



International Naval Journal

Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596
2017. 5(1). Issued once a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)
Anca Alejandro – Ministry of Defence of Spain, Spain
Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA
Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany
Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation
Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation
Mamadaliyev Anvar – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation
Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **DOAJ** (Sweden), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **OAJI** (Russian Federation).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 1367/4, Stara Vajnorska str., Bratislava Nove Mesto, Slovakia, 831 04

Website: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochio03@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing House Researcher s.r.o.

Release date 22.06.2017.
Format 21 × 29,7/4.

Headset Georgia.

Order № INJ-13.

© International Naval Journal, 2017

International Naval Journal

2017

Is. **1**



International Naval Journal

International Naval Journal

2017

Is.

1

Издается с 2013 г.
ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596
2017. 5(1). Выходит 1 раз в год

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Митюков Николай – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания

Каторин Юрий – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США

Курочкин Дмитрий – ОАО "Северное проектно-конструкторское бюро", Российская Федерация

Мамадалиев Анвар – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

Фрифогель Звономир – Немецкое общество по морской и военно-морской истории, Германия

Журнал индексируется в: **Cross Ref** (США), **DOAJ** (Швеция), **Electronic scientific library** (Российская Федерация), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Испания), **ОАЖ** (Российская Федерация).

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 831 04, Словакия,
г. Братислава – Нове Место, ул. Стара
Вайнорска, 1367/4

Дата выпуска 22.06.2017.
Формат 21 × 29,7/4.

Сайт журнала: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochio03@rambler.ru

Гарнитура Georgia.

Учредитель и издатель: Academic Publishing
House Researcher s.r.o.

Заказ № INJ-13.

© International Naval Journal, 2017

CONTENTS

Articles and Statements

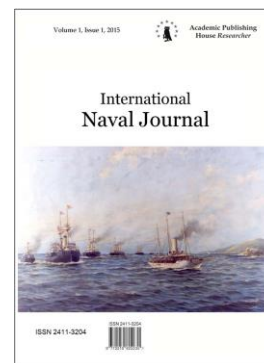
The Prams of the Southern Russian Military Fleet of the XVIII century (History of Creation and Military Usage of the «Floating Boxes»)	
S.A. Stepanenko	4
«River Buses» for the Cuban War	
N.W. Mitiukov	49
Swedish Coastal Defense Ship Oscar II	
C. Borgenstam	61
The Transfer, Repair and Sailing to Poland of its Torpedo-Boats in 1921	
M. Kochan	70
The Peruvian submarines «Dos de Mayo»-class («Sierra»)	
A.F. Mitrofanov	77

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.

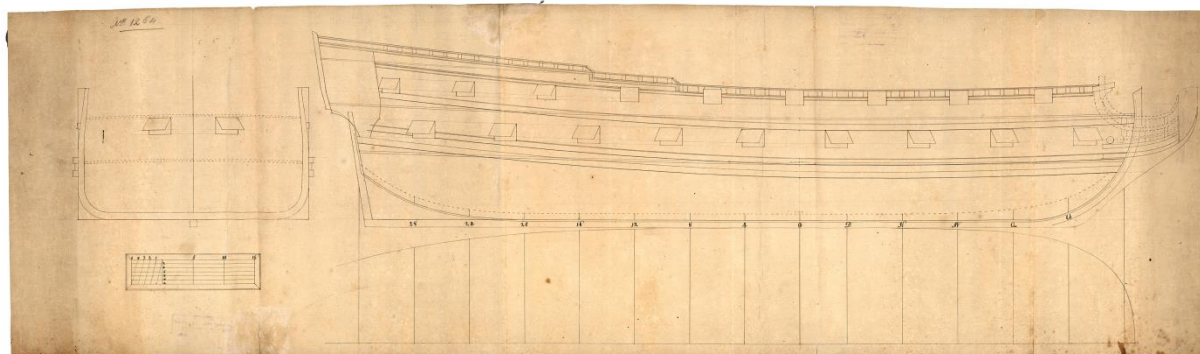


Рис. 1. Чертеж прама «Олифант», постройки 1739 – 1740 гг. (РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 3847, Л. 1)

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 гнили». 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 гнили, ... 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. Складов (знаменитый русский кораблестроитель петровского времени), галерный мастер Ф. Дипонтий (Дипонти), поручик В. Дмитриев-Мамонов, лейтенанты П. Рагозо, В. Грациан и П. Тиличев, 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 прамов, 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 прамов, 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 прамов 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).

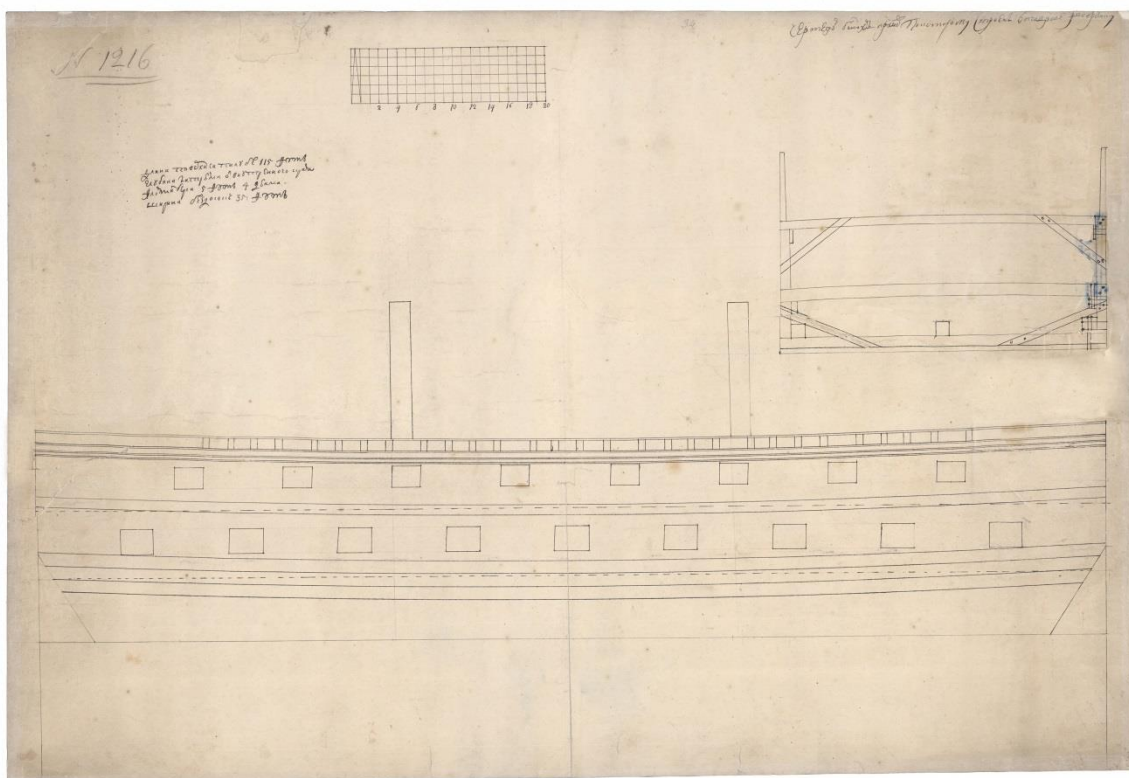


Рис. 2. Чертеж большого прамы (РГА ВМФ, Ф. 327. Оп. 1. Д. 3860. Л.1)

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.

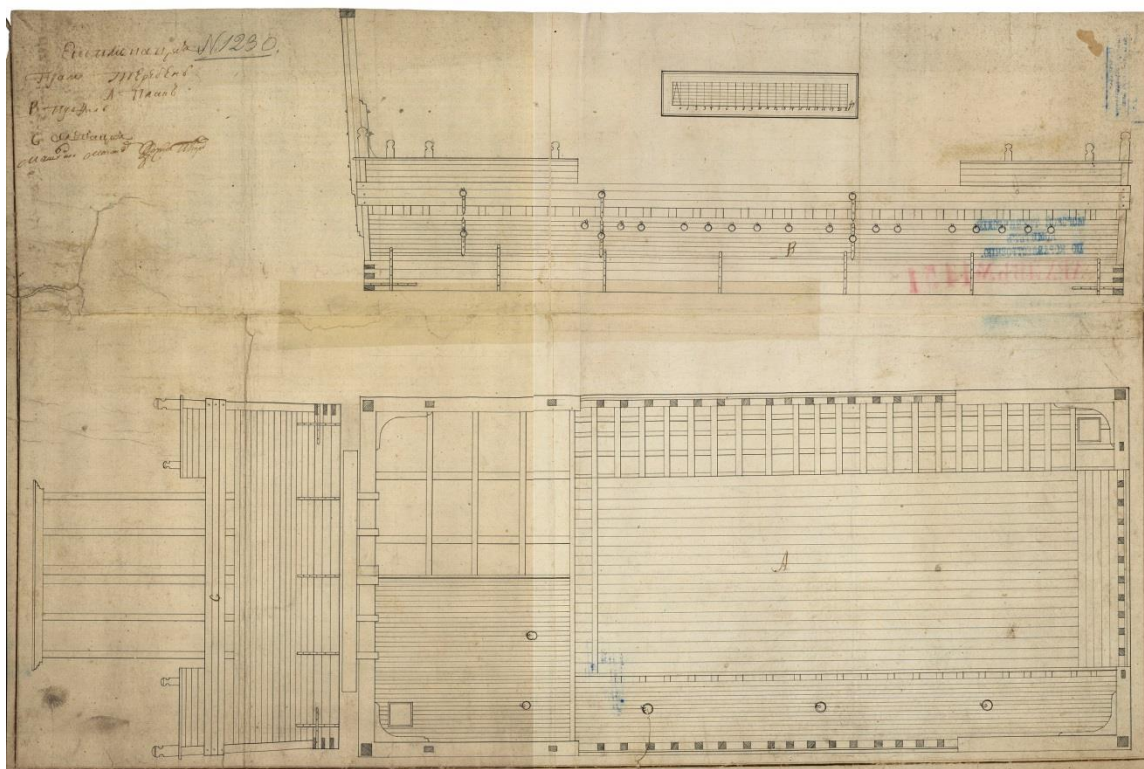


Рис. 3. Чертеж портового прамы-«ящика» «Теребень» (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп. 1. Д. 3857. Л. 1.)

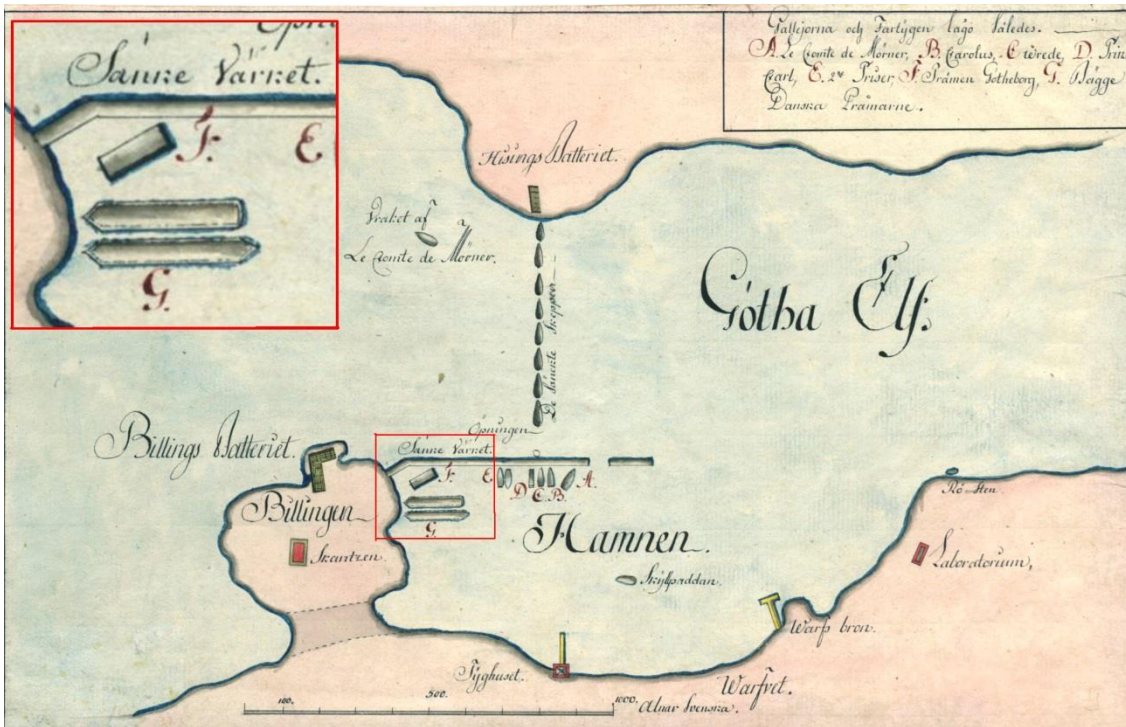


Рис. 4. Фрагмент датской военной карты времен Северной войны, на которой, под литерой «F» изображен трофейный шведский прам «Gotheborg», имевший прямоугольную форму

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.

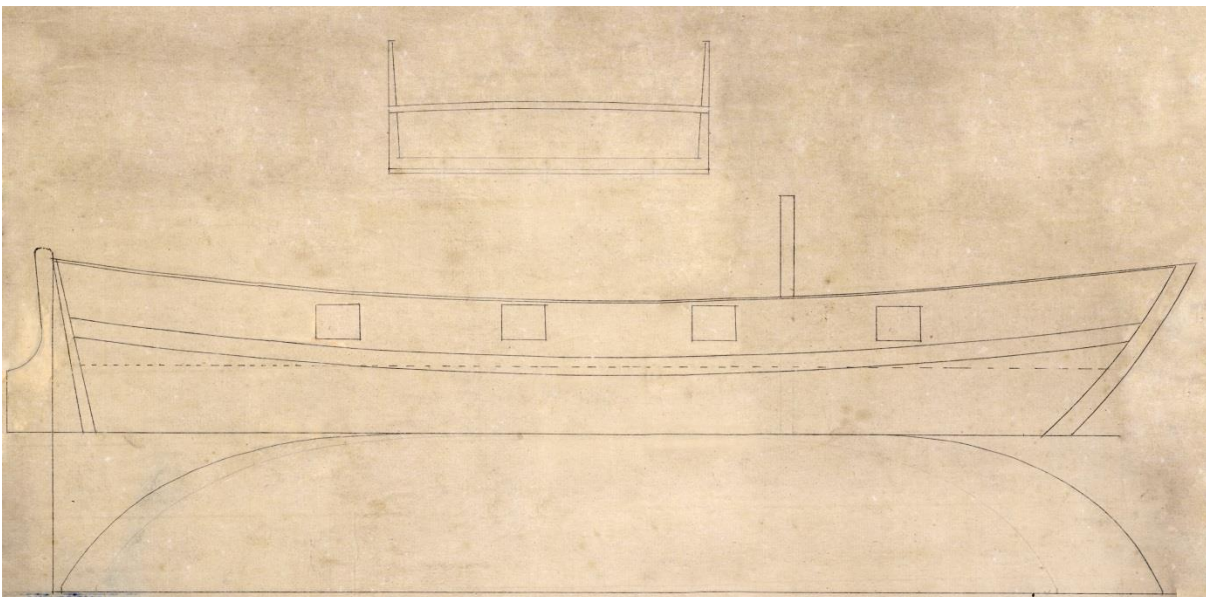


Рис. 5. Чертеж малого прам (восстановлен автором)
(РГА ВМФ, Ф. 327, Оп. 1. Д. 3857. Л. 1 об.).

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 вытащены 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 Оттоманской 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 флотилиею 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.

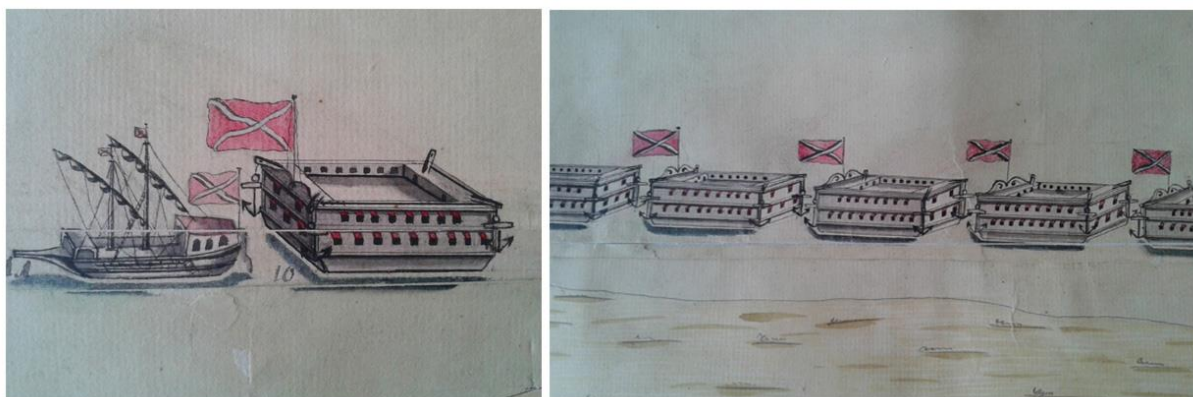


Рис. 6. Прамы и галеры под Азовом. Аксонометрическое изображение на рукописном плане «Город Азов», написанном артиллерии поручиком Иваном Бишевым 1737 г. (РГАДА. Ф. 192. Оп. 1. Екатеринославская губ. Д. 23.). Интересно, что прамы изображены без мачт. Возможно, что автор впервые увидел эти суда уже после 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. Лесси 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 Лесси 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 Лесси, «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 (тог – 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 Кутюрмы на три рукава – Большая Кутюрма или Переволока, Средняя Кутюрма 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, Кутюрма и Каланча.

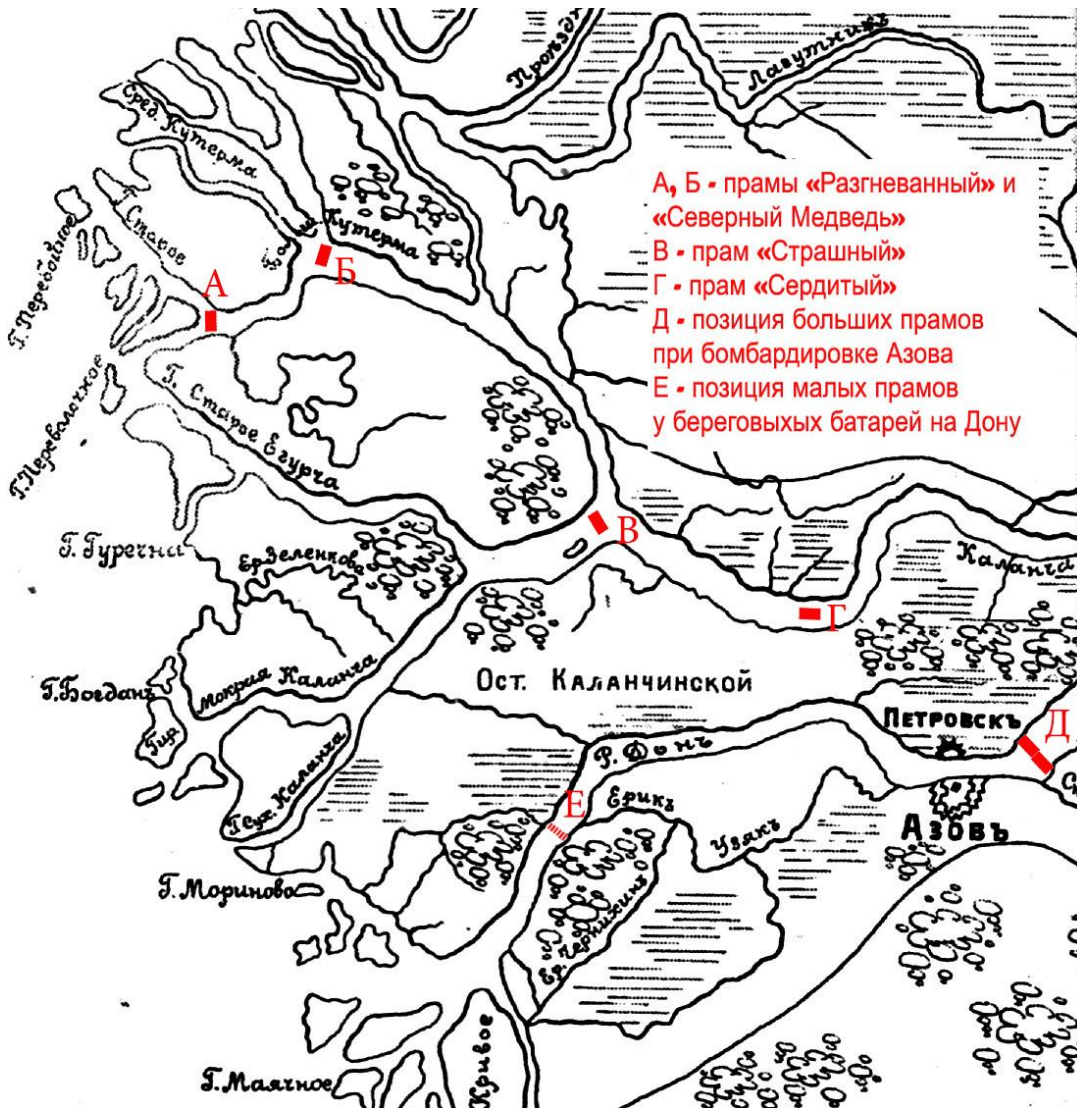


Рис. 7. Схема вероятного расположения прамов на реках Донской дельты во время осады Азова (реконструкция автора)

8 мая Лесси решил еще больше усилить группировку прамов на речной системе Каланча – Кутюрма. Контр-адмиралу Бредалю был дан ордер «...чтоб в устье Кутермы, где упала в Каланчу реку (в месте отделения от Каланчи рукава Кутюрмы – 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 Кутюрма.

† 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 – Кутюрьма: «для пресечения неприятеля на Крымскую сторону коммуникации» прама «Разгневанный» и «Северный Медведь» стояли «в устье реки Кутюрьмы», «Страшный» – «против Каланчи и Кутюрьмы 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 Кутюрьмы.

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. Лесси, 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 Лесси, 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».

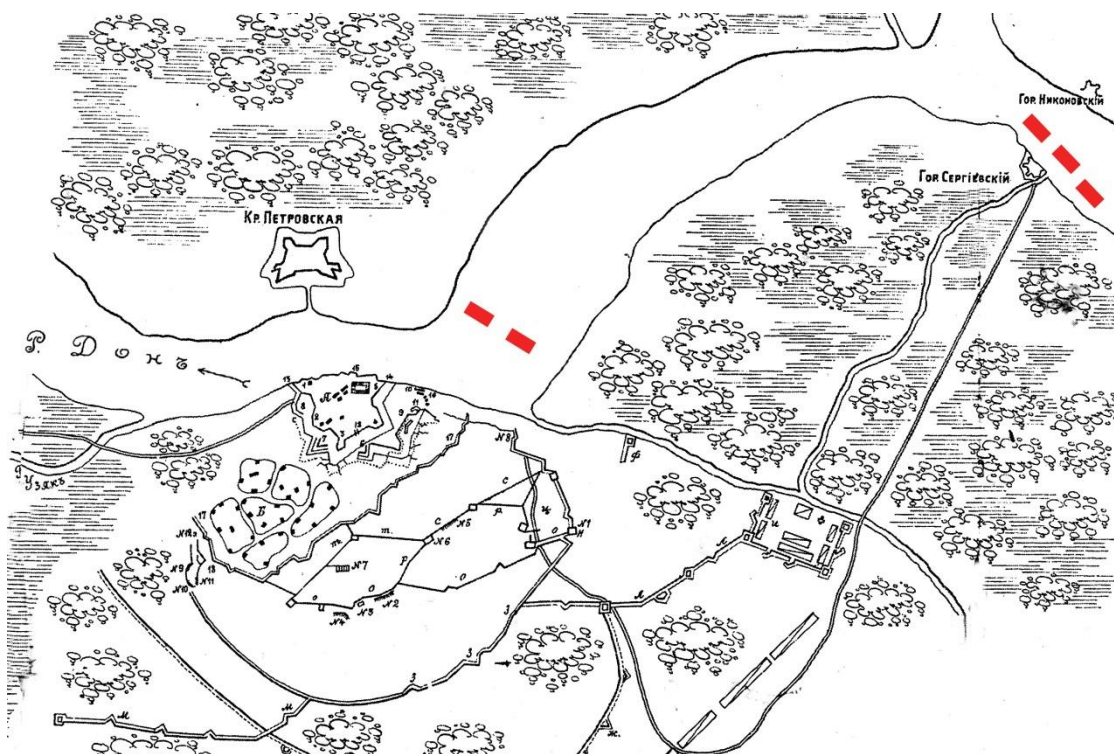


Рис. 8. Позиция, занимаемая большими прамами во время бомбардировки Азова (реконструкция автора)

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 прамках 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 Ацука (Ачув или Абскун – С.С.)» и возвратившиеся в Азов 22 июля показали себя неважно – «оные 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 боееспособными: 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 перелаза». 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 Кутюрмы, 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 «...оные 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 днепроульской 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 Османской 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 Османской 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».*

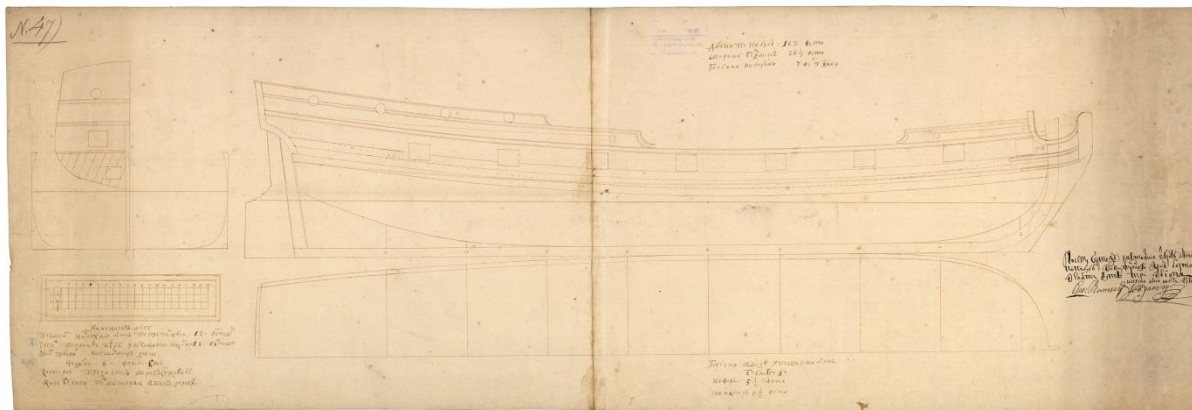


Рис. 10. Чертеж прама – копии шведского трофея «Элефант», послуживший прототипом «мореходных» прамов Днепровской флотилии (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп.1 Д. 3854, Л. 1.)

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 четвердеке 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 Очаковым 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.*

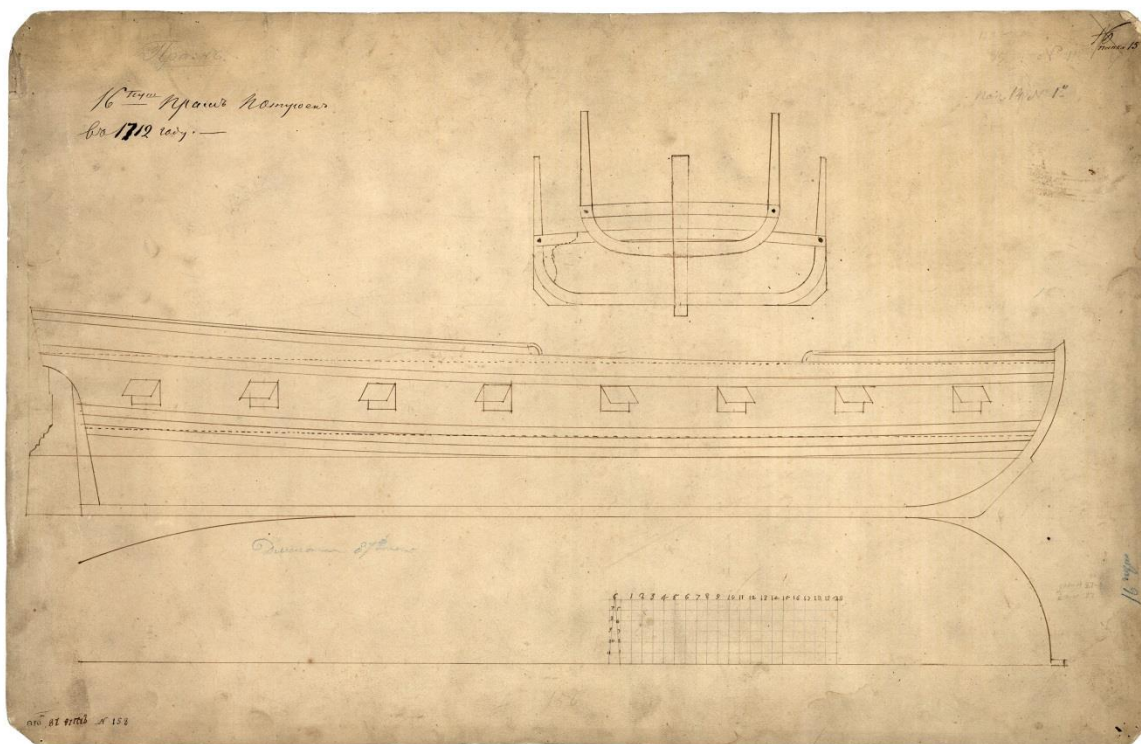


Рис. 11. Чертеж прама «Дикий Бык» – классический образец прамов-«ковчегов» петровского и постпетровского времени (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп.1, Д. 5259, Л. 1.)

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 прамы 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 именуется «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 гниlostей 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: «Всемилоостевийшая 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 Бредаля 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).

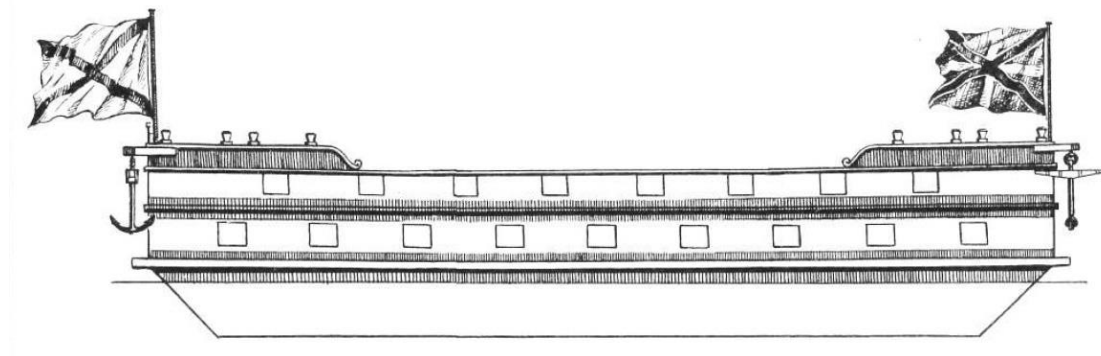


Рис.12. Весьма спорная реконструкция прамы Донской флотилии Сенявина (Чернышев, 2002: 247)

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 ли 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 прамов 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 прамы 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 прамы и новородные суда», то есть, на прамы, 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 прамов, Гнилой тони, где будут строиться 4 фрегата и Петровской крепости для порта» (МИРФ-VI, 1877: 493).

«Обозрение» прамов, 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 «прамы 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).

Прамы, 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 прамов» 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 прамов» (МИРФ-VI, 1877: 532–533). Если судить по приведенным выше описаниям, прамы 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 прамов, 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 прамы 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 прамов 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 прамов; 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», «Лефев» 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.

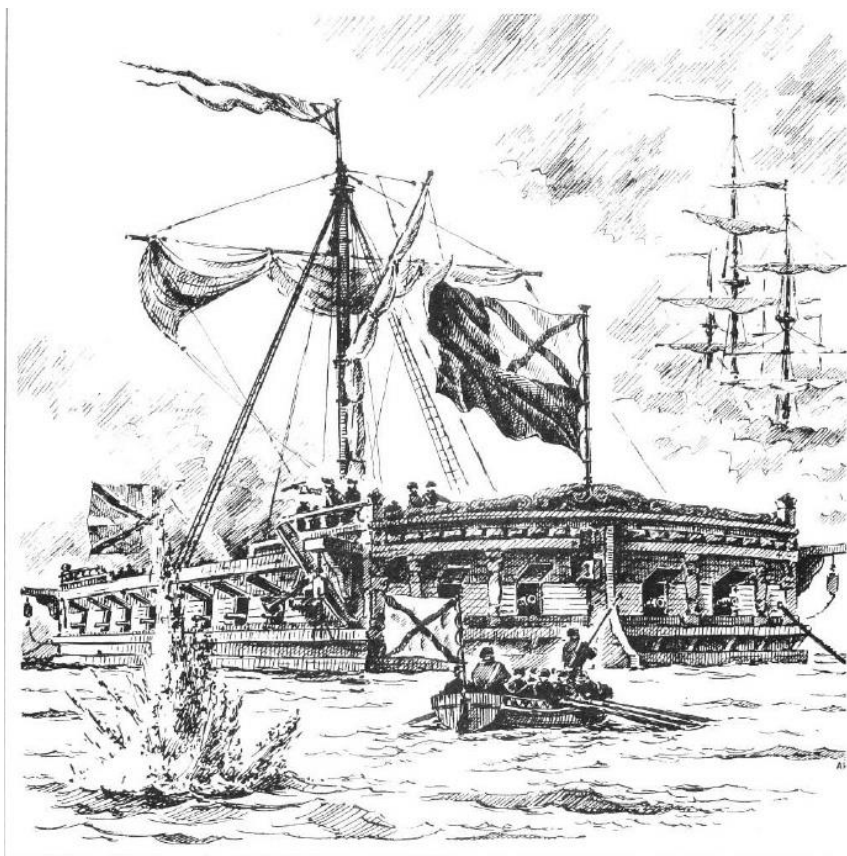


Рис. 13. Прам-«плавающий ящик» на Балтике. Данное изображение является не более, как плодом воображения художника (Чернышев, 2002: 243)

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.

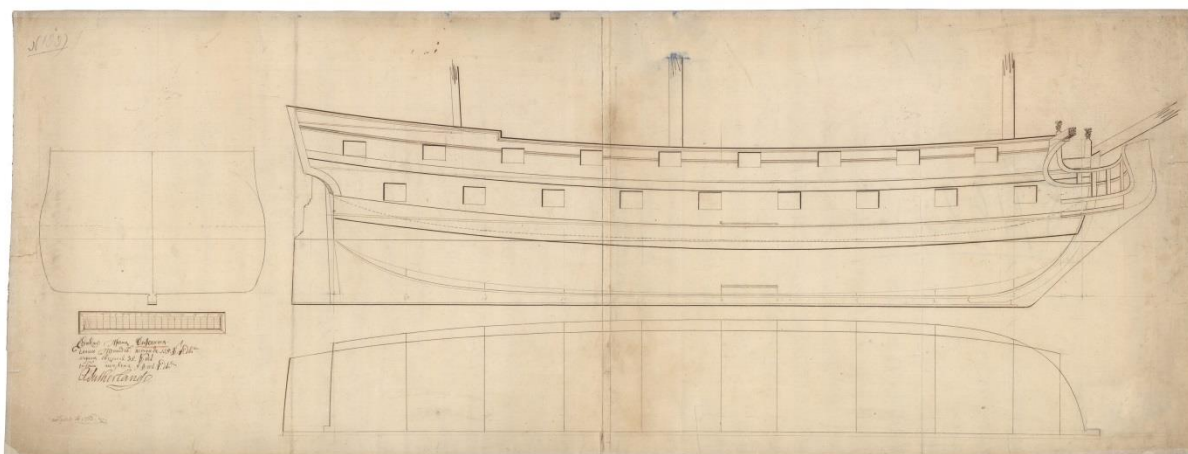


Рис. 14. Чертеж прама «Олифант» (1752 г.) (РГА ВМФ, Ф. 327, Оп.1. Д. 3831, Л. 1.). Это классический образец российского военного прама второй половины XVIII в. Прам участвовал в Семилетней войне и отличился при взятии прусской крепости Мемель

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.

Кобаля, 2009 – *Кобаля 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 sluzhbbakh [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, *}

^a Государственный 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.

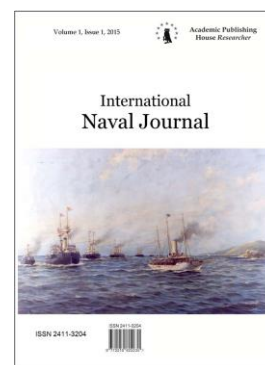
Ключевые слова: прам, флотилия, крепость Азов, реки Дон и Днепр, русско-турецкие войны.

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): 49-60

DOI: 10.13187/inj.2017.1.49
www.ejournal37.com



UDC 94(460).086

«River Buses» for the Cuban War

Nicholas W. Mitiukov ^{a, *}

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Abstract

In 1895, due to the insurgency that began in Cuba, several private boats were bought in New York for fight against military contraband: four riverboats, three yachts and a tugboat. Based on the data from periodicals, an attempt is made to find a correspondence between American and Spanish names. The reconstruction was verified by matching the American river register and the list of ships and ships of the Spanish fleet.

Keywords: Spain, Cuba, war of independence, navy.

История боевых действий на Кубе в 1895–98 гг. до сих пор изобилует белыми пятнами. Одним из серьезных «провалов» этого периода является судьба небольших испанских канонерок и катеров, привлекавшихся к боевым действиям. Официальные испанские документы весьма неплохо освещают боевые действия с участием этих кораблей, но обходят совершенным молчанием их карьеру после 1898 г. – в лучшем случае давая дату исключения из списков флота (Anca, 2009). Причины подобного молчания вполне понятны: после продажи с аукциона бывшие испанские корабли разошлись по флотам мелких судовладельцев, которые нередко вообще не вели никакой документации. Но если для канонерских лодок специальной постройки известны хоть стапельные даты и даты ввода в строй, то по мобилизованным и вооруженным судам зачастую не известны и они.

Наиболее распространенным и простым методом в подобного рода исследованиях является сопоставление данных о переименованиях судов. Однако в этой области информация об испанских канонерских лодках пока совершенно не систематизирована. В качестве примера можно привести следующую фразу одной из работ, посвященной покупке в США в 1895 г. партии гражданских судов: «Благодаря собранным 25 тыс. песо удалось профинансировать покупку бывших американских судов «General Tacón», «Santocildes», «General Beranger», «Relámpago», «Dardo», «Esperanza», «Intrépide» и «Mensajera»» (Anca, 1998: 457). Как видно, автор смешивает наименования катеров испанского флота, получившие свои наименования по Королевскому декрету (последние пять) и оригинальные наименования, якобы американские, под которыми они были переданы флоту (первые три). Но даже по первым трем возникают вопросы. Дело в том, что это имена известных испанских военачальников первой половины XIX в. и вряд ли они могли быть оригинальными американскими наименованиями. Еще более интересна работа

* Corresponding author

E-mail addresses: nico02@mail.ru (N.W. Mitiukov)

Р. Гонсалеса Эчегарая ([González Echegaray, 1981](#)), где утверждается: «В 1895 году в Соединенных Штатах были построены небольшие суда, предназначавшиеся для обороны кубинских берегов: «Delgado», «Parejo», «Águila», «Antonio López», «Lealtad», «Reina Cristina», «Guardián», «Dependiente», «Valiente», «Martínez Campos», «General Tacón», «Santocildes», «General Beranger», «Comercio», «Urrutia», «Salcedo», «Madrid» и «Caridad».» ([Hernández Ruigomez, 1991](#)).

Разумеется, две канонерки «Delgado» и «Parejo» вместо «Delgado Parejo» – это обычная опечатка, но остальные наименования приведенного списка заставляют задуматься. «Delgado Parejo», «Águila», «Antonio López», «Lealtad», «Reina Cristina», «Guardián», «Dependiente», «Valiente» и «Caridad» иногда фигурируют в сводках боевых действий, остальные – таинственно исчезают после осени 1895 г.

Произведем анализ периодики за август-сентябрь 1895 г., всего, что касается приобретения судов в США. И, разумеется, необходимо начать с определения количества приобретенных в этот период катеров. «Сан Себастьян 5-го числа [сентября 1895 г.] (2 пополудни). – (Получено в 11 вечера). Среди возможных наименований канонерских лодок, полученных от коммерсантов Гаваны, в списке представленному Ее Величеству, высочайшей рукой выбраны: «Esperanza», «Relámpago», «Intrépida», «Mensajera», «Dardo» и «Valiente».» (La Época 6.9.1895. № 16265. P. 2).

Однако чуть позднее в составе появляется еще одна лодка. Газета «La Dinastia» за 7 сентября сообщает: «Лодки, приобретенные за счет средств полученных по подписке среди испанских коммерсантов называются: «Centinela», «Relámpago», «Esperanza», «Intrépida», «Dardo» и «Mensajera».» (La Dinastia 7.9.1895. P. 3). Практически дословно ее повторяет номер газеты «El Liberal» от 22 сентября: «Коммерсанты Кубы передали в распоряжение правительства несколько катеров, предназначенных для службы прибрежного дозора. Эти катера носят следующие наименования: «Centinela», «Relámpago», «Dorado», «Esperanza», «Intrépido» и «Mensajero».» (El Liberal 22.9.1895. P. 2).

Путаница в родах (мужской или женский) смущать не должна, официальное наименование еще широко неизвестно (после Королевского декрета прошло всего пара недель), все катера пока толком не вступили в строй. Путаница «Dardo» и «Dorado» также достаточно легко идентифицируется, но вот в первом списке отсутствует «Centinela», а во втором – «Valiente» требует дополнительных комментариев.

Историкам войны на Кубе хорошо известна статья в еженедельнике «La Ilustración Española y Americana» ([La Guerra en Cuba, 1895](#)), в которой дается фотография канонерской лодки «Conde de la Mortera», широко растиражированная в изданиях, посвященных войне на Кубе. Кстати, фотография, отпечатанная с того же негатива, опубликованная чуть позже в журнале «La Ilustración Iberica», дает более широкую перспективу (La Ilustración Iberica. 19.10.1895. № 668. P. 4). В тексте к этим статьям однозначно идентифицируется, что купленный в США катер «Conde de la Mortera» получил наименование «Valiente» ([González Echegaray, 1981](#); [Llabres, 1965](#)). Странное американское наименование катера в честь известного испанского аристократа и мецената объясняется одной газетной заметкой: «Согласно информации «Diario de la Marina», сеньор граф де Мортера предложил оплатить из своего кармана одну из строящихся канонерских лодок» (El Correo militar 23.8.1895. P. 2; El Día 22.8.1895. P. 2).

Таким образом, строившаяся в августе 1895 г. канонерка «Valiente», бывшая «Conde de la Mortera» могла войти в строй чуть позже, в то время как остальные пять катеров уже были укомплектованы. С другой стороны, очевидно, что «Centinela» отсутствующая в первом списке, приобретена чуть позднее первой шестерки.

Газета «La Iberia» за 1 сентября 1895 г.: «Гавана, 20 Августа... Паровые катера, приобретенные в Соединенных Штатах для службы у побережья Кубы, несли имена: «Edith», «Conde de la Mortera», «Shreusbury», «Navesink», «General Tacón», «General Laborde», «León Abott» и «Almirante Chacón»» (La Iberia 1.9.1895. P. 2).

Газета «El Correo Militar» за 2 сентября 1895 г. «Вооруженные катера. Для специальных новостей мы можем дать следующую информацию. Из суммы в 4600 [песо – Н.М.], подаренной графом де ла Мортера и 20,4 тыс. пожертвованных Биржей виноделов (Lonja de vineros), были приобретены шесть паровых катеров, имеющих три или четыре фута осадки и скорость от 11 до 12 узлов. Эти лодки имеют от 16 до

20 метров длины и три ширины, сделаны из дерева покрытой медью. Они могут стать ценным приобретением для действий у рифов и на мелководье. Из этих лодок четыре уже на арсенале. Генерал Дельгадо Парехо приказал установить на них скорострельные пушки и пулеметы, снятые с больших кораблей. Экипажи лодок будут вооружены винтовками маузера. Генерал Дельгадо Парехо также решил вооружить собственными средствами, не обременяя бюджет, три буксира [речь идет об «Águila», «Antonio López», «Lealtad», «Reina Cristina» или «Caridad» – Н.М.], которые служат под его командованием в этой военно-морской базе. Также приобретена канонерка для реки Кауто [см. далее]. Первые три приобретенных катера носят имена «Navesink», «Schrewsburg» и «León Abfertt», которые, как мы предполагаем, будут заменены на испанские. Остальные катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются «Edith», «Conde de la Mortera», «General Tacón», «General Laborde» и «Almirante Chacón».» (El Correo Militar 2.9.1895. P. 2).

Газета «La «Ероса» за 1 сентября 1895 г. «Вооруженные катера. Вечером 12-го текущего месяца в порт Гаваны из Нью-Йорка вошел английский пароход «Ardanrose», везший на борту три паровых катера, приобретенных для военного флота на средства от патриотической подписки, проведенной Биржей виноделов, торговли и промышленности (Lonja de Viveres, Comercio e Industria) этой столицы. Катера имеют средние размеры, небольшую осадку, превосходные машины и хороший ход. Их названия: «Navesink», «Schrewsburg» и «León Abfertt». Другие катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются «Edith», «Conde de la Mortera», «General Tacón», «General Laborde» и «Almirante Chacón».» (La Erosa 1.9.1895. P. 2).

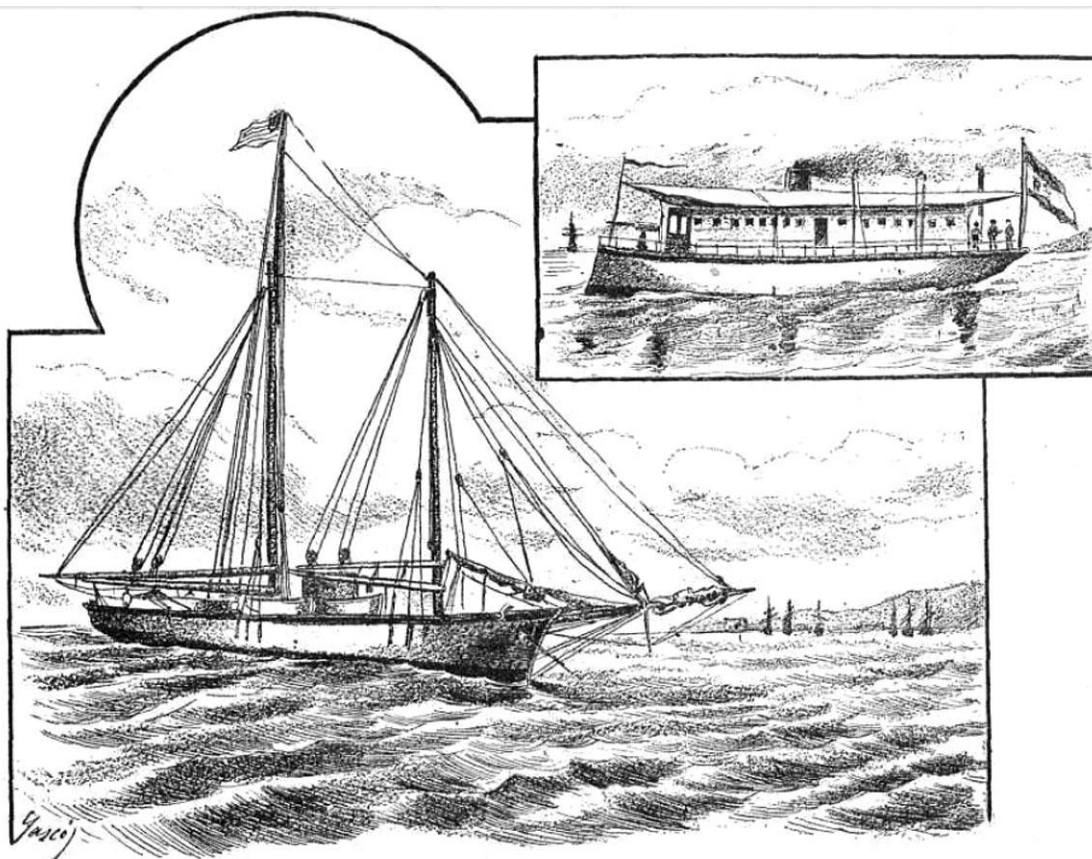
Сообщение газеты «La Iberia» вряд ли может быть интересным, поскольку все катера в ней даются вперемешку. Однако она дает отличные от остальных сообщений написания американских имен у двух катеров, которые, судя по всему, более корректные. Газета «El Correo Militar» относительно покупки дает наиболее обширную информацию с указанием некоторых технических характеристик. Наконец, газета «La «Ероса» дает интересные подробности относительно самой сделки. Из приведенных сообщений видно, что первые три катера, пришедшие в Гавану на английском пароходе 12 августа, называются «Navesink», «Schrewsburg» и «León Abfertt» (или «León Abbott»). Это дает возможность продолжить поиск по американским источникам.

Газета «The New York Times» за 7 августа 1895 г. «Паровые катера для Кубы. Были проданы три судна для реки Стросбери (Shrewsbury). Все трио – красивые прогулочные катера, которые ранее плавали в водах Стросбери, а теперь от мирной жизни они призваны к военной службе... Это суда «Navesink», «Leon Abbett» и «Shrewsbury», принадлежавшие E.G. Roberts и J.M. Hoffmire, Jr., приписанные Ред Банк (Red Bank), которые использовали их на экскурсионной линии между Ред Банк и Лонг Бич... Каждый катер может нести достаточно топлива для хода в течение трех дней на максимальном давлении пара, при более экономном ходе это путешествие может длиться одну неделю. Вчера под своими парами все три катера перешли из Ред Банк в Нью-Йорк. Пароход «Ardanrose» компании Munson Line, отшвартованный у пирса № 6 Норд Ривер подготовлен для подъема их на борт, после швартовки катеров к его борту...» (The New York Times. 7.8.1895).

Газета «Red bank register» за 7 августа 1895 г.: «Проданы речные трамвайчики. Паровые катера «Shrewsbury» и «Navesink», ходившие между Ред Банк и Хайланд Бич (Highland Beach), а также «Leon Abbett», принадлежащий B.S. Paine, были проданы испанскому правительству, для использования в качестве транспортов. Сделка осуществлена через испанского консула в Нью-Йорке. Цена за «Shrewsbury» и «Navesink», как сообщается, составила 10 тыс. долларов, а за «Leon Abbett» – 4800. Вчера утром катера были доставлены в Нью-Йорк, где они будут погружены на пароход, следующий на Кубу» (Red bank register. 7.8.1895).

Как видно из приведенных заметок, американские газеты, во-первых, корректируют правильность написания американских наименований судов («Navesink», «Shrewsbury» и «Leon Abbett»), а во-вторых, дают дополнительную информацию, что это бывшие «речные трамвайчики».

Работа Дж. Кинга дает важное дополнение в судьбе американско-испанских кораблей. Становится понятным, почему американцы относительно недорого продали свои не очень старые «речные трамвайчики»: «Место было очень популярным [место отдыха ньюйоркцев – Н.М.]... целые толпы стремились на пляжи и курорты... каждый из небольших паровых катеров перевозил каждый день до 125 туристов в один конец. «Jersey Lily», «Our Mary», «Leon Abbett», «Highland Beach», «Shrewsbury» и «Navesink» – назывались катера этого прибыльного бизнеса. За год в летнее время все шесть делали по семь рейсов ежедневно (250 пассажиров туда и обратно), перевоза в итоге ежедневно до 3000 человек!» (King, 2001: 83). Действительно, 125 человек для катера 16–20 метровой длины явный перебор. Очевидно, что для развития бизнеса требовались более вместительные суда.



**LA GOLETA FILIBUSTERA «COMPETIDOR». – LANCHА CAÑONERA ESPAÑOLA
«MENSAJERA», APRESADORA DE LA GOLETA**

Рис. 1. Репродукция с газеты La Ilustracion Iberica, 30.5.1896, pag. 7

Другое исследование по истории речного транспорта графства Монмут дает неожиданную дополнительную информацию: «В 1895 г., незадолго до испано-американской войны, паровые катера графства Монмут «Leon Abbett», «Navesink» и «Shrewsbury» были проданы испанскому правительству. Эти катера отправились на Кубу в трюмах парохода «Ardenrose». По прибытии их переименовали в «Almirante Chacon», «General Laborde» и «General Tacon». Их судьба, как и судьба многих других пароходов, проданных за рубеж, неизвестна» (Springate, 2003).

Указанная публикация проливает свет на отсутствие однозначной связи между американской частью биографии и испанской, а также на странный подбор наименований якобы американских наименований у испанских кораблей. Поскольку суда закупались в США не непосредственно министерством обороны Испании, а имели промежуточную инстанцию в виде «Биржи виноделов, торговли и промышленности», весьма вероятно, что

приобретаемые суда могли переименовываться новым хозяином, каковым номинально и выступала Биржа. В этой связи выглядит вполне логичным подбор наименований в честь испанских военных деятелей: генералов Такона, Лаборде, Беранхера, маршала Сантосильдеса, адмирала Чакона и одного из главных спонсоров данной покупки графа де ла Мортеры. Однако с точки зрения флота данный набор названий стал совершенно неоправданным, поскольку наименования подобного уровня носили либо крейсера, либо канонерские лодки первого ранга. Единственное исключение было дано канонерской лодке, названной в честь погибшего в 1895 г. во время катастрофы крейсера «Санчес-Баркастеки» командира гаванской военно-морской базы адмирала Дельгадо Парехо. Это наименование получила самая крупная из приобретенных канонерских лодок, бывшая яхта «Dard» (кстати, единственное судно, с идентификацией которого никаких трудностей не возникает) (Anca Alamillo, Mitiukov, 2014; Mitiukov, Anca Alamillo, 2014).

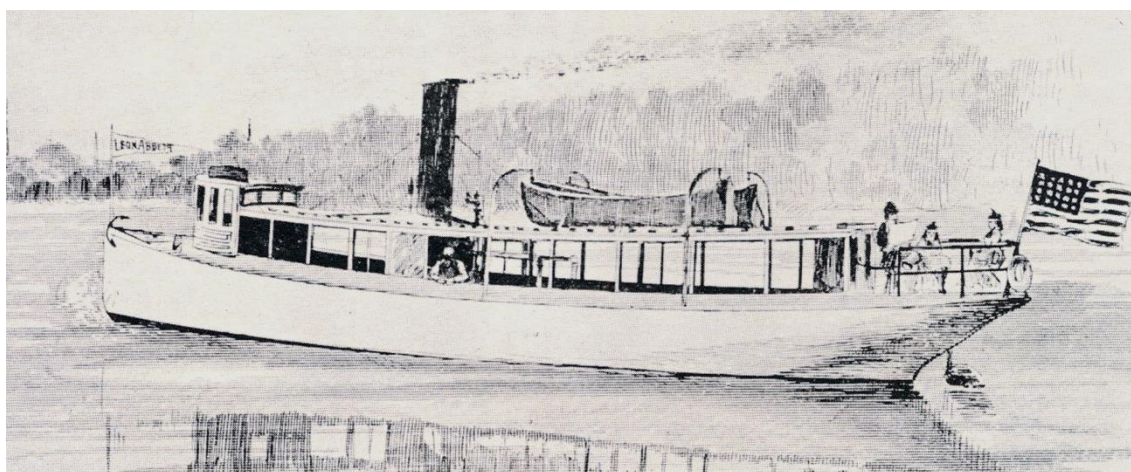


Рис. 2. Катер «Leon Abbett» (колл. А. Anca Alamillo)

В результате последовало вполне логичное изменение наименований: молния (relámpago), дротик (dardo), надежда (esperanza), бесстрашная (intrépida), связная (mensajera) и т.д. Становится понятным и отсутствие сквозных работ по испано-американской биографии катеров: поиск с испанской стороны якобы американского наименования (например, «General Tacon») не давал возможности выйти на конкретные американские суда, а поиск с американской стороны якобы испанского наименования («General Tacon») не находил таких кораблей, действовавших у кубинского побережья в 1895–98 гг.

Таким образом, остается лишь найти соответствия между названиями «Almirante Chacon», «General Laborde», «General Tacon» и их наименованиями в испанском флоте. В этом серьезно помогает работа Дж. Хоусона (Howson, 2010). В таблице 7 указанной работы даются годы нахождения в навигации нью-йоркских судов линии «Ред Банк – Хайланд Бич». Катера «Jersey Lily» и «Our Mary» находились в навигации с 1888 по 1894 гг. Очевидно им на смену пришли в 1895 г. сразу три однотипных катера: «Highland Beach», «Shrewsbury» и «Navesink». Первое судно находилось в эксплуатации до 1900 г., а остальные – лишь в кампании 1895 г., по окончании которой, как известно, их продали Испании. Третье судно, указанное как проданное Испании «Leon Abbett», находилось в навигации с 1891 по 1905 г. Очевидно здесь опечатка, так как этот катер точно попал на Кубу вместе с двумя первыми.

В одной из ранее вышедших статей я уже упоминал, что в испанском флоте действовала всего одна однотипная пара приобретенных катеров – канонерские лодки «Intrépida» и «Mensajera», что дает практически однозначную идентификацию их с «Shrewsbury» и «Navesink» (Mitiukov, 2015). Соотнеся дату покупки и даты ввода в строй, третье судно из первой партии «Leon Abbett», скорее всего «Relámpago». Судя по данным монографии Е. Манера Регейра и др. (Manera Regueyra, 1981) и справочнику А. Анки (Anca, 2009), среди мобилизованных на Кубе канонерских лодок фигурировала одна относительно

старая лодка – «Relámpago», якобы построенная в Вилмингтоне в 1889 г., что вполне согласуется с «почтенным» возрастом «Leon Abbett».

Относительно еще одной лодки – «Petrel», история ее покупки также хорошо прослеживается. 13 августа американские таможенники в Ки-Весте задержали пароход «Petrel», шедший под американским флагом на Кубу. При проверке документов, на нем не оказалось сертификата таможенной Инспекции. Капитан судна заявил, что судно хоть и идет под американским флагом, приобретено правительством Испании, а все документы были потеряны во время шторма, которые пришлось преодолеть судну по пути из Нью-Йорка в Ки-Вест (Indianapolis Journal 15.8.1895. P. 1; New York Herald 15.8.1895).



Рис. 3. Кубинский катер «Масео», бывший «Intrépida»

Газета «La Iberia» за 25 августа дополняет картину задержания «Petrel»: «Согласно депеше из Вашингтона, опубликованной в Геральде, таможенный администратор Ки-Веста информировал секретаря министерства финансов, что в порту был арестован пароход «Petrel», прибывший из Нью-Йорка без сертификата инспекции. Капитан говорит, что потерял его во время плавания и гарантирует, что корабль куплен Испанией для береговой обороны Кубы. В связи с этим обстоятельством, секретарь министерства финансов сеньор Вайк (Vike) распорядился обойтись без лишних формальностей и отпустить судно, взыскав с него обычный штраф.» (Detención del «Petrel» // La Iberia 25.8.1895. P. 1).

Та же газета «La Iberia» от 6 сентября дает любопытные подробности перегона «Petrel» в Гавану: «Как мы видим по последним поступившим сообщениям, в Гавану счастливо прибыл пароход «Petrel», приобретенный в Соединенных Штатах для береговой обороны Кубы. Сейчас лодка на Арсенале, где проходит вооружение. Ее нарекут «Martínez Campos». «Petrel» пережил кратковременное задержание в Ки-Весте из-за отсутствия сертификата инспекции, но был немедленно освобожден по телеграфному распоряжению правительства в Вашингтоне. По сообщениям «Херальд» машине судна был нанесен серьезный ущерб агентами инсургентов, проникшими в команду, но эта информация легко опровергается, превосходным состоянием судна. Впрочем, сообщения этой газеты полны неточностями, так там, например, утверждается, что «Petrel» и еще одно судно [имеется в виду пароход «Azteca», впоследствии канонерка «Guardian» – НМ] были приобретены нашим министром в Вашингтоне сеньором Дююю де Ломом (Duru de Lome). Ложь всегда проявляется в точности фактов, которые заключаются в том, что

дипломатические службы не имеют никакого отношения к закупке этих судов, для чего мы специально проконсультровались у командующего Флотом, запросившего непосредственно генерального консула сеньора Бальсадано и Тонете (Balsadano y Topete) о средствах для приобретения.» (La lancha «Martínez Campos» // La Iberia 6.9.1895. P. 2).

Вообще сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, тогда как остальные доставлялись на борту зафрахтованных пароходов, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно вспомнить уже цитировавшееся сообщение газеты «El Correo Militar» за 2 сентября 1895 г.: «Также приобретена канонерка для реки Кауто». А, как известно, это лодка «Centinela». Вероятно именно из-за задержания американскими таможенниками, она и отсутствует в первой редакции приказа о переименовании. В этой связи становится вполне логичным еще один факт. Также шедшая своим ходом яхта «Aztec» (водоизмещение 65 т.) все-таки была более приспособлена для подобного плавания, чем 30-тонная будущая «Centinela», поэтому дошла без происшествий.

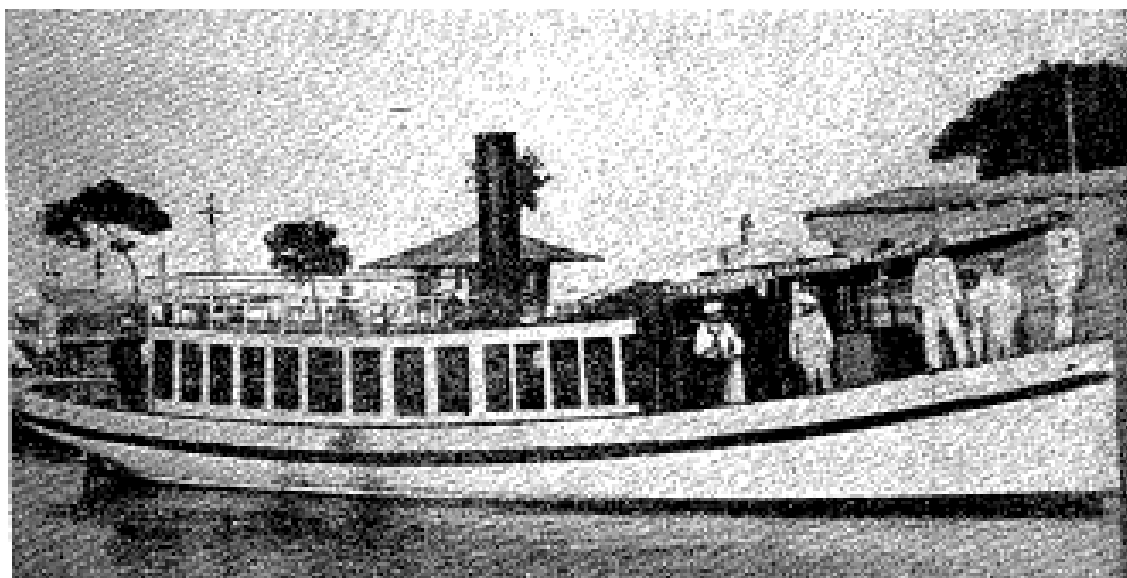


Рис. 4. Пароход «Santocildes» (Revista General de Marina)

Интересно отметить, что вероятно именно мореходные качества «Centinela» заставили первоначально причислить ее к канонерским лодкам 3 ранга. Цитируя этот приказ «El Correo militar» от 12 сентября 1895 г. перечисляет, что на Кубе имеется: «33 канонерским лодок второго и третьего ранга: «Alcedo», «Contramaestre», ..., «Vigia», «Caridad» и «Centinela». Семь вооруженных катеров: «Lealtad», «Relampago», «Dardo», «Esperanza», «Intrepida», «Mensajera» и «Valiente».» (El Correo militar 12.9.1895. P. 3).

Однако история с переименованиями «Petrel» на этом не закончилась. Газета «El Correo militar» за 12 сентября пишет: «Гаванская «La Unión Constitucional» сообщила, что генерал Мартинес Кампос со свойственной ему скромностью отказался от чести дать свое имя одной из недавно приобретенных канонерских лодок, как того хотели командующий этой базы и корпус Морской пехоты. Лодка будет названа «Santocildes», чтобы таким образом почтить память храброго солдата, отдавшего жизнь за целостность страны» (La lancha «Santocildes» // El Correo militar 12.9.1895. P. 2). Именно в этот короткий период времени катер попал в объектив фотографа, сделавшего фотографию, в 1965 г. опубликованную в журнале «Revista General de Marina» (Llabres, 1965).

Буквально год-два назад в свободном доступе интернета появились оцифрованные копии газеты «San Francisco Call», один выпуск из которой вроде бы должен был все расставить на свои места (Spain's mosquito fleet about Cuba // San Francisco Call. 7.05.1898).

NAME.	Type.	Built.	Tons.	Speed.
Delgada Parejo (Sparkle).....	G. B.	1889	85	10
Centinella (John E. Thropp).....	G. B.	1891	30	9½
Guardian (Navisink).....	G. B.	1892	65	10
Dardo (Leon Abbett).....	G. B.	1889	26	11
Esperanza (Petrel).....	G. B.	1892	22	11
Intrepida (Aztec).....	G. B.	1890	20	9
Mensagera (Dart).....	G. B.	1894	20	10
Valente (Edith).....	G. B.	1871	20	8
Relampago (Shrewsbury).....	St. L.	1895	15	7

Рис. 5. Фрагмент статьи газеты «San Francisco Call»

Но, как видно она никак не коррелируется с нашими логическими построениями. Но зато здесь приводятся американские наименования всех девяти приобретенных в США катеров. Для оценки адекватности информации газеты можно воспользоваться американскими регистрами (Annual list of merchant vessels (Twenty-fourth annual list..., 1892; Twenty-fifth annual list..., 1893; Twenty-sixth annual list..., 1894; Twenty-seventh annual list..., 1895; Twenty-eighth annual list..., 1896; Twenty-ninth annual list..., 1897; Thirtieth annual list..., 1898). В первую очередь понадобится регистр 1895 года, но также более ранние и более поздние. По семи катерам из девяти сомнений не возникает: все они числятся в регистре 1895 г. и исчезают из регистра 1896 г. и потому, безусловно, именно они были проданы на Кубу.

Проблемы возникают с идентификацией катеров «Edith» и «Petrel» (табл. 1). Регистр 1895 г. указывает 14 катеров «Edith», два из которых, как сообщается в «San Francisco Call» 1871 г. постройки, построенные в Филадельфии и Буффало (регистрационные номера 8718 и 75725). Если исходить из информации газеты, какой-то из них был продан Испании. Однако это предположение не подтверждается ни регистром 1896 г., ни 1897 г.: оба катера благополучно в них числятся. Лишь в 1898 г. из регистра исчезает катер № 75725. Если верить газете, получается, что бывший хозяин целых три года исправно платил налоги за проданное судно. Однако, в регистре 1895 г. есть еще один одноименный катер с регистрационным номером 136457, 1894 года постройки, который исчезает в регистре 1896 г. который и является идеальным кандидатом на роль проданного катера.

Таблица 1. Сведения о наличии в регистрах катеров «Edith» и «Petrel»

Год постройки	Регистровый номер	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
«Edith»								
1871	8718	+	+	+	+	+	+	+
1872	8838	+	+	+	+	+	+	+
1871	75725	+	+	+	+	+	+	—
1873	135120	+	+	+	+	+	+	+
1877	135286	+	+	+	+	+	+	—
1877	135292	+	+	+	+	+	+	+
1878	135362	+	+	+	+	+	+	+
1881	135498	+	+	+	+	+	+	+
1882	135621	+	+	+	+	+	+	+
1885	135861	+	+	+	+	+	+	+
1883	136062	+	+	+	+	+	+	+
1890	136123	+	+	+	+	+	+	+
1894	136457	—	—	—	+	—	—	—
1897	136696	—	—	—	—	—	+	+
«Petrel»								
1872	150111	+	+	+	+	+	—	—
1881	150218	+	+	+	+	+	—	—
1892	150592	+	+	+	+	+	+	+
1895	150696	—	—	—	+	+	+	+
1895	150703	—	—	—	—	+	—	—
1896	150724	—	—	—	—	+	+	+

Аналогично и с катером «Petrel». Регистр 1895 г. дает данные о четырех катерах с таким названием, один из которых, как сообщает «San Francisco Call», 1892 г. Однако этот катер сохраняется в регистрах даже 1901 г.! С другой стороны, регистр 1896 г. сообщает уже о шести катерах с этим наименованием, три из которых отсутствуют в следующем году: катер постройки 1872 г. (регистрационный номер 150111), 1881 г. (№ 150218) и 1895 г. (№ 150703). Поскольку регистр приводит данные имевшиеся на 30 июня 1895 г. логичней было бы предположить продажу только что законченного постройкой катера, по каким-то причинам пропущенного в регистре 1895 г. Аналогичная ситуация имеется по катеру «Navesink», построенному в 1895 г. после 30 июня. Регистр 1896 г. его указывает в своих списках с примечанием, что он продан 30 сентября 1895 г. Ничего похожего по «Petrel» нет. Предположение, что это мог быть катер постройки 1872 г. не находит подтверждения в том факте, что этот катер очень маленький, меньше всех остальных. Но, как было указано выше, в отличие от других катеров, доставленных на Кубу на борту зафрахтованных пароходов, «Petrel» шел из США своим ходом, и в пути даже пережил небольшой шторм.

Сам факт отправки приобретенного катера своим ходом, наводит на мысль об исключительности судна. В этой связи интересно, что все «Petrel» числятся в разделе «Паровые суда», и лишь один (№ 150218) – в разделе «Стальные и железные суда». Из испанских газет 1895 г. известно также, что среди приобретенных судов был один буксир, поэтому логично предположить, что это и есть тот самый искомый буксир.

Попытаемся соотнести характеристики канонерских лодок в составе испанского флота (по справочнику корабельного состава Estado general de la Armada за 1897 и 1898 г. ([Estado general de la Armada..., 1898](#); [Estado general..., 1897](#)) – Табл. 2) и приобретенных Нью-Йоркских пароходов по данным регистра (табл. 3). Из данных табл. 2 следует сразу исключить длину лодки «Centinela» в 30 м, которая выглядит явно завышенной и, скорее всего, представляет механическую ошибку при копировании ее водоизмещения (30 т.).

Таблица 2. Характеристики испанских канонерок, составленные по (Estado)

	длина	ширина	глубина	осадка	водоизмещение	скорость	уголь
Delgado Parejo	30,0	5,90	3,05	1,83	85	10	14
Guardián	30,0	5,19	?	?	65	12	?
Esperanza	18,0	2,83	2,22	?	22	?	?
Dardo	18,6	4,00	2,50	1,40	26	6	6
Centinela	?	?	?	1,30	30	9,5	3
Intrépida	20,0	3,80	1,30	1,00	?	9,7	3,5
Mensajera	20,0	3,80	1,25	1,00	17	10	3,5
Relámpago	18,5	4,00	3,50	1,12	22	11	1,6
Valiente	19,0	?	?	?	30	10	?

Таблица 3. Регистровые данные по проданным катерам (футы переведены в метры)

	Год	Валовый тоннаж, брт.	Чистая вместимость, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Мощность машин, н.л.с.
Aztec	1890	28,49	18,53	20,19	4,42	1,59	?
Dart	1894	62,50	40,68	26,08	4,94	2,32	?
Edith	1894	15,25	11,33	15,31	3,05	1,22	?
John E.	1891	22,50	11,25	19,52	2,75	1,22	?

	Год	Валовый тоннаж, брт.	Чистая вместимость, т	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Мощность машин, и.л.с.
Thropp							
Leon Abbett	1889	21,24	15,82	16,78	3,66	1,83	100
Navesink	1895	17,31	11,78	15,31	3,75	1,22	92
Petrel	1895	30,46	15,23	20,13	3,66	1,43	?
<i>Shrewsbury</i>	<i>1895</i>	<i>17,31</i>	<i>11,78</i>	18,06	3,75	1,22	?
Sparkle	1889	26,40	13,20	16,16	4,06	1,62	40

Обращает на себя внимание, что для боевых кораблей указано водоизмещение, в то время как в регистре – вместимость и тоннаж. Но вполне очевидно, что существует определенная корреляция между этим параметрами: большему водоизмещению соответствует больший тоннаж и вместимость. Длина тоже указана в разных системах. Для боевых кораблей важна длина корпуса между перпендикулярами, а для торговых – длина по ватерлинии. В данном случае явную корреляцию вряд ли можно выявить, поскольку большое значение имеет рангоут судна. Относительно осадки, тоже возникают вопросы соответствия: для торговых судов это осадка в грузу, а для боевых – при стандартном водоизмещении. Вполне очевидно, что при вооружении и размещении боезапаса могли производиться работы по перепланировке внутренних помещений, что вело к изменению осадки. И только ширина изменялась крайне незначительно.

Из литературы известно, что приобретенный судовладельцем Менендесом «Aztec» стал «Guardián» (Gálvez Aguilera, 2007). В нашей работе по «Delgado Parejo» мы привели мнение испанского историка Х.Л. Коэльо, что это бывшая яхта «Dart». Оба утверждения полностью подтверждаются анализом характеристик. И то и другое судно – самые крупные в выборке, и при этом «Dart» явно больше «Aztec». Как говорилось выше, из всей партии имеется всего два однотипных судна – нью-йоркские «речные трамвайчики» «Navesink» и «Shrewsbury», ставшие испанскими «Intrépida» и «Mensajera», что также видно из таблиц.

Для идентификации кто из них кто, к счастью имеется заметка газеты «Nuevo mundo»: ««Mensajera» – один из паровых катеров, приобретенных в США... его первоначальным наименованием был «Navesink», после покупки переименованный в «Laborde»... после проведения внутрикорпусных работ и смены наименования, которое он носит по настоящее время, его водоизмещение составляет всего 11 т, скорость 10 миль в час, основные размеры 20 м длины, 3,5 ширины, 1,25 глубины и 1 осадки» (Arresamiento de la Goleta «Competitor» // Nuevo mundo 7.5.1896, pág. 12)

Таким образом, в выборке из девяти судов соответствия между пятью достаточно надежно установлены. Самую маленькую ширину корпуса (2,75 м) из купленных катеров имеет «John E. Thropp», которому соответствует всего одна канонерка с самой малой шириной «Esperanza» (2,83 м). Разночтения в 8 см волне могли получиться как погрешность округления, так и в результате разных способов замера (максимальная ширина или ширина на мидель-шпангоуте).

Выше упоминалось сообщения из газет El Correo militar от 23 августа 1895 и El Día от 22 августа 1895, где сообщается, что граф де ла Мортера оплатил «одну из строившихся лодок». Если учесть, что «Leon Abbett» и «Sparkle» 1889 года постройки, то «Edith», годом постройки которой регистр называет 1894 г., вполне могла достраиваться или проходить некоторый «тюнинг» на момент покупки. С другой стороны, из таблиц видно, что мощность машин «Sparkle» составляет всего 40 и.л.с., для сравнения у «Leon Abbett» – 100 и.л.с. А у испанских канонерок также есть одна лодка с весьма низкой скоростью и непропорционально большим запасом угля – это «Dardo» (очевидно, применение маломощной легкой машины дало возможность увеличить запас угля). И, наконец, «Leon Abbett», это, скорее всего, «Relámpago», как уже указывалось на основании анализа газет.

Остается несколько «вакантных» промежуточных испанских имен: «General Beranger», «Salcedo» (или по аналогии с остальными «General Salcedo»), а также «Urrutia» (или «General

Urrutia»). Но пока без получения дополнительной информации что-либо определенное сказать о них невозможно. Хотя, по данным А. Анки, «Conde de la Mortera» перед переименованием в «Valiente» непродолжительное время мог называться «General Beranger».

На основании всех этих логических рассуждений можно составить таблицу 4 наиболее вероятных схем переименований.

Таблица 4. Наиболее вероятные схемы переименований

Первоначальное наименование	Переименования при покупке	Наименование в строю испанского флота
Navesink	General Laborde	Mensajera
Shrewsbury	General Tacón	Intrépida
Leon Abbett	Almirante Chacón	Relámpago
Aztec	–	Guardián
Dart	Comercio (?)	Delgado Parejo
Edith	Conde de la Mortera, General Beranger	Valiente
John E. Thropp	General Salcedo (?)	Esperanza
Petrel	Martínez Campos, Santocildes	Centinela
Sparkle	General Urrutia (?)	Dardo

Безусловно, установить окончательно соответствие наименований можно только в случае нахождения в архивах информации о продаже, а предлагаемое соответствие несет более примерный характер.

References

- [Anca Alamillo, Mitiukov, 2014](#) – *Anca Alamillo A., Mitiukov N.W.* (2014). The Gunboat 'Delgado Pareho': Creation and Battle Path. *Bylye gody*. № 3. P. 392–398.
- [Anca, 1998](#) – *Anca A.* (1998). «Urania», «Encarnita», «Javier Quiroga» y «Giralda», cuarto generosas donaciones de buques a la armada. *Revista General de Marina*. T. 234. № 4 (mayo). P. 455–462.
- [Anca, 2009](#) – *Anca A.* (2009). Buques de la Armada Española del siglo XIX. La marina del sexenio y de la restauración (1868–1900). Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval, 156 p.
- [Apresamiento de la Goleta..., 1896](#) – Apresamiento de la goleta pirata «Competitor». *La Ilustración Española y Americana*. № XX. 30 de Mayo. P. 315, 325.
- [Estado general de la Armada..., 1898](#) – Estado general de la Armada para el año de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
- [Estado general..., 1897](#) – Estado general de la Armada para el año de 1897. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1897.
- [Gálvez Aguilera, 2007](#) – *Gálvez Aguilera M.* (2007). La Marina de Guerra en Cuba (1909–1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 190 p.
- [González Echegaray, 1981](#) – *González Echegaray R.* La Marina colonial. El buque en la Armada española. Madrid: Ed. Silex.
- [Hernández Ruigomez, 1991](#) – *Hernández Ruigomez A.* El 98 Americano en la Historiografía Naval. *Castilla y América en las publicaciones de la Armada. II Jornadas de Historiografía*. En 2 vol. Madrid: Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, № 13–14. Vol. 1. P. 17–38.
- [Howson, 2010](#) – *Howson J.* An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach. New Jersey: RBA Group, 162 p.
- [King, 2001](#) – *King J.P.* Highlands: New Jersey. Charleston: Arcadia Publishing, 160 p.
- [La Guerra en Cuba, 1895](#) – La Guerra en Cuba. *La Ilustración Española y Americana*. № XXXIV. 15 Septiembre. P. 146–147, 160.
- [Llabres, 1965](#) – *Llabres J.* (1965). Fin de Nuestro Apostadero y Escuadra de las Antillas (1898). *Revista General de Marina*. T. 168. № 1 (Enero). P. 70–93.
- [Manera Regueyra, 1981](#) – *Manera Regueyra E. y otr.* (1891). El buque en la armada española. Madrid: Silex ediciones, 504 p.

[Mitiukov, 2015](#) – *Mitiukov N.W.* (2015). New-York «Water buses» – the «Intrépida» and «Mensajera» gunboats. *Bylye gody*. № 2 (36). С. 303–308.

[Mitiukov, Anca Alamillo, 2014](#) – *Mitiukov N. W., Anca Alamillo A.* (2014). El historial de la lancha canonera Delgado Parejo. *Revista general de marina*. Vol. 266. № 1 (Enero-Febrero). P. 11–18.

[Springate, 2003](#) – *Springate M.E.* (2003). Steamboats of Monmouth County. Lecture Presented at the Atlantic Highlands Historical Association, Atlantic Highlands, NJ. November 19. URL: http://www.academia.edu/1657746/Steamboats_of_Monmouth_County_New_Jersey.

[Thirtieth annual list..., 1898](#) – Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1898. 414 p.

[Twenty-eighth annual list..., 1896](#) – Twenty-eighth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1896. 414 p.

[Twenty-fifth annual list..., 1893](#) – Twenty-fifth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1893. 464 p.

[Twenty-fourth annual list..., 1892](#) – Twenty-fourth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1892. 456 p.

[Twenty-ninth annual list..., 1897](#) – Twenty-ninth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1897. 469 p.

[Twenty-seventh annual list..., 1895](#) – Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.

[Twenty-sixth annual list..., 1894](#) – Twenty-sixth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1894. 460 p.

UDC 94(460).086

«Речные трамвайчики» для войны на Кубе

Николай Витальевич Митюков ^{а, *}

^аМеждународный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Аннотация. В 1895 г. из-за начавшейся на Кубе инсургенции, для борьбы с военной контрабандой в Нью-Йорке были куплены несколько частных катеров: четыре «речных трамвайчика», три яхты и буксир. На основе данных периодической печати производится попытка отыскания соответствия между американскими и испанскими наименованиями. Полученная реконструкция проверена с помощью соответствия американского речного регистра и списка кораблей и судов испанского флота.

Ключевые слова: Испания, Куба, война за независимость, военно-морской флот.

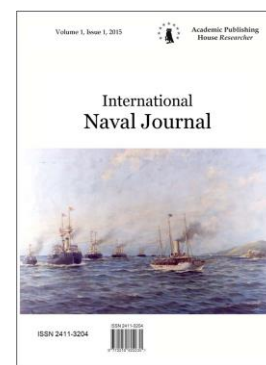
* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: nico02@mail.ru (Н.В. Митюков)

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): 61-69

DOI: 10.13187/inj.2017.1.61
www.ejournal37.com



UDC 94(485)

Swedish Coastal Defense Ship Oscar II

Curt Borgenstam ^a^aIndependent investigator, Sweden

Abstract

Oscar II served in the Swedish Navy for almost 70 years in various roles – as flagship, unit of the Coastal Fleet, as cadets training ship, and finally as stationary training hulk. With the next generation of armored ships- the Sverige class – a substantial increase in firepower and speed was obtained. These ships carried four 28 cm guns and were powered by steam-turbines developing 20 000 hp. Meanwhile the gap between the Åran-class and the Sverige-class was filled by the solitary Oscar II with honor.

Keywords: Swedish navy, battleship, coastal defense ship, armament, history.

Introduction

At the beginning of the 20th century Swedish defense-policy was undergoing radical changes. The parliaments of 1901 and 1902 voted for a transition to a military service system to replace the outdated allotment-system, and the secretary of the Navy F. W. von Otter signed the proposition for the most advanced reformations of the Swedish army and navy ever. These events overshadowed discussions on naval matters, and more en passant, funds for another coastal defense-ship – the Manligheten – were granted.

It was however considered important to investigate the future tasks and thus composition of the navy, and a commission was appointed 1901. This commission not only made a thorough investigation of the need for future ships, but also made a comprehensive analysis of the strategical foundations for the naval defense. The main tasks of the navy were considered to be a) to oppose invasion from the sea in collaboration with the army, b) to protect the capital and Karlskrona in collaboration with stationary coastal defensive fortifications, c) to protect the Swedish coast, and d) to prevent blockade of trade and secure Swedish mercantile shipping.

The experts of the commission were in disagreement on the question which type of armored ship to suggest. The naval arms race between Germany and Great Britain had begun, and both powers had built battleships in numbers armed with 28 – 30.5 cm guns and speeds over 18 knots. It was obvious that Sweden could not build anything like this, but the close following of developments in foreign countries delayed the final report of the commission.

The commission proposed emphasis on speed rather than gun-caliber for future armored ships. The Swedish archipelago offered hidden bases for quick raids against an attacking enemy. Three alternatives for the next armored ship were suggested:

1. A ship of 4 800 tons armed with four 21 cm guns and a speed of 18 knots at a cost of 7 762 000 Sw kr.

2. A ship of 3 950 tons armed with two 21 cm guns and a speed of 17 knots at a cost of 6 225 800 Sw kr.

3. A ship of 4 218 tons armed with two 21 cm guns and a speed of 18 knots at a cost of 6 631 000 Sw kr.

The commission was unanimous on which alternative to suggest. Finally, with three members making reservations, the cheapest alternative was suggested. The secretary of the navy, who at the time was Louis Pallander of Vega, was of the opinion that speed was of essential importance, finally stuck for alternative 3. The Swedish parliament thus granted funds for the building of a new armored ship in the spring of 1903.

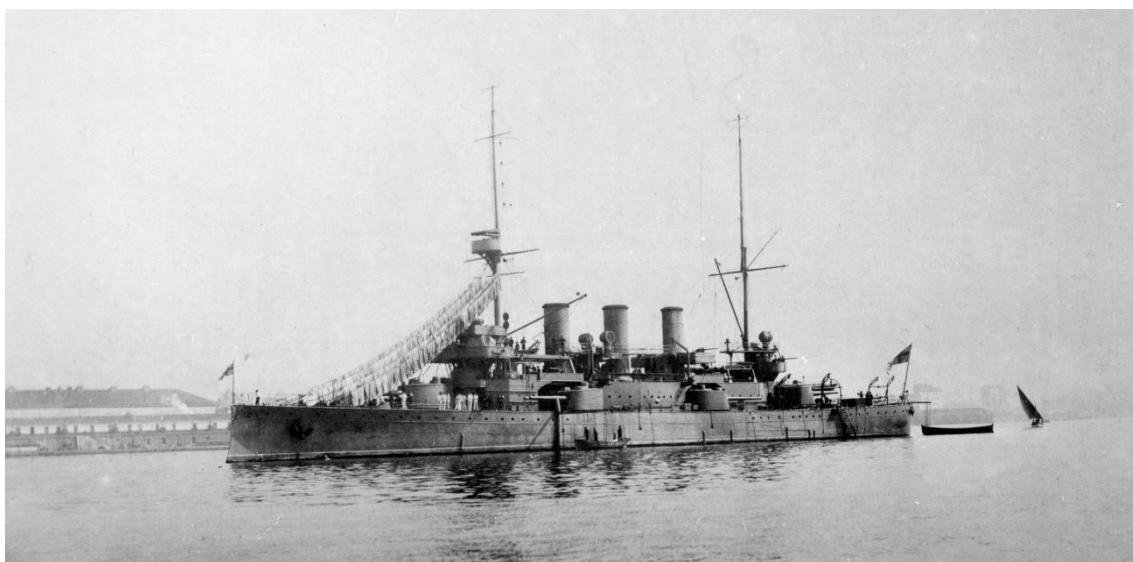


Fig. 1. «Oscar II» as built. Crews hammocks are drying in whips from the foremast

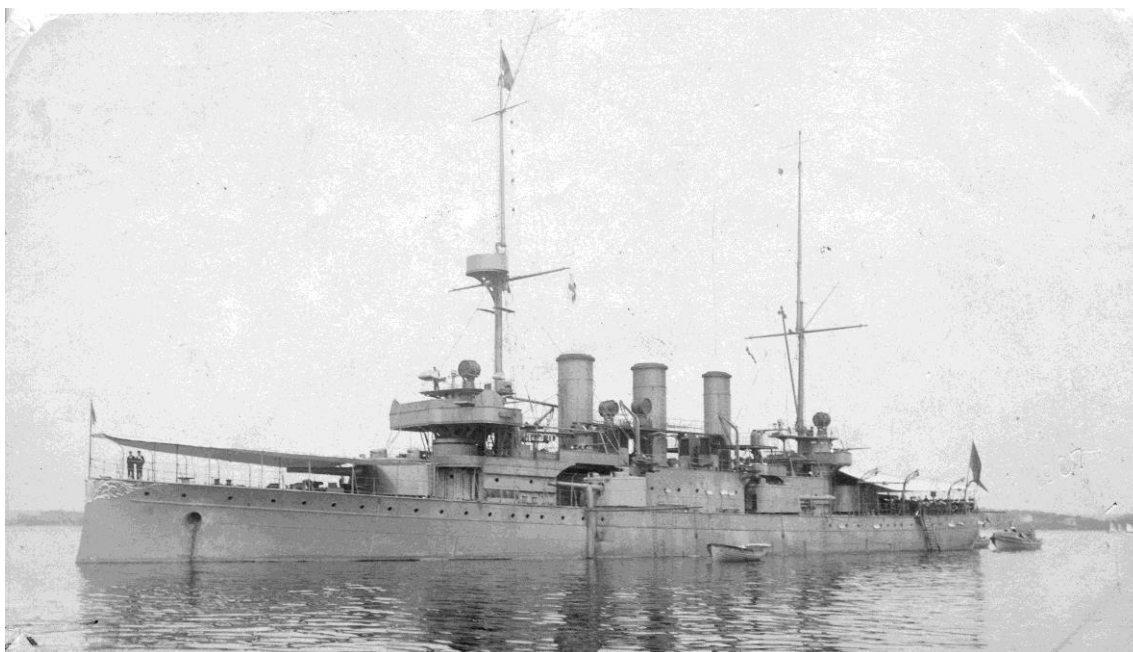


Fig. 2. «Oscar II» at anchor with awnings rigged fore and aft. Ships boats are in the water

All design work was carried out at the Naval administration and the final drawings were approved of May 22nd. Lindholmens Mekaniska Verkstad in Gothenburg offered the best conditions for building the new ship at a price of 3 390 000 Sw kr., and contract was signed September 23rd. The name of the new ship had already been established – Oscar II. Not since 1824 when the ship of

the line Carl XIV Johan was baptized had the name of a still living monarch been used for a warship in the Swedish Navy.

Lindholmens Mekaniska Verkstad was a private yard with a long and successful relation to the Swedish Navy. Already 1875 the yard delivered the *Blenda*, lead-ship in a series of modern gunboats on the Rendel-principle. The yard had further delivered half of the Swedish Navy stock of armored ships: *Svea* 1886, *Göta* 1891, *Njord* 1899, *Dristigheten* 1901 and *Äran* 1902.

Work on *Oscar II* begun shortly after contract was signed. Launch was scheduled to June 6th and christening was to be performed by the king. A conflict had escalated between the management of the yard and the union-organized workers, which were half of the labour force. A lockout of the organized workers had been decided upon, but it was delayed until June 10th not to put the launch in danger. Meanwhile the Union-crisis between Sweden and Norway reached it's critical point, and the king had to inhibit his presence at the launching ceremony. The Queen had also prohibited the use of champagne in the baptizing ceremony. In spite of this, the ships launch went without mishap, and the ship had a long life ahead.

Hull

Displacement was 4 273 tons standard and with full load 4 495 tons. Weight-distribution was as follows: hull 1 025 tons (25.8 %), armour 987 tons (24.8 %), artillery and ammunition 594 tons (14.9 %), main machinery, boilers and auxiliary machinery 640 tons (16.1 %) equipment 648 tons (16.3 %), crew and supplies 86 tons (2.1 %). Included in full load displacement was also 500 tons of coal and 15 tons of water.

Hull dimensions were 95.6 m (lwl)/97.9 (oa) x 15.2 m x 5.3 m. Maximum draught over propellers was 5.56 m. She had, as was common, a pronounced rambow and a cruiser-stern. The design of the hull was very well balanced with the main artillery along the centerline and secondary armament in twin towers – two on each side at the ends of the superstructure. She was the only coastal defense ship in the Swedish Navy with three funnels.

Machinery

Two four-cylinder vertical triple-expansion engines, manufactured by *Motala Mekaniskaverkstad* – a company closely tied to *Lindholmens Mekaniska Verkstad* – designed to develop 9 000 hp, were installed. Ten watertubeboilers of the *Yarrow*-type provided steam to the engines were distributed in three boiler-rooms. Steampressure was 16.5 kg/square meter and bunker consisted of 500 tons of coal. Electrical power was supplied from four generators, propelled by steam engines, developing 112 kW. She had two three-bladed propellers. Radius of action was 1 100 nm at 17.8 knots and 3 550 nm at 11 knots.

Armament

Main artillery consisted of two 21 cm guns M/98. This gun fired 1 round/min at a maximal distance of 11 000 m. Secondary armament was eight 15.2 cm guns M/03 in four twin turrets. This was the same type of gun and turret subsequently used in the armored cruiser *Fylgia*. The barrels in the turrets were individually elevated. The guns fired 6-7 rounds/min, and maximal range was 12 000 m. Main and secondary armament guns were manufactured by *Bofors*. Ten 57 mm guns M/89 B were mounted – five on each side on level with the bridge – and further three 37 mm M/98 B were carried for mounting in the sloops for landing-party purposes. The 57 mm guns were manufactured by *Finspång*. Two 45.7 cm torpedo-tubes were mounted below the waterline and angled 90 degrees from the centerline. Four 90 mm searchlights manufactured by *Schuckert* – two on each side between the funnels, one on the roof of the bridge and one on the after wheelhouse -were mounted.

Armor

All armor was supplied from *Schneider & Co.*, *Creusot*, except armor for the gun-turrets, which was supplied by *Krupp* in *Essen*. The strake in the waterline was 150mm thick amidships, successively diminishing, first to 125 mm, and finally 100 mm at the ends. Total length of side armour was 67 m and the strakes were 1.8 m high. Above the waterline armor was a citadel, 23 m long and with a thickness of 100 mm. This citadel encapsulated the ammunition hoists for the secondary armament and the 57 mm guns as well as the funnel uptakes. The barbettes for the main

artillery were protected by 175 mm and the revolving turret 125-60 mm armor. The main deck had 22 mm armored plate over 22 mm steel plates amidships. The forward conning tower was protected by 157 mm and the aft by 100 mm. Bridge and upper deck was protected by 57-10mm armored plating.

Complement was 326 men and lodgings for an extra nine officers in the staff for the commander of the Coastal fleet was provided.



Fig. 3. The after 21 cm gunturret. The barrels of the after 57 mm guns are also visible

Trials

A strike at the yard as a consequence of the management's lockout of union members delayed fitting out and trials. First official trial took part December 15th 1906. As specified by contract the machinery should develop 9 000 ihp at a mean draught of 5.05 m at a speed of 18 knots during at least three hours and a maximal coal-consumption of 0.95 kg good coal per hour and horsepower. Trials were carried out on a distance between Vinga lighthouse and the small skerry Pölsan, a distance of 6.02 nm. The trials had to be aborted after 2 hour and 50 minutes due to excessive vibrations in the starboard engine. Average speed during the trials so far was 18,14 knots and coal-consumption 0.95 kg per hour and hp. Another delivery-trials was performed April 3rd 1907. Apart from not reaching the contracted speed of 18 knots (17.95 due to inexperienced stokers) the trials were successful.

More trials were carried out during the spring of 1907. Several nuisances were noted due to practical experiences. When the forward main turret fired aft, the hatches on the forward secondary armament turrets had to be closed. When the forward secondary armament turrets were fired with barrels elevated to maximum it was considered unhealthy to dwell in the forward conning tower due to inhalation of toxic fumes from the propellant gases. When the after secondary turrets fired aft it was also considered dangerous to reside in the aft conning tower, which was intended for the Commander's staff. The hoisting of shells to the secondary armament turrets was unsatisfactory and delayed rate of fire. The nuisances were pointed at and rectified before delivery was accepted.

Career until World War I

When delivered to the navy in the spring of 1907, she was employed as flagship in the Coastal fleet. King Oscar II was a devoted sailor and naval officer, and spent much time on board with his wife. In the summer of 1907 the 1st division of the Coastal Fleet, consisting of armored ships Oscar II, Tapperheten and Thor along with torpedo-cruiser Örnén paid a visit to England under command of rear-admiral Olsen. Ports visited were Cowes and Portsmouth. After the visit Oscar II returned to Marstrand on the western coast of Sweden, where the king wrote his signature on the aft main artillery tower. This was the last time the king saw the ship that was named after him. Oscar II died December 8th 1907.

In the spring of 1908 a squadron consisting of Oscar II, armored cruiser Fylgia and destroyer Magne was equipped to bring home prince Wilhelms future wife Grand Duchess Maria Pavlovna to Sweden. The squadron was commanded by commander Gustaf Dyrssen and left Stockholm late April 29th, and was escorted to Reval by no less than 16 Russian destroyers. Prince William and his Maria Pavlovna were married in St, Petersburg, and after the ceremony the couple returned back to Stockholm on board the Oscar II.

In the spring of 1909 the Coastal Fleet exercised in the Stockholm archipelago. The same summer the Russian tsar made a visit to Sweden, and was met by units from the Coastal Fleet. On board Oscar II under command of rear-admiral Wilhem Dyrssen the Russian yachts Standert and Polyarnya Zvezda were escorted to the Swedish capital. A few weeks later Oscar II in company with coastal defence ships Manligheten and Tapperheten, and the torpedo-cruiser Claes Uggla visited the southern city of Trelleborg. King Gustaf V was on board Oscar II, and the purpose of the visit was the solemn inauguration of the ferry-service between Trelleborg and Sassnitz on July 6th. Oscar II then paid a visit to Sassnitz where the King met the German Kaiser on board the Hohenzollern, and cordial visits were exchanged.

During the winter 1909-1910 Oscar II made it's first foreign cruise and visited ports in the Mediterranean under command of commander F Peyron. In August 1911 Oscar II and destroyer Ragnar brought the Swedish Royal couple from their summer residence Solliden on the island Öland to Stettin. Later that autumn Oscar II made another cruise to foreign countries. This time ports in Denmark, Germany, Holland, England and the French Atlantic coast were visited.

In the summer of 1912 the Swedish Royal couple went to Viborg in the Bay of Finland on board Oscar II. The Swedish squadron consisted also of coastal defense ship Manligheten, cruiser Fylgia and destroyer Sigurd and it was commanded by rear-admiral Wilhelm Dyrssen. The purpose of the cruise was to visit the Russian tsar and his family, and on board was also the Swedish foreign minister count Ehrensvärd. The Swedish squadron was met by four Russian destroyers and escorted to anchor along the Russian Royal Yachts Standert, Polyarnya Zvezda, Alexandra and Tsarevna. Present was also the Russian armored cruiser Bayan. The following day Oscar II brought the Swedish Royal couple back to Stockholm and then went to Karlskrona for a brief overhaul.

In the autumn of 1912 the political tension in Europe caused by the Balkan-crisis led to a partial mobilization of the Swedish fleet. The Coastal fleet under command of rear-admiral Wilhelm Dyrssen gathered in Karlskrona. It consisted of – apart from the flagship Oscar II – coastal defence ships Manligheten, Dristigheten, Svea, Thule and Göta, armored cruiser Fylgia, torpedo-cruisers Örnén and Psilander, destroyers Wale, Vidar, Magne and Mode and 13 1st-class torpedo-boats. The fleet should operate in the southern Baltic with Karlskrona as main naval base. When mobilization was completed, the unit was inspected by the King and crown-prince Gustaf Adolf, and exercises were carried out during the winter. When international tension cooled off on the Balkan, the Swedish coastal fleet dissolved.

Between June 1st and 3rd 1913 king Gustaf V paid a visit to king Kristian of Denmark. He was brought to Copenhagen on board Oscar II. One month later, the Swedish coastal fleet, counting 31 ships in number, led by flagship Oscar II, went to Sandhamn outside Stockholm to welcome the Italian royal couple. They were brought to Stockholm on board the yacht Trinacria escorted by armored cruiser Amalfi.

During the winter 1913-1914 Oscar II was rear-admiral Wilhelm Dyrssen's flagship in the Coastal fleet, and exercised in the archipelago surrounding Stockholm. On July 25th, Oscar II together with coastal defense ships Dristigheten and Manligheten and destroyers Munin, Hugin, Sigurd and Ragnar escorted a French squadron carrying president Poincaré to Stockholm. The French squadron consisted of battleships France and Jean Bart, which cast anchor on the Trälhavet

in the archipelago. President Poincaré transferred to the cruiser Lavoisier which took him to Stockholm where he was met by King Gustaf V and rowed ashore on board the oared yacht Wasaorden.

Apart from the brief tension between Norway and Sweden in 1905, resulting in the dissolution of the former union, the Swedish coastal fleet had not been even close to battle-conditions. Oscar II:s first ten years as flagship had passed mainly in representational duties. During the visit of the French president, tension in Europe raised and called for a sudden termination of the visit. The Swedish fleet was put in highest alert, and Oscar II served as flagship for the Coastal fleet until relieved from this duty by the newly commissioned coastal battleship Sverige. 1916 rear admiral Wilhelm Dyrssen was succeeded by rear admiral C. A. Ehrensvärd as commander of the Coastal fleet.

World war I

When war broke out, the Swedish Fleet was immediately mobilized. Main naval bases were Stockholm and Karlskrona, but along the entire coastline of Sweden, local forces – not seldom composed of outdated ships – were stationed. Vital tasks for the naval forces were monitoring our long coast and the protection of shipping. Of course the main burden for performing these tasks was put upon smaller units, notably the destroyers and torpedo-boats.

Oscar II served as flagship for the Coastal fleet until autumn 1917, when she was relieved from this duty by the recently commissioned Sverige.

During the first years of the war, much effort was put upon artillery-practise and damage control. In August 1915 a new method of firedirection was tested on board Oscar II. Indirect fire towards the small skerry Gråkobb east of Utö was succesfully carried out from 4 000 m at a speed of 4 knots. Also the ability to sustain maximal speed over a prolonged time was tested using different types of coal – American, Welch and from Newcastle.

In February 1918 the Swedish government decided to bring home Swedish citizens from Finland where a civil war had broken out. Gunboat Svensksund and two hired hiredsmall passenger-ships (Heimdal, 1 566 brt and Vineta, 719 brt, both belonging to Rederi AB Svea) along with icebreaker Isbrytaren II, made three journeys to Mäntyluoto and back to Sweden, bringing home 1 474 persons, most of them Swedes.

The Swedish government decided on February 18th to send armed forces for protection of the inhabitants of Åland. 125 naval infantrymen were sent the same day on Isbrytaren II and Heimdall. More troops were required in order to have control over the situation on the island, and thus the Swedish government decided on February 23rd to send another 500 army soldiers. They were transported by steamers Södra Sverige, 733 brt, Luleå, 627 brt and Sundsvall, 299 brt – all operated by Rederi AB Svea – and protected by gunboat Svensksund. The recently commissioned armored ship Sverige along with Oscar II were also sent to Eckerö on Åland. Disturbances continued between red and white, and on March 5th the German battleships Westfalen and Rheinland under command of rear-admiral Meurer with 1 200 men troop to support the white appeared. The Germans and Swedes agreed to “share” the island during evacuation, and on March 10th this had been carried out successfully enough. Rear-admiral Meurer left on board the Westfalen, and armored ship Sverige left for Sweden carrying back one company of soldiers. Oscar II was left with the remaining Swedish soldiers until April 23rd, when they left for home-waters.

Modernizations

Oscar II underwent several modernization during her life-time. The first occurred already 1910-11, when she – along with the rest of the coastal defense ships –received a tripod-mast carrying a fighting top. During World war I two of the 57 mm guns were replaced by anti-aircraft guns of the same caliber, M/89 B. In 1916 the superstructure between the bridges, which extended over the secondary artillery turrets, was reduced. The forward conning tower was stripped bare by moving the bridgework and fore-mast backwards, and in 1929 the mainmast was shortened.

When risk for war increased in the late 30-ies, Oscar II was taken care of at Karlskrona Naval Yard. She received a new fire-control system including a new fighting-top with director. This equipment had been left over when Sverige underwent a similar modernization. All 57 mm guns were replaced by anti-aircraft guns – four 57 mm M/38, two 25 mm M/32 and two twin 8 mm M/36. All ten boilers were replaced and oil-firing was introduced on the two foremost. A gyro-

compass, paravans for minesweeping, sonar and modern search-lights were also added to increase her fighting value. The torpedo-tubes, located below the armored deck were built out and the space was rearranged for fire-direction. When ready for service the displacement had increased to 4 400 tons, 4 850 tons full load at a maximum depth of 5.7 m.

The inter-war years

When World War I ended, only Sverige of a new class of coastal defense ships was delivered to the Swedish Navy. The remaining two units – Drottning Victoria and Gustaf V were delivered 1921 and 1922 respectively. Thus the strength of the navy had been substantially enforced, and the Coastal fleet had got a new flag-ship.

In September 1918 Oscar II went to Karlskrona Naval base and was decommissioned in need of thorough repairs. Apart from a short expedition during the winter 1923-24 she was due to meager defense spendings decommissioned until 1929. She was then recommissioned and attached to the Naval War college. During the 1930-ies she made seven journeys bringing naval cadets to foreign waters. These are specified in table 1.

On June 26th 1930 Oscar II brought the crown-prince of Sweden, Gustaf Adolf, to Reykyavik on Iceland to take part in the celebration of 1000 year government- the Alltinget. Present at the occasion were also Danish royal yacht Dannebrog, British battleship Rodney commanded by (then) captain Andrew Cunningham and a French cruiser. Captain Cunningham was guest on board Oscar II to witness his team being beaten by the oarsmen from the Swedish ship in a regatta.

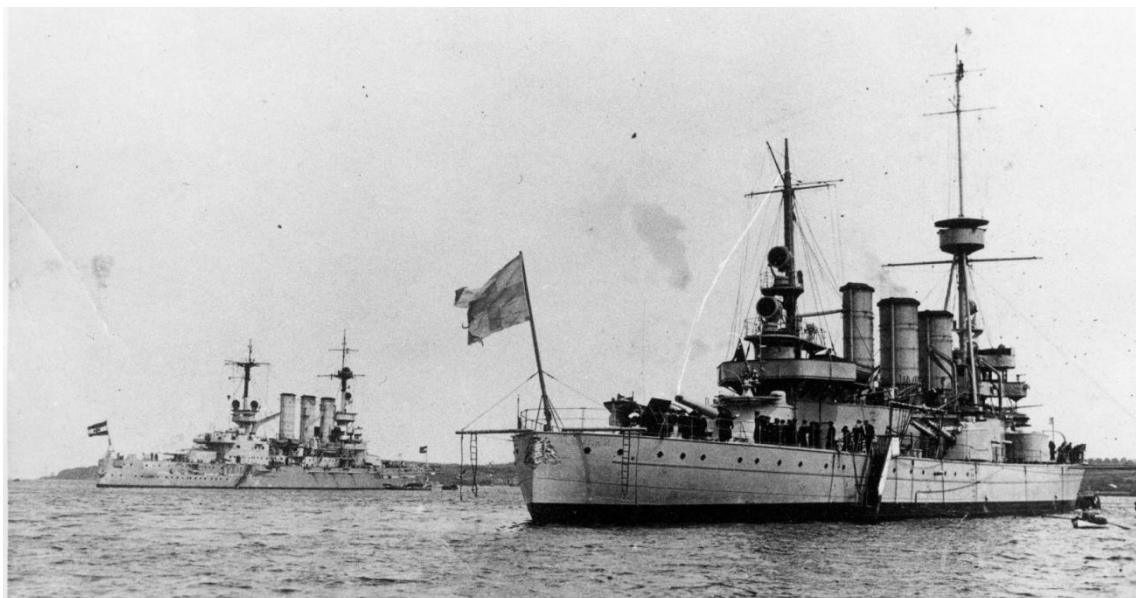


Fig. 4. «Oscar II» visiting Kiel as cadets training ship 1929. At her port side is German battleship «Elsass»

World War II

When World War II broke out, Oscar II was undergoing the above described modernization. On October 13th 1938 it was decided to complete only the necessary work in order to get her in a state of readiness by April 1st 1939. Work was not, however, completed by this date, and the manager of the yard estimated completion at October 30th. This was caused by delay in the delivery of new cogwheel arches to the 21 cm artillery from AB Bofors. Even by paying the workers overtime Oscar II was not ready to join the Naval detachment in Karlskrona until mid-November 1939. She spent most of the war-years in this detachment apart from some months in the Stockholm detachment 1941 and during the summers 1942 and 1943, when she was assigned to the Naval war college.

The final years

After World War II Oscar II made her last journey as a training ship for petty officers. She made a cruise along the Swedish coast, from Strömstad on the western coast to Haparanda in the Gulf of Bothnia. In January 1947, a brief visit to Larvik in Norway was undertaken, and when returning to Gothenburg on January 29th, orders were given immediately to proceed to Copenhagen in order to bring home the bodies of the Swedish crown prince Gustaf Adolf and his adjutant, both which had died in an aircraft accident at Kastrup airport.

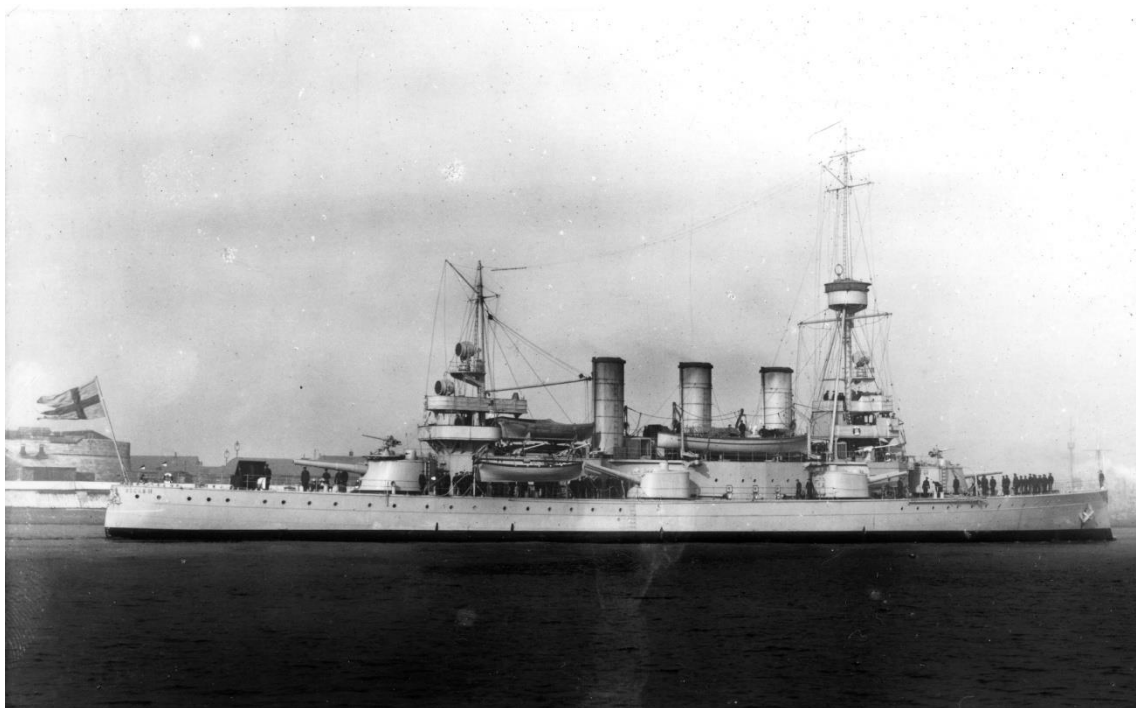


Fig. 5. «Oscar II» in March 1936. Mainmast is shortened, AA guns are mounted on turret roofs and at radio directionfinder antenna is seen on the roof of the fighting-top



Fig. 6. «Oscar II» in Gothenburg 15 July 1946. A rangefinder is seen on her fighting top, life-floats are attached to the superstructure and the radio directionfinder antenna has been moved to forward of the searchlight platform (photo is courtesy Curt S. Ohlsson)

Oscar II was decommissioned and stricken from the list February 24th 1950. She was however brought to Berga Naval school 1952 and was used as a training hulk for damage-control and fire-fighting. She was used in this role until September 11th 1974, when she was sold for 850 000 S Kr to Skrot – Avfallsprodukter AB in Gothenburg for breaking up.

References

- [Holmkvist, 1972](#) – *Holmkvist Å.* (1972). Flottans beredskap 1938-1940. Allmänna Förlaget.
- [Insulander P. och Ohlsson, 2001](#) – *Insulander P. och Ohlsson C. S.* (2001). Pansarskepp. CB Marinlitteratur.
- [Kungl Sjökrigsskolan, 1942](#) – *Kungl Sjökrigsskolan 1867-1942.* Ed. G. Hafström. J.O. Öberg & Son, 1942.
- [Kungl, 1967](#) – *Kungl. Sjökrigsskolan 100 år.* Ed. J. Stefenson. P.A. Norstedt & Söner, 1967.
- [Lindholmen, 1947](#) – *Lindholmen 1845-1945. En minnesskrift.* Oscar Isacson's Tryckeri AB, 1947.
- [Von Eckermann, 1907](#) – *Von Eckermann A.* (1907). Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende 1907. Tidskrift i Sjöväsendet.
- [Von Hofsten, Rosenius, 2009](#) – *Von Hofsten G., Rosenius F.* (2009). Kustflottan. Marinlitteraturföreningen. № 94.
- [Von Hofsten, Waernberg, 2006](#) – *Von Hofsten G., Waernberg J.* (2006). Örlogsfartyg. Forum Navale. № 6.
- [Westerlund, 1992](#) – *Westerlund K-E.* (1992). Svenska örlogsfartyg 1855-1905. Marinlitteraturföreningen. № 75.

УДК 94(485)

Шведский броненосец береговой обороны Oscar II

Курт Боргенстам ^a

^a Независимый исследователь, Швеция

Аннотация. «Oscar II» служил в шведском флоте почти 70 лет в различных ролях: как флагманский корабль, корабль береговой обороны, учебный корабль для курсантов, и, наконец, как стационарный тренировочный блокшив. На следующем поколении броненосцев (типа «Sverige») было достигнуто значительное увеличение огневой мощи и скорости. Эти корабли вооружались четырьмя 28-см орудиями и приводились в действие паротурбинами, развивавшими 20 000 л.с. А разрыв между типами «Åran» и «Sverige» был заполнен всего одним «Oscar II».

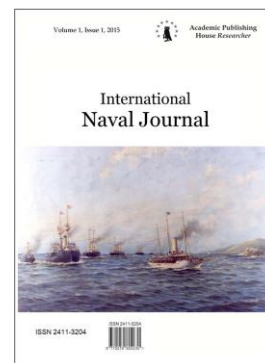
Ключевые слова: Шведский флот, линкор, броненосец береговой обороны, вооружение, история.

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): 70-76

DOI: 10.13187/inj.2017.1.70
www.ejournal37.com



UDC 94(438).08

The Transfer, Repair and Sailing to Poland of its Torpedo-Boats in 1921

Michal Kochan ^a^aIndependent investigator, Poland

Translation from Poland L.A. Olyunin

Abstract

The actions of Polish destroyers during the Second World War are widely known, their career in the period between world wars is less well known. On the basis of memoir literature and information from the periodical press, an attempt is made to reconstruct the events that accompanied the transfer, repair and sailing to Poland of six captured destroyers. Three of them, because of their bad technical condition, made the transition to a tow, and three of them under their own power.

Keywords: Poland, history, the Polish fleet, captured torpedo-boats.

Передача кораблей

С момента подписания 28 ноября 1918 года маршалом Юзефом Пилсудским Декрета о создании Польского Военного Флота начинается рассмотрение вариантов по приобретению для него кораблей. Однако финансовые возможности страны позволяли закупить лишь несколько вспомогательных кораблей и судов с весьма посредственными боевыми возможностями. Поэтому в середине декабря подполковником флота Ежи Звирковским была выдвинута идея о предоставлении Польше бывшей собственности приграничных государств потерпевших поражение в Мировой войне. Предложение Звирковского предусматривало изъятие кораблей общим тоннажем 210000 тонн: в том числе 75650 тонн от германского флота, 83000 тонн – от российского и 73160 тонн – от австро-венгерского. Оно основывалось на том «вкладе», который данные державы внесли в истории в раздел Польского государства. Однако к моменту Парижской Конференции эти притязания оказались уже неактуальными. Германский флот самозатопился в Скапа Флоу, а в России, лежащей в разлухе, гражданская война закончилась установлением власти большевиков. К сожалению, помимо столь неблагоприятного стечения обстоятельств, попыткам приобретения кораблей не способствовала и польская дипломатия, которая понятия не имела о международном морском праве. Подтверждением этому является фрагмент письма полковника Звирковского от 14 сентября 1919 г.: «...Пан Владислав Грабский заявил адмиралу В. Клочковскому, что Польша не имеет никакого права на обладание кораблями, как торговыми, так и военными. Подобные притязания вредят международному положению Польши, и поэтому Пан Грабский не станет ни отвергать их, ни поддерживать».

Несмотря на это контр-адмирал Поревский убедил Владислава Грабского в необходимости обратиться в Комиссию по разделу австро-венгерского флота. Результатом

этого обращения стало выделение 9 декабря 1919 г. Польше Палатой Лордов шести бывших германских миноносцев общим водоизмещением 1200 тонн. Выделение такого ничтожного, в сравнении с ожидаемым, числа кораблей, имело свои причины, которые отмечены в телеграмме министра иностранных дел Великобритании Лорда Керзона английскому послу в Варшаве господину Рамбольду от 28 февраля 1920 г.: «...*Палата Лордов 21.12.1919 г. постановила:*

1. *Никакого значительного деления неприятельских кораблей с пользой для малых государств.*

2. *Миноносцы предназначенные Польше должны быть германские, а не австрийские, учитывая трудности и расходы по буксировке австрийских кораблей с Адриатики в Гданьск... Полагаю, что поскольку Польша намерена иметь флот, то для нас выгоднее продавать ей наши корабли».*

Подобная деятельность британских политиков вызвала горький комментарий польской стороны, выраженный контр-адмиралом Звирковским: «*Великобритания за нас ... решила – а имеет ли Польша право вообще иметь флот*». Факт, что даже те шесть миноносцев явились милостивым жестом, подтвердили слова Лорда Керзона, сказанные 3 февраля 1920 г. британским представителям в Париже: «*Поляки должны быть благодарны нам за выделенные корабли*». Однако когда дошло до жеребьевки трофеев, находящихся в Розайте и выделении Польше V-105, A-59, A-64, A-68, A-69 и A-80, запротестовало британское Адмиралтейство, ссылаясь на то, что миноносцы большие и их суммарное водоизмещение превышает выделенный 1200-тонный лимит (фактическое 2000 тонн). Протест был явно вызван нежеланием развития польского флота, да еще и за счет германских кораблей.

В ноябре 1920 года началась подготовка к передаче миноносцев Польше. Для этого в Розайт прибыл контр-адмирал Ключковский, который 6 ноября вместе с бразильским атташе осмотрел находящиеся там корабли, предназначенные Польше и Бразилии. О трудностях выбора может свидетельствовать послание контр-адмирала, направленное 17 ноября в Военно-морской Департамент: «*... осмотрены миноносцы – три типа V, пять типа A (больших) и 11 типа A (малых), постройки 1914-1918 гг. Из их числа нам выделен один V, три A-больших и два A-малых. Внешне корабли выглядят ужасно, состояние котлов и машин неизвестно. Вооружения почти нет*», но так уж выпало по жеребьевке. Миноносцы находились в печальном состоянии (англичане без раздумий намеревались сдать их на слом), и без капитального ремонта о переходе в Польшу нечего было и думать.

Ремонт кораблей

10 ноября 1920 г. официально начался ремонт миноносцев в Розайте. Однако недостаток денежных средств стал причиной того, что было решено основательно поработать только с тремя из них, а остальные довести до состояния, позволяющего их буксировку в Польшу. Согласно первоначальному плану ремонт первой пары (A-64 и A-68) должен был занять от шести до восьми недель и затронуть турбины, котлы, и частично корпуса. Этих работ было достаточно для перехода миноносцев в Гданьск. Действительность же оказалась далека от планов. Ремонт затягивался, а уже выполненные работы не отличались качеством. «*Ремонт, выполняемый английскими верфями оставляет желать много лучшего, выполнены только поверхностные работы, (...) рабочие, получая зарплату, ничего не делают, а ремонт еще далек до завершения. Ими никто не руководит. Вполне возможно, что все это происходит с ведома британской администрации. Появилась так называемая «детская наивность» – например, при производстве монтажа показателей оборотов турбин, когда на наше замечание, рабочие раз 20 переспрашивали: «А разве они вообще нужны?»*. Еще одной причиной задержек работ стали массовые забастовки в Великобритании, охватившие и рабочих верфи, а также идущая советско-польская война, в которой англичане заняли выжидательную позицию. Работы едва двигались до 1 апреля 1921 г., после чего фактически совсем остановились. Следующим фактом пренебрежения польских интересов британской стороной, стал несогласованный перенос начала испытаний кораблей с 30 апреля на 1 июня 1921 г., хотя A-64 был готов уже 6-го, а A-68 15 апреля. Первые их результаты оказались совершенно неудовлетворительными, что коротко прокомментировал контр-адмирал

Клочковский: *«Верфь провела ремонт миноносцев крайне плохо»*. И все вышесказанное навело поляков на мысль уведомить Адмиралтейство об отказе от услуг английских рабочих и выполнить часть работ силами польского персонала, оставив только мастеров для контактов с руководством верфи. Исходя из этого, польская сторона при 30–40 своих мастеровых, рассчитывала сократить ремонт А-64 и А-68 на полтора месяца, что при тянувшихся уже пятый месяц работах (вместо запланированных 6-8 недель) было совсем неплохо. Однако это предложение было категорически отвергнуто, поскольку напряженность на рынке труда в Англии в тот период складывалась крайне острой и последствия привлечения «чужих» рук могли быть непредсказуемыми.

Начавшиеся 10 июня испытания А-64, А-68 и V-108 продолжались до самого ухода кораблей из Англии. Сдаточные, несмотря на неполадки в работе машин (течи насосов, авария котла), завершились относительно благополучно.

В связи со значительной задержкой ремонта и ростом расходов было решено реализовать другой вариант работ: *«Миноносцы довести до состояния пригодного к буксировке в Польшу. Работы завершить либо в Гданьске, либо в одном из Балтийских портов... Нужно как можно скорее выяснить – наши финансовые трудности или рост расходов способствуют тому, что Адмиралтейство в Розайте чинит трудности с ремонтом и испытаниями. Осень с ее штормами диктует немедленный перевод кораблей на родину...»* Предварительный срок выхода назначили на 1 августа 1921 г. Однако выдержать его не удалось, так как весь цикл испытаний закончили лишь 22 августа, а кроме того докование V-108 завершили 20-го. Помимо этого поляков ждала еще и замена миноносца А-69 на V-105, проведенная 5 августа. 105-й по жеребьевке достался Бразилии, но был перекуплен у нее фирмой Уайт. А А-69 первоначально намечалось отремонтировать до состояния буксировки в Польшу. Однако в ходе долгой канители с ремонтом выяснилось, что для ведения работ просто элементарно не хватает запасных частей. Поэтому еще 28 февраля А-69 списали на запчасти. Но, благодаря такому техническому «каннибализму» удалось восстановить А-64, А-68 и V-108. Миноносец теперь уже никакому ремонту не подлежал. Расходы не покрыли бы даже докование и покраску корпуса, и 28 апреля поступило предложение от фирмы Уайт взять один из бразильских миноносцев, либо V-105, либо V-106 и заменить им А-69, за доплату в 1000 фунтов. 30 июня контр-адмирал Клочковский рассмотрел это предложение и начал переговоры, в результате которых Уайт снизил цену до 900 фунтов и согласился передать польской стороне лучший из двух предложенных кораблей, взяв также необходимые запчасти с другого. 5 августа командор Франтишек Дирна подписал договор о замене А-69 на V-105 с соответствующей доплатой. Наконец, в начале сентября 1921 г. в Лейте удалось собрать всю группу польских миноносцев. Последним 10 сентября пришел V-108. Спустя два дня миноносцы А-59, А-80 и V-105 покинули порт на буксире парохода «Bullger». В Гданьск они пришли 14 сентября. Оставшаяся тройка находилась в Англии до 17 сентября, после чего начала самостоятельный переход в Польшу, предварительно торжественно подняв флаги. Окончательно на восстановительный ремонт было затрачено 63743 фунта 17 шиллингов. Корабли получили новые названия: «Mazur» (V-105), «Kaszub» (V-108), «Slazak» (А-59), «Krakowiak» (А-64), «Kujawiak» (А-68) и «Goral» (А-80), последний в 1922 году переименовали в «Podhalanin».

Экипажи кораблей прибыли в Англию несколькими партиями. Первая покинула Польшу 5 мая 1920 г. и состояла из командира дивизиона командор-поручика Константина Яцыничя, командира V-108 командор-поручика Валериана Антоновича, инженер-механика капитана Гаевского и 27 унтер-офицеров и матросов. Следующие группы посылались по ходу ремонта и готовности кораблей к плаванию. Весьма интересен был этнический состав команд (в отдельных подразделениях доминировали представители так называемых «новых территорий»). Итак:

- из шести командиров миноносцев пятеро были выпускниками Петербургского Морского Корпуса 1913 года;
- механиками были в основном малополяки, служившие ранее в австро-венгерском флоте;
- силезцы, познанцы и поморцы из бывшей Пруссии составили 90 % унтер-офицеров;

- минерами и торпедистами служили волынцы из бывшего Царского флота;
- нижние чины в основном были из вармийцев, кашубов и вислинских плотогонов, которые, однако, с морем знакомы не были. Что дало о себе знать во время перехода Северным морем.

Командирами принятых в Шотландии миноносцев стали:

- командир дивизиона – командор поручик Константин Яцынич.
- командир «Slazak» (б. А-59) – капитан Влодзимерж Стацкевич.
- командир «Krakowiak» (б. А-64) – командор подпоручик Антон Васович.
- командир «Goral» (б. А-80) – командор подпоручик Витольд Заячковский.
- командир «Kujawiak» (б. А-68) – командор подпоручик Михал Присецкий.
- командир «Mazur» (б. V-105) – командор подпоручик Валериан Антонович.
- командир «Kaszub» (б. V-108) – командор подпоручик Богдан Бродовский.

Переданные Польше корабли принадлежали к четырем типам: «Mazur» и «Kaszub» (340 тонн, 62,60 × 6,20 × 2,30 м, 29,4 уз. 2 88-мм орудия и 2 450-мм ТА) были миноносцами типа «V», построенными фирмой «Вулкан» в Штеттине в 1914 году для голландского флота как Z-1 и Z-4. После начала Первой мировой войны были реквизированы и вошли в состав Кайзеровского флота как V-105 и V-108. И, поскольку их строительство началось еще до войны, механизмы и корпуса изготовлены в соответствии со спецификациями, а потому от кораблей военной постройки отличались в лучшую сторону. Остальные миноносцы – «Podhalanin» (330 т., 60,40 × 6,40 × 2,0 м, 26 уз. 3 88-мм) построен в 1917 г. на «Ховальдт Верке» в Киле, «Slazak» в 1917 г. и «Krakowiak» (330 т. 61,10 × 6,40 × 2,20 м, 28 уз. 2 88-мм и 1 450-мм ТА) в 1918 г. на верфи «Вулкан» в Штеттине принадлежали к серии «А»-большой». Последний – «Kujawiak» (335 т., 60 × 6,40 × 2,30 м, 28 уз. 2 88-мм. 1 450-мм ТА) был представителем серии «А»-малый и построен в 1917 г. в Эльбинге.

В начале сентября 1921 г. в Лейте отметились, наконец, все шесть миноносцев. Последним 10 сентября пришел V-108. А за два дня до этого тройка А-80, А-59 и V-105 на буксире парохода «Bullger» покинула английский порт. В Гданьск они пришли 14 сентября. Оставшиеся три корабля задержались до 17 сентября, после чего отправились домой своим ходом. По пути сделали плановый заход в Кристиансанн.

Переход в Польшу

По окончании работ началась подготовка к переходу. Но из-за нехватки денег удалось закупить значительно меньше топлива, чем требовалось. «Krakowiak» принял 75 т. нефти (максимальный запас 81 т.), «Kujawiak» – 56 т. нефти (максимум 75 т.), «Kaszub» – 14 т. нефти и 54 т. угля (максимум 16 и 60 т. соответственно). По расчетам командира дивизиона этого должно было хватить для перехода до Кристиансанна, но «Kaszub» необходимо было дозаправлять в море, так как пройти 460 миль на 14 тоннах он не мог (требовалось не менее 30 тонн). Правда, командир миноносца командор подпоручик Антонович предлагал идти короткой дорогой с заходом в Абердин, что сократило бы путь на 75 миль, а еще 200 миль вести корабль на буксире. Но это предложение отвергли, решив действовать по первоначальному плану.

Итак, в начале сентября 1921 года в Лейте собрались все миноносцы, последним из которых прибыл V-108. За два дня до этого на буксире увели А-59, А-80 и V-105. 14 сентября караван пришел в Гданьск.

17 сентября 1921 г. на трех отремонтированных кораблях произвели торжественный подъем флагов, и они также вышли в Польшу: «Kaszub» (с командиром дивизиона командором Яцыничем), «Kujawiak» и «Krakowiak». Еще в ходе ремонта планировалось, что «ходячие» миноносцы поведут на буксире остальную троицу, однако при разделении кораблей на две группы пришлось учесть, что скорость буксировки составит всего 5-7 узлов и приведет к очень большому расходу топлива.

Рейс буксируемых миноносцев прошел без каких либо происшествий, в то время как идущие самостоятельно столкнулись со значительными трудностями. После выхода из Лейта корабли легли курсом на Кристиансанн со скоростью 15 узлов. Погода благоприятствовала началу похода. Однако уже через несколько часов хода с такой скоростью, оказалось, что принятое топливо отвратительного качества. Особенно это

касалося угля, который сгорая, забивал шлаком колосники топок. В совокупности с практически необученным персоналом кочегарок, который в подавляющем большинстве в море был впервые в жизни и работе только одного угольного и одного нефтяного котла, скорость то падала менее 10 узлов, то поднималась до 15-ти. Расход топлива на всех трех миноносцах был очень высок. Уже 18 сентября к 17.00 запас нефти на «Kaszub'e» иссяк и потребовалось его пополнение с «Kujawiak'a» (приняли примерно 11-14 т.). В течение следующих суток, ввиду утомления кочегаров и усиления волнения моря, скорость отряда, который теперь подстраивался под ход «Kaszub'a», снизилась до 8 узлов. 19 сентября в 00.20 на «Kaszube» вновь возникли проблемы с некачественным топливом, и командир отряда решил повернуть корабли в Абердин. Но чуть позже командор Яцынич, перейдя на «Krakowiak», велел возвращаться только «Kaszub'u». В 06.30 сигнал о нехватке топлива поднял «Kujawiak» и попросил взять его на буксир. Однако бурное море и отсутствие буксировочного оборудования сделать это не позволили. Посреди Северного моря «Kujawiak» лег в дрейф. «Krakowiak» по приказанию Яцынича пошел в Кристансанн, где планировалось дождаться отставшие корабли. В 08.45 командир дивизиона приказал «Kujawiak'u» дать радиограмму: «Нуждаюсь в помощи», которую радист самовольно дал в эфир как «SOS». Около 20.00 к миноносцу подошло судно «Senator Brand», согласившееся на буксировку. 20 сентября в 03.30 завели буксир и миноносец развернули носом на волну. В 08.00 дали ход. Примерно в это же время свои услуги в помощи предложил немецкий траулер № 61, однако ему было отказано. Чуть позже сюда же подошел норвежский буксир «Stunzund». Его присутствие позволило изменить курс каравана на Кристиансанн и предупредить капитана «Senator Brand», что если он поведет миноносец не в указанный порт, то польская команда воспользуется услугами норвежцев. В 19.00 21 сентября пришли в Кристиансанн.

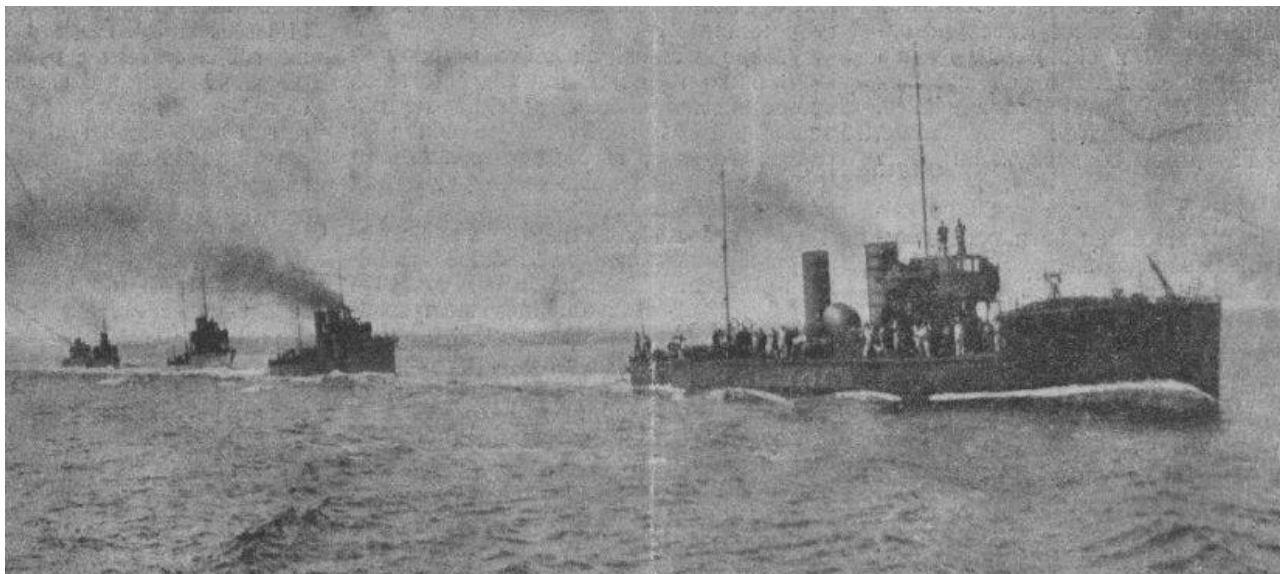


Рис. 1. Строй польских миноносцев во время учений 1924 г. (головной «Mazur», за ним «Kaszub»)

28 сентября, уже без всяких происшествий, «Kaszub», «Kujawiak» и «Krakowiak» пришли в Гданьск. В ноябре-декабре они прошли приемные испытания, после чего составили дивизион миноносцев польского флота. Три других: «Slazak», «Goral» и «Mazur» временно поставили в отстой. Начались поиски предприятия, с которым можно было бы заключить контракт на ремонт кораблей. Наиболее привлекательными оказались предложения фирмы Polorient и Государственной судовой верфи, предложивших самые низкие цены. Polorient был готов передать корабли заказчику после 6-8 недель ремонта по цене 1300000 германских марок за «Mazur». И по 1200000 – за «Slazak» и «Goral», плюс, монтаж дополнительного оборудования (радиостанции и вентиляция) – за 209300 марок. Менее выгодным было предложение Государственной судовой верфи. Она бралась подготовить первый миноносец через 5 месяцев, второй – через 6 и третий через шесть с половиной. Буксировку

на обе верфи предполагалось осуществить буксирами DSM и на его средства. Цена ремонта одного корабля предполагалась в 2592500 германских марок. Однако договор так и не был заключен, поскольку 29 ноября 1921 г. Приемная Комиссия дала заключение, что Судоверфь на данный момент существует только на бумаге и работы вести просто некому. Решили, что наилучшим вариантом будет проведение ремонта силами команд кораблей, и лучше его не откладывать в долгий ящик, поскольку уходящее время неизбежно повлечет новые и новые затраты. Исходя из опыта пребывания в Англии, следовало экономить на всем, и все сделать в Польше. За рубежом приобрести только те материалы, которых не имелось в стране. Ремонт проводился на ремонтных мастерских в Гданьске (начался уже в сентябре 1921-го) и велся в очень трудных условиях, вдали от порта, при недостатке средств связи и отсутствии запчастей на портовых складах. Зимой работы продолжались буквально только благодаря печкам-буржуйкам. Восстановление кораблей последовательно завершили в 1922–23 гг. 2 августа 1922 г. первым вошел в строй «Mazur». Затем к нему присоединился «Podhalanin» (б. «Goral»). Последним 10 июня 1923 г. поднял флаг «Slazak».

Еще одной важной проблемой ремонта стало вооружение кораблей. В Польшу миноносцы прибыли без него, поскольку все было демонтировано в Англии. Такое решение приняла Палата Лордов, которая оценивала корабли не более чем судами пограничной стражи. Однако полякам удалось достаточно быстро получить согласие на закупку вооружения. Но предложение английской стороны совершенно не обрадовало адмирала Поревского, который был хорошо знаком с характеристиками артиллерии русского флота. В конце концов, эта сделка не состоялась и миноносцы по прибытии на родину временно получили 47-мм орудия. Лишь в 1924 г., благодаря предоставленному Францией кредиту, их перевооружили 75-мм пушками и двумя 450-мм торпедными аппаратами.

В заключение стоит рассмотреть последствия событий, разыгравшихся в Северном море. Их оценка содержится в рапорте командора Ежи Свирского председателю Комиссии по расследованию обстоятельств перехода миноносцев и донесении командора Яцынича.

В ходе проведенного в Польше разбирательства выяснилось, что командованию группы кораблей ничего не оставалось делать, как смириться с недостатками: нехваткой обученного персонала и скудости финансовых ресурсов. В отношении угля инженер-механик дивизиона утверждал о его высоком качестве и, что таким же пользуются сами англичане, а качество нефти засвидетельствовал сам командир дивизиона. В пользу качества топлива говорила и его цена, и с этим приходилось считаться. Другим важным упреком стал неверный расчет расхода топлива. Считалось, что при скорости 12-14 узлов «Krakowiak» и «Kujawiak» будут сжигать 1,2 тонны нефти, а «Kaszub» 1,1 т. нефти и 0,65 т. угля в час. Увы, эти расчеты уже в самом начале перехода не заслуживали оптимизма. Не был принят во внимание факт плохо обученных машинных команд. Многие из них не только впервые столкнулись с данным типом машин, но и вообще в первый раз оказались в настоящем морском походе. Помехой лучшему обучению в итоге стал поспешный уход из Англии, дабы значительно сократить расходы на пребывание в порту. И все обучение команд свелось лишь к теории, без соответствующей практики. Поэтому корабли и оказались с крайне неопытной прислужкой машин, которая естественно дала сверхмерный расход топлива, даже при очень скромной скорости. Безусловно, сказалось и недостаточное его количество. Угля и нефти и так приняли меньше необходимого запаса, да к тому же часть была израсходована в ходе приемных испытаний.

Из-за просчетов командования не избежали ошибок и при планировании перехода. Прежде всего, отказались от предложения командира «Kaszub'a» о буксировке миноносцев в Лайт, что сократило бы путь на 200 миль. Вместо этого решили дозаправить корабли во время похода. Отказались и от предложения командира «Kujawiak'a» зайти в Абердин, сославшись на то, что внешний вид кораблей оставляет желать лучшего.

Сам поход так же отмечен рядом недоразумений. Прежде всего, отсутствием доклада командира дивизиона о том, что на «Kujawiak'e» не хватает 14 т. топлива, а это в свою очередь стало причиной отправки в Абердин «Kaszub'a». А ведь инженер-механик дивизиона гарантировал – на остальных миноносцах топлива хватит до Кристиансанна. В пользу продолжения похода сыграл тот факт, что возвращение в Англию целого дивизиона создаст неблагоприятное впечатление о стране в целом.

Комиссия пришла к заключению – первоначальный замысел буксировки в Польшу всех шести миноносцев был бы наилучшим. А в итоге вину за все случившееся возложили на следующих офицеров:

- командор поручик Константин Яцынич – за недооценку трудности похода с неподготовленным экипажем;
- командор поручик инженер Мусиловский – за недостаточный контроль за приемом топлива и его дальнейший расход;
- командор подпоручик Васович – за недостаточный контроль за работой радиотелеграфиста;
- поручик флота Вилькицкий с миноносца «Krakowiak» – за недостаточный контроль за работой радиотелеграфиста;
- капитан поручик инженер Гаевский инженер-механик миноносца «Kaszub» – за плохую работу кочегаров, не сумевших поддерживать необходимую скорость и значительный перерасход топлива.

Отголоски похода напомнили о себе в мае 1922 года, когда разрешился вопрос оплаты с собственником парохода «Senator Brand» за буксировку польского корабля. Немецкая фирма требовала уплаты 30 млн. марок, что составляло 8-10% стоимости нового довоенного миноносца. Польская сторона отстаивала сумму в 50960 марок, доказывая оказание помощи военному кораблю. В итоге «MSZ проинформировал немецкое посольство, что Руководством флота принято решение о немедленной уплате немецкой фирме 50976 марок еще 16 декабря 1921 года». Этот факт и стал окончательной точкой в истории перехода миноносцев в Польшу и началом их службы под бело-красным флагом.

УДК 94(438).08

Передача, ремонт и переход в Польшу ее миноносцев в 1921 г.

Михал Кохан ^a

^a Независимый исследователь, Польша

Перевод с польского Л.А. Олюнин

Аннотация. Широко известна действия польских миноносцев в годы Второй мировой войны, менее известна их карьера в период между мировыми войнами. На основе мемуарной литературы и информации периодической печати производится попытка реконструкции событий, сопровождавших передачу, ремонт и переход в Польшу шести трофейных миноносцев. Три из них из-за своего скверного технического состояния совершили переход на буксире, а три своим ходом.

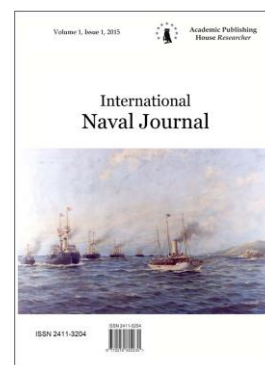
Ключевые слова: Польша, история, польский флот, трофейные миноносцы.

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): 77-81

DOI: 10.13187/inj.2017.1.77
www.ejournal37.com



UDC 94(85)

The Peruvian Submarines «Dos de Mayo» («Sierra»)

Alexander F. Mitrofanov ^{a, *}^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation

Abstract

In the early 1950-s, to replace obsolete and disabled R-class submarines, the Peruvian Navy ordered a series of submarines in the United States that received the project «Sierra». Two submarines were commissioned in 1954, and two more in 1957. Although the S-class submarines did not have the opportunity to participate in full-fledged combat operations, they had a significant impact on strengthening the combat capabilities of the Peruvian navy. All submarines were withdrawn from the fleet in 1999 and the bottom of them is currently functioning as a museum.

Keywords: Perú, Navy, submarine, «Sierra»-class («Dos de Mayo»).

Хотя первая боеспособная подводная лодка вошла в состав перуанского военно-морского флота (Marina de Guerra del Perú) 19 августа 1911 года, попытка создать субмарину в этой стране относится еще к периоду Тихоокеанской войны между Перу и Чили, когда в 1879-1881 годах под руководством инженера Федерико Блуме (Federico Blume) велось строительство лодки «Того».

В 1912-13 годах в Перу прибыли построенные во Франции «Ferré» и «Palacios». Хотя их срок службы был недолгим (списаны в 1921 году), лодки стали настоящей кузницей кадров для подводного флота Перу. Следующим шагом в развитии подводных сил стала постройка в США в 1926-1927 годах четырех ПЛ типа R. Эти лодки находились в строю 23 года.

В связи со старением лодок типа R 2 июля 1951 года был заключен контракт с американской компанией Electric Boat Co. (Groton, Connecticut) на постройку двух субмарин проекта 231-ЕА (тип «Sierra» по перуанской терминологии), позднее (1 июля 1955 г.) был подписан контракт стоимостью 15,7 млн. долларов на поставку еще двух однотипных лодок.

Строительство велось на верфи New London Ship & Engine Company в Гротон (штат Коннектикут), принадлежавшей компании Electric Boat.

Компания Electric Boat (в настоящее время носит название General Dynamics Electric Boat и является подразделением компании General Dynamics Corporation) была основана в 1899 году для строительства подводных лодок, спроектированных американским конструктором John Holland и является основным поставщиком ПЛ, в том числе и атомных, для ВМФ США в течение более чем 100 лет.

* Corresponding author
E-mail addresses: aleksmitr@yahoo.com (A.F. Mitrofanov)

Проект не отличался новизной, его прототипом являлись экспериментальные лодки типа «Mackerel» (2 единицы), построенные Electric Boat Co. в 1939-1941 годах. Анахронизмом выглядело и артиллерийское вооружение, тем не менее, оно сохранялось до конца службы лодок. Это было вызвано тем, что перуанские военные планировали использовать орудия для огневой поддержки действий подразделений морского спецназа. Новинкой являлся шноркель и более современное электронное оборудование.

Корабли вступили в строй в 1954-1957 годах и получили названия S-41 «Lobo», S-42 «Tiburón», S-43 «Atún», S-44 «Merlín».

Таблица 1.

Название	Закладка киля	Спуск на воду	Укомплектование	Списание
Tiburón	12.05.1953	27.10.1953	01.03.1954	1999
Lobo	12.05.1953	06.02.1954	14.07.1954	1999
Merlín	27.10.1955	15.02.1957	28.11.1957	1993
Atun	27.10.1955	15.02.1957	28.11.1957	1990

Основные ТТХ ПЛ типа «Sierra»

Длина наибольшая, м	74,1
Ширина наибольшая, м	6,7
Осадка, м	4,3
Водоизмещение надводное, м	838
Водоизмещение подводное, м	1422
Скорость надводная, узл.	16
Скорость подводная, узл.	10
Мощность дизелей, л.с.	2х?
Мощность гребных электродвигателей, л.с.	2х1200
Вооружение торпедное:	
количество носовых ТА х калибр, мм	4х533
количество носовых ТА х калибр, мм	2х533
Торпедный боезапас, шт.	16
Вооружение артиллерийское	1х127-мм
(только на первых двух лодках)	
Численность экипажа, чел.	40
Запас топлива, т	45
Дальность плавания, миль/узлов	5000/10
Глубина погружения рабочая, м	200
Радиолокационная станция	SS-2A
Гидроакустическая станция	BQR-3, BQA-1A

Главная силовая установка состояла из двух двухтактных V-образных 12-цилиндровых дизелей General Motors 278A, двух гребных электродвигателей мощностью по 1200 л.с. и двух групп аккумуляторных батарей.

Торпедное вооружение состояло из 4-х носовых и 2-х кормовых торпедных аппаратов калибром 533-мм для стрельбы американскими торпедами с акустической системой самонаведения типа Mk 37 mod 2 и mod 3 (с электродвигателем), Mk 37C (с тепловым двигателем) и другими. Данные торпеды предназначались для поражения как надводных, так и подводных целей. Для управления торпедной стрельбой использовался Torpedo Data Computer Mk 3 mod. 5.

Две первые лодки серии имели также и артиллерийское вооружение. Это было проверенное в годы Второй мировой войны на американских ПЛ 127-мм орудие Mark 17 5"/25 на лафете Mark 40.

Основные ТТХ артиллерийской установки Mark 17 5"/25 Wet Mount Mark 40

Калибр, мм	127
Длина ствола, калибров	25
Вес установки, т	2
Углы возвышения	-10°/+85°
Начальная скорость снаряда, м/сек	640
Эффективная дальность стрельбы, м/угол возвышения	13300/40°
	8400/85°
Вес снаряда, кг	24

Во время постройки первой пары подлодок их экипажи в апреле 1954 года провели учения по спасению затонувшей лодки с участием спасательного судна ВМС США USS «Blue Bird».



Рис. 1. Дизельный отсек «Абтао» (слева), компьютер системы управления торпедной стрельбой (справа) (фото автора, публикуются впервые)

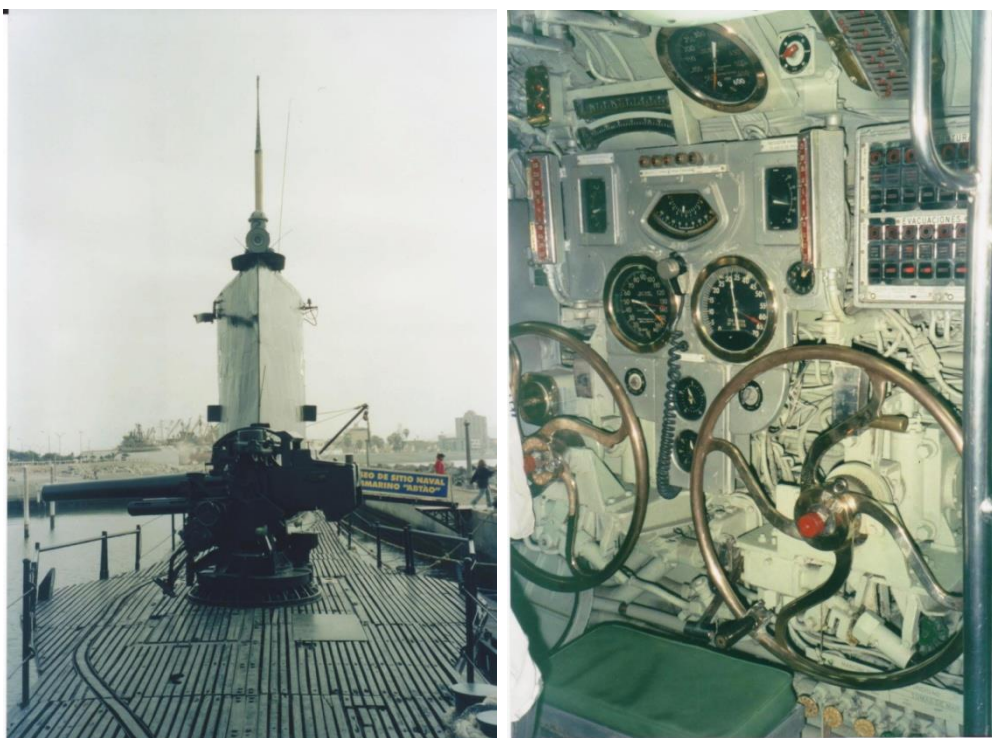


Рис. 2. 127-мм орудие «Абтао» (слева), пост управления горизонтальными рулями (справа) (фото автора, публикуется впервые)

Перед уходом в Перу лодки типа S прошли интенсивные испытания. Так, «Tiburón» провел в море 27 суток, прошел 2869 миль, выполнил 87 погружений, пробыв под водой более 57 часов, выполнил 38 торпедных атак с использованием всех шести торпедных аппаратов и пять выстрелов из орудия.

18 июля 1954 года «Tiburón» и «Lomo» покинули США и направились в перуанский порт Анкон, куда и прибыли после двенадцатидневного перехода. Отсюда с президентом и военно-морским министром Перу на борту лодки в сопровождении дивизиона эсминцев совершили переход в Кальяо.

Вторая пара лодок прибыла в Кальяо 27 ноября 1957 года. Все новые субмарины вошли в состав 2-го дивизиона (Segundo División de Submarinos) флотилии ПЛ (Flotilla de Submarinos).

29 марта 1957 года лодки сменили название: S-41 «Lobo» стала SS-41 «Dos de Mayo», S-42 «Tiburón» – SS-42 «Abtao», S-43 «Atún» – SS-43 «Angamos», S-44 «Merlín» – SS-44 «Iquique».

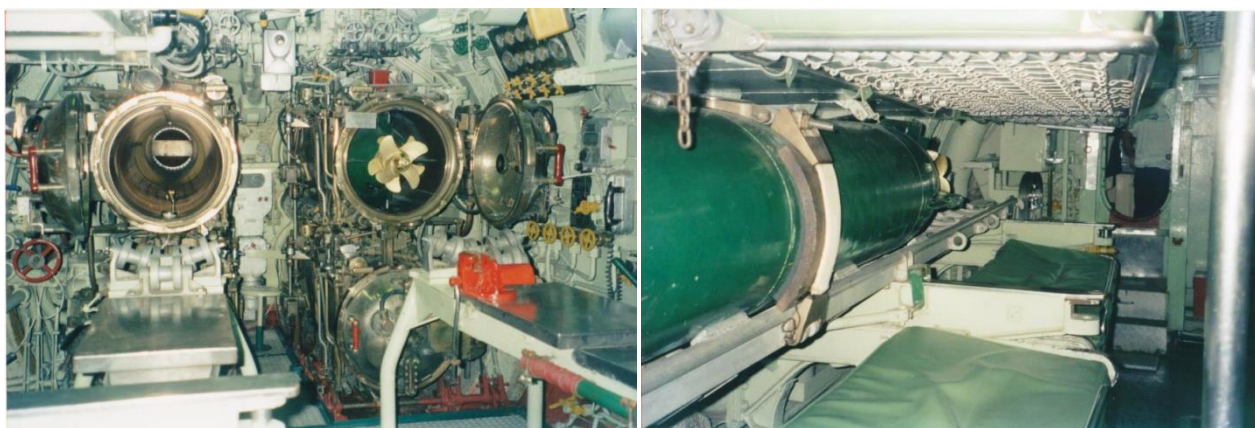


Рис. 3. Носовой торпедный отсек (слева), койки экипажа и запасная торпеда (справа) (фото автора, публикуется впервые)



Рис. 4. Имитация пожара в кормовом торпедном отсеке лодки-музея «Abtao» (слева), общий вид подводной лодки-музея «Abtao» у пирса порта Кальяо (справа) (фото автора)

С 19 января по 27 февраля 1958 года шесть подводных лодок флотилии, включая все лодки типа «Sierra», совершили поход с посещением Зоны Панамского канала. При этом на их борту находились кадеты четвертого курса Военно-морского училища, а также четыре аргентинских подводника. Это была крупнейшая группировка ПЛ, прибывшая в Зону канала со времен Второй мировой войны.

С 1959 года начались регулярные военно-морские учения ВМС стран Западного полушария *Unitas*, в которых постоянно участвовали и перуанские субмарины. Их основной целью была отработка задач по борьбе с подводными лодками. Другой задачей лодок типа S стала высадка на берег подразделений специального назначения морской пехоты.

В шестидесятых – начале семидесятых годов на военно-морской базе США в Key West (штат Флорида) лодки типа S проходили ремонт и модернизацию с заменой аккумуляторных батарей. При этом на «Dos de Mayo» и «Abtao» были установлены новые гидроакустические станции, а в 1972 года на «Abtao» появилась система спутниковой навигации.

В ходе вооруженного конфликта между Перу и Эквадором (Conflicto del Alto Cenepa) в 1995 году четыре перуанских лодки, включая «Dos de Mayo», были развернуты на позициях у северного побережья страны на подходах к заливу Guayaquil.

В 1990–1999 годах все лодки типа «Sierra» были выведены из состава флота. В июле 2001 года президент Перу подписал декрет о передаче «Abtao» Ассоциации офицеров-подводников (la Asociación de Oficiales Submarinistas del Perú) для использования в качестве музея. 28 января 2004 года в Кальяо состоялась торжественная церемония открытия «Museo de Sitio Naval Abtao».

References

Bedoya, Mitiukow, 2015 – Bedoya J.A., Mitiukow N. (2015). Okręt podwodny Federico Blume. *Okręty Wojenne*. № 6. S. 4–8.

El Mar..., 1986 – El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú. Lima: Ministerio de Marina del Perú.

Ortiz Sotelo, 2011 – Ortiz Sotelo J. (2011). Fuerza de Submarinos 100 años: 1911-2011. Lima.

UDC 94(85)

Перуанские подводные лодки типа «Dos de Mayo» («Sierra»)

Александр Федорович Митрофанов ^{a, *}

^aМеждународный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация

Аннотация. В начале 1950-х годов для замены устаревших и выведенных из строя подводных лодок типа R, перуанский ВМФ заказал в США серию лодок, получивших код «Sierra». Две лодки вошли в строй в 1954 г., еще две в 1957 г. Хотя подводным лодки типа S не довелось принять участия в полноценных боевых действиях, они оказали значительное влияние на укрепление боевых возможностей перуанского флота. Все лодки были выведены из состава флота в 1999 г. и одна из них в настоящее время функционирует в качестве музея.

Ключевые слова: Перу, военно-морской флот, подводная лодка, тип «Sierra» («Dos de Mayo»).

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: aleksmitr@yahoo.com (А.Ф. Митрофанов)