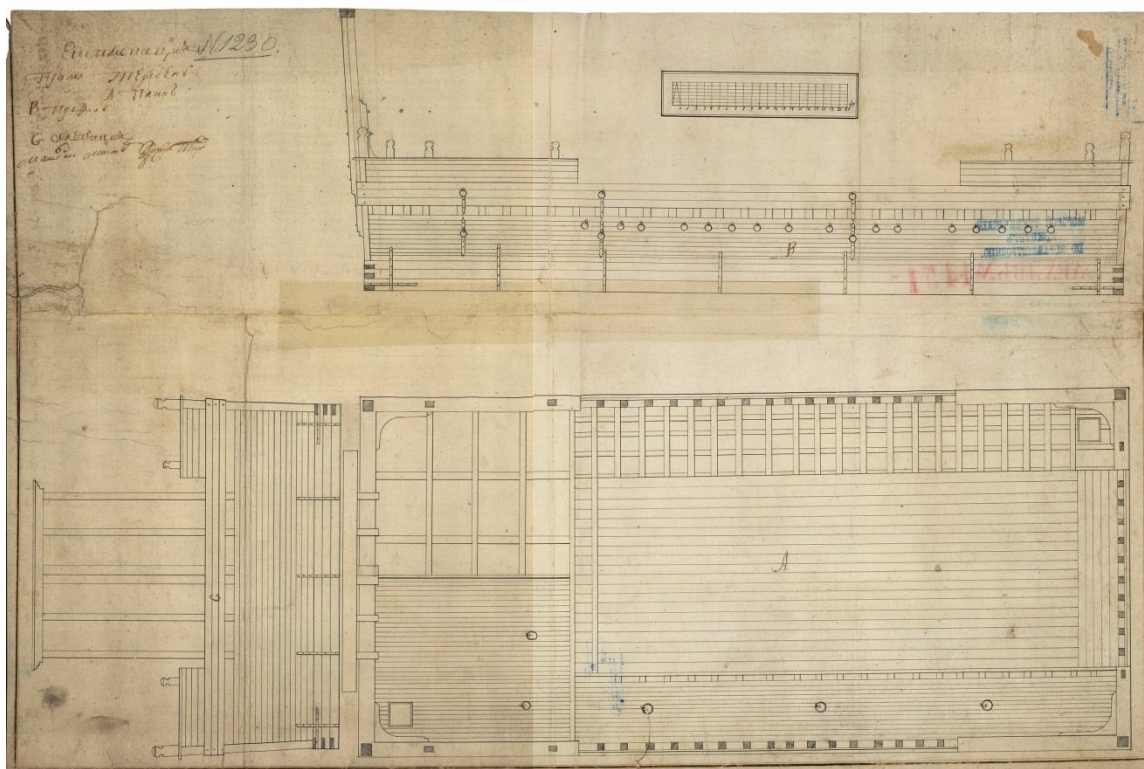


Рис. 3. Чертеж портового прамы-«ящика» «Теребень» (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп. 1. Д. 3857. Л. 1.)

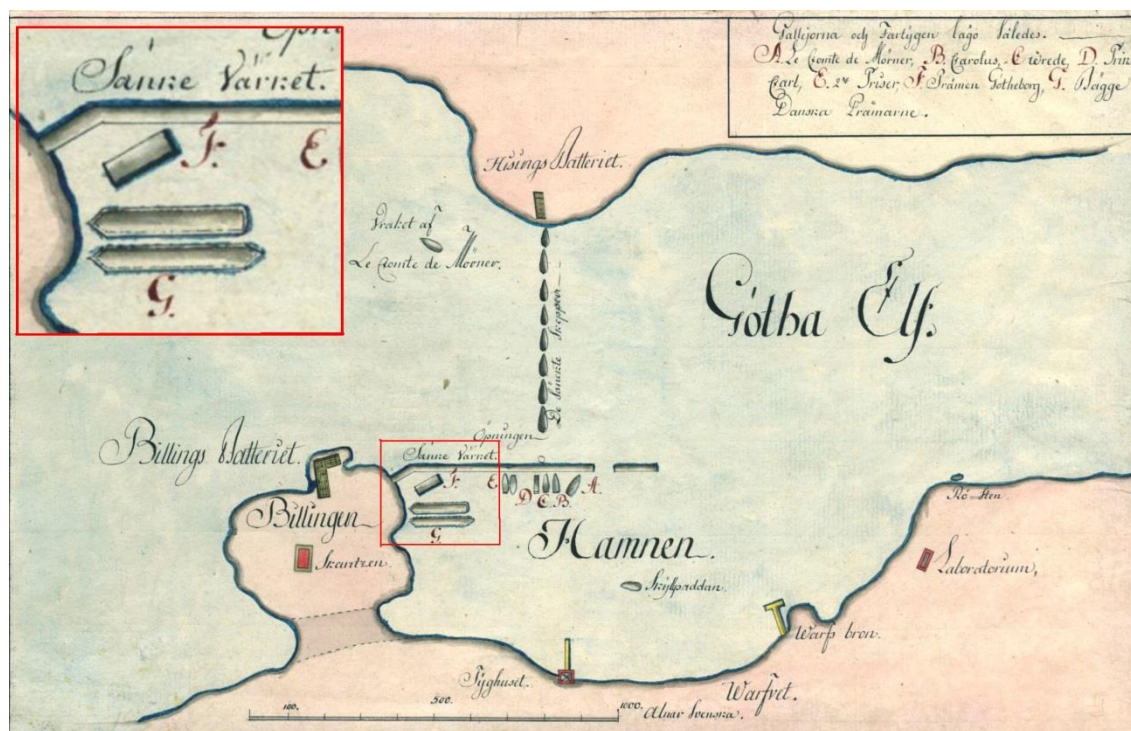


Рис. 4. Фрагмент датской военной карты времен Северной войны, на которой, под литерой «F» изображен трофейный шведский прам «Gotheborg», имевший прямоугольную форму

Также имеются косвенные сведения, что подобные четырехугольные суда (блокгаузы) имелись в неприятельском шведском флоте, правда, весьма в ограниченном числе. Вероятно, в отличие от классических прамов, эти суда использовались в исключительно оборонительных целях – для защиты узких проливов или гаваней.

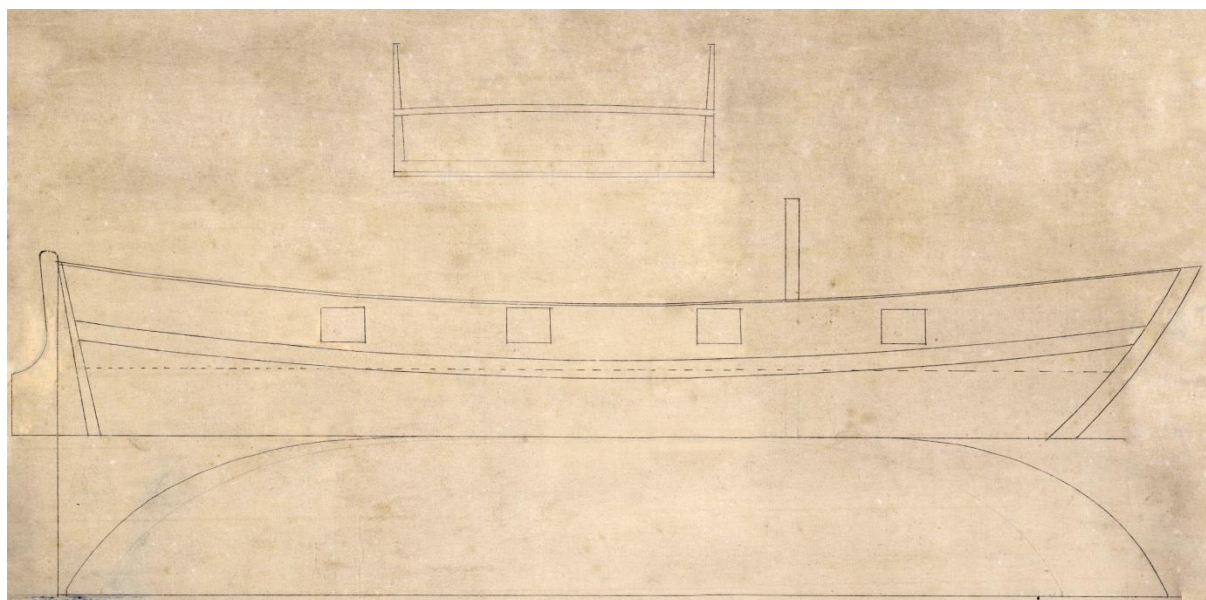


Рис. 5. Чертеж малого прам (восстановлен автором)
(РГА ВМФ, Ф. 327, Оп. 1. Д. 3857. Л. 1 об.).

Что же касается шести малых прамов, то они конструктивно представляли собой большие, абсолютно плоскодонные (не имеющие даже киля) одномачтовые лодки, размером 69 × 19 футов (21 × 5,8 метров) с глубиной интрюма 3 фута 5 дюймов, вооруженные восемью

8-фунтовыми орудиями (по 4 на борт) (РГА ВМФ, Ф. 327. Оп. 1. Д. 3860. Л.1 об.). В военно-исторической литературе приводятся реконструированные изображения этих судов, причем с достаточно развитым парусным вооружением, однако на каких источниках это основано – автору не известно. Малые прамы впоследствии получили оригинальные «членистоногие» названия: «Клоп», «Блоха», «Овод», «Комар», «Сверчок» и «Таракан».

6 октября 1724 г. вице-адмирал М.И. Змаевич по указу адмиралтейств-коллегии передал все свои обязанности по донскому судостроению капитан-лейтенанту А. Росселиусу.* Вместе с Росселиусом при верфи оставалось 253 человека «морских служителей» (МИРФ-VI, 1877: 25). Сам Змаевич, вместе со Склаевым, был вызван в Петербург, однако, из-за волокиты по сдаче дел по донской экспедиции, он был вынужден задержаться в Таврове до зимы (Веселаго, 1875: 389). Все построенные суда, после окончательной доделки, подлежали своеобразной консервации: над ними было велено изготовить крыши, а также снять часть обшивки для лучшей вентиляции воздуха и предохранения от загнивания. Более мелкие суда помещались в амбары, накрытые гонтами. Склаев перед отъездом в Петербург оставил Росселиусу особые рекомендации по окончательной отделке больших и малых прамов, приспособлений к их спуску на воду и их дальнейшему сохранению (МИРФ-VI, 1877: 26–28).

Последовавшая вскоре смерть императора Петра I явилась тяжелым ударом для молодого российского военного флота. Венценосные преемники Петра – Екатерина I и Петр II практически не интересовались делами флота, денежные ассигнования на флот резко сократились, новые корабли почти не строились, а старые ветшали и приходили в негодность. Некоторое улучшение наступило лишь с началом правления императрицы Анны. О Донской флотилии, между тем, не забывали. Адмиралтейств-коллегия распорядилась все новопостроенные «прамы, галеры кайки и принадлежащие к ним другие суда содержать по указу ж в добром хранении», старые суда петровского времени – не достраивать, негодные корабли – разломать, а их годные части (железо, хорошее дерево, части декора) – «собрать и содержать в добром смотре» (МИРФ-V, 1875: 426). Были заготовлены материалы для постройки еще двадцати галер, а в Тавровской крепости, вместо старых магазинов с припасами, были построены новые, брусяные на каменном фундаменте (МИРФ-VI, 1877: 31–32).

В мае 1727 г. М.И. Змаевич был произведен в адмиралы. Но менее чем через год, новоиспеченного адмирала постигло несчастье – подчиненные подали на него донос в Верховный тайный совет, обвинив его в казнокрадстве, злоупотреблению служебным положением и задержке жалования работникам. Змаевич был арестован и предан суду. Хотя по части обвинений Змаевичу удалось оправдаться, суд признал его виновным по нескольким пунктам. Змаевича понизили в чине до вице-адмирала, взыскали с него тройную сумму причиненных казне убытков и отправили в Астрахань «главным командиром». Из-за болезни опальный вице-адмирал остался дома (Берх, 1831: 32–33).

В июле 1728 г. вице-адмирал Змаевич наконец отправился было в Астрахань, но по предложению графа Апраксина его повторно назначили начальником порта в Тавров (Берх, 1831: 34). Лишь в июле 1729 г. Змаевич добрался до Таврова, где ему был дан указ: «Чтоб вы на Воронеже все прежнего строения прамы, галеры и прочие суда, которые хранятся в Таврове, имели в своей комиссии и смотре и ежели по осмотру вашему в чем явятся неисправны, те, как такелажем, так и артиллериею и прочими припасами во всем исправили, дабы в случай нужды во всем были в готовности» (МИРФ-VI, 1877: 29). До 1734 г. все работы на верфи шли спокойным, рутинным способом.

В конце 1733 – начале 1734 г. произошло очередное обострение отношений с Турцией. Дело шло к большой войне. М.И. Змаевич получил приказ озаботится срочной постройкой новых двадцати галер и других судов, а также окончательно достроить и снарядить все имеющиеся суда флотилии. В Тавров для производства судостроительных работ был

* Андрис Росселиус (правильнее Андреас Роселиус) – довольно интересный персонаж в российской военно-морской истории. Молодой лейтенант шведского флота А. Роселиус попал в плен в 1704 г., после взятия Дерпта российскими войсками. Спустя некоторое время пленный шведский лейтенант поступил на русскую службу, которой и отдал все оставшиеся годы своей жизни – почти четыре десятилетия.

направлен галерный мастер А.И. Алатченинов (Алатченин).^{*} В феврале 1734 г. адмиралтейств-коллегия распорядилась к весне 1735 г. спустить все суда флотилии на воду и вывести их на глубоководный рейд.[†] В Тавров было отправлено 2000 мастеровых, матросов и офицеров, из них на большие прамы – два капитана и семь поручиков, а на малые прамы – по одному боцманмату (МИРФ-VI, 1877: 39, 41; Берх, 1831: 36). На воронежских верфях вновь закипела работа, но, как обычно, выполнить все к сроку вновь не успели.

Осенью 1734 г. опальному Змаевичу пришлось пережить конфликт со своим помощником капитаном А. Росселиусом: в пылу какого-то спора тот, будучи пьян, публично обзвал его «государственным злоумышленником», «вором, плутом и бездельником». Змаевич пожаловался в адмиралтейств-коллегию и Росселиус был арестован и отправлен в Петербург для расследования и суда. В конце концов, Росселиуса оштрафовали и весной 1735 г. отправили обратно в Тавров членом Тавровской конторы, с обязательством «испросить у Змаевича прощения». Змаевич «простил» незадачливого капитана, но попросил адмиралтейств-коллегию «развесть» их по службе, «понеже де союзу от оногo Росселиуса не уповається». В ответ вице-адмирал получил недвусмысленный ответ, что «поелику на сие есть воля Ея Императорского Величества, то она и не может переменить оную» (МИРФ-VI, 1877: 48–49; Берх, 1831: 36–37). Последние месяцы жизни старого флотоводца оказались омрачены обидами и пренебрежением начальства.

Между тем, работы на верфи продолжались. Летом 1735 г. на воду были спущены прамы и старые галеры. Большие прамы были полностью оснащены и вооружены артиллерией и другими припасами (кроме пороха). Эти суда были переведены в Павловск. Позже туда же отправились 6 малых прамов и 30 каек,[‡] а 20 новых галер вообще не успели спустить на воду «ибо вешняя вода давно ушла» (МИРФ-VI, 1877: 49–51). Несмотря на все старания Змаевича и его подчиненных, флотилия еще не была готова к походу, а обмеление рек Дон и Воронеж делало невозможным ее плавание до следующей весны.

Летом 1735 г. для усиления офицерского состава экипажей флотилии из Петербурга в Тавров было дополнительно направлено значительное число офицеров и представителей других должностей, большей частью на прамы: на 9 больших прамов[§] – капитаны корабельного флота А. Гохстрат, М. Тем, А. Чертков, Д. Герценберг, Г. Сниткер, лейтенанты Б. Щербачев, С. Вышеславцов, И. Стремоухов, А. Бредихин, И. Безобразов, П. Ржевский, А. Кошелев, И. Ергольский, П. Ладыженский, И. Кикин, 8 баталеров, 4 лекарей, 7 подлекарей, 12 лекарских учеников, 3 квартирмейстеров, 18 канониров, 36 готлангеров и т.д., на 6 малых прамов мичманов П. Копьева, Г. Корандеева, В. Бердяева, И. Трофимова, И. Афремова, 6 подлекарей, 9 боцманматов и 12 квартирмейстеров (МИРФ-VIII, 1880: 119).

Внезапно 23 августа 1735 г. умер Змаевич. Указом императрицы на его место в Тавров из Архангельска был направлен контр-адмирал П.П. Бредаль.^{**} Он прибыл к месту своей новой службы 2 ноября (МИРФ-VI, 1877: 54–55). Сразу по прибытии, Бредаль отправился в Острогжск, для совещания с командующим «Донской экспедицией» генералом

* Под такими фамилиями этот мастер значится в разных документах, хотя настоящая его фамилия – Алатчанинов.

† Прамы и галеры, спущенные на воду было велено поставить в Павловске в устье реки Осереды. В самом Павловске производилась постройка грузовых будар.

‡ Малые прамы и кайки предварительно были вытасканы из воды и переконопачены.

§ Интересно, что многие будущие командиры больших прамов (Тем, Герценберг, Сниткер, Чертков, Штром) оказались из числа тех офицеров, которые в 1734 г., после аттестации «о состоянии в искусстве принадлежащем к должности капитанов», проведенной флагманами флота во главе с адмиралом Гордоном, оказались «неудостоенными». По мнению адмиралтейств-коллегии надлежало этих капитанов из службы на флоте отрешить, иноземцам дать отставку, русских отослать в герольдию, а на их места «определить достойных» (МИРФ-VII, 1879: 727).

** Контр-адмирал П.П. Бредаль, норвежец по происхождению, прошел многолетнюю службу в российском флоте. При Петре I сделал быструю флотскую карьеру, начав ее с младших чинов, участник едва ли не всех морских сражений петровского времени. Современники характеризовали его, как человека опытного, работоспособного, знающего нужды флота, но довольно честолюбивого. Будучи членом Особой Комиссии по флоту, организованной в 1732 г. вице-канцлером графом А.И.Остерманом, Бредаль поддерживал интересы иностранцев на русской службе.

Я.С.Левашовым. К этому времени на южных рубежах России уже шли боевые действия против турецкого вассала – Крымского ханства, хотя официально война еще не была объявлена. В декабре 1735 г. Бредаль получил указ о «бытии во всем послушну и в полной команде господина генерал-фельдмаршала графа фон Миниха» (МИРФ-VI, 1877: 59).

Находясь на должности командующего Донской флотилией, П.П. Бредаль, в отличие от покойного Змаевича, более энергично занялся обустройством флотилии и потребовал от начальства увеличения денежных средств Тавровского адмиралтейства, а также полного укомплектования всех судовых экипажей (затребовал в качестве гребцов на галеры и кайки сухопутных солдат). Общий штат флотилии был определен в 2426 человек морских служащих (МИРФ-VI, 1877: 57). Из этого числа для девяти больших прамов полагалось по штату: моряков – 594 чел., сухопутных войск – 945 чел., артиллеристов – 231 чел. Всего – 1770 человек, (196 чел. на каждый прам). Осенью 1735 в экипажах флотилии на лицо состояло 1772 человека (МИРФ-VI, 1877: 52–53, 57). Не хватало шести с половиной сотен людей, но к моменту начала похода флотилия из различных мест получила многочисленные пополнения, и ее штат был с лихвой пополнен.

Участие Донской флотилии в осаде и взятии Азова. Официально война Российской империи с Османской Портой началась с осады города-крепости Азов. Возвращенная туркам после печального Прутского похода 1711 г. в полуразрушенном виде, крепость была ими восстановлена и значительно усилена. Турки даже возвели каменную береговую батарею для продольного обстрела русла Дона с его верхней от города стороны. Гарнизон крепости доходил до 5890 человек при 212 пушках и 14 мортирах разных калибров (Ласковский, 1865: 469–470).

Генерал-фельдмаршал Б.Х. Миних рассчитывал внезапно напасть на Азов, пока турецкий гарнизон еще не успел приготовиться к обороне надлежащим образом. Главным пунктом сбора войск и складочным местом материальных средств для осады была назначена крепость Св. Анны, куда Миних прибыл 8 марта 1736 г. с небольшими силами. 16 марта русские войска (5500 человек) переправились через Дон, а 18 марта перешли границу (Манштейн, 1810: 45; Ласковский, 1865: 470–471). Крепость Азов оказалась в плотной осаде – была обложена со всех сторон; русские войска постепенно овладели окрестными укрепленными пунктами: каланчами на обоих берегах Дона, фортом Лютик у левого берега Мертвого Донца, заняли устье Старого Дона и возвели там редуты и батареи на 14 орудий. Для вооружения возведенных батарей была изъята почти вся артиллерия из крепости Св. Анны, кроме 6 орудий. 23 марта в войсковой лагерь под Азовом прибыл генерал-аншеф Я.С. Левашов с четырьмя полками; ему было поручено командование осадным корпусом до прибытия фельдмаршала П.П. Ласси (Лесси). 26 марта Миних отбыл к главной армии, сделав необходимые распоряжения для проведения дальнейшей осады (Ласковский, 1865: 473–474).

Один из пунктов распоряжений Миниха, сделанных еще до взятия каланчей и занятия устья Дона, касался действий Донской флотилии: «Контр-адмирал Бредаль должен неослабно стараться поспешить с флотилией и привезти с собой все легкие суда; тяжелые паромы* (Prahmen) должны, по возможности, следовать, дабы по взятии каланчей, через что откроется путь в Черное море, наша флотилия должна блокировать Азов со стороны моря и препятствовать неприятелю подавать помощь...» (Ласковский, 1865: 805).

Осадный корпус Левашова, из-за своей малочисленности и нехватки осадной артиллерии вести эффективную осаду не мог – в основном занимался предотвращением вылазок гарнизона Азова и отражением нападений татар и ногайцев. Также войска занимались постройкой земляных укреплений для охраны лагерей и подвозом различных материалов. Российские войска с нетерпением ожидали прибытия флотилии Бредалья (Ласковский, 1865: 477; Байов, 1906: 216–218).

3 мая 1736 г. генерал-фельдмаршал П.П. Ласси прибыл к Азову и осада крепости стала проводиться более последовательно и энергично (Байов, 1906: 219).

Еще в марте П.П.Бредаль, по приказанию Миниха, посетил сухим путем крепость Св. Анны, 27 марта имел личную встречу с фельдмаршалом и «...того ж числа получил ордер

* Так в тексте русского перевода. «Поромами» прамы называются также в тексте «Записок» Манштейна – адъютанта Миниха.

чтоб следовать паки в Павловск, и в бытность при Павловске о скорейшем морских судов препровождении иметь прилежное и неусыпное старание, а паче наперед отправлять легкие суда...», при которых следовать самому (МИРФ-VI, 1877: 64).

Видимо, уже в конце марта 1736 г. первые отряды судов флотилии двинулись в длительный путь вниз по Дону к Азову. Основные силы (прамы, галеры и кайки) вышли из Павловска 2 апреля. Сам Бредадь, руководствуясь ордером Миниха, вечером 6 апреля прибыл в Павловск, а уже утром 7 апреля, нагнав на шлюпке галеру «Приятельная», отправился на ней в путь. Основной отряд судов – галеры и большие прамы ушли из Павловска несколькими днями ранее – 2 апреля (МИРФ-VI, 1877: 64). «Морской караван», куда кроме военных судов входило еще несколько сотен грузовых будар, растянулся на десятки, а, может быть, и на сотни верст. В поход выступили 15 «старых» галер, все прамы, кайки и грузовые суда. На некоторое время задержались 20 новых галер,* но позже, к середине апреля, и они, под командованием капитана Росселиуса отправились к Азову (МИРФ-VI, 1877: 68–69). Для «исправления в Таврове адмиралтейских дел, в небытность контр-адмирала Бредаля и за отбытием в поход с галерами капитана А. Росселиуса», в Тавров был направлен капитан Б. Лебядников, для совместного с капитаном Коробьиным «иметь в тамошней адмиралтейской конторе присутствие и исправлять Ея И. В. дела...» (МИРФ-VI, 1877: 69). Тавровская и другие верфи на некоторое время опустели...

13 апреля, следуя на галере «Приятельная» вниз по Дону, контр-адмирал П.П. Бредадь догнал большие прамы, шедшие к Азову. Понятно, что неуклюжие, четырехугольные посудины, к тому же нагруженные осадной артиллерией, не считая своей собственной, боеприпасами и прочими грузами не могли поспевать за более легкими и поворотливыми галерами и кайками. Позже, в донесении императрице, Бредадь писал, что «...выше означенные 9 большие прамы хотя надеюсь ныне следуют от показанного места не в ближнем расстоянии, за тем что за некоторыми случающимися противными великими ветрами и погодками успеть за галерами не могут...», и они смогут прибыть к Азову гораздо позже галер. Обогнав прамы, Бредадь назначил командующим прамской эскадрой капитана 2-го ранга М. Тема, а остальных офицеров, командующих отдельными прамами, «определил ордерами» дальнейшего следования к Азову. Позже в рапорте от 20 апреля, Тем доносил Бредалю, что он, с шестью прамами «ускоряет со всяким поспешением» (МИРФ-VI, 1877: 69).

По имеющимся сведениям, первыми под Азов, к пристани у каланчей прибыли 30 каек и 6 малых прамов. В последующие дни стали подходить остальные суда и будары с войсками, артиллерией, боеприпасами и провиантом. С 6 мая стали выгружать с судов осадную артиллерию и перевозить ее к лагерю у Азова (Байов, 1906: 219–220). В этот же день Ласси послал ордер Бредалю, «чтоб со флотом следовал к здешней атаке со всяким поспешением денно и ночью, не приставая без крайней и необходимой нужде к берегам» (Журнал Лесси, 1893: 189).

Утром 9 мая, к каланчам, наконец, прибыл контр-адмирал Бредадь на галере «Приятельная». В три часа пополудни подошли еще 10 галер, а остальные 4 подошли на следующий день (по другим сведениям, через день, 11 мая) (МИРФ-VI, 1877: 69; журнал Лесси, 1893: 194, 197). Бредадь оказался в полном подчинении у фельдмаршала Ласси – «...и что от него повелено будет, по должности моей (буду – С.С.) исправлять...», писал он императрице. 10 мая было получено первое известие о появлении в Азовском море неприятельского флота: «...якобы прибыло к Таману турецких 40 галер и намерены идтить в сикурс к Азову» (Журнал Лесси, 1893: 196).

Анна Иоанновна отписала Бредалю, что она «с немалым удивлением», не сулившим, кстати, ничего хорошего, восприняла известие, что тот прибыл к Азову с одними галерами, «а прочие суды вашего флота и особливо прамы еще назади остались» (МИРФ-VI, 1877: 70). Ну не дано было понять не слишком умной венценосной даме, что прамы отстали по вполне объективным причинам.

* Названия этих галер: «Святая Анна», «Корона», «Кавалер Святой Андрей», «Гектор», «Золотое яблоко», «Елена», «Парис», «Диана», «Амур», «Монплезир», «Венус», «Минерва», «Плато», «Аполло», «Кавалер Святой Александр», «Морис», «Улиссес», «Телемакус», «Паллолос» и «Янос». Галеры имели от 16 до 22 банок (Чернышев, 2002: 218, 223).

Генерал-фельдмаршал П.П. Ласси, весьма талантливый и деятельный полководец, предпринял ряд важных мер с целью пресечения возможных неприятельских попыток оказать помощь осажденному Азову со стороны моря. Прежде всего, он приказал возвести на берегах рукава Старый Дон «по ситуации места», редуты и батареи, определив к этим работам искусного инженера. На левом берегу Дона «на взморье ... на устья Попова-узья»* (в месте впадения в Дон протоки Узья) стали возводить редут, называемый Левашов, и батарею на 40 пушек. Еще одна батарея (или редут) устраивалась напротив, на правом берегу, в месте отделения от Дона ерика Запертой (Журнал Лесси, 1893: 189, 198).

Затем Ласси отдал распоряжение Бредалю усилить блокаду Азова с водного пути. 13 мая, по ордеру Ласси, Бредаль с двумя галерами предпринял попытку пресечь сообщение между Азовом и Петровским островом – вытянутой полосой суши, лежащей между рукавами Старый Дон и Каланча, где напротив города располагалась небольшая, окруженная рвом с водой, крепостца Петровская,† где турки пасли скот и «выходили безопасно» (МИРФ-VI, 1877: 72–73). Этого не получилось: «...за великою пушечною стрельбою учинить было невозможно» (журнал Лесси, 1893: 201). Тогда Ласси выдал ордер, «чтоб для воспрещения из Азова лодкам выезду», Бредаль поставил «в пристойном месте» 6 каек (журнал Лесси, 1893: 203), но, похоже, и это не помогло – сообщение между Азовом и Петровским островом пресечено не было.

21 мая, вновь по распоряжению Ласси, Бредаль выслал 6 малых прамов, под командованием лейтенанта Г. Костомарова, для блокирования устья Дона со стороны моря. Вероятно, отряд малых прамов вышел в море через один из рукавов Донской дельты (скорее всего по Каланче), проследовал по взморью и зашел в Старый Дон. Малые прамы были поставлены «за Азовом у построенных наших батарей‡ в ровную линию на фарватере боками к неприятелю§ для сущего препятствия неприятельского к Азову сикурса» (МИРФ-VI, 1877: 73). 26 мая фельдмаршал Ласси, обеспокоенный не прибытием до сих пор больших прамов, приказал послать их командирам «крепкого ордера о следовании оным сюда с поспешением». П.П.Ласси поначалу планировал поставить прамы и галеры «на форпосте, чтоб могли неприятельскому с моря сикурсу к Азову препятствовать и до Азова не допускать» (Журнал Лесси, 1893: 221). Позже, приняв во внимание внушительное число больших прамов, фельдмаршал вознамерился использовать часть из них и по прямому боевому назначению – для бомбардировки Азова со стороны реки.

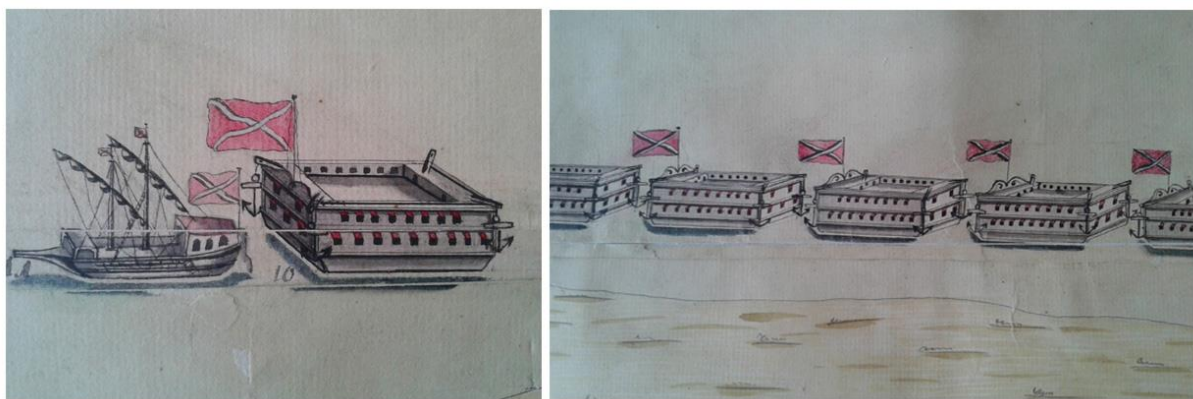


Рис. 6. Прамы и галеры под Азовом. Аксонометрическое изображение на рукописном плане «Город Азов», написанном артиллерии поручиком Иваном Бишевым 1737 г. (РГАДА. Ф. 192. Оп. 1. Екатеринославская губ. Д. 23.). Интересно, что прамы изображены без мачт. Возможно, что автор впервые увидел эти суда уже после осады города, когда рангоут на них был демонтирован.

* В тексте дано название «Топов-узья», что является ошибкой.

† Во рву у Петровской крепости во время осады Азова укрывались несколько небольших турецких суденышек.

‡ Имелись в виду батареи, возводившиеся по обоим берегам Дона ниже Азова. К этому времени в этом месте были уже почти готовы две батареи с 19 орудиями, а 23 мая редут и батареи на взморье были «приведены в окончание».

§ Имелся в виду неприятель, грозивший подойти на судах со стороны моря, а не из Азова.

Эти распоряжения оказались весьма своевременны: вскоре к донским гирлам подошел весьма значительный турецкий гребной флот,* которым командовал капудан-паша Джаним-ходжа.† Турки имели намерения подвести подкрепления осажденным, но из-за мелководья турецкие галеры не могли войти в Дон, а мелкие шлюпки оказывались беззащитны против малых прамов Донской флотилии и батарей на берегах Дона. Как писал в своих записках Манштейн, турецкий командующий «...не мог ничего предпринять, потому что устье Дона все в мелях и самая большая глубина 3 или 4 фута. Российский же флот занял такое выгодное положение, что Капитан Паша ни на шлюбках, ни на плоскодонных судах к Азову не мог доставить ни малейшей помощи» (Манштейн, 1810: 81). Надежды турецких защитников Азова получить помощь с моря оказались напрасными. Через некоторое время капудан-паша был вынужден увести свой флот.

28 мая к Азову прибыли три первых больших прама – «Разгневанный» (капитан М.Тем), «Северный Медведь» (капитан Д. Герценберг) и «Страшный» (капитан Г. Сниткер) (журнал Лесси, 1893: 225). П.П. Ласси выдал ордер контр-адмиралу Бредалю снять с прибывших прамов ненадлежащий груз и отпустить «оние вниз по Дону против самого Азова до того места, от которого б можно по городу Азову действительную пушечную пальбу производить, и до основания стену и батарею сбить и без крайней нужды с того места не отступать» (Журнал Лесси, 1893: 227).

Утром 31 мая генерал-фельдмаршал Ласси съездил к каланчам и учинил смотр имевшимся на лицо судам Донской флотилии – прамам, галерам и кайкам. Во второй половине дня, по условному сигналу (три пущенные ракеты) началась массированная артиллерийская бомбардировка осажденного Азова (журнал Лесси, 1893: 231), которая уже не прекращалась до самого окончания осады крепости.

1 июня закончилась выгрузка с прамов инженерных припасов и других грузов (журнал Лесси, 1893: 233). Вечером, в восьмом часу вечера, «при захождении солнца» П.П. Бредаль отправил имевшиеся в его распоряжении прама «Разгневанный», «Северный Медведь» и «Страшный» на позицию под Азовом.‡ Эта позиция располагалась напротив места впадения в Дон речки Азовка (Скопинка). Кроме «морских служителей» на прамах находились значительные команды от сухопутных войск и казаков. Около 9 часов вечера прама стали на место (по выражению Ласси, «остановились на препорцию») и провели первую, пристрелочную бомбардировку Азова со стороны реки. Два прама («Разгневанный» и «Северный Медведь») стреляли по городу, а «Страшный» отстал, оставался позади и не стрелял, к тому же ему мешала темнота – можно было попасть в передние прама. Турецкие береговые батареи открыли ответный огонь (журнал Лесси, 1893: 234). С рассветом 2 июня в 3 часа утра уже все три прама возобновили бомбардировку Азова, которая продолжалась до 9 (по другим данным до 10) часов утра – «...непрестанную пушечную пальбу производили с приумножением, и с той пальбы как батареям так и строению учинили не малый вред» (МИРФ-VI, 1877: 73). Стрельба велась по турецкой каменной береговой батарее, крепостным веркам и по самому городу (Ласковский, 1865: 487).

Помимо бомбардировки Азова, было принято решение об атаке на Петровский остров малыми судами. Сам П.П. Бредаль отправился в шлюпке к трем прамам, стоящим на позиции, а лейтенанту Г. Апрелеву «велел с 4 кайками и с несколькими шлюпками следовать к Петровскому острову», для последующей высадки десанта, состоящего из 192 морских и сухопутных служителей (солдат). Отряд Апрелева, обойдя прама, пристал к берегу и высадил десант, который двинулся по направлению к Петровской крепости (журнал Лесси, 1893: 235). Эта операция закончилась провалом: по словам Бредаля,

* По турецким сведениям, их гребной флот состоял из 157 судов (галер, полугалер, кончебасов), при экипаже свыше 8000 солдат и моряков.

† Капудан-паша Джаним-ходжа занимал этот пост уже в третий раз (1732–1736 гг.); ранее – в 1714–1717 гг. и в 1730 г. В отечественной военно-исторической литературе его имя произносится по-разному: Джаним (Джанум) Кодиа (Кодия, Кадия), Джаикуль-Кодиа, Жианами Кадия и др. В последующие годы пост капудан-паши перейдет к Сулейману-паше.

‡ В записках Манштейна совершенно ошибочно говорится о том, что Азов, вместо прамов, бомбардировали некие «четыре бомбандирские галиота». Такого типа судов в составе Донской флотилии попросту не имелось.

«за разлитием великой воды к Петровскому их не допустило», а турки, обнаружив отряд Апрелева, открыли по нему артиллерийский огонь из Азова. Отряд потерял трех человек убитыми (квартирмейстер флота и двое солдат Вятского полка), «стала еще большая пальба происходить» и Бредадь приказал десанту «садиться на кайки и отваливать от берега». Турецким артиллеристам удалось потопить кайку «Варгасия», при этом было ранено еще четыре человека (1 солдат и 3 матроса), и повредить одну шлюпку. Экипаж кайки, а также снятые с судна пушку с припасами, рангоут, такелаж, флаги и прочие припасы, удалось эвакуировать на прам. «Варгасия», затонувшая на мелководье, была уничтожена по приказанию Бредаля – изрублена топорами, «дабы она не могла достаться неприятелю». Оставшиеся три кайки со шлюпками отступили ([Журнал Лесси, 1893: 235–236](#); [МИРФ-VI, 1877: 73](#)). В дальнейшем контр-адмирал П.П. Бредадь больше не рисковал малыми судами.

Турецкие пушки все-таки не смогли помешать десяти казакам с прама сесть в шлюпку, высадиться на Петровский остров, захватить 12 неприятельских лошадей и отогнать их в безопасное место. «За негодностью под драгун» лошади достались казакам «в добычу» ([Журнал Лесси, 1893: 236](#)).

Большие прамы также пострадали во время бомбардировки Азова, причем, в основном от собственной артиллерии: расколосось «многое число» пушечных станков, на «Разгневанном» разорвало 24-фунтовую пушку, у двух 8-фунтовых пушек треснули стволы. От этого на праме проломило верхнюю и нижнюю палубы и несколько брусев; «Северный Медведь» также получил серьезные повреждения от ответного огня неприятеля – правый борт был во многих местах пробит ядрами, поврежден рангоут (обе мачты и грот-стенга) ([журнал Лесси, 1893: 239](#)). Бредадь сделал неутешительный вывод – «оним прамам от великой из города пальбы весьма опасно, и ... действительно теми прамами в тот город более палить никак невозможно» ([МИРФ-VI, 1877: 74](#)). По общему согласию с капитанами, было принято решение – отступить. Прамы оттянулись вверх по Дону, продолжая палить из пушек, и к 6 вечера бросили якоря у каланчей.

За время бомбардировки прамы выпустили по Азову 2180 снарядов, потеряв, по сведениям Бредаля, 1 убитого и 8 раненых ([МИРФ-VI, 1877: 75](#)). Ласси приводит несколько большие цифры потерь: убито 2 человека (матрос и казак) – оба погибли при разрывах собственных пушек, ранено 29 человек – 6 морских служителей, 3 канонира полевой артиллерии, 17 солдат пехотных полков и 3 казака ([журнал Лесси, 1893: 239](#)). Турки вполне оценили опасность, угрожающую осажденному городу от действий прамов, и немедленно приступили к возведению новой береговой батареи (земляной), рядом с каменной ([Ласковский, 1865: 478](#)).

Утром 4 июня к каланчам подошли еще два прамы – «Близко не подходи» и «Дикий Бык», нагруженные припасами для полевой артиллерии и ружьями с принадлежностями для Выборгского пехотного полка ([журнал Лесси, 1893: 240](#)).

4 или 5 июня контр-адмирал Бредадь вместе с несколькими капитанами на шлюпках осмотрел устья рек Каланчи и Кутюрьмы (Кутерьмы) для «свободного ходу прамам к нашим редутам, где стоят малые полупрамы». Ласси задумал еще больше усилить артиллерийскую позицию ниже Азова, присоединив к шести малым прамам еще и три больших ([Журнал Лесси, 1893: 240](#)). Видимо, тогда же в реку Каланча направились и три больших прамы. Ласси всерьез опасался помощи осажденному Азову со стороны турецкого флота. Он даже распорядился, чтобы из числа ожидавшихся из Таврова галер, 5 – 6 судов с экипажами было отправлено в море, для наблюдения за неприятельским флотом, «и ежели (тогда – С.С.) покажетца то б не отдавая в газард, следовали с обстоятельным рапортом возвратно сюда». При осмотре устьев Каланчи и Кутюрьмы выяснилось, что из-за малых глубин большие прамы не имеют возможности ни выйти в море, ни добраться до редутов на Дону ([Журнал Лесси, 1893: 244](#)).

Тогда фельдмаршал П.П. Ласси, весьма разумно решил использовать большие прамы для полной и окончательной блокады Азова со стороны всех водных путей, выдав соответствующий ордер Бредадю. Эту весьма масштабную операцию, поначалу осуществляли три больших прамы. Реку Кутюрьма контролировали два прамы – «Разгневанный» (капитан М. Тем) и «Северный Медведь» (капитан Д. Герценберг), при этом один из прамов стоял при самом ее устье, а другой «в середине» (видимо, в месте

разделения Кутюрьмы на три рукава – Большая Кутюрьма или Переволока, Средняя Кутюрьма и ерик Забойный). Прам «Страшный» (капитан Г. Сниткер) был поставлен по документам «против Каланчи»* (*Журнал Лесси, 1893: 240*). Такая дислокация прамов, в целом, пресекала возможную попытку неприятельских морских судов† пройти в Дон к стоянке Донской флотилии у каланчей через реки Переволока, Кутюрьма и Каланча.

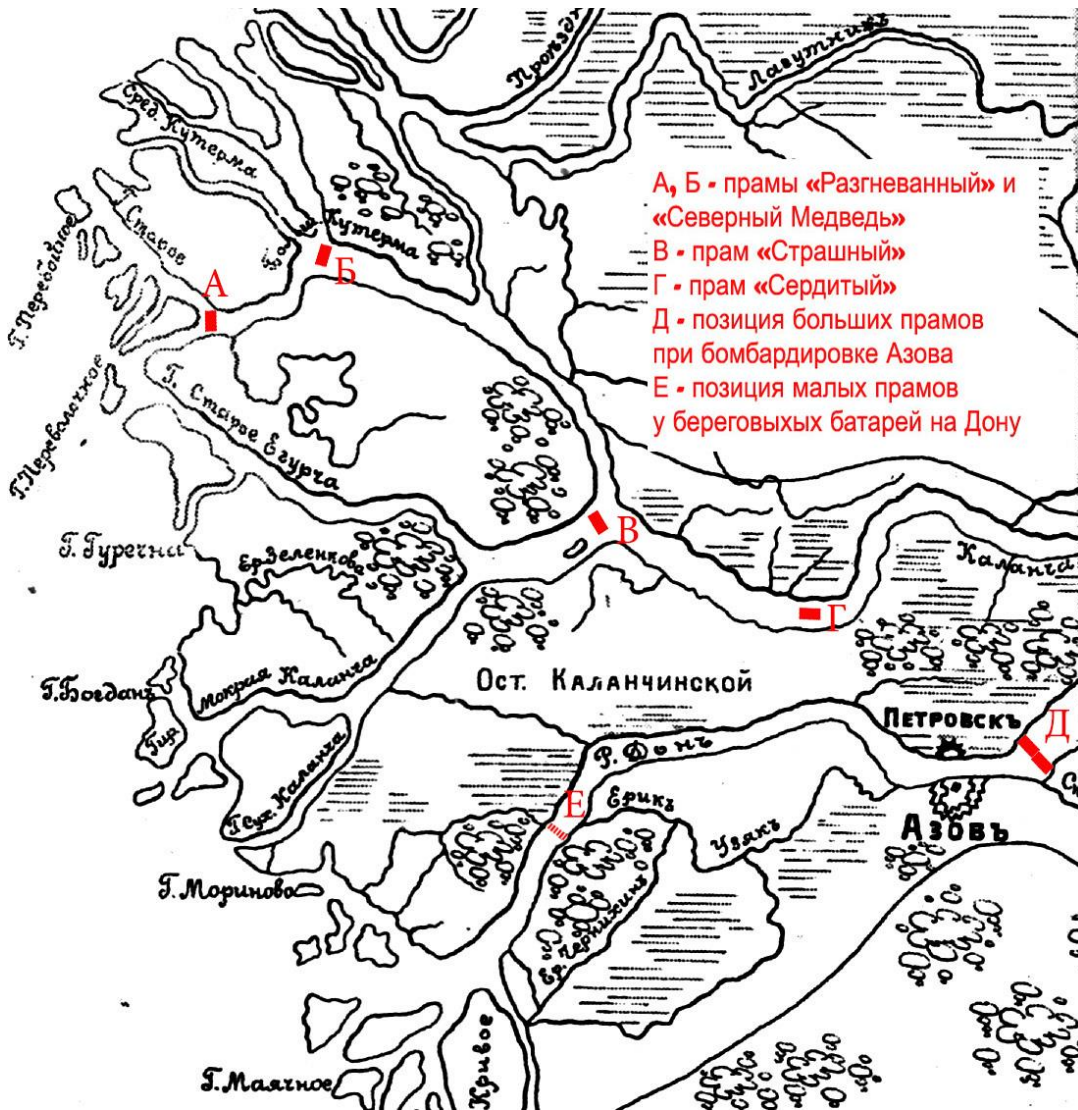


Рис. 7. Схема вероятного расположения прамов на реках Донской дельты во время осады Азова (реконструкция автора)

8 мая Лесси решил еще больше усилить группировку прамов на речной системе Каланча – Кутюрьма. Контр-адмиралу Бредалю был дан ордер «...чтоб в устье Кутермы, где упала в Каланчу реку (в месте отделения от Каланчи рукава Кутюрьмы – С.С.), поставить еще один прам и придать к нему для разъезду несколько лодок» (*Журнал Лесси, 1893: 248*). 10 мая Бредаль рапортовал, что прам «Сердитый» (капитан Темкин), «для пресечения из Азова на Крымскую сторону коммуникации» отправлен на реку Каланчу, при этом ему «...велено каждую ночь с стоящими в той реке прами, от прاما до прاما, патрулировать» (*Журнал Лесси, 1893: 252*).

* Видимо, в месте разделения рукавов Каланча и Кутюрьма.

† Это могли сделать лишь турецкие легкие кончебасы или небольшие лодки, а более крупным галерам и полугалерам не позволила бы осада.

В своей поздней реляции, написанной после взятия Азова, контр-адмирал П.П. Бредаль описал несколько иную дислокацию прамов на реках системы Каланча – Кутюрма: «для пресечения неприятеля на Крымскую сторону коммуникации» прама «Разгневанный» и «Северный Медведь» стояли «в устье реки Кутюрмы», «Страшный» – «против Каланчи и Кутюрмы рек у обоих проходов» и, наконец, «Сердитый» – «против Петровского, у самого хода где ходят азовцы на крымскую сторону и плавают через реки на лошадях» (МИРФ-VI, 1877: 74). Можно допустить вариант, что спустя несколько дней расположение прамов несколько изменилось от первоначального: «Сердитый» стал выше по реке и перекрыл некую переправу, по которой осажденные сообщались с Крымской стороной, а прама «Разгневанный» и «Северный Медведь» сблизилась, заняв позиции в устьях Кутюрмы.

В итоге, к середине мая азовский гарнизон был окончательно блокирован с воды и лишился возможности, как получить помощь со стороны моря, так и иметь сообщение с «Крымской стороной» – территориями по правой стороне донской дельты.

8 и 9 мая к пристани у каланчей подошли последние четыре больших прама и 20 новых галер (Журнал Лесси, 1893: 258). Вся флотилия оказалась в сборе. С вновь прибывших прамов стали выгружать и отправлять в осадный лагерь под Азовом различные грузы – мортиры, гаубицы, бомбы, свинец, железо, порох и т. д. Эти работы продолжались вплоть до последних дней осады Азова (Журнал Лесси, 1893: 247, 251, 253).

Между тем, сухопутная осада Азова, сопровождающаяся непрерывными артиллерийскими бомбардировками и незначительными стычками, продолжалась, и не без успеха. Так, 8 июня удачным попаданием из мортиры был взорван один из главных пороховых погребов крепости (журнал Лесси, 1893: 248). Взрыв был такой силы, что бревна, камни и трупы людей падали в русском лагере и перелетали на другой берег Дона. Последствия взрыва для города оказались катастрофические – было разрушено 5 мечетей, более 100 домов и погибло 300 человек (Ласковский, 1865: 480; Байов, 1906: 224). Несмотря на упорное сопротивление гарнизона, осада близилась к успешному завершению.

Генерал-фельдмаршал П.П. Ласси, для того, чтобы сделать жизнь осажденных внутри крепости и города совсем невыносимой и быстрее принудить Азов к капитуляции, приказал контр-адмиралу П.П. Бредалю возобновить бомбардировку азовских укреплений со стороны Дона артиллерией больших прамов.

Ранним утром 9 июня, два прама – «Близко не подходи» (капитан Н. Штром) и «Дикий Бык» (капитан Л. Шевинг), отправились «от каланчей под Азов», стали на позицию прошлой бомбардировки и, в течение всего дня (с 8 утра до 8 вечера), непрерывно бомбардировали Азов. Переночевав на позиции, прама 10 июня с рассветом возобновили бомбардировку, которая продолжалась еще в течение нескольких часов (до 10 утра или, по другим сведениям, «пополудни до третьего часу»). После прама «ретировались» от Азова «на прежние места» (Журнал Лесси, 1893: 250, 267; МИРФ-VI, 1877: 74). За время бомбардировки эти два прама выпустили по неприятелю 1188 снарядов. Прама получили следующие повреждения: «Близко не подходи» имел пробоины в левом борту и в носу под нижним деком и другие незначительные повреждения, на прама «Дикий Бык» отбило ядром казенную часть 8-фунтового орудия и разбило в куски судовой колокол (Журнал Лесси, 1893: 267). Потерь же почти не было – на каждом из судов оказалось всего лишь по одному раненому (МИРФ-VI, 1877: 75). Имел место и казус: командир прама «Близко не подходи» капитан Н. Штром, не выдержав напряжения боя, или по другой причине, помутился рассудком – по донесению Бредаля «иногда находится в безумстве». По приказу генерал-фельдмаршала Ласси, Штром был арестован и посажен под караул на галеру «Приятельная» (МИРФ-VI, 1877: 71). Позже капитан Штром по распоряжению адмиралтейств-коллегии был окончательно отрешен от должности и отправлен в Тавров для «содержания на пропитании», где ему за долговременную службу при флоте* было выделено половинное жалование – 15 рублей в месяц (МИРФ-VI, 1877: 78–79). В командование прама «Близко не подходи» временно вступил капитан А. Росселиус.

* Известно, что во время Северной войны в 1719 г. Н. Штром (Стром) командовал прама «Дикий Бык».

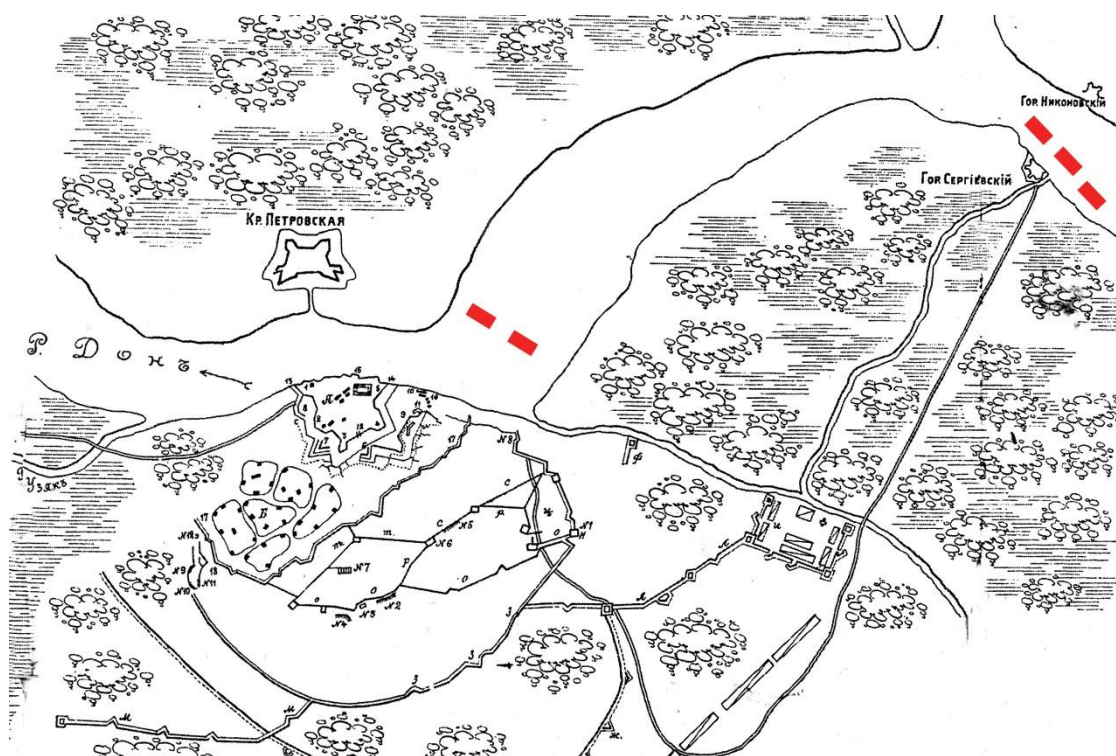


Рис. 8. Позиция, занимаемая большими прамами во время бомбардировки Азова (реконструкция автора)

12 июня Бредаль в очередной раз направил два прама «Небоязливый» (капитан А. Чертков) и «Дикий Бык» (капитан Л. Шевинг) для бомбардировки Азова. Прамы заняли позицию для стрельбы и, в течение полутора дней с 2 часов дня 12 июня до 10 часов вечера 13 июня бомбардировали город, а затем «ретировались на свои места» (МИРФ-VI, 1877: 74). Прамы совместно выпустили по городу свыше 1500 снарядов (по другим сведениям свыше 800). Прам «Небоязливый» получил тяжелые повреждения: в правом борту насчитали 42 сквозных пробоины, 47 ядер застряло в борту, еще 15 ядер, «прошедших сквозь оной борт», нашли внутри судна. Судно имело значительную течь, устранить которую мешало застрявшее ядро. «Дикий Бык» пострадал гораздо меньше: получил 6 сквозных (одна подводная) и 9 несквозных пробоин, кормовой кнехт был разбит ядром. Как и раньше, от собственных выстрелов на обоих прамах пострадала артиллерия: два десятка станков оказалось переломано, у одной 8-фунтовой пушки раздуло ствол (Журнал Лесси, 1893: 268). Потери на судах оказались довольно значительными. В основном пострадал «Небоязливый» – 6 убитых и 17 раненых; на праме «Дикий Бык» было по одному убитому и раненому (МИРФ-VI, 1877: 75).

Не давая неприятелю передохнуть, с рассветом 14 июня П.П. Бредаль отправил на позицию очередные два прама – «Спесивый Лев» (капитан-лейтенант Я. Биберг) и «Гром и Молния» (капитан-лейтенант И. Брамс) (журнал Лесси, 1893: 260, 268). Эти суда вели непрерывный огонь с 4 утра до 9 вечера, выпустив более 1600 снарядов. Столь длительная бомбардировка имела успех – по словам Бредалья «...на многие времена пальба с батареей азовских за усиливанием с прамов (стрельбы – С.С.) пушек прерывалась» (МИРФ-VI, 1877: 74). В течение двух следующих дней, по сведениям, полученным от турецких дезертиров, выяснилось, что бомбардировка с прамов причинила городу огромный ущерб: было разрушено множество домов, «не малое число побито и людей... и надеяние де имеют ежели с оных прамов больше будет в город пальба, то де принуждены будут без штурму аккордоваться (капитулировать – С.С.)» (МИРФ-VI, 1877: 75).

Впрочем, и прамам были нанесены тяжелые повреждения. На праме «Спесивый Лев» разорвало две пушки, неприятельскими ядрами переломило несколько балок и палубных досок, выломало пушечный порт. Всего прам получил 24 пробоины в оба борта, нос и корму.

На «Гром и Молния» повредило 18 пушечных станков; прам оказался «пробит ядром в 24-х местах» (*Журнал Лесси, 1893: 269*).

Потери среди экипажей были самыми серьезными за все время осады: по данным Бредаля, «Спесивый Лев» потерял 6 убитых и 21 раненых, «Гром и Молния» – 5 убитых и 19 раненых. Всего – 11 убитых, 40 раненых (*МИРФ-VI, 1877: 75*). В дневнике Ласси показано большее число раненых – 45 человек (*Журнал Лесси, 1893: 269*).

Несмотря на то, что последняя пара прамов понесла большие потери и получила тяжелые повреждения, на следующий день Ласси распорядился, чтобы Бредаль в ближайшее время выслал к Азову еще два или три прамы, «ибо вышедшие из Азова дезертиры объявляют что от произвожденной от тех прам пальбы городу не малый вред чинитца» (*Журнал Лесси, 1893: 262*).

16 июня, по требованию контр-адмирала Бредаля, на поврежденные прамы для ремонта артиллерийских станков из армейских запасов был выделен дубовый лес. В этот же день на прамы, готовые к отправке под Азов, было командировано 150 солдат от сухопутных полков (*Журнал Лесси, 1893: 264*).

Орденом генерал-фельдмаршала Ласси, для окончательного сокрушения азовской обороны, 17 июня, в пятом часу утра, Бредаль направил на позицию очередные два прамы: «Близко не подходи» (капитан А. Росселиус) и «Дикий Бык» (капитан Л. Шевинг). Прамы вели интенсивную стрельбу с 9 утра до 10 вечера и следующей ночью с 17 на 18 июня, с полуночи до 3 часов, «с приумножением и без умолку». Особенный боевой задор показал Росселиус: его прам выпустил рекордное число снарядов – 1365. Всего же по городу было брошено 2110 снарядов (*Журнал Лесси, 1893: 274*). Турки еще вели ответный огонь, но почему-то лишь «Дикий Бык» получил серьезные повреждения: на носу разбило кран-балку, перебило становой якорь, в нижнем деке перебило балку и пробило несколько портов, пробило грот-мачту и перебило грот-ванту, повредило шпиль и «отшибло ухо» у пушки. Всего прам получил 33 пробоины, из них 19 сквозных, а также на судне раздуло две пушки и повредило несколько станков. На «Близко не подходи» от собственной стрельбы раздуло 8-фунтовую пушку и повредило 13 станков (*Журнал Лесси, 1893: 274*).

Потери на прамах оказались довольно чувствительными: на «Близко не подходи» – убит 1 солдат, ранено 8 человек (сержант, 4 солдата и 3 матроса), на «Дикий Бык» – 6 убитых (матрос и 5 солдат) и 13 раненых (подпоручик, сержант и 11 солдат) (*Журнал Лесси, 1893: 274*). Позже, в итоговой реляции, Бредаль сильно занизил потери на этой паре прамов.

Сопrotивление турок все больше слабело. Завершив бомбардировку после 3 часов утра, прамы ретировались «на свои прежние места» к каланчам.



Рис. 9. Капитуляция азовского гарнизона (фрагмент иностранной карты Азовского моря)

Этой же ночью, с 17 на 18 июня русские войска с боем заняли форштадтные ближние палисады Азова (Байов, 1906: 225). Положение турецкого гарнизона стало безнадежным. Около часа дня 18 июня азовский паша Мустафа-Ага начал переговоры о сдаче города и русские войска прекратили огонь, хотя осадные работы «происходили как и прежде с поспешением». На позицию со стороны Дона подошла очередная пара прамов,* «токмо со оных пальбы никакой не производили» (Журнал Лесси, 1893: 272). 19–20 июня 1736 г. Азов капитулировал и был занят русскими войсками на следующий день, 21 июня. По имеющимся сведениям, за время осады турки потеряли 1528 человек убитыми и 899 умершими от болезней. Погибло и не менее 1200 мирных жителей. Понесший большие потери турецкий гарнизон в количестве 3463 человек, вместе большей частью жителей, покинул город (Байов, 1906: 226).

Во время этой осады Азова военный флот оказал сухопутной армии весьма существенную помощь при сокрушении неприятельской обороны. Осада Азова в 1736 г. явилась ярким примером успешных и грамотных (для своего времени) совместных боевых действий сухопутных и морских сил при овладении сильной приморской крепостью.

Практически вся тяжесть боев с береговыми батареями Азова легла на плечи экипажей больших прапов – наиболее мощной части Донской флотилии. На их долю выпали и почти все потери, понесенные экипажами флотилии за время осады Азова.† О значимости роли больших прапов при осаде свидетельствует и факт того, что, в период боевых действий, на них находилось больше половины наличных морских, артиллерийских и адмиралтейских «служителей» – 1364 из общего числа 2215 человек‡ (МИРФ-VI, 1877: 71).

Военные действия на Азовском море в 1736–1739 гг. Роль прапов. В результате повторного взятия Азова, Россия вновь открыла себе выход в Азовское море – теперь встал вопрос, как этим воспользоваться.

Сразу же возникла серьезная проблема – большая часть судов Донской флотилии попросту не могла принимать участия в морских операциях. Флотилия, по сути, являлась достаточно сильным боевым соединением для боевых действий на реке и обороны низовий Дона со стороны моря, но не для войны на самом море. Самые оптимальные и типичные в условиях того времени суда для действий на Азовском море – галеры (а их имелось 35 единиц) не имели возможности выйти в открытое море, преодолев мели и прибрежный бар, из-за относительно глубокой осадки. Так, две 16-баночные галеры, вышедшие в поход в составе отряда капитана Д. Герценберга (2 галеры, 20 каек, 7 ботов), для «препровождения» турецких пленных из Азова в городок Ачуев, при выходе из Дона сели на мель и сумели с нее сняться, лишь выгрузив весь груз (МИРФ-VI, 1877: 78). Большие прапы оказались практически неспособны действовать в открытом море, они были почти неуправляемы и слишком неуклюжи. К тому же сама возможность их выхода в море представляется сомнительной – при осадке порядка 5 футов они рисковали оказаться на мели. Оставались мелкие суда: 8-пушечные малые прапы, плохо управляемые и почти неспособные к лавированию, легкие кайки, вооруженные одной 3-фунтовой пушкой, слишком слабые, для ведения боя с турецкими судами, и «итальянские» боты. Противостоять такими силами турецкому гребному флоту, пусть еще и не слишком многочисленному, было, по меньшей мере, рискованно.

Кроме природных причин фактического бездействия Донской флотилии летом 1736 г., имелись и другие, вполне типичные для отечественного военного судостроения XVIII в. –

* Их названия в имеющихся документах не приводятся.

† По сведениям П.П. Бредаля, общие потери экипажей флотилии за время осады Азова составили 22 убитых и 77 раненых. Из них 21 убитый и 74 раненых потеряли экипажи больших прапов. Видимо, в это число не входят потери находившихся на прапах пехотных солдат и казаков. Из прапов: «Дикий Бык» участвовал в бомбардировке Азова три раза; «Близко не подходи» – два раза; остальные прапы («Спесивый Лев», «Небоязливый», «Гром и Молния», «Страшный», «Разгневанный» и «Северный Медведь») бомбардировали Азов по одному разу. Прам «Сердитый» в боях участия не принимал и потерь не имел (МИРФ-VI, 1877: 75).

‡ На 35 галерах находилось 439 человек, на 6 малых прапах – 70, на 29 кайках – 204, на ластовых судах – 138. Почти везде – некомплект по штату. В общее число экипажей Донской флотилии (2215 чел.) входило 260 больных (в крепости Св. Анны – 87 чел., в госпитале на галере – 132 чел., при судах – 41 чел.) (МИРФ-VI, 1877: 71).

из-за некачественных материалов и авральной постройки, большинство судов оказалось в очень скверном состоянии уже после первой кампании. По показанию галерного подмастерья Харламова 15 старых галер оказались «с немалою гниlostию и в будущую кампанию быть не годны и на воде починить не можно», на 20-ти новых галерах «райны тонки и трупореховаты (трухлявы – С.С.)» и требовали замены, кайки вообще оказались «к морскому хождению безнадежны».* О прамах ничего не сказано, но, наверняка, и они нуждались в ремонте (МИРФ-VI, 1877: 86).

Летняя кампания 1736 г. прошла для русских войск не слишком удачно: поход армии Б.Х. Миниха в Крым (в мае – июле), начавшийся очень успешно, завершился полным провалом. Из-за несогласованности совместных действий и при отсутствии поддержки флота, армия П.П. Ласси не успела оказать помощи Миниху – ее поход в Крым завершился, едва успев начаться.

Во второй половине лета генерал-фельдмаршал Ласси приказал контр-адмиралу П.П. Бредалю «большие прамы собрать в одно место, поставить где пристойнее на Дону при Азове», а для остальных судов найти «удобное место» для будущей зимовки. Адмиралтейств-коллегия выслала Бредалю указ, по которому велела ему «поступать по всем ордерам» Ласси, «и ежели какого требуют те суда исправления, то исправить, чтобы к будущей весне 737 г. во всякой были готовности» (МИРФ-VI, 1877: 79–80).

В конце сентября суда флотилии стали на зимовку: 9 больших прамов и 20 новых галер с экипажами, состоящими из 17 офицеров и около 900 унтер-офицеров и рядовых под командованием капитана 2-го ранга М. Тема остались при Азове между городом и Петровским островом,[†] а 15 старых галер, 20 каек[‡] и 6 малых прамов под командованием капитана А.Черткова были отправлены для зимовки в Черкасск. Последнее было сделано по совету генерал-аншефа Я.С. Левашова.[§] Суда были поставлены «в удобное место» в заливе под Черкасском, а их экипажи разместились в крепости Святой Анны. Сам Бредаль с частью офицеров и служителей отправился в Тавров (МИРФ-VI, 1877: 88, 105).

Следует добавить, что Адмиралтейств-коллегия еще с середины лета 1736 г. намеревалась к следующей кампании усилить Донскую флотилию новыми судами; предполагалось построить 40 галер, 20 шмаков (ластовых судов), 40 ботов, а также большое количество других мелких судов, «какие употребляются на Азовском море» (МИРФ-VI, 1877: 76, 79, 104). После долгих «рассуждений» и «рассмотрений» (обсуждались различные проекты строительства дубель-шлюпок, шхерботов, кончебасов, казацких и островских лодок, предлагаемые Бредалем и Минихом), по предложению П.П. Бредалья и офицеров с флотилии и верфей (статского советника Козина, капитанов Росселиуса и Лунина, галерного мастера Алатчанинова и др.), было решено построить 500 24-весельных казачьих лодок, а галер, шмаков и других судов не строить вовсе (МИРФ-VI, 1877: 126–127).

В 1737 г. Донская флотилия П.П. Бредалья (в начале года он был произведен в вице-адмиралы) вела активные боевые действия, которые все же были ограничены отсутствием возможности вывести в Азовское море крупные галеры, не говоря уже о больших прамах. Флот снова отставал от армии – пока Бредаль готовил свою флотилию к походу, армия фельдмаршала П.П. Ласси (40 тыс. регулярных и 15 тыс. иррегулярных войск) с 15 мая уже двигалась в сторону Крыма. Прибыв к р. Кальмиус, Ласси приказал построить здесь редут и стал ожидать прибытия флотилии Бредалья (Байов, 1906: 424; Висковатов, 1830: 9).

* 23 кайки, посланные в море 29–30 июня «для препровождения из Азова турецкого паши Мустафа-Ага и прочих их знатных особ и их турецкого гарнизона с женами и детьми... до первого их от Азова городка именуемого Адука (Ачув или Абскун – С.С.)» и возвратившиеся в Азов 22 июля показали себя неважно – «оныя кайки весьма гнилы и многое будучи в пути переломано мачт и реев» (МИРФ-VI, 1877: 78). Адмиралтейств-коллегия распорядилась старые галеры и кайки осмотреть и, в случае невозможности починки, разломать, а годный лес употребить для постройки мелких судов. Скорее всего, уже весной 1737 гг. все старые галеры и кайки были разломаны.

[†] Для экипажей этих судов строились казармы в палисаде возле Азовской крепости, а позже в ведомство флотилии перешел весь остров Петровский.

[‡] Не ясно, куда подевались остальные 9 каек. Вероятно, уже были разобраны на дрова.

[§] Генерал-аншеф Я.С. Левашов был оставлен «главным командиром» при сухопутных войсках под Азовом. Под его командованием также находились гарнизоны крепости Святой Анны и других укрепленных пунктов по обоим берегам Дона.

19 мая суда Донской флотилии, разделенные на две дивизии под командованием капитанов П. Дефремери и В. Кензи, направились вдоль северного берега Азовского моря на запад, в сторону Крыма.* Вследствие того, что глубина в Донских гирлах и на взморье не превышала 5 футов и галеры не могли выйти в море, флотилия состояла из большого числа (до 500 шт.) судов: сотен морских (так называемых «островских») лодок, нескольких мортирных ботов и нескольких десятков «иррегулярных» казачьих лодок. Еще раньше, 3 мая в поход к устью Миусского лимана (где предполагалось устроить укрепленную гавань) отправились шесть малых 8-пушечных прамов. Экипаж каждого малого прама состоял из 30 человек команды при офицерах флота.† Из-за ветхости и скверных мореходных качеств, эти суда с трудом добрались до устья Миусского лимана и стали на якорь. Бредадь отправил Ласси донесение, в котором сообщил, что малые прама «далее идти безнадежны, понеже не слушают рулей, к тому ж и гнилы» (МИРФ-VI, 1877: 160–161). Малые прама представляли скорее обузу для флотилии, поэтому, по приказу Ласси, они были возвращены в Азов.

Первое время Донская флотилия действовала вполне успешно: суда дошли до Геничи, обеспечивали припасами сухопутные войска, дважды при помощи лодок были наведены мосты для переправы армии Ласси в Крым. Проблемы у Бредаля начались после появления в Азовском море внушительных сил турецкого флота. Деятельность флотилии оказалась парализованной (Лебедев, 2011: 64). Турки несколько раз блокировали лодки Бредаля у Арабатской и Федотовой косы. Русские, опасаясь вступить в открытый бой с противником, отводили лодки на мелководье поближе к берегу, свозили пушки на берег и занимали оборону. Турецкие суда вели огонь из пушек, в основном крайне неудачно, но атаковать не решались, при этом большинство их судов просто не могли подойти близко к берегу из-за большой осадки. Произошло несколько мелких стычек, Донская флотилия потеряла несколько судов. Многократно более значительные потери в судовом составе флотилии вызвали штормы – к концу лета несколько сот лодок было потеряно. Армия Ласси, лишившись поддержки с моря, была вынуждена уйти из Крыма. Остатки флотилии Бредаля также вернулись в Азов.

Уже во вторую свою кампанию (1737 г.) большие прама оказались ограниченно боеспособными: сказались и традиционно некачественный лес для их постройки, и многолетнее стояние на стапелях, и отсутствие материалов для их надежного ремонта. В начале 1737 г. Бредадь, в рапорте адмиралтейств-коллегии, представил «об имеющихся при Азове прамах, что имеются оные весьма в ненадежном состоянии». Капитану Тему был послан указ о прамах, «чтоб починкою исправлены и в готовое к будущей весне приведены были» (МИРФ-VI, 1877: 144). 21 сентября 1737 г. П.П. Бредадь доносил в кабинет Е. И. В., что «большие прама имеются гнилы и весьма текут, как днами, так и боками, чего ради и к берегу на мель притягивали и ныне притягиваем и оные как возможно починиваем и законопачиваем, однако весьма текут; також и малые прама худы и гнилы, а для починки и для делания к вытаскиванию их на берег эленгов, бревен и досок и другого лесу ничего здесь при Азове не имеется и починивать нечем» (МИРФ-VI, 1877: 184). Имеющееся дерево из разобранных будар большей частью шло на постройку казарм, госпиталей, магазинов и «покоев» для офицеров.

Вероятно, этот рапорт послужил основанием для некоторых историков сделать вывод, что прама через некоторое время (в 1738 г.) были разобраны. Это вовсе не соответствует действительности – были разобраны лишь малые прама; большие двухдечные прама дожили, по крайней мере, до начала 40-х годов. Они, как покажет время, еще весьма пригодятся, а пока их в основном стали использовать в качестве складов и магазинов (видимо, демонтировав ненужный рангоут).

* На 320 из 449 боевых судов флотилии (без учета казачьих лодок) были посажены войска, состоящие из пехоты, инженеров и артиллеристов – всего 313 офицеров и 10317 солдат. Остальные лодки перевозили провиант, амуницию и т.д.

† Малыми прамами командовали: «Комар» - капитан Д. Герценберг, «Блоха» - капитан-лейтенант И. Брамс, «Таракан» - капитан-лейтенант Р. Нанинг, «Сверчок» - лейтенант И. Безобразов, «Клоп» - лейтенант А. Кошелев, «Овод» - лейтенант Огильви (МИРФ-VI, 1877: 160–161).

В 1738 г. флотилия была пополнена новыми судами – на донских верфях для нее было построено 50 новых «улучшенных» каек и 12 ботов. Строительство 20 галер «турецкого маниру» было отменено...

Кампания 1738 г. оказалась для Донской флотилии неудачной. Выйдя в море весной 1738 г., флотилия вице-адмирала Бредалья в количестве 147 морских лодок, 48 транспортных и провиантских судов и 100 казачьих лодок, при взаимодействии с сухопутными войсками, как и в прошлом году, направилась в сторону Крыма. На этот раз турки даже не допустили русскую флотилию к Геничи и заблокировали ее у Федотовой косы. Все атаки турок были успешно отражены, но положение заблокированной у берега флотилии было безвыходным. 19 июня Бредаль, сославшись на ордер фельдмаршала Ласси и на ухудшение здоровья (истинное или мнимое), отправился сухим путем в Азов, оставив флотилию под командой капитана Толбухина и бригадира Лукина (МИРФ-VI, 1877: 226–227). Позже оставшиеся лодки флотилии были уничтожены экипажами,* чтобы не достались противнику, а в начале августа личный состав флотилии возвратился в Азов по берегу моря (МИРФ-VI, 1877: 227–228; Висковатов, 1830: 33–38).

Турецкий флот вновь стал единоличным господином Азовского моря. П.П. Бредаль стал срочно принимать меры для обороны Азова. Именно сейчас ему весьма пригодились, пусть и ветхие, но хорошо вооруженные большие прамы. Бредаль разместил основную часть своих сил – морской солдатский батальон, в Азовской крепости «для содержания в городе караулов и для прочих случаев», часть артиллеристов и матросов поставил в городе к пушкам, а остальных служителей «определил на прамы», которые поставил «для дефензии (обороны – С.С.) на Дону в пристойных местах» (МИРФ-VI, 1877: 228–229). Кроме того, 5 вооруженных ботов были поставлены у Черкаска и в других местах по Дону «для пресечения с кубанской стороны неприятелям перелазы». Вероятно, что прамы, «текущие днами и боками», стояли на мели у берега и представляли собой неподвижные двухъярусные батареи. Повторить диспозицию двухлетней давности, с постановкой больших прамов в устья Каланчи и Кутюрьмы, Бредаль не мог из-за плохого состояния судов.

Между тем, турецкий флот во второй половине лета действовал довольно пассивно (видимо, турки были вполне удовлетворены блокированием и уничтожением русской флотилии у Федотовой косы) и его суда так и не показались в окрестностях Азова.

Зимнее время было использовано для подготовки к кампании 1739 г. и увеличения численности Донской флотилии. В этот раз начальство все же распорядилось достроить 20 новых галер, несмотря на то, что Бредаль был против этого, с целью попытаться вывести их в море и использовать против судов неприятеля. В любом случае, руководствовались принципом «чтобы было». По мнению адмиралтейств-коллегии галеры «без сомнения из реки Дона в море вывести будет возможно, в ежели б паче чаяния и в море не вышли, то и при Азове для обороны потребны» (МИРФ-VI, 1877: 232). В итоге, в очередной раз наступили на одни и те же грабли – были затрачены немалые средства для постройки, в общем-то, ненужных судов. Для создания оптимального типа судна, с точки зрения совмещения возможностей донских вервей и специфических условий азовского театра военных действий, то есть судна с малой осадкой при относительно сильном артиллерийском вооружении, наподобие будущих «новоизобретенных» кораблей, не хватало инициативы, технической смелости и изобретательности.

С конца весны 1739 г. Донская флотилия стала постепенно пополняться новыми судами: 20 16-баночными галерами «турецкого маниру»,[†] 121 лодкой, другими мелкими

* По донесению Бредалья, из 147 лодок его флотилии было разломано 25, разбито бурей 3, сожжено 119. В Азове находились оставшиеся суда флотилии – 9 больших прамов, 20 галер (весьма ветхих), 69 лодок и 50 каек.

[†] Названия этих галер: «Непобедимая», «Орел», «Кит», «Дельфин», «Змея», «Быстрая», «Звезда», «Упование», «Победа», «Страх», «Выдра», «Саламандра», «Венера», «Юпитер», «Лев», «Надежда», «Минерва», «Свирепая», «Сокол», «Молния» (Чернышев, 2002: 214). В отечественной историографии эти 20 галер почему-то числятся, как построенные на Дону в крепости Св. Анны, что противоречит историческим документам. Правда, еще в 1736 г., у Адмиралтейств-коллегии имелись планы о возможности устройства адмиралтейства у Черкаска, крепости Св. Анны или в самом Азове, но им не суждено было сбыться.

судами. Между тем, наблюдалась острая нехватка людей, усиленная распространением эпидемии чумы, пик которой пришелся на конец лета. В конце весны в Азовское море раньше обычного явились крупные силы турецкого флота и фактически заблокировали флотилию Бредалья в устьях Дона.

2 июня турецкий флот был уже в Азовском заливе, напротив устья реки Кальмиус (МИРФ-VI, 1877: 241). В письме генерал-аншефа Я.С. Левашова вице-адмиралу П.П. Бредалю указывалось, что турецкий флот состоял из 6 больших кораблей, 1 фрегата и «немалого числа» мелких судов.* 12 июня Левашов, двигаясь с полками в сторону Азова и находясь в районе устьев рек Большой и Малый Еланчики, послал в Семеновскую крепостцу, для осмотра этого укрепления, флота Бакинского полка капитана Меншикова. Последний «усмотрел» против устья Миусского лимана неприятельский флот, стоявший на якорях; крупные парусные турецкие корабли стояли напротив устья Малого Еланчика. Последующий осмотр позволил установить более или менее точную численность этого флота: 4 корабля, 1 фрегат, 30 галер и 6 мелких судов (2 корабля и другие мелкие суда, видимо, находились в другом месте). Левашов на следующий день отправил очередное послание Бредалю. В нем указывалось: «Меншиков рапортовал, что того флота в море против Миусского устья усмотрены были числом 30 галер, да мелких судов 6, ... а 4 корабля и 1 фрегат против устья Малого Эланчика стояли» (МИРФ-VI, 1877: 243).

Получив первое письмо Левашова, П.П. Бредаль, находившийся в Азове, изрядно забеспокоился и 7 июня собрал офицерский консилиум, на котором обсудил план предстоящей обороны города. Больше всего Бредаль опасался сухопутной атаки на крепость – неприятель мог высадить значительные силы на южном берегу Азовского залива и, при возможной поддержке отрядов ногайцев и татар, осадить или атаковать Азов с юга, с Кубанской стороны. Со стороны моря опасность была не столь велика – гирла обмелели и турецкие суда, за исключением шлюпок, войти сюда не могли.

Один из главных вопросов, который обсуждался на консилиуме, был о том, как поступить с военными судами в случае обороны города: оставить под Азовом или перевести в более безопасное место, так как из-за нехватки сухопутных войск всем морским командам пришлось бы вступить в Азов для его защиты. Консилиум принял следующее решение: так как в городе не хватает «регулярных» (т.е. солдат регулярной армии), то, в случае атаки на город «надлежит нам сколь возможно своими людьми помогать городу», а галеры и другие «ненадобные» суда отвести в устье реки Каланчи и поставить у взморья под прикрытием косы. На этих судах надлежало оставить минимальный экипаж – по 12 человек на галеру. В случае попытки неприятеля проникнуть через Каланчу в Дон, предполагалось усилить экипажи галер за счет моряков и рабочих и «защищать вход в реку, чтобы неприятельские суда в Дон не ворвались».† Более важная роль в обороне Азова со стороны реки и моря возлагалась на большие прамы, пусть и совсем гнилые и ветхие. Было решено задействовать четыре прамы, наименее ветхих, вероятно, по два выше и ниже города, причем один прам должен был прикрывать город со стороны моря от возможного проникновения судов противника в устье Старого Дона – в протоколе консилиума значилось: «а по Дону вниз галер не ставить, ибо стоит прам, который неприятельским судам препятствовать может» (МИРФ-VI, 1877: 242). На каждом праме должен был находиться экипаж, как минимум, из 30 человек морских служителей, для обслуживания артиллерии. Остальным судам флотилии также надлежало «быть здесь при городе и вдаль никуда не отлучать за резонем,

* В 1737 – 1739 г.г. турецкий флот в Азовском море был очень многочисленным. Например, в 1737 г. он состоял из нескольких парусных судов: одного 54-пушечного корабля (экипаж 450 чел., вооружение – 26 12-фнт. и 28 8-фнт. пушек), двух 46-пушечных малых кораблей (каравелл) и одного томбаза (прама); фрегатов в турецком флоте не было вплоть до конца 70-х г.г., имелись только корабли с неполным деком. Возможно, что в морских операциях, кроме военных кораблей, принимали участие зафрахтованные частные корабли или приватиры. Гребная флотилия была более чем внушительной: 160 галер и галиотов (полугалер) различной величины (21 18-баночных, 76 16-баночных, 33 14-баночных, 30 12-баночных), 90 12-баночных кончебасов и 8 других судов. Всего – 258 судов, вооруженных 20-, 15-, 9-, 5-, и 3-фнт. пушками, с экипажем более 16 тыс. солдат и моряков.

† Из протокола консилиума не понятно, защищалось ли устье более судоходной Кутюрмы.

ежели сделается городу Азову атака берегом, то оставя на судах только необходимый караул или взяв из мужиков (вероятно, жителей Азова – С.С.) на оные суда для литья воды и на 4-х прамах оставя надлежащее число можем сколько возможно нашими людьми помогать во оборону против неприятеля» (МИРФ-VI, 1877: 242).

В ночь с 18 на 19 июня турецкий флот отошел к восточному берегу («к кубанским черням») Азовского моря и исчез из виду. В конце июня генерал-аншеф Я.С. Левашев, получив приказ Ласси, начал подготовку экспедиции на Кубанскую сторону. В экспедиции должна была принимать участие часть Донской флотилии (МИРФ-VI, 1877: 244).

18 июля турецкие суда вновь появились в Азовском заливе. Комендант форта Лютик подпоручик Михалев послал рапорт генерал-аншефу Левашову, о том, что около двух часов дня три турецких судна приблизились к Донским гирлам, причем одно судно остановилось в «Кутюрьмском гирле», а два других стали против Самбека, «а прочих судов из моря немалое число идет» (МИРФ-VI, 1877: 248). Михалев «для сигнала» даже приказал выпалить из трех пушек. Левашов предупредил Бредаля о предосторожности. Однако, турецкий флот вновь действовал крайне нерешительно и никаких попыток проникнуть в рукава Дона и к Азову не предпринимал. Более того, 8 августа Левашов, Бредаля и генерал-квартирмейстер Дебриньи, проведя совет, вновь решили предпринять экспедицию на Кубань силами флотилии и сухопутных войск, для отвлечения части неприятельского флота от Азова. Экспедиция под командованием Дебриньи состоялась в конце августа 1739 г. Никаких турецких судов в Азовском море обнаружено не было; флотилия успешно добралась до Ачуева, подвергла его бомбардировке, но взять городок не смогла. Много судов флотилии погибло из-за штормов (Лебедев, 2011: 68–69). В целом, экспедиция завершилась ничем. А вскоре был заключен мир с Османской империей.

Закладка новых прапов. Заканчивая историю службы прапов Донской флотилии, остается рассказать о закладке и начале постройки новых прапов для Донской флотилии, на замену пришедшим в негодность. Прамы нужны были для обороны Азова и нижнего Дона от нападений со взморья и Кубанской стороны – «в прамах при Азове для обороны при каком неприятельском походе весьма и великая нужда состоит» (МИРФ-VI, 1877: 199). Еще в октябре 1737 г. кабинет, получив «доношение» адмиралтейств-коллегии, потребовал построить такое же число новых прапов: «требуется о строении вместо имеющихся в Азове определенных к разломке за худостию прапов вновь других, ... того ради на место гнилых весьма другие строить надобно», при этом место для постройки судов предполагалось выбрать «ближе к Азову».* Однако, вполне традиционно, ни с разломкой старых прапов, ни с постройкой новых, особо не спешили. Через год в журнале адмиралтейств-коллегии от 27 сентября 1738 года значилось: «больших 9 и малых 6 прапов ... показаны весьма ветхи и велено построить вместо их другие» (МИРФ-VI, 1877: 231), т.е. дело ничуть не сдвинулось с мертвой точки. В адмиралтейств-коллегии даже полагали возможным починить старые прапы, что было совершенно нереально.† Гибель большей части флотилии Бредаля летом 1738 г. и необходимость усилить флотилию новыми судами подстегнули к действиям. В следующем 1739 г., наконец, началась постройка новых больших прапов. Строительство велось под управлением генерал-кригс-комиссара князя Голицына.

Первоначально планировалось построить 9 прапов: 5 двухпалубных «такою же пропорцией каковы ныне в Азове старые имеются» и 4 однопалубных такой же длины и ширины (во второй половине XVIII в. в отечественном флоте подобные суда стали называться полупрамами) (МИРФ-VI, 1877: 238). Однопалубные прапы предполагалось вооружить 24- или 18-фунтовыми пушками. Достоинством этих судов было то, что «...оны однопалубные прапы в воде ход имеют будут мельче и лучше действовать по реке, куда востребует, и на то кошту и работы произойдет меньше». Малые прапы, ввиду их неэффективности, строить отказались. Исходя из опыта применения больших прапов,

* Подходящего места для судоверфи в нижнем течении Дона по различным причинам найти не удалось.

† В журнале адмиралтейств-коллегии от 1 ноября 1738 г. отмечалось: «...а прапы при Азове весьма же быть способны для дефензии города и ко постановлению по реке в пристойных местах, где нужда востребует, и для того чтоб имеющиеся там старые починить или вместо их новые сделать» (МИРФ-VI, 1877: 238).

Бредаль выдвинул личные «резоны»: «чтоб на тех прамах мачт, райн, парусов, такелажа не заготовлять». Он считал, что толку в рангоуте никакого – только убыток казне, «когда в них куда нужда востребует, надлежит буксировать или верповать. А рулей по тому же делать не подлежит, понеже они в ходу недействительны, и вместо рулей надлежит сделать из больших и тяжелых бревен с носу и с кормы по два весла, да заготовить довольнее якорей, канатов, кабельтовоу, перлиней и верп-тросов» (МИРФ-VI, 1877: 238).

Вероятно, что столь значительное число прамоу было несколько излишним для обороны Азова и Донской дельты. П.П. Бредаль переоценивал как силы неприятеля, так и его наступательные возможности. Петербургский исследователь А.А. Лебедев задает вполне резонный вопрос: «Если в дельте Дона мелководье, а оно было таким, что через бар реки не проходили галеры, то зачем тогда столько прамоу для защиты,* ведь в устье реки и без того практически никто не мог попасть с моря?» (Лебедев, 2011: 67). Конечно, можно предположить, что неприятель мог попытаться проникнуть в основные рукава Донской дельты во время весеннего половодья, до конца мая, на небольших судах (кончебасах, полукончебасах и судовых шлюпках), которые в избытке имелись в турецком флоте; для прохода в более мелкие рукава и ерики можно было использовать судовые шлюпки с десантом. Впрочем, весьма сомнительно, что турецкий флот смог бы успеть прибыть в Азовское море до спада весенней воды. Но и в летнее время в гирла могли проникнуть мелкие турецкие суда. Помимо защиты гирл, прамау предполагалось использовать при обороне самого Дона, ведь его левый берег на значительном протяжении был полностью беззащитен от нападения с юга. Можно допустить следующую диспозицию для прамоу при «дефензии» как с моря, так и с Кубанской стороны: три прама контролируют основные рукава Дона (Кутюрьму, Каланчу и Старый Дон), два прама стоят по сторонам Азова, для артиллерийской поддержки гарнизона, четыре прама охраняют наиболее опасные для переправы неприятеля места на Дону от Азова до Черкаска или крепости Св. Анны. Возможны и другие варианты.

Адмиралтейств-коллегия слишком оптимистично надеялась, что прамау удастся построить уже к следующей кампании: «прамоу и прочих судов определенное число к будущей весне приготовить и по самой полой воде к Азову спровадить и вооружить, дабы к начатию будущей кампании совсем были в готовности» (МИРФ-VI, 1877: 240).

По данным отечественной историографии, прамау были заложены в 1738 г., что не совсем соответствует данным документов. Еще в мае 1739 г. их готовность находилась лишь в начальном состоянии: в журнале адмиралтейств-коллегии от 30 мая имеется фраза: «на Икорецкой пристани, где **будут** строиться (а не **уже** строятся – С.С.) прамау» (МИРФ-VI, 1877: 240). Впрочем, в том же 1739 г., двухпалубные прамау были доведены до довольно большой степени готовности, а на однопалубные суда был заготовлен материал.

Вскоре, 29 сентября 1739 г. был заключен, в целом невыгодный для России, Белградский мир с Османской империей. Донская флотилия – 295 судов,[†] из них 7 больших прамоу (два наиболее ветхих, видимо, уже успели разломать) – была «отдана под охранение в сухопутную команду» (МИРФ-VI, 1877: 258), а все судостроительные работы в Таврове и на Икорце были прекращены. Высочайший указ императрицы Анны Иоанновны для адмиралтейств-коллегии от 15 октября 1739 г. гласил: «В донской и днепровской экспедициях имеющиеся во флотилии годные суда убрать в удобные места, а негодные разломать, такоуж и строящиеся в Таврове прамау разобрать и покласть в стопы под кровли» (МИРФ-VI, 1877: 684). 15 января 1740 г. генерал-кригс-комиссар Голицын был переведен в Астрахань на должность губернатора, а команду в Таврове принял хорошо известный капитан над портом А. Росселиус.[‡]

* А.А. Лебедев, вероятно, воспользовался данными К. Головизина, который приводил ошибочные сведения о предполагаемой постройке сразу 13 прамоу – 9 двухпалубных и 4 однопалубных.

[†] В Азове, крепости Св. Анны, Таганроге и Черкасске еще в 1741 г. находилось 40 галер, 48 каек, 7 больших прамоу, 33 бота и 167 других мелких судов (лодок, шлюпок и т.д.). Из них 55 ветхих и 27 полностью негодных (МИРФ-VI, 1877: 258).

[‡] А. Росселиус руководил Воронежским и Тавровским портами до 1743 г., затем он был переведен в Архангельск, где внезапно умер в конце 1743 г. Известно, что в азовскую кампанию умерли, по крайней мере, еще два командира больших прамоу – А. Чертков и Л. Шевинг.

Прамы Брянской (Днепровской) флотилии. Для полноты сведений о военных прамах, действовавших на реках Юга России, следует рассказать о службе этих судов в Днепровской (Брянской) флотилии, которая, наряду с Донской, принимала участие в войне Российской империи с Оттоманской Портой в 1735 – 1739 г.г.

Начало этой флотилии положил указ сената от 6 октября 1724 г., по которому было велено изготовить в Брянске лесов на два больших и три малых прама, а также на семь галер (три большие «остродонные» и четыре малые плоскодонные) (Веселаго, 1875: 389). Следует заметить, что в адмиралтейств-коллегии изначально сомневались в целесообразности постройки судов на Днепре. Особенно это касалось больших прамов и остродонных галер. 23 марта 1726 г. члены коллегии сделали следующие выводы: «...как о том известно есть, что по Днепру имеются во многих местах пороги не малые, и того для в Брянске по мнению адмиралтейской коллегии надлежит ныне из заготовленных тамо лесов заложить 3 прама малых, из галер 4 плоскодонных и строить на климпах и накрыть так как на Воронеже ... а заложенных без указа на воду не спускать и достальных без указа ж не закладывать, понеже ныне в строении вдруг всех тех прамов и галер исправиться трудно» (МИРФ-V, 1875: 307). Решение было вполне разумным – зачем строить суда, которые, из-за речных порогов не могут выйти в море?

Но бюрократическая рутина взяла свое, заглушив разумные доводы: уже по указу от 6 апреля 1726 г. все 12 судов было велено «сделать без умедления» (МИРФ-VI, 1877: 605). Для постройки этих судов на Брянскую судоверфь «от Складяева» был послан итальянский мастер, подмастерья и по два-три плотника на каждое судно (МИРФ-VI, 1877: 606), а в мае, в качестве руководителя работ, в Брянск был послан унтер-лейтенант Кашкин (МИРФ-V, 1875: 322–323).

Весной 1727 г. все суда будущей флотилии находились в значительной степени готовности, при этом два больших прама «...плотничною работою окончены, токмо столярною и кузнечною работами не убраны, да для воздуха оставлено по одному ряду досок» (МИРФ-VI, 1877: 605). Конструктивно большие и малые прама были совершенно идентичны тем, что строились в Таврове, имели аналогичные рангоут, такелаж и парусное вооружение. Однако, брянские большие прама, в отличие от донских, было решено вооружить более легкими орудиями (вместо 24-фунтовых поставить 18-фунтовые) (МИРФ-V, 1875: 362).

Летом 1727 г., по указу Верховного Тайного совета, достройку судов прекратили, а верфь в Брянске законсервировали (МИРФ-VI, 1877: 606–607).

Начавшаяся война с Оттоманской Портой вызвала возобновление деятельности на Брянской верфи. В указе Сената от 1 июля 1736 г. указывалось: «Имеющиеся в Брянске прама и галеры ... достроить от адмиралтейской коллегии, и для того морских и адмиралтейских служителей к наличным тамо приумножить» (МИРФ-VI, 1877: 607). Однако, 11 сентября этого же года генерал-фельдмаршал Б.Х.Миних объявил, что «по состоянию тамошней реки и до будущего впредь определения достраивать оных за благо не изобретает», и достройка прамов и галер вновь была прекращена, впрочем, не надолго. 9 октября Миних резко переменял мнение о флотилии, и, по его представлению, «показанные прама и галеры, которые наималейшей достройки требуют, достроить немедленно и по достройке отправить к Киеву» (МИРФ-VI, 1877: 608).

Учитывая специфические особенности и сложности предполагаемой проводки судов по Днепру в Днепровско-Бугский лиман (Днепровские пороги, многочисленные мели и подводные камни), в первую очередь достраивались плоскодонные галеры и малые прама, а также началось строительство первой партии дубель-шлюпок (200 шт.)* и других малых судов (кончебасов, шхерботов, барок и т. д.) (МИРФ-VI, 1877: 611–612); достройка, а заодно и ремонт, двух больших 44-пушечных прамов несколько затянулась.

В 1737 г., с 22 апреля по 1 июня, из Брянска по рекам Десна и Днепр к Черному морю, шестью партиями отправились многочисленные суда Днепровской военной флотилии под общим командованием контр-адмирала В.А. Дмитриева-Мамонова.† Всего было отправлено

* Всего предполагалось построить 500 дубель-шлюпок.

† Контр-адмирал В.А. Дмитриев-Мамонов сделал головокругительную флотскую карьеру уже после смерти Петра I. Как флотоводец отличался крайней инертностью и нерешительностью, в своих

355 судов, в том числе старой постройки три малых прама и четыре плоскодонные галеры (МИРФ-VI, 1877: 621; Лебедев, 2011: 70). Большинство этих судов так и не добрались до моря: либо не смогли перейти Днепровские пороги, либо, при переводе через них, получили серьезные повреждения. Часть судов из-за мелководья даже не дошла до порогов. Так в одном из донесений Дмитриева-Мамонова императрице, посланным «от порогов» 29 июля, говорилось о том, что к месту, находившемуся в 50 верстах выше первого порога, дошло всего 153 судна (в том числе 2 малых прама) и 27 малых гребных лодок, а 4 галеры и 1 прам отстали в пути (МИРФ-VI, 1877: 625). К самим порогам же дошло уже 151 судно (МИРФ-VI, 1877: 626). Отрицательно сказались такие факторы, как низкое качество постройки судов, малолюдство экипажей флотилии, высокие заболеваемость и смертность среди них и т. д.

Взятие армией Миниха 2 июля 1737 г. турецкой крепости Очаков требовало скорейшего прибытия в Днепро-Бугский лиман судов флотилии, для защиты крепости со стороны моря. Между тем с Дмитриевым-Мамоновым до лимана добралась лишь крошечный отряд из 5 судов (4 дубель-шлюпки и 1 кончебас),* да и те, как вскоре станет ясно, почти не годились для действия в открытом море.

Три остродонные галеры «Новая», «Керуса» и «Скелет», а также два больших прама «Буйвол» и «Медведь» (Кобалия, 2009: 86) остались в Брянске.† Судя по документам, эти пять судов еще не были окончательно достроены. Имеются сведения, что работы на больших прамах были приостановлены из-за нехватки адмиралтейских плотников (МИРФ-VI, 1877: 621–622). Огромные потери, понесенные флотилией при переводе ее судов через Днепровские пороги, фактически ставили под вопрос дальнейшую перспективу будущей службы больших прамов – если даже небольшие дубель-шлюпки и кончебасы проводились через пороги с немалым трудом и повреждениями, что же можно было говорить о переходе через них массивных, неуклюжих прамов? Впрочем, эти суда весьмагодились бы под Очаковом: дубель-шлюпки оказались никуда не годными судами, и Дмитриев-Мамонов доносил, что «прамы, особливо большие, много имеют защитить Очаковскую крепость от сильной флотилии неприятельской» (МИРФ-VI, 1877: 656).

В сентябре 1737 г. адмиралтейств-коллегия потребовала «строящиеся и строить повеленные во Брянске прама и галеры со всяким поспешением доделать ... чтоб оные весной при первом вскрытии льда и при большой воде чрез пороги переправлены были» (МИРФ-VI, 1877: 636). У Кабинета императрицы и адмиралтейств-коллегии возникла запоздавшая идея переводить прама и остродонные галеры через пороги недостроенными, чтобы сидели в воде не больше 4-х футов, а «потом их по спуске через пороги совсем отделать и вооружить» (МИРФ-VI, 1877: 633, 643). В октябре 1737 г. даже планировалось довести количество больших прамов до четырех (МИРФ-VI, 1877: 645). Два больших 44-пушечных прама были окончательно доделаны, вероятно, к концу 1737 г. Из-за столь длительной (более 10 лет) постройки и некачественной древесины, суда обветшали уже к моменту их ввода в строй.

3 сентября 1737 г. Днепровскую флотилию, вместо «неспособного», по мнению Миниха и адмиралтейств-коллегии, В.А. Дмитриева-Мамонова, возглавил опытный флотоводец вице-адмирал Н.А. Синявин‡ (МИРФ-VI, 1877: 632; Берх, 1831: 112). Дмитриев-Мамонов, благодаря ходатайству Синявина, остался при флотилии и продолжал командовать ее частью, действующей в Днепро-Бугском лимане при обороне Очакова. На 1 ноября 1737 г. в его подчинении имелось 48 судов и всего лишь 76 чел. морских и адмиралтейских

действия полностью зависел от вице-канцлера Остермана и адмиралтейств-коллегии. В то же время обладал и недюжинной личной храбростью.

* Несколько позже этот отряд увеличится до 16 дубель-шлюпок и 4 кончебасов.

† Сведения о названиях двух больших прамов (как и галер) требуют проверки.

‡ Н.А. Синявин – талантливый флотский офицер-самоучка, отличавшийся энергичным и дерзким характером. Начал службу еще со времени «потешных» забав юного Петра, был преобразенцем, бомбардиром, матросом, боцманом, а затем достиг старших морских чинов. Участник Полтавского сражения и Прутского похода, неоднократно выполнял различные поручения за границей. Командуя отрядом кораблей, Синявин в 1719 г. одержал над шведами знаменитую победу при о. Эзель, захватив в плен шведский корабль, фрегат и бригантину.

служителей «всякого звания», вместе с больными (МИРФ-VI, 1877: 656). Нехватку людей частично компенсировали за счет солдат.

После встречи в Полтаве Синявина с Б.Х. Минихом возник их совместный, вполне разумный план дальнейшего обустройства флотилии: предусматривалось создание новой верфи ниже Днепровских порогов на острове Верхнем Хортицком, на которой следовало собирать построенные в Брянске суда (они должны были доставляться в разобранном виде на плоскодонных транспортах), были определены к постройке типы и количество новых судов на будущую кампанию 1738 г. Предполагалось построить 70 галер, 50 бригантин и, в качестве основного боевого ядра флотилии, три мореходных прама, подобные по конструкции гангутскому трофею, шведскому праму «Элефант».*

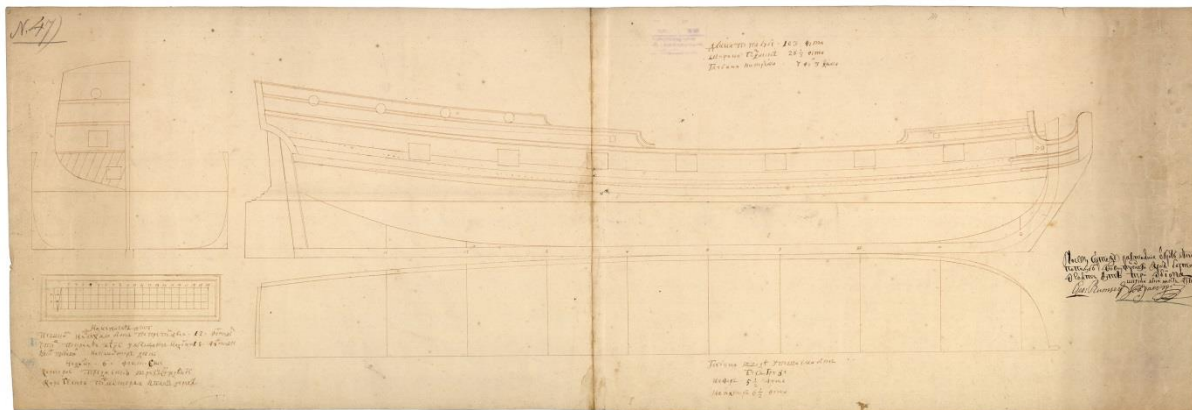


Рис. 10. Чертеж прама – копии шведского трофея «Элефант», послуживший прототипом «мореходных» прамов Днепровской флотилии (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп.1 Д. 3854, Л. 1.)

По всей вероятности, было принято решение, не мудрствуя лукаво, построить почти полную копию шведского прама. Сохранившийся до настоящего времени чертеж прама, заверенный корабельными мастером Р. Рамзом и подмастерьем И. Дуровым, является практически идентичным чертежу шведского «Элефанта» (сделанного, кстати, тем же Рамзом с трофейного судна накануне его разломки в конце 1737 г.). Предполагалось лишь усилить артиллерийское вооружение будущего прама-копии: вместо 12-фунтовых орудий поставить, по крайней мере, 18-фунтовые, а, стоявшие на квартердеке шведского судна 3-фунтовые – заменить 6-фунтовыми, внося некоторые переделки (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп. 1. Д. 3854, Л. 1).

Что же касается двух старых больших прамов, имеющих в Брянске, то их, совместно с тремя малыми прамами («токмо оные суть плоскодонные и ко употреблению в море неспособны»), первоначально полагалось поставить для обороны фарватера между Очаковом и Кинбурном (МИРФ-VI, 1877: 649–650).

В 1738 г. было принято окончательное решение об использовании двух больших прамов «Буйвол» и «Медведь» лишь для обороны Киева. В тексте «Экстракта из плана операций кампании 1738 года» указывалось: «У Брянска еще имеется: 5 больших галер,[†] 2 большие прама, которых 7 судов ветхи и токмо под Киевом для прикрытия обеих крепостей со свободной стороны употреблены быть могут». Это решение полностью поддержал Миних, причем потребовал, «чтоб оные прама по вскрытии воды неотменно были к Киеву отправлены и напрасно во Брянске без плода не находились» (МИРФ-VI, 1877: 662, 664).

* Из «Рассуждений графа Миниха и вице-адмирала Синявина», октября 1737 г.: «Что касается до прапов, то оные потребно строить: первое, для поставлению ко очищению крепостей очаковской и кинбурнской на фарватере и непропуску неприятеля в лиман; второе ради защищения флотилии от неприятельского флота, егда она в море выйдет; а построить оных 3 прама такие как взятый в 1714 году при Гангуте у шведов...» (МИРФ-VI, 1877: 650). Интересно, что традиционно в отечественной историографии «Элефант» классифицируется как фрегат.

[†] Видимо начальство обсчиталось – в Брянске находились лишь три большие галеры (остродонные). В 1738 г. эти галеры были переведены в Усть-Самару. Их так и не смогли перевести через пороги, т.к. «ходу имеют более 4 фут», а в 1739 г. эти суда уже требовали «великой починки».

Адмиралтейств-коллегия «наикрепчайшим указом» обязала Синявина «ни мало немедля» отправить прама к Киеву, при этом было принято решение о снятии с них всех пушек верхнего дека для укомплектования новых судов (МИРФ-VI, 1877: 661–662). Н.А. Синявин во «Всепопданнейшем рапорте о строящихся и спущенных на воду при Брянске судах» доложил, что два больших прама вместе с тремя галерами «опустятся по вскрытии воды к Киеву» (МИРФ-VI, 1877: 666). О дальнейшей службе больших прамов сведений не найдено. Исследователь А.А. Чернышов отмечает, что большие прама были приведены в Киев и использовались в качестве плавучих батарей, а после заключения мира с Турцией и упразднения Днепровской флотилии – разобраны (Чернышев, 2002: 247). Однако, эти сведения требуют уточнения.

Кампания 1738 г. для Днепровской флотилии завершилась полным крахом. 24 мая 1738 г., находясь в Усть-Самаре, умер командующий флотилией вице-адмирал Н.А. Синявин (Берх, 1831: 105) и в командование вновь вступил «неспособный» контр-адмирал В.А. Дмитриев-Мамонов. Значительную часть флотилии, в том числе и все три малых прама, все-таки сумели перевести через пороги и направить в Днепровско-Бугский лиман. Однако, провал наступления Миниха и вспыхнувшая эпидемия чумы заставили русские войска оставить крепости Очаков и Кинбурн, что привело к отводу флотилии (347 судов) к острову Хортица и Запорожской верфи в сентябре 1738 г.* Значительная часть судов флотилии пришла в негодность, два прама, строенные по типу шведского «Элефанта» и отправленные весной на транспортах в разобранном виде вниз по Днепру, так и не смогли собрать, как и остальные разобранные суда (МИРФ-VI, 1877: 670–671). Следует отметить, что суда подобного типа вполне неплохо подошли бы для действий как в Днепровско-Бугском лимане, так и в Азовском море. Вообще, данный проект прама конструктивно превосходил имевшиеся в составе флота на Балтике суда подобного типа – почти все прама Балтийского флота в течение почти трех десятилетий строились по образцам первых «ковчегов»[†] корабельного мастера Выбе Геренса (с небольшими изменениями и улучшениями) и, имея неуклюжий короткий и широкий корпус, обладали скверными мореходными качествами.

18 января 1739 г. умер от чумы контр-адмирал В.А. Дмитриев-Мамонов (Берх, 1831: 113). Флотилию возглавил капитан Я.С. Барш, вскоре произведенный в контр-адмиралы (МИРФ-VI, 1877: 675). В 1739 г. флотилия вообще оказалась неспособна вести боевые действия и попросту агонизировала. Из-за нехватки команд многие ветхие суда наливались водой и тонули. По окончании кампании, в сентябре 1739 г. Барш донес генерал-фельдмаршалу Ласси о состоянии вверенной ему флотилии: всего «выше и ниже порогов» имелось более 650 судов и лодок, большей частью негодных, из них пять прамов (больших и малых); упоминаются и два разобранных «мореходных» прама, также пришедшие в негодность (МИРФ-VI, 1877: 678–679). Я.С. Барш раскритиковал **все** типы судов Днепровской флотилии – как их конструкцию, так и качество постройки. О малых прамах Барш написал, что они были сделаны плоскодонными, «только для реки или шхер, они ж весьма гнилы и в ходу тяжелы, всегда их буксировать и лавировать не могут»[‡] (МИРФ-VI, 1877: 678). Несмотря на столь значительное число судов, флотилия пребывала в практически небоеспособном состоянии. В итоге, после заключения мирного договора, Днепровская флотилия, на которую было потрачено средств даже больше чем на Донскую,

* По донесению Дмитриева-Мамонова императрице от 10 сентября 1738 г., флотилия следовала вверх по Днепру, от Александр-Шанца (крепостцы недалеко от устья Днепра) до острова Хортица, несколькими партиями, причем, в авангарде шли одна галера и один малый прам, а в арьергарде – три галеры и два малых прама (МИРФ-VI, 1877: 671), т.е. все суда постройки 1724–1736 гг. Позже одна из этих четырех галер (плоскодонных) будет потеряна – возможно, по навигационным причинам. Через год эти галеры будут уже небоеспособны – «в ходу уже весьма гнилы и за плоскодонностью неспособны».

[†] Названия первых петровских прапов были замысловатыми – «Arch des Verbonds» и «Arch de Noe» («Ковчег Завета» и «Ноев Ковчег»).

[‡] О больших прамах не сказано ни слова – Барш просто не осматривал их, т.к. эти суда дислоцировались далеко от Хортицы, порогов и Усть-Самары.

была бесславно ликвидирована. Большая часть судов просто пошла на дрова, последние были разломаны в начале 1740-х годов.*

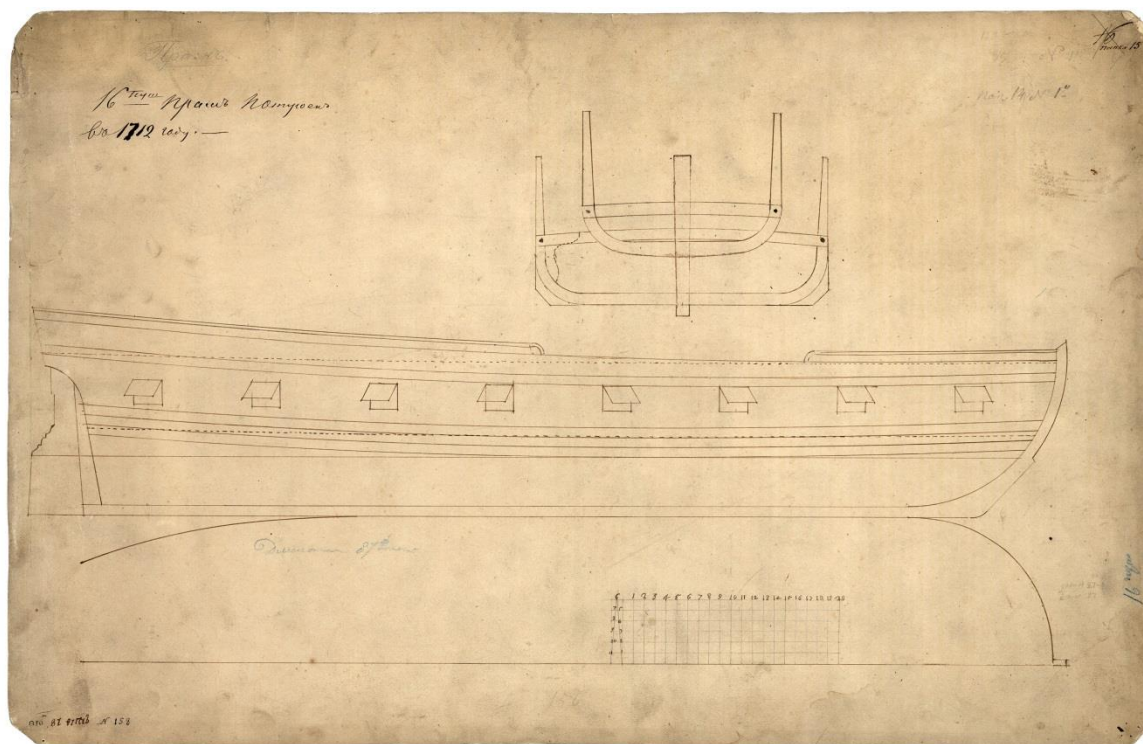


Рис. 11. Чертеж прама «Дикий Бык» – классический образец прамов-«ковчегов» петровского и постпетровского времени (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп.1, Д. 5259, Л. 1.)

Короткая история Днепровской флотилии явилась очевидным примером ошибочного стратегического мышления российского командования и непродуманности целей, как создания этого флотского соединения, так и его применения – строились типы судов, или неспособные успешно воевать в Черном море, или не имеющие возможность, как большие прама или галеры «французского мануру», попросту добраться до этого моря.

Печальная судьба Донской и Днепровской флотилий явилась следствием многих объективных и субъективных причин: специфическими природными условиями на Дону, Днепре и Азовском море – мелководье, пороги на Днепре, бар на Азовском взморье и т. д.; удаленностью на многие сотни верст судоверфей от театров военных действий; отсутствием удобных баз для обеих флотилий и портов с более или менее развитой инфраструктурой, при почти полной невозможности ремонта ветхих или поврежденных судов; нехваткой людей, как для экипажей, так и для постройки и ремонта судов – часто эти мероприятия проводились насильно собранными рабочими, мало знакомыми с делом, работавшими из под палки и стремившимися сбежать при первой возможности; неудовлетворительным качеством постройки самих судов и коротким сроком их службы; инертностью, нерешительностью и отсутствием инициативы почти у всех флотских командиров – в описываемый период российской истории проявлять инициативу было вообще небезопасно; откровенной некомпетентностью и нераспорядительностью адмиралтейств-коллегии, при чисто канцелярском отношении к делу ее президента графа Головина, которая часто давала противоречивые, взаимоисключающие или бесполезные приказы, лишь запутывающие дело; отсутствием единства и согласия в деятельности высших

* Например, летом 1740 г., по приказу контр-адмирала Барша, остродонные галеры «состоящие при Усть-Самаре ... за непрочностью оных определено ... вывезть в реку Самару и поставить у берегу на мелководности» (МИРФ-VI, 1877: 685). Т. е. за три года службы, не побывав ни в одном бою, эти суда успели прийти в полную негодность.

административных центров – Сената и Кабинета; бюрократической многословной бумажной волокитой (обсуждение многих вопросов о типах судов, финансировании, высылке рабочих и т. д. часто тянулось годами) и многими другими факторами.

Часть 2. Прамы Донской (Азовской) флотилии 1768 – 1783 гг.

Возрождение флотилии на Дону. О действиях Военного флота России в русско-турецкую войну 1768-1774 гг. написано довольно большое количество книг и научных публикаций. Причем, до последнего времени основное внимание авторы уделяли боевым действиям русской Архипелагской эскадры – знаменитым сражениям в Хиосском проливе, Чесменской бухте, десантам в Морее, блокаде Дарданелл и т.д. Несколько менее изученными оставались история создания, службы и участия в войне Дунайской и Донской (Азовской) флотилий. Эти флотилии были относительно слабыми, создавались почти с нуля, воевали довольно осторожно, как правило, тесно взаимодействуя с сухопутными войсками, а то и лишь поспевая за ними, и не одержали слишком впечатляющих побед.

В течение войны возрожденная Донская флотилия под командованием вице-адмирала А.Н.Сенявина поэтапно решила три стратегические задачи:

1. В 1769–1770 гг. – прикрыла от возможного нападения с моря низовья Дона, Азов, Таганрог и более удаленную крепость Св. Дмитрия Ростовского.
2. В 1771 г. – получив контроль над Керченским проливом, овладела Азовским морем, фактически превратив его в «русское озеро».
3. В 1772–1774 гг. – проводила военные и транспортные операции в Черном море, у берегов Крыма и Таманского полуострова.

Имея небольшое количество наскоро построенных и слабо вооруженных судов, к тому же со скверными мореходными качествами (плоскодонных и тихоходных), русские моряки, тем не менее, сумели нанести турецкому флоту несколько чувствительных поражений – Балаклавский бой, бой у Суджук-Кале и др.

На начальном этапе действий Донской флотилии решающую роль играл её авангард – эскадра прамов и их вспомогательных судов.

Прежде чем приступить к описанию военной службы прамов Донской (Азовской) флотилии А.Н. Сенявина, необходимо отметить, что в литературе, описывающей боевую историю этой флотилии, прамом уделено недостаточно внимания, более того, сведения о них часто неточны, а иногда и вовсе ошибочны.

Возобновление флотилии на Дону началось сразу после объявления очередной русско-турецкой войны осенью 1768 г. Возглавил «Донскую экспедицию» контр-адмирал А.Н. Сенявин. Уже 11 ноября на имя Императрицы им был подан «экстракт» в котором высказывались соображения о будущей флотилии – «каким судам и колику числу быть», рассматривались строительный, финансовый, оружейный и другие вопросы. Позже будут «изобретены» 4 рода военных судов,* «коиными бы против тамошних морских судов с пользою действовать могли», причем, действовать наступательно (МИРФ-VI, 1877: 261). Однако, для постройки этих 12-ти «новоманерных»[†] кораблей нужно было время. В ближайшей перспективе будущей флотилии предстояло решать чисто оборонительные задачи, причем, всеми доступными средствами. Для этого весьма пригодились пять больших прамов, заложенные еще три десятилетия назад во время русско-турецкой войны 1735–1739 гг.

Высочайший указ адмиралтейств-коллегии от 18 ноября 1768 г. гласил: «Находящиеся в Павловске зачатые 5 прамов повелеваем Нашей коллегии не упуская времени окончить, построив к ним потребное число мелких судов; да сверх того весною доставить до Черкаска до 60 вооруженных лодок» (МИРФ-VI, 1877: 261). Еще более конкретно о прамах указывалось в одном из пунктов «Экстракта о донской экспедиции»: «о постройке зачатых в

* Первоначально, кроме новоизобретенных кораблей, для будущей флотилии намеревались построить и некоторое число галер и каек «с положенным числом пушек», но позже от этих типов судов благоразумно отказались.

[†] Новоизобретенные корабли в некоторых документах именуются «новоманерными» или «нововыдуманскими».

прошедшую турецкую войну на Икорецкой пристани 5-ти прамов, дабы бесплодно согнанию подвержены быть не могли» (МИРФ-VI, 1877: 264).

Начиная с зимы 1769 г. ускоренными темпами начались восстановительные работы на двух верфях – Икорецкой и Тавровской, причем на первой из них одновременно достраивались прамы. Руководил восстановлением верфей и постройкой судов генерал-кригс-комиссар И.М. Селиванов, посланный в Тавров и «прочие тамошние адмиралтейства» в ноябре 1768 г. Прибыв на Дон в конце декабря, Селиванов, осмотрев верфи и заложенные прамы, сделал заключение, что состояние судов, учитывая срок их закладки, вполне удовлетворительное: «пять прамов в принципиальных и наборных деревьях повреждения не имеют», за исключением отдельных гнилостей и повреждений в обшивных досках, кровлях и стапелях (Лебедев, 2011: 111). Состояние заготовленных прежде лесов и деталей четырех однопалубных прамов также оказалось вполне сносным. Гораздо хуже сохранились адмиралтейские и прочие строения на обеих верфях в Таврове и на Икорце. Тем не менее, работы на верфях развернулись в невиданных ранее темпах и масштабах. 15 января, завершив дела в столице, к будущей флотилии выехал и А.Н. Сенявин и возглавил ее строительство.

Непосредственно постройкой судов (прамов, военных лодок, палубного бота и дубель-шлюпки) занимался мастер С.И. Афанасьев, причем большая часть наличных плотников трудилась именно на достройке прамов. В донесении императрице от 5 февраля 1769 г. А.Н. Сенявин писал: «Всемилоостейшая государыня, по высочайшему вашему указу для вызову к строению здесь повеленных судов плотников 700 челов. нарочные хотя и посланы, от них не только ни одного человека сюда не прислано, но и известия никакого нет, почему ныне для достройки к будущей весне прамов и постоения повеленного числа лодок и других мелких судов какой великий недостаток в плотниках, ... я понимаю нужнее лодок надобны прамы, оные всеми оставшими от заготовки лесов плотниками с прибавлением к тому прибывающих команды моей матрос и канонир, знающих плотничной работе, достраивать приказал, а при том осмеливаюсь обнадежить: те прамы и с принадлежащими к ним мелкими судами изготовить уповаю мая к 1 числу...» (МИРФ-VI, 1877: 269). Несмотря на значительные трудности – нехватку людей и материалов, плохое состояние верфей и т.д., строительство пяти прамов и остальных мелких судов осуществлялось в рекордные сроки. Уже 24 апреля 1769 г. Сенявин доносил императрице: «В.И.В. всеподданнейше доношу: прамы в построении снаружи плотничною и конопатною работами отделаны и по вскрытии 28-го марта реки Дона, ... №5 и 4, а 6-го апреля №3, 2 и 1 с берегу при мне спущены благополучно и на них флаг В.И.В. на донских водах оказался... и по спуске, оставя на них для достройки внутри, также к делу под пушки лафетов надобное число плотников... достальных всех определил к строению 29-ти лодок и одной дубель-шлюпки» (МИРФ-VI, 1877: 271). При постройке дубель-шлюпки и другого малого судна – палубного бота, а также для достройки прамов, использовались леса, оставшиеся от четырех однопалубных прамов (полупрамов). Кроме того, на Тавровской верфи непосредственно для прамов будут изготовлены: на каждый прам по две 10-весельных шлюпки, по одному большому баркасу и для нужд всех пяти судов – две 12-весельные шлюпки.

Из-за недостаточной ширины реки Икорец, спуск судов на воду прошел не без проблем – один из прамов пересек реку, дошел до противоположного берега и остановился лишь на подводном береговом кустарнике, к счастью, без повреждений (Лебедев, 2011: 117). Окончательная отделка прамов и их вооружение производились уже на воде.

Еще с конца 1768 г. на строящуюся флотилию стали прибывать ее будущие «служители» – члены судовых команд. В донесении Сенявина от 7 января 1769 г. указывается: «...в положенное на 5 прамов и 60 лодок число служителей всех чинов ко мне прислано: декабря 11 – 181, того же декабря 23 числа 768 года 191, сего 5 января 1023, да сей день 268 человек, затем еще не дослано 15 человек» (МИРФ-VI, 1877: 262). Люди были плохо вооружены – ружья «все давних лет заготовления, разнокалиберные и к воинскому действию негодные», большинство же и вовсе не вооружены. Всего же к маю 1769 г., по донесению императрице адмиралтейств-коллегии, «к достройке зачатых пяти прамов и к доставлению до Черкаска 60-ти вооруженных лодок» в команду Сенявина было «командировано флотских 1779, адмиралтейских 755, итого 2354» человек (МИРФ-VI, 1877: 273).

Возвратившись из срочной поездки в Таганрог,* Сенявин в конце апреля посетил достраивающиеся прамы. В донесении Императрице от 30 апреля 1769 г. он писал: «Всемиловнейшая государыня, осмелюсь донести я нахожусь на прамах с 27 апреля, они стоят на реке Дону против Икорецкой верфи, комплектуются к походу надобным, большая остановка за артиллерийскими зарядами, кои выливаются на заводах ... и оттуда как скоро привезены будут, погрузя на прамы, отправлю их в повеленный путь» (МИРФ-VI, 1877: 272). Сенявин планировал в конце мая 1769 г. отправить все спущенные суда (5 прамов, 1 дубель-шлюпку и 29 лодок) к устьям Дона, сам следуя за ними, а остальные суда (31 лодку и 1 палубный бот)[†] поручил строить И.М. Селиванову.

Необходимо было спешить – в январе 1769 года отряды крымских татар и ногайцев опустошили окрестности крепости Св. Дмитрия Ростовского (было уведено 800 пленных). Задонье и Азовское побережье совершенно обезлюдили. Весной 1769 г. русские войска (отряд генерал-поручика Ф.П. Вернеса) без боя заняли Азов (6 марта) и Таганрог (17 марта – 2 апреля); эти пункты необходимо было срочно защитить с моря от возможного нападения турецкого флота. В случае захвата турками «упраздненных» Азова и Таганрога, российская флотилия попросту оказалась бы запертой на Дону. Для операции по обороне низовий Дона вполне годились мелкосидящие, но многопушечные прамы и вооруженные лодки, т.к. турки, как и в прошлую войну, из-за мелководья, не могли эффективно использовать крупные корабли у побережья Азовского моря, особенно в мелком Азовском (будущем Таганрогском) заливе.

Построенные прамы №1–5, как и их предшественники, представляли собой плоскодонные прямоугольные двухдечные плавучие батареи, с теми же основными размерениями: 35,05×10,7 метров при осадке 1,9 метров (длиной по верхней палубе 115 футов, шириной без обшивки 35 футов и глубиной интрюма 5 футов 4 дюйма)[‡] (Лебедев, 2011: 102). Прамы флотилии Сенявина отличались от судов флотилии Бредалья в сторону упрощения – они не имели рангоута, мачтового такелажа, парусов, рулей и могли передвигаться только посредством буксировки или верпования. Лично Сенявин предложил некоторые усовершенствования в конструкцию прамов: сделать на судах шкафуты, камбуз и очаг для приготовления горячей пищи, соорудить на прамах по две, вместо одной, крьюйт-камеры в носу и корме, для лучшей защиты пороха и боеприпасов и удобства доставки пороха к пушкам, добавить в комплект к судну четвертый якорь и сделать для якорей клюзы, наконец, поставить на середине судна мачту для погрузочно-разгрузочных работ (последнее, видимо, исполнено не было). Штатный экипаж прама – 283 «служителей всех чинов» (Лебедев, 2011: 112; Головачев, 1872: 13).

По штату на прамах полагалось иметь артиллерию в количестве 44 орудий: 24-фунтовые пушки на нижнем деке (22 шт.),[§] и 8-фунтовые на верхнем (22 шт.). В случае нехватки на месте орудий нужного калибра, адмиралтейств-коллегия разрешила Сенявину заменить их другими, имеющимися в наличии (Лебедев, 2011: 102). Однако, с наличием годной артиллерии имелись большие проблемы. Ранее Сенявин жаловался самой Екатерине II, что: «для укомплектования тех прамов артиллерии здесь годной не только всего

* Азов и Таганрог находились на нейтральной территории – «Барьерной земле». А.Н. Сенявин посетил Таганрог еще до занятия его русскими войсками в феврале 1769 г., осмотрел таганрогскую гавань и, несмотря на ее мелководье и разорение, принял решение об обустройстве здесь базы для будущей флотилии.

[†] Перечисленные суда имели следующие размеры и вооружение: палубный бот – 19,5 х 5,2 м., 2 18-фнт. гаубицы и 6 4-фнт. пушек; дубель-шлюпка – 24,8 х 6,1 м., 8 4-фнт. пушек; военная лодка – 15 х 4 м., 2 12-фнт. пушки и 6 1-фнт. фальконетов.

[‡] Указанные А.А. Лебедевым, по данным архивных источников, размеры прамов (35,05 м. длина, 10,7 м. ширина) – вероятно, наиболее точные. Данные Лебедева подтверждаются текстом им же приводимого документа, где указывается, что «прам новоизобретенных судов длиннее первого рода одиннадцатью, а второго рода двенадцатью футами», что и соответствует длине в 115 футов. Указанные размеры отличаются в большую сторону от приведенных в современных «справочниках» и «энциклопедиях»: 32 м. длина, 9,5 м. ширина. Вероятно, современные авторы берут за основу сведения известного отечественного историка флота В.Ф. Головачева, который приводил такие данные о прамах: длина – 105 футов, ширина – 31 фут, глубина трюма – 6 футов (Головачев, 1872: 13).

[§] По другим данным – 20 24-фнт. пушек.

положенного числа по калибрам, но и за замену другими калибрами, какими только можно, однако и за тем еще несколько не достаёт, который недостаток уповаю удовлетворить оставшего от прежней с Портою войны в крепости Св. Анны» (МИРФ-VI, 1877: 269). В конце концов, на нижний дек большинства прамов поставили 18-фунтовые пушки.* Фактически, все суда флотилии получили нештатную артиллерию – пришлось использовать «не те орудия, которые назначены были на них по расписанию, а те, которые могли быть собраны в прежних наших арсеналах на Дону» (Головачев, 1872: 12). Орудия были взяты из запасов Таврова, Павловска и крепости Св. Дмитрия Ростовского, причем из последней, по требованию генерал-фельдцейхмейстера графа Орлова, для вооружения судов Донской флотилии было отпущено 200 пушек (описание дел АММ, 1898: 85).

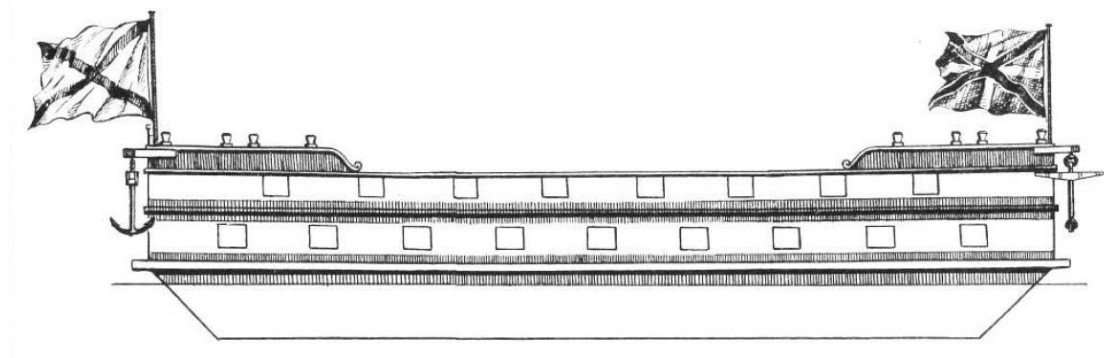


Рис.12. Весьма спорная реконструкция прамы Донской флотилии Сенявина (Чернышев, 2002: 247)

Стратегическая оборона Донской дельты в 1768 – 1769 гг. Поздней весной 1768 г. Сенявин, находившийся в Павловске, личным приказом отправил еще не до конца вооруженные и недоукомплектованные прамы[†] вниз по Дону, «чтобы не упустить вешней воды, дабы прамы мелководные места пройти успели». Прамы отправлялись с Икорецкой верфи в путь один за другим: №3 – 8 мая, №2 – 9 мая, №4 – 15 мая, №1 и 5 – 17 мая, при них имелось 5 баркасов, одна 20-весельная и шесть 10-весельных шлюпок. Эскадра была поручена в команду галерного флота капитану 1-го ранга П.И. Пущину. «А коль скоро который прам дойдет до преждебывших турецких каланчей, тогда немедленно командирам приказано о их прибытии рапортовать генерал-поручика Вернеса». Сенявин рассчитывал догнать свои первые военные суда – «сам на дубель-шлюпке предприиму путь к Азову и уповаю прамы на пути достигнуть» (МИРФ-VI, 1877: 274).

После инспекции в Павловске, руководители Донской экспедиции разделились: генерал-кригс-комиссар И.М. Селиванов отправился в Тавров, а контр-адмирал А.Н. Сенявин со штабом на 12-ти весельной шлюпке «пошел вниз по Дону, следуя денно и ночью» (МИРФ-VI, 1877: 272). 9 июня (в документе ошибочно указан май) в 8 часов утра в окрестностях деревни Мамон (в 89 верстах от Павловска), Сенявин обнаружил севшие 5 мая на мель прамы №1 и 5, которые «свозя свой груз на берег, тянутся завозами через ту мель». Мель была «весьма великая», уровень воды в реке ежечасно падал и Сенявин понял, что прамы застряли здесь надолго, как окажется позже – до следующей весны. Он приказал «из прамов весь груз возможной помещать на прикомандированные к оным прамам 4 вооруженные лодки, а за тем достальной перевезя на берег и те прамы всекрайне стараться переводить чрез мелководные места и следовать чрез (них – С.С.), денно и ночью, к назначенному им месту» (МИРФ-VI, 1877: 273).

Через несколько дней Сенявин обнаружил еще один прам, севший на мель. Сенявин рапортовал: «12 июня же поутру у Троицкого мигулинского монастыря (в 215 верстах

* А.А.Лебедев приводит сведения, что на прамы было установлено следующее вооружение: № 1 – по 22 24-фнт. и 12-фнт. пушки, №№ 2, 3, 5 – по 22 18-фнт. и 8-фнт. пушки, № 4 – 22 18-фнт. и 19 10-фнт. пушек (Лебедев, 2011: 115).

† На прамах недоставало части такелажа, артиллерийских принадлежностей и снарядов.

от Павловска – С.С.) нашел и третий прам №4-й, также на мели, с которого приказал я весь груз снимая поспешать переводом его чрез мелководные места, ...и дал ордер взять к оному праму для вспомошествования в разгрузках из следующих сверху лодок три; сам я тут пробыв не более 4 часов отправился в мой путь» (МИРФ-VI, 1877: 277). Таким образом, прамская эскадра была ослаблена более чем на половину, к тому же рядом с прамами №№ 1 и 5 села на мель и дубель-шлюпка. При севших на мель судах оставались еще и шесть вооруженных лодок.

К счастью, ушедшие в поход на неделю раньше, прамы №2 и 3 к концу июня успешно дошли до низовий Дона – «назначенного места» у развалин турецких каланчей.

Сам Сенявин «достиг первые два прама» 26 июня; в тот же день он имел совет с генерал-поручиком Вернесом где нужно расположить прамы «по приходе их». Подошедшие прамы Сенявин поставил следующим порядком: №2 – «на соединении рек Каланчи с Кутюрьюмою», т.е. перекрыл входы с моря через все судоходные гирла кроме Донского, а №3 – «у оконечности города Азова с левой его части», т.е. прикрыл город со стороны выхода в море русла Старого Дона и его гирл. Как доносил Сенявин Императрице 3 июля, «сии два прама не только заняли все с моря проходы к Азову и выше в реку Дон, но стоящий у Азова прам в надобном случае будет защищать и города левую часть». От каждого прама было выделено по шлюпке под командованием офицера для наблюдения за морем – «для присмотра не окажутся ль на море неприятельские какие судна и осмотра идущих с моря, если б случилось малых лодок, дабы не пропустить какого шпиона, а увидя большие суда, чтоб об оных наискорее на прамах уведомить» (МИРФ-VI, 1877: 277).

17 июля в Азов прибыли первые лодки. Сенявин усилил охрану гирл, поставив три лодки «ниже прамав брантвахтами в реках Дону, Кутюрьюме и Кутюрёмке,* ко взморью, снабдя по военному времени достаточными инструкциями» (МИРФ-VI, 1877: 278). Сам Сенявин, вероятно, постоянно находился на праме № 3 у Азова, во всяком случае, в его донесении Императрице от 5 августа 1769 г. на это указывалось. 21 июля он посетил и прам № 2, причем были проведены артиллерийские стрельбы для определения дистанции и пристрелки орудий, после чего позицию судна несколько изменили (Лебедев, 2011: 228).

В донесении от 5 августа вице-адмирал Сенявин[†] дает подробный отчет о дислокации всех судов своей флотилии: «при Азове имеется прамав 2, лодок вооруженных брантвахтами три, а четвертая для надобных по военным обстоятельствам рассылок», 5 лодок «находятся при крепости Св. Димитрия, 6 имеются при обмелевших прамах и дубель-шлюпке, коим уже приказано следовать сюда» (МИРФ-VI, 1877: 278). От Икорецкой верфи следовали еще 14 лодок, а ожидали отправки – 29. После спуска на воду последних военных лодок, построенных на Икорецкой верфи, адмиралтейств-коллегия подвела итог окончания постройки «первого наряда судов» для флотилии – 5 прамав, 1 бот, 1 дубель-шлюпка, 58 лодок, 12 шлюпок, 5 баркасов, 11 ялботов. Всего – 93 судна (МИРФ-VI, 1877: 279).

У Сенявина уже не осталось иллюзий по поводу стоящих на мели трёх прамах и дубель-шлюпке – Дон продолжал «убывать», повышение уровня ожидалось лишь осенью и Сенявин откомандировал корабельного флота капитана 1 ранга Л.К. Вакселя, «дабы он с прамскими и дубель-шлюпки командирами для заведения тех судов к зимованию отыскал удобные места, где бы будущей весной сохранить их от льду, предписав при том с тех прамав и дубель-шлюпки командирам всекрайне наблюдать впредь ещё прибылой воды и с возможною следовать к Азову» (МИРФ-VI, 1877: 278). Обмеление Дона летом достигло такого уровня, что даже лодки садились на мель – «Пущин следуя сюда с 6-ю лодками в июне и в начале июля месяца в пяти местах принужден был снимая груз на берег и пустые лодки чрез мелководные места перетаскивать» (МИРФ-VI, 1877: 278).

Опасения русского командования о том, что турки попытаются совершить нападение с моря летом 1769 г., оказались не совсем напрасными, хотя сам Сенявин узнает об этом лишь через год. В своем письме вице-президенту адмиралтейств-коллегии, графу И.Г. Чернышеву он описывал это так: «В прошлом годе к Еникалю приходил турецкий флот в числе 4-х больших

* Кутюрёмкой называли один из четырех рукавов, на которые, при впадении в Азовское море, разделялась река Кутюрьюма – Переволока, собственно Кутюрьюма (Большая Кутюрьюма), Кутюрёмка (Старая Кутюрьюма) и Кутюрёмочка (Малая Кутюрьюма). Встречаются и другие названия последних двух речушек – Средняя Кутюрьюма, Подгорная Кутюрьюма, Большая и Малая Кутюрёмки и т. д.

[†] А.Н.Сенявин получил чин вице-вдмирала 4 июля 1769 г.

кораблей и 2-х транспортных галер, полугалер и морских судов до 200 (число, вероятно, преувеличено); большие корабли за мелкостию стояли ниже Керчи, а прочие, по взятии из Еникаля лоцманов, ходили в Азовское море с намерением взять Таганрог, Азов и Днепровскую крепость и дошел до Долгой косы, на которую оба транспортных суда стали на мель, из коих одно сняли, а другое разбило погодою и, возвратились назад в Еникаль, где янычары за невыдачу им жалованья взбунтовав, командующего сераскира изрубили; флот их стоял тут до октября месяца и пошли в Константинополь» (МИРФ-VI, 1877: 344–345). В итоге, единственный реальный шанс помешать русским в овладении Азовским морем турки упустили.*

Пока передовой отряд флотилии охранял Азов и гирла, в Таганроге начались работы по восстановлению Троицкой крепости (руководил комендант бригадир де Жедерас), а так же по «возобновлению» гавани. Осенью Сенявин уехал в Петербург, поручив «вверенную ему, вице-адмиралу, флотилию, находящуюся на реке Дону на время его отъезда» капитану 1-го ранга П.И. Пущину, «дав ему ко исполнению достаточное наставление» (МИРФ-VI, 1877: 297).

Прамы охраняли основные гирла Дона до сентября 1769 г., причем под конец кампании оба судна располагались под Азовом, а затем отправились зимовать к крепости Св. Дмитрия Ростовского, вероятно, в устье речки Темерник. Так, прам № 2, стоящий «ниже Азова», по предписанию Сенявина, отправился вверх по Дону 23 сентября, а прам № 3, стоящий «у Азова» – 1 октября. Две вооруженные брандвахтенные лодки, дежурившие в устьях Дона и Кутюрмы на взморье, после 15 октября также были отправлены к Дмитриевской крепости. Кампания 1769 г. завершилась для Донской флотилии вполне успешно. Конечно, боевое дежурство в условиях не слишком здорового климата низовий Дона, не прошло для экипажей прамов и лодок без печальных последствий – к концу лета на судах имелись десятки больных (Лебедев, 2011: 229).

Осенью 1769 г. на Икорецкой и Новопавловской верфях заложили 12 новоизобретенных кораблей, которые строились ускоренными темпами. Сенявин, исходя из опыта прошедшего года предложил спускать суда недостроенными, «по вешней воде», чтобы успеть их сплавить, пока Дон не обмелел. Учитывал он и трудности перехода судов через бар в устье Дона. Как уже отмечалось, базой для судов флотилии был избран Таганрог, хотя его гавань была мелковата, требовала очистки и ремонта. Уже летом 1770 г. Сенявин планировал первые «новоманерные» корабли перевести через бар и разместить в Таганрогской гавани. По поводу использования прамов, вице-адмирал рассуждал, «что для надежной обороны Азова довольно будет к двум находящимся там прамам довести ещё один, который прошлого года за мелководием остановился от Павловска в 215 верстах (№ 4 – С.С.), а достальные два прама, кои от Павловска в 89 верстах остановились, ... будущим летом возвратить опять в Павловск и там их хранить впредь до надобного случая; людей же на них бывших распределить по прочим судам» (МИРФ-VI, 1877: 310).

5 мая 1770 г., находясь в Павловске, Сенявин решил дать наименования части построенных «новоманерных» кораблей и всем пяти прамам, присвоив последним имена пяти сыновей легендарного троянского царя Приама. В своем письме графу Чернышеву он называет все пять прамов, при этом, перечисляет их командиров и описывает их дислокацию: «прам №1-й, командир лейтенант Ушаков (однофамилец будущего знаменитого флотоводца – С.С.) – «Гектор», оный следует в Новопавловск; №2-й, командир капитан-лейтенант Нил Шаховской† – «Парис», при Азове; №3, командир капитан-лейтенант Тулубьев – «Лефев», при Азове; №4-й, командир капитан-лейтенант Салтанов – «Елень», следует к Азову; №5, командир мичман Тимашев – «Троил», следует в Новопавловск» (Байов, 1906: 314–315). В ответном письме Чернышев приветствовал данные названия прамов и сообщил, что Екатерина II тоже довольна – «Троянской истории имена,

* Стоит добавить, что в период войны с Россией (1768–1774 гг.) флот Османской империи находился в упадке – значительная часть кораблей были ветхими, их артиллерийское вооружение слабое, состояние экипажей неудовлетворительное – повсеместно наблюдался некомплект судовых команд (иногда до половины экипажа), не хватало опытных моряков и морских командиров, процветали казнокрадство, взяточничество и покупка командных должностей на флоте.

† Так указано в документе. По другим, более верным сведениям капитан-лейтенанта князя Шаховского звали Федор Никитич.

кои дал Сенявин кораблям, им построенным, показывает что у него в голове твердо есть повидаться с теми местами где она производилась» (МИРФ-VI, 1877: 316).

Уже к июлю 1770 г. все 10 построенных «новоманерных» судов «с их малыми судами» прибыли к крепости Св. Дмитрия. Еще раньше, 23 мая, прибыл зимовавший у станицы Мигулинской прам №4 «Елень»* и усилил эскадру, охраняющую Азов и донские гирла. Что же касается прамов № 2 и 3, то они уже 7 апреля, вместе с тремя брандвахтенными лодками заняли позиции в гирлах Дона (Лебедев, 2011: 231).

Оборона Донских гирл стала выглядеть следующим образом: «Парис», стоявший у Азова, защищал город и русло Старого Дона, «Лефдеб» контролировал устье Кутюрьмы, а «Елень» – устье Каланчи (Лебедев, 2011: 231). Артиллерийское вооружение трех прамов было почти одинаковым – по 22 18-фунтовых и 8-фунтовых пушек (на «Елень» вместо 22 8-фунтовых стояло 19 10-фунтовых пушек). Как и в прошлом году, ниже позиций прамов, у самых устьев Дона, Каланчи и Кутюрьмы, дежурили несколько вооруженных лодок. Возглавил «прамскую и военных лодок» эскадру капитан Я.Ф. Сухотин. Таким образом, в кампанию 1770 г. оборона дельты Дона оказывалась еще более прочной, чем в прошлом году.

1 июля в таганрогскую гавань вошли первые российские суда – бомбардирские корабли 3-го рода № 1 и 2 и палубный бот и стали на охрану Таганрога. Донская (Азовская) флотилия стала открыто действовать на Азовском море – ее военные лодки стали осуществлять доставку грузов в строящуюся на реке Берда Петровскую крепость, проводить гидрографические и другие работы. По навигационным причинам, в 1770 г. флотилия потеряла 13 лодок; все они погибли от штормов.

Вопреки домыслам некоторых современных историков, ни один прам в Таганрог не переводился и его гавань не охранял. В августе прам «Парис», из-за открывшейся течи, был вынужден оставить позицию и подойти к Азову, а в сентябре вообще уйти к крепости Св. Дмитрия Ростовского. Остальные два прамы и лодки оставили свои позиции и ушли к крепости в октябре. Сенявин писал, что «приказал по дефектам их исправить к будущей кампании» (Лебедев, 2011: 234–235). Увы, качество постройки прамов и в этот раз оказалось весьма скверным...

В 1770 г. турки вновь появились в Азовском море – «в апреле месяце приходило к Еникалю галер больших 4, малых 2, полугалер и мелких судов до 70 и стояли до июня, а во оном прибывший из Константинополя паша все суда взял с собою» (МИРФ-VI, 1877: 345). Подобные действия турок объясняются просто – русская эскадра появилась в водах Греческого Архипелага, нужны были вспомогательные и гребные суда для поддержки турецкого корабельного флота. Вскоре, в ночь с 25 на 26 июня большой турецкий флот был уничтожен русскими брандерами и корабельной артиллерией в Чесменской бухте. Турки вынуждены были сосредоточить остатки флота в Мраморном море, и им уже было не до Азова с Таганрогом.

21 сентября 1770 г. Сенявин назначил капитана А. Сухотина командиром эскадры боевых кораблей, взамен заболевшего Л.К. Вакселя, а эскадру прамов и военных лодок разделил – поручив «в тех эскадрах находящимся старшим флота капитан-лейтенантам: прамскую – князю Шаховскому (командиру прамы «Парис» – С.С.), лодочную – Федорову» (МИРФ-VI, 1877: 347). Что же касается прамов № 1 «Гектор» и № 5 «Троил», то они 14 июня 1770 г. были благополучно доведены до Павловской верфи и разоружены.[†] Вскоре суда были вытасканы из воды и поставлены на стапели (МИРФ-VI, 1877: 325).

Донская (Азовская) флотилия в целом благополучно пережила зиму 1770–1771 гг. Общая военно-политическая обстановка требовала от командования флотилии весной 1771 г. как можно раньше выйти в море и, взаимодействуя с сухопутными войсками, ускорить захват крепостей Керчь и Еникале и, закрыв Керченский пролив, пресечь для турецких военных судов вход в Азовское море. В целом, флотилия была еще не слишком сильна. 2 февраля 1771 г. Сенявин доносил в адмиралтейств-коллегию: «В таганрогском

* Командиру прамы «Елень» еще 7 марта был направлен ордер с предписанием следовать «денно и ночью» к низовьям Дона.

[†] С прамом № 5 «Троил» связано начало командной карьеры Ф.Ф. Ушакова – знаменитого русского флотоводца. Несколько месяцев (ориентировочно с января по апрель 1770 г.), лейтенант Ушаков командовал прамом № 5 – это было первое, подчиненное непосредственно ему судно.

порту ныне зимующих военных судов: ... 10, дубель-шлюпок 1 и бот палубный 1, в том же порте и при крепости Св. Димитрия Ростовского лодок военных 44, да при оной же крепости прамов 3». Все эти суда надлежало как можно скорей подготовить к предстоящей кампании (МИРФ-VI, 1877: 347). Преодолев различные трудности организационного и природного характера, флотилия 18 мая 1771 г. вышла из Таганрога в поход, в её составе было 8 боевых «новоизобретенных» кораблей, 2 бомбардирских судна, 1 дубель-шлюпка, трофейное греческое судно шатия (в качестве транспортного), 37 военных и 2 казачьих лодки «с нагруженными во оные мостовыми материалами и провиантом» (МИРФ-VI, 1877: 357). Русская флотилия (теперь она уже по праву могла называться Азовской) не без трудностей (во время шторма погибло одно из бомбардирских судов) преодолела расстояние от Таганрога до Сиваша. Лодочная эскадра под командой капитана Л.Г. Скрыплева, образовав наплавной мост, помогла переправе через Сиваш русскому корпусу князя Щербатова, а 4 июля флотилия Сенявина появилась на Керченском рейде, изгнав из Азовского моря мелкие турецкие суда. Керченский пролив вскоре был укреплен артиллерийскими батареями, в нем постоянно крейсировали русские корабли. Азовское море стало «русским озером». Корабли неприятеля больше не появлялись там, вплоть до 1855 года.

Прамская эскадра капитан-лейтенанта князя Ф.Н. Шаховского (три прамы и оставшиеся при них несколько лодок), по всей видимости, летом 1771 г. уже не участвовала в защите Азова и гирл – в этом уже не было необходимости, хотя, наверняка, находилась в состоянии полной боевой готовности, в случае опасности, занять оборону в устьях Дона. В следующем 1772 г. князь Шаховской (уже капитан 2 ранга), оставшийся служить на Дону, уже не командовал не прами, а лодочной эскадрой, а также, совместно с мастером Афанасьевым, занимался переводом новых военных фрегатов через бар на камелях в Азовское море (МИРФ-VI, 1877: 404). Прамы, поставленные у крепости Св. Дмитрия Ростовского, остались там уже навсегда. За время своей службы прамам флотилии Сенявина, увы, **ни разу** не довелось, ни выйти в море, ни вступить в бой с неприятелем.

Подводя итог короткой боевой службы больших 44-пушечных прамов Донской флотилии Сенявина, можно сделать вывод о том, что эти суда, являвшиеся на первых порах единственными серьезными боевыми единицами флотилии, практически полностью выполнили свое предназначение и в целом оправдали затраченные на них средства. Именно наличие прамов позволило Донской военной флотилии в течение двух кампаний 1769 и 1770 гг., при наличии весьма небольших сил, успешно осуществлять стратегическую оборону Донской дельты, защищая единственный пока выход России в Азовское и Черное моря. То, что русским морякам не удалось на деле поучаствовать в боях с противником – не их вина. Вообще, турки, уступив практически без боя устья Дона и Азовское море, совершили фатальную, необратимую ошибку. Последствиями этой ошибки станут скорое падение Крыма, контроль России над Керченским проливом, появление русских судов в Черном море. Следует также отметить, что, при осуществлении стратегической обороны Донской дельты, А.Н. Сенявин руководствовался принципом разумной достаточности наличных сил – там, где его предшественники надеялись управиться не менее чем девятью прами, он вполне успешно обошелся двумя – тремя, а два «лишних» отправил обратно на верфь. И это при условии, что в 1770 г. еще сохранялась гипотетическая опасность появления в Азовском море крупных морских сил неприятеля с сильным десантом!

Послевоенная судьба прамов. Прамы, оставленные в резерве и фактически потерявшие боевое значение, конечно же, не были сразу разобраны. Академик И.А. Гильденштедт, посетивший юг России в 1773–74 гг., обозревая окрестности крепости Св. Дмитрия Ростовского, дал чрезвычайно интересное описание прамов, стоящих в месте впадения речки Темерник в реку Дон: «На восточной стороне ее, в углу, который образуется слиянием ее устья с Доном, находится очень удобная пристань и корабельная верфь, в которой теперь стояли три так называемые прамы (Pramen). Это военные суда, пятнадцати саженой в длину, трех саженой в ширину и трех саженой в высоту. Они четырехугольные; продольные бока их совершенно отвесны; поперечные же – в верхней половине отвесны, а в нижней откосом спускаются к совершенно плоскому дну. Они сидят на глубине около сажени и состоят из двух этажей: в нижнем хранятся снаряды, во втором стоят пушки, так же как и на палубе. На каждом продольном боку – в один ряд (? – С.С.) 16 орудий, на каждом поперечном, в два ряда 5 орудий, всего 42 орудия. Такое судно не имеет ни руля, ни весел,

ни мачт. Оно прикрепляется канатами к большой лодке, в которой сидят гребцы, и которою оно буксируется. Их употребляют преимущественно при осаде крепостей, а строят в Таврове, близ Воронежа» (ГАРО. Ф. 697. Оп. 2. Д. 89. Л. 4–4 об.). Наверняка, показанная Гильденштедтом ширина прапов в три сажени ошибочна; наиболее вероятная ширина – около пяти сажений. Еще более странным выглядит утверждение о том, что бортовая батарея прама состояла из одного ряда орудий, т. е. по описанию Гильденштедта судно, вопреки общепринятому мнению, было однодечным. Естественно, к сведениям Гильденштедта следует относиться с большой долей сомнения...

В последующие годы прапы продолжали числиться в составе Азовской флотилии. Так в Резолюции Государственного совета от 10 ноября 1776 г. о «сделанных и высочайшие апробированных» трех штатах для Азовской флотилии, первый штат был «о положении людей на прапы и новородные суда», то есть, на прапы, числившиеся в резерве, все же полагался небольшой экипаж для их охраны и содержания в порядке и, более или менее, боеспособном состоянии (МИРФ-VI, 1877: 487).

Сменивший в 1776 г. Сенявина на посту командующего Азовской флотилии, контр-адмирал Ф.А. Клокачев зимой 1777 г. посетил Таганрог и крепость Св. Дмитрия Ростовского. Клокачев в письме графу Чернышеву от 14 января 1777 г. указывал: «Оставшее зимы время употреблю на обозрение стоящих в реке Кутюрьме фрегатов, в ростовской крепости прапов, Гнилой тони, где будут строиться 4 фрегата и Петровской крепости для порта» (МИРФ-VI, 1877: 493).

«Обозрение» прапов, видимо, не удовлетворило Клокачева и он поручил их, а также остальные два прама, хранящиеся в Новопавловске, освидетельствовать корабельным мастерам. 6 апреля Клокачев напишет И.Г. Чернышеву, что «прапы как в Новопавловске на элинге 2, так и в крепости Св. Дмитрия при самом берегу Дона 3, по свидетельствам корабельных мастеров первые – Афанасьевым, последние – ныне находящемся здесь Матвеевым, удостоены совсем к службе неблагонадежными» (МИРФ-VI, 1877: 499).

Прапы, стоящие у Ростовской крепости, упомянуты в докладе об устройстве верфи на Гнилой тоне в 1776 – 1781 г.г., причем они упоминаются в качестве своеобразного ориентира. Для будущей верфи подходили места «против Полуденок», «против прапов» и «на Гнилой тоне у Сенкина завода». Последнее место было признано наиболее удачным. Было ещё удобное место на правом берегу Дона «ниже крепости не доходя верхнего прама..., но от подтопления водою и нанесения льда опасное, а таково же место и против прапов» (МИРФ-VI, 1877: 532–533). Если судить по приведенным выше описаниям, прапы уже не стояли в темерницком порту, а находились на мели вдоль правого берега Дона ниже крепости.

В следующем 1778 году обострились отношения с Османской империей из-за Крыма, не исключалась возможность новой войны. При этом Азовская флотилия продолжала оставаться относительно слабой – часть ее старых судов пришли в негодность, или погибли по навигационным причинам. Требовалось срочно усилить оборону Керченского пролива. Вице-президент адмиралтейств-коллегии граф И.Г. Чернышев в письме контр-адмиралу Клокачеву от 23 мая 1778 г. интересовался о возможности использовать хотя бы один прам в качестве артиллерийской батареи: «ежели можно постараться, чтоб один из тех прапов, которые у вас есть, можно было перевести в проход к Керчи, хотя буксиром или завозами», с целью «поставить где-нибудь на мель», чтобы «батарею с большими орудиями сделать» (МИРФ-VI, 1877: 546).

Клокачев в письме из Таганрога от 10 июля 1778 г. отвечал: «Стоящие при крепости Св. Дмитрия прапы так ветхи, что никуда более кроме в ломку неудобны, да если б и годные были, то однако ж такого большого плоскодонного и четвероугольного, не имеющего и мачт судна до Керчи, хотя б тому употребить великое множество людей, канатов, якорей и гребных судов и завозами и буксиром едва ли в рассуждении перемены ветров и в целое лето довести будет можно». К тому же в проливе не имелось подходящей мели, «на которой бы он неподвижным остался» (МИРФ-VI, 1877: 556).

В это время уже сильно сгнившие суда стали обильно пропускать воду и сели на грунт. Судьба прапов была практически решена. Однако, разламывать их пока не спешили. В деле архива Морского министерства № 3220 за 1778 г. есть документы «Об оставлении по прежнему на стапелях находящиеся в Павловске двух прапов; о разрешении контр-адмиралу Клокачеву употребить по своему усмотрению, затонувшие в Димитровской крепости ветхие

три прама и разборке их в случае негодности (лл. 369, 370)» (описание дел АММ, 1898: 98). Однако Клокачеву было совсем не до разборки на дрова «ветхих» прамов – его немногочисленная флотилия в это время действовала в условиях, приближенным к боевым.

Прошло ещё семь лет и лишь в 1785 г. вспомнили о прамах бывшей Азовской флотилии (она уже была упразднена, на смену ей был образован Черноморский флот). Три прама (бывшие «Парис», «Лефоб» и «Елень»), окончательно пришедшие в негодность и лежащие на берегу Дона у крепости Св. Дмитрия Ростовского были разломаны, а два прама в Павловске распорядились хранить «впредь до надобного случая» (описание дел АММ, 1898: 84). Зачем оставили на хранение два старых, никуда не годных прама «Гектор» и «Троил», остается загадкой, сколько времени их еще сохраняли – неизвестно.

На этом история прамов в составе Донских флотилий и в составе российского флота на юге России* завершилась. На Балтике несколько прамов и полупрамов продолжали службу и еще успели поучаствовать в войне со Швецией в 1788–1790 гг. Последние представители этого класса военных судов «дожили» до начала XIX в.

3. Заключение

Подводя итог этого небольшого исследования о боевом использовании военных прамов на Юге Российской империи, следует отметить особенности конструкции этих судов и их тактического применения в свете общей военной стратегии государства в данном регионе, в сравнении с аналогичным использованием прамов Балтийского флота.

Прежде всего, стоит отметить, что конструктивно большие прама Донских и Днепровской флотилий фактически являлись мощными речными плавучими артиллерийскими батареями, почти неспособными осуществлять самостоятельные боевые операции на морских, даже прибрежных, коммуникациях. В лучшем случае, эти суда годились для охраны портов или атаки с моря не слишком сильной приморской крепости, при многочисленной, выражаясь современным языком, «группе сопровождения». Из-за неразвитого рангоута (прамы флотилии Сенявина его не имели вовсе), суда не могли совершать самостоятельные длительные переходы по морю. Большие прама флотилии Бредаля, имеющие две мачты с прямыми парусами и кормовой руль, могли самостоятельно передвигаться только вниз по реке и лишь при попутном ветре; при «противных» ветрах прама испытывали немалые затруднения, даже при плавании вниз по течению. В море они оказались бы совершенно бессильны. Положение усугубляла и прямоугольная форма корпуса, как бы подчеркивающая неуклюжесть и скверную управляемость «плавучего ящика». Даже при буксировании одного прама несколькими парусными или гребными судами, в случае встречного или бокового ветра, а также сильного волнения, не говоря уже о шторме, возникали серьезные проблемы, чреватые большими неприятностями.

* В конце 1787 г., когда российский Черноморский флот испытывал острую нехватку судов в начавшейся очередной войне с Османской империей флотское командование поначалу запланировало построить на «дачах Его Светлости» Г.А. Потемкина-Таврического два 44(46)-пушечных прама (по 22 36-фнт. и 24 18-фнт. орудий) (МИРФ-ХV, 1895, 61), но от этой затеи почти сразу отказались.

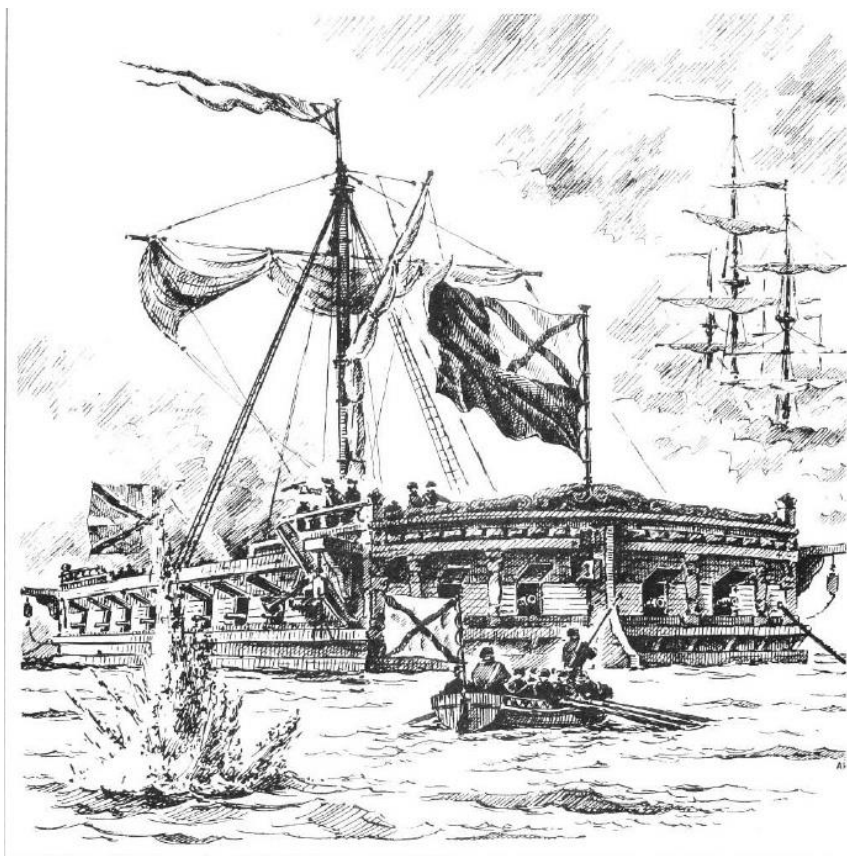


Рис. 13. Прам-«плавающий ящик» на Балтике. Данное изображение является не более, как плодом воображения художника (Чернышев, 2002: 243)

Когда Петр I в 1723 г. распорядился о постройке Донской флотилии, тем самым возродив военно-морские силы на Юге России, он постарался избежать своих прежних ошибок – строились только небольшие или мелководящие суда, способные без проблем спуститься по Дону к Азову и действовать на мелководье в северо-восточной части Азовского моря. Стратегический замысел Петра был простым, вполне реалистичным и без излишних амбиций. Он предусматривал вторичное взятие Азова комбинированным ударом с суши и воды, а после его активную оборону со стороны моря от турецкого парусно-гребного флота и с суши (преимущественно с Кубанской стороны) от турецких десантных отрядов и шаек татар и ногайцев. Этим и объясняется наличие в составе флотилии столь большого количества прамов (фактически, мощных плавучих фортов), способных атаковать Азов с реки, не опасаясь мелководья, оборонять основные рукава Донской дельты, азовские укрепления с речных флангов и, возможно, важные укрепленные пункты и переправы на Нижнем Дону.

В войну 1735–1739 гг. российскому командованию почти полностью удалось осуществить стратегический замысел покойного государя: прамы оказали убедительную, а, возможно, и решающую помощь сухопутным войскам при взятии Азова в 1736 г., а затем помогали осуществлять оборону города в течение нескольких лет, хотя сами уже находились в плачевном состоянии. Как боевые суда, способные совершать переходы и маневрирование на воде, они изначально не имели практического значения.

В войну 1768–1774 гг. прамы, даже в ограниченном числе, также полностью выполнили свою стратегическую задачу: защитили единственный выход в теплые моря для возрождающихся на Юге русских военно-морских сил. Для каких-либо других боевых задач эти суда уже не годились и вскоре стали ненужными.

За время двух войн, практическое использование прамов непосредственно в бою осуществилось лишь однажды – во время осады Азова в 1736 г. Тактика их применения выглядела достаточно незамысловатой и примитивной: суда парами выводились на заданную

артиллерийскую позицию, в течение достаточно длительного времени производили бомбардировку крепости, а затем оттягивались назад пополнять запас боеприпасов и исправлять повреждения, при этом их почти сразу сменяла очередная пара. Тем не менее, эта тактика оказалась успешной – неприятель был изнурен и деморализован, Азов был разрушен изнутри и вскоре сдался, несмотря на то, что его внешние укрепления сохранили свою боеспособность. В дальнейшем прамы выполняли лишь охранные функции.*

В сравнении с прамами южных флотилий, история военного использования их собратьев на Балтийском флоте выглядит более богатой на события и «боевой». На протяжении всего XVIII столетия, небольшое число прамов штатно входили в состав корабельного флота,† при этом во время войны, в основном действовали совместно с галерами и бомбардирскими кораблями. Балтийские прамы, будучи почти полностью полноценными парусными судами, с достаточно развитым рангоутом, участвовали в многочисленных военных кампаниях, осуществляли самостоятельные переходы по морю, как правило, в сопровождении фрегатов (в шхерах их сопровождали или буксировали галеры), проводили артиллерийскую бомбардировку приморских крепостей, таких как Гельсингфорс и Мемель, и один раз даже выступили в качестве главных боевых единиц в морском сражении у острова Корпо. Лишь война со Швецией 1788–1790 гг. показала, что прамы, как тип боевого судна уже устарели и требуют замены. Именно после той войны за этими судами закрепилась нелестная характеристика, как о «неуклюжих четырехугольных ящичках», хотя на самом деле они таковыми не были.

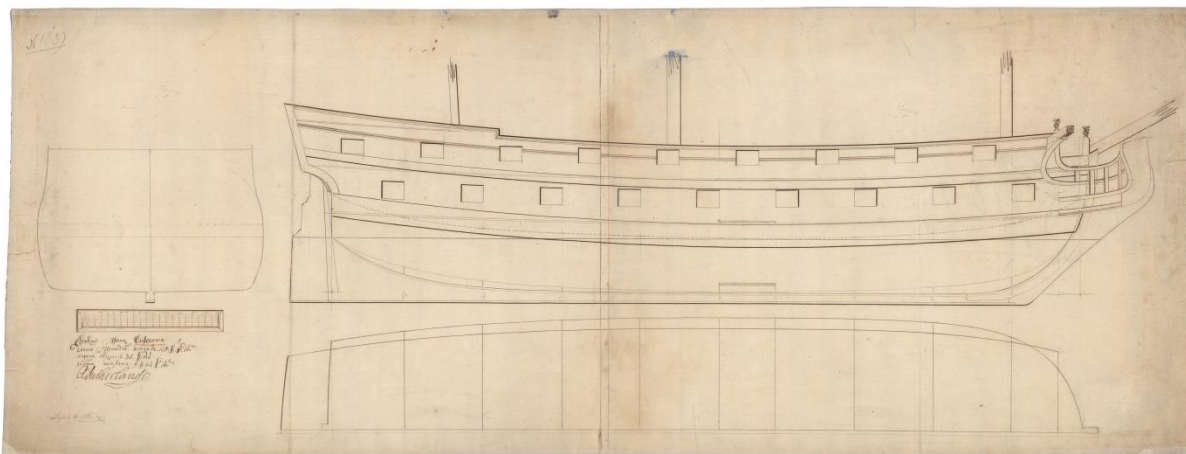


Рис. 14. Чертеж прама «Олифант» (1752 г.) (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп.1. Д. 3831, Л. 1.). Это классический образец российского военного прама второй половины XVIII в. Прам участвовал в Семилетней войне и отличился при взятии прусской крепости Мемель

Литература

Байов, 1906 – Байов А. Русская армия в царствование императрицы Анны Иоанновны. Война с Турцией в 1736 – 1739 г.г. Первые три года войны. С.-Петербург, 1906.

Берх, 1831 – Берх В. Жизнеописания первых российских адмиралов или опыт истории Российского флота. С.-Петербург, 1831 г. Ч. II.

Веселаго, 1875 – Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. Часть I. С.-Петербург. 1875.

* За исключением похода отряда малых прамов к устью Миусского лимана, после которого они были признаны совершенно непригодными к службе на море.

† Число военных прамов Балтийского в разные годы было невелико: как правило, два, реже – три или четыре; изредка – ни одного. Лишь в конце царствования Екатерины II, с принятием в штат более легких полупрамов, количество этих судов немного увеличилось – от четырех до шести единиц (во время войны со Швецией в 1788–1790 гг.).

Висковатов, 1830 – *Висковатов А.* Военные действия российского гребного флота, под начальством вице-адмирала Бредаля на Азовском море в 1736, 1737 и 1738 годах. С.-Петербург, 1830 г.

ГАРО – Государственный архив Ростовской области.

Головачев, 1870 – *Головачев В.Ф.* Действия русского флота во время войны России со Швецией в 1788 – 90 годах. Кампания 1788 года. С.-Петербург. 1870.

Головачев, 1872 – *Головачев В.Ф.* История Севастополя, как русского порта. С.-Петербург. 1872.

Журнал Лесси – Журнал фельдмаршала Лесси о воинских операциях с 1733 по 1737 год. // Сборник военно-исторических материалов. Выпуск III. С.-Петербург. 1893. С. 58–301.

Кобалия, 2009 – *Кобалия Д.Р.* Типология судов и строительство Днепровской гребной флотилии в конце XVII – I пол. XVIII вв. // Підводні дослідження. Археологія. Історія. Дайвінг. 2009. С. 76–93.

Ласковский, 1865 – *Ласковский Ф.* Материалы для истории инженерного искусства в России. Часть III. С.-Петербург. 1865.

Лебедев, 2011 – *Лебедев А.А.* У истоков Черноморского флота России. Азовская флотилия Екатерины II в борьбе за Крым и в создании Черноморского флота (1768–1783 гг.). С.-Петербург, 2011.

Манштейн, 1810 – *Манштейн.* Записки исторические, политические и военные о России с 1727 по 1744 год, сочиненные г. Манштейном, бывшим в Российско-Императорской и Пруско-Королевской службах. Часть вторая. Москва. 1810.

МИРФ-V – Материалы для истории русского флота. Часть V. С.Петербург. 1875.

МИРФ-VI – Материалы для истории русского флота. Часть VI. С.Петербург. 1877.

МИРФ-VII – Материалы для истории русского флота. Часть VII. С.Петербург. 1879.

МИРФ-VIII – Материалы для истории русского флота. Часть VIII. С.Петербург. 1875, 1877, 1879, 1880, 1896.

МИРФ-XV – Материалы для истории русского флота. Часть XV. С.Петербург. 1875, 1877, 1879, 1880, 1896.

Чернышев, 2002 – *Чернышев А.А.* Российский парусный флот. Справочник. Том II. Москва. 2002. С. 243.

Описание дел АММ – Описание дел архива Морского министерства за время с половины XVII до начала XIX столетия. Том VIII. Санктпетербург, 1898.

РГА ВМФ – Российский Государственный архив военно-морского флота.

РГАДА – Российский Государственный архив древних актов.

References

Bayov, 1906 – *Bayov A.* (1906). Russkaya armiya v tsarstvovaniye imperatritsy Anny Ioannovny. Voyna s Turtsiyey v 1736–1739 g.g. Pervyye tri goda voyny. [The Russian army during the reign of Empress Anna Ioannovna. The war with Turkey in 1736-1739. The first three years of the war]. St. Petersburg.

Berkh, 1831 – *Berkh V.* (1831). Zhizneopisaniya pervykh rossiyskikh admiralov ili opyt istorii Rossiyskogo flota. [Biographies of the first Russian admirals or history's experience of the Russian fleet]. St. Petersburg, Part II.

Veselago, 1875 – *Veselago F.F.* (1875). Ocherk russkoy morskoj istorii. Chast' I. [The essay about Russian maritime history. Part I]. St. Petersburg.

Viskovatov, 1830 – *Viskovatov A.* (1830). Voyennyye deystviya rossiyskogo grebnogo flota, pod nachal'stvom vitse-admirala Bredalya na Azovskom more v 1736, 1737, 1738 g. [Military operations of the Russian oar-propelled fleet, under the command of Vice Admiral Bredal on the Sea of Azov in 1736, 1737 and 1738]. St. Petersburg.

ГАРО – Gosudarstvennyy arkhiv Rostovskoy oblasti [State Archives of the Rostov Region].

Golovachev, 1870 – *Golovachev V.F.* (1870). Deystviya russkogo flota vo vremya voyny Rossii so Shvetsiyey v 1788–1790 gg. Kampaniya 1788 g. [Actions of the Russian fleet during the war between Russia and Sweden in 1788–1790. The campaign of 1788]. St. Petersburg.

Golovachev, 1872 – *Golovachev V.F.* (1872). Istoriya Sevastopolya, kak russkogo porta. [The history of Sevastopol as a Russian port]. St. Petersburg.

Lassie's Magazine – Zhurnal fel'dmarshala Lessi o voinskikh operatsiyakh 1733-1737 gg. [The magazine of Field Marshal Lassie on military operations from 1733 to 1737]. Collection of military historical materials. Release III. St. Petersburg. 1893. pp. 58–301.

Kobalia, 2009 – *Kobalia D.R.* (2009). Tipologiya sudov i stroitel'stvo Dneprovskoy grebnoy flotilii v kontse XVII – I polovine XVIII vv. [Typology of ships and the construction of the Dnieper oar-propelled fleet at the end of the XVII-XVIII centuries]. P. 76–93.

Laskovsky, 1865 – *Laskovsky F.* (1865). Materialy dlya istorii inzhenernogo iskusstva v Rossii [Content for the history of engineering in Russia. Part III]. St. Petersburg.

Lebedev, 2011 – *Lebedev A.A.* (2011). U istokov Chernomorskogo flota Rossii. Azovskaya flotiliya Yekateriny II v bor'be za Krym i v sozdanii Chernomorskogo flota (1768–1783 gg.) [The Dawn of the Russian Black Sea Fleet. Azov Flotilla of Catherine II in the struggle for the Crimea and in the creation of the Black Sea Fleet (1768–1783)]. St. Petersburg.

Manstein, 1810 – *Manstein* (1810). Zapiski istoricheskkiye, politicheskkiye i voyennyye o Rossii s 1727 po 1744 gg., sochinennyye g. Manshteynom, byvshim v Rossiysko-Imperatorskoy i Prussko-Korolevskoy sluzhbach [Historical, political and military notes about Russia from 1727 to 1744, composed by Mr. Manstein, who was in the Russian-Imperial and Prussian-Royal services. Part two]. Moscow. 1810.

MIRF-V – Materialy dlya istorii russkogo flota. Chast' V. [Documents and content for the history of the Russian fleet. Part V] St. Petersburg. 1875.

MIRF-VI – Materialy dlya istorii russkogo flota. Chast' VI. [Documents and content for the history of the Russian fleet. Part VI] St. Petersburg. 1877.

MIRF-VII – Materialy dlya istorii russkogo flota. Chast' VII. [Documents and content for the history of the Russian fleet. Part VII] St. Petersburg. 1879.

MIRF-VIII – Materialy dlya istorii russkogo flota. Chast' VIII. [Documents and content for the history of the Russian fleet. Part VIII]. St. Petersburg. 1875, 1877, 1879, 1880, 1896.

MIRF-XV – Materialy dlya istorii russkogo flota. Chast' XV. [Documents and content for the history of the Russian fleet. Part XV] St. Petersburg. 1875, 1877, 1879, 1880, 1896.

Chernyshev, 2002 – *Chernyshev A.A.* (2002). Rossiyskiy parusnyy flot. Spravochnik. Tom II. [Russian sailing fleet. Reference-book. Part II] Moscow. p. 243.

Opisaniye del AMM – Opisaniye del arkhiva Morskogo ministerstva za vremya s poloviny XVII do nachala XIX stoletiya. Tom VIII. [Description of the ANM cases – Description of the affairs of the archive of the Naval Ministry from the XVII to the beginning of the XIX centuries. Part VIII] St. Petersburg, 1898.

RGA VMF – Rossiyskiy Gosudarstvennyy arkhiv voyenno-morskogo flota [Russian State Navy Archive].

RGADA – Rossiyskiy Gosudarstvennyy arkhiv drevnih actov [Russian State archive of ancient acts].

UDC 94

Прамы российских южных военных флотилий XVIII в. (история создания и боевого применения «плавающих ящиков»).

Сергей Алексеевич Степаненко ^{a, *}

^aГосударственный архив Ростовской области, Российская Федерация,

Аннотация. Данная обширная статья весьма подробно рассматривает историю военных прамов российских южных военных флотилий XVIII в. – двух Донских и Днепровской (Брянской). В статье приводятся сведения, почерпнутые из печатных первоисточников, о постройке этих судов, их службе в составе флотилий и участии в боевых действиях во время русско-турецких войн 1735–1739 и 1768–1774 гг. В первой части статьи

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: stepan-sadoli@yandex.ru (С.А. Степаненко)

особое внимание уделяется боевым операциям Донской флотилии во время повторной осады и взятия Азова в 1736 г., с подробным описанием участия прамов в бомбардировке крепости, ее блокировании со стороны моря, а также последующей обороны водных подступов к Азову от возможного нападения турецкого флота. Также в статье приводятся до сих пор малоизученные сведения о прамах Днепровской (Брянской) военной флотилии. Во второй части статьи дается описание постройки прамов Донской (Азовской) флотилии А.Н. Сенявина и их последующее участие в обороне Азова и Донской дельты от возможных неприязненных действий турецкого флота. Кроме того, в статье вкратце затрагиваются вопросы об особенностях и различиях стратегического и тактического боевого использования прамов в Балтийском флоте и Южных флотилий и подвергаются критике некоторые стереотипы, сложившиеся в отечественной военно-морской историографии о военных судах этого типа.

Ключевые слова: прам, флотилия, крепость Азов, реки Дон и Днепр, русско-турецкие войны.