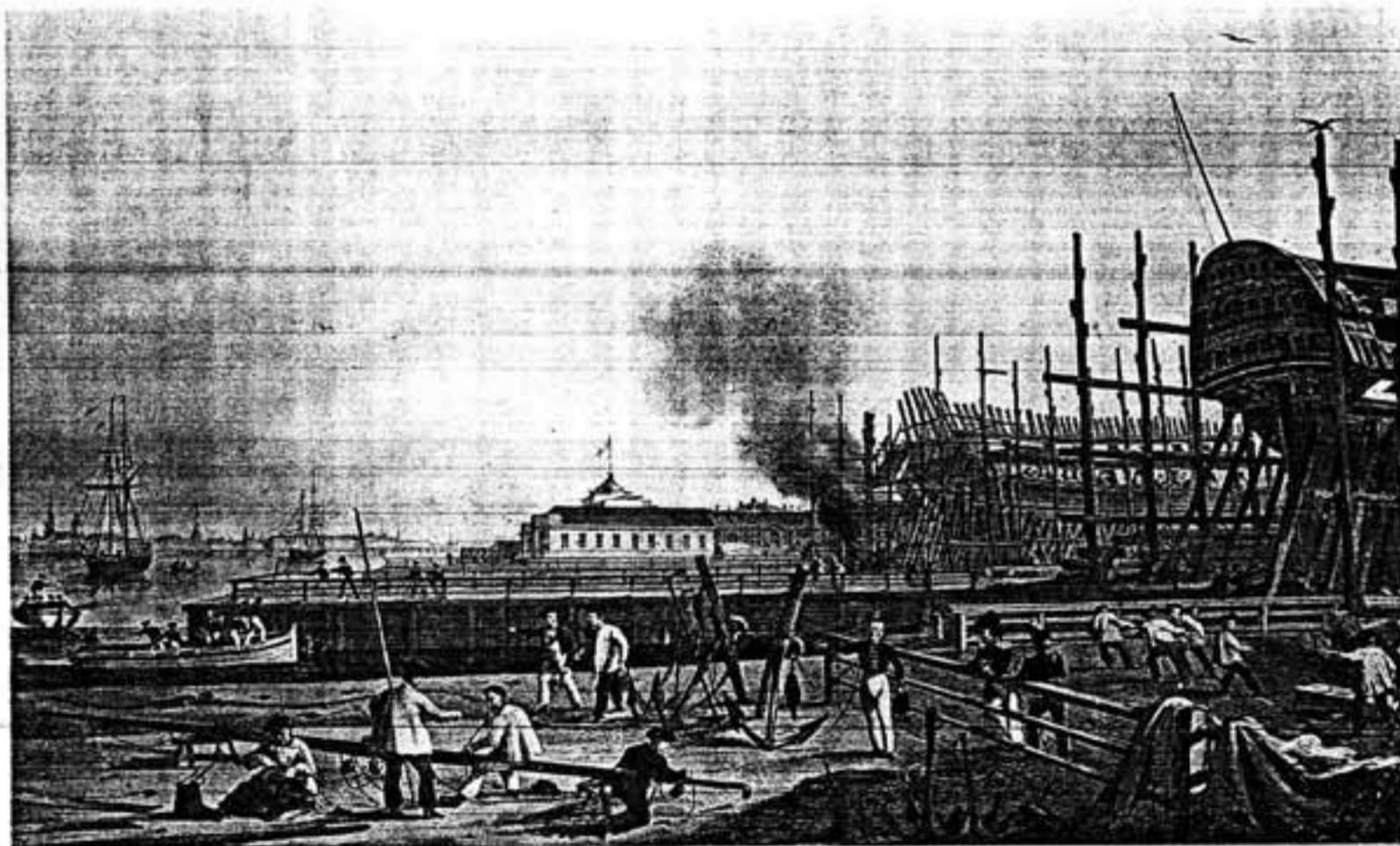


Андрей Смирнов,
кандидат исторических наук

Турки не ждали — и лес валяли круглый год...

Как создавали Черноморский флот

Фидониси, Керчь, Тендра, Калиакрия — без созвездия этих морских «викторий» 1788–1791 годов трудно представить себе блестящую екатерининскую эпоху, «времена Очаковские и покоренья Крыма». Однако за блеском побед Ф. Ф. Ушакова никто не заметил того черного, упорнейшего труда, того напряжения ума, сил и воли, с которым екатерининская Россия создавала оружие этих побед — Черноморский флот. Мы бесстрастно фиксируем: в 1778 году на нижнем Днепре основали Херсонскую верфь, в 1789-м — Николаевскую на Ингуле, а к 1792-му на них уже было сооружено 15 линейных кораблей и линейных фрегатов, образовавших костяк нового флота... Но каких усилий все это стоило?



Адмиралтейская верфь в Петербурге. Литография К. П. Белгорова по рисунку К. Сабата. 1820-е гг.
Справа — стоящие на эллингах (так в те времена называли стапели) два линейных корабля, один из которых еще не закончен обшивкой. На переднем плане: «флотские служители» оснащают рей.

Едва ли не самым простым делом было проектирование судов. Устройство деревянного парусного линейного корабля оставалось неизменным весь XVIII век, а многие параметры конструкции были даже регламентированы стандартами. Кроме того, корабль XVIII столетия был достаточно простой системой. Ручной штурвал с тросовой передачей на руль, ручной насос-помпа да шпиль (ворот с рукоятками-вымбовками, вращая который вытаскивали из воды якорь) — вот и вся судовая механизация. И, конечно, простейшие механизмы — блок, клин, рычаг... Источником энергии при всех судовых работах служила физическая сила моряков

Пошел шпиль — давай на шпиль,
Бросай все — пошел на шпиль.
Становися в круговую,
На вымбовку дубовую.
Грудь упри — марш вперед!
Топай в ногу, давай ход!!
Неудивительно, что работу нынешних конструкторских бюро делал тогда один человек — корабельный мастер или подмастерье. А вся графическая документация состояла из одного листа, на котором выполнялся теоретический чертеж, дававший представление о внешних очертаниях корпуса судна (на одной из трех его проекций

1703. 16 мая
Закладка в устье Невы Петропавловской крепости
и города Санкт-Петербурга.

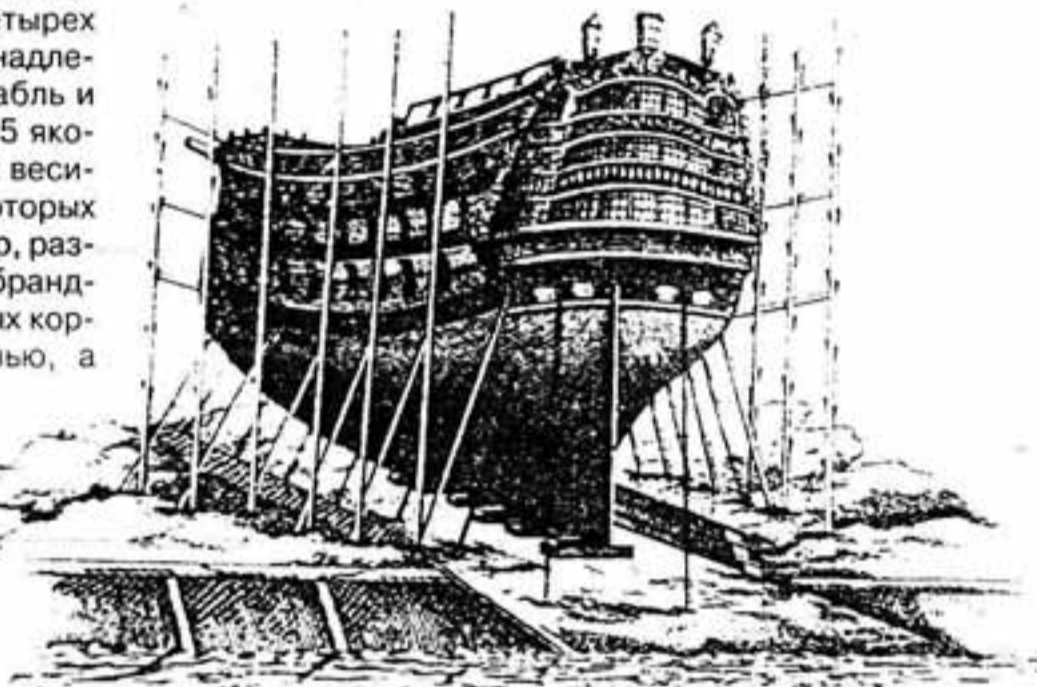
прорисовывались также отдельные элементы конструкции), и поперечный разрез. Вся работа занимала дней десять-двенадцать, а линейные фрегаты «Св. Георгий» (1783) и «Григорий Великой Армении» (1790) патриарх черноморского кораблестроения С. И. Афанасьев спроектировал и вовсе за три дня!

По чертежу составлялись ведомости на заготовку «лесов, материалов и припасов» для постройки судна. В них последнее представляло уже гораздо более сложным и трудоемким сооружением. Например, типичный для русского флота 1780-х годов линейный корабль 66-пушечного ранга (длиной по нижней палубе 48,8 метра, шириной без обшивки 13,5 и с осадкой 6,4 метра) одного только дубового леса поглощал до 4100 тонн², железа четырех сортов — до 120 тонн; в трюм в качестве балласта надлежало уложить почти 377 тонн чугунных чушек. Корабль и четыре несомые им шлюпки следовало снабдить 25 якорями общим весом 15,5 тонны; еще около 120 тонн весили 66 чугунных и 4 медных орудия, боекомплект которых состоял из 6305 снарядов — сплошных чугунных ядер, разрывных бомб и гранат, зажигательных карказов и брандсжугелей, книпелей для поражения снастей, жестяных корпусов со свинцовой и дроваглов с чугунной картечью, а также из 12 тонн пороха³. На паруса уходило свыше 15 000 метров парусного полотна четырех сортов, а на комплект военно-морских, национальных и сигнальных флагов, гюйсов и вымпелов — 9132 метра флажного. «Такелажных вещей», то есть пеньковых тросов для такелажа и красной пеньки для конопачения корпуса, требовалось около 125 тонн; смолы и канифоли, чтобы просмолить корпус и такелаж, — около 50 тонн. А еще 8 тонн гвоздей восьми сортов, 1,5 тонны лакокрасочных материалов (порядка 15 наименований), 3,5 тонны говяжьего, свиного и «ворваньего» сала и конопляного масла к конопатной, малярной и другим «частям»⁴; парусные и флажные нитки, сталь, жель, кусковой и листовой свинец, слюда, сигнальные и обычные свечи, компасы, артиллерийские квадранты и калибры, комплект бордажного оружия (ружья, пистолеты, дробовики-мушкетеры, тесаки, пики и топоры-интрепели), инструменты, мездриной клей, кожа, сукно, деревянные обручи для бочек с водой и провизией, кирпич и глина на камбузную печь, медная посуда, котлы, дверные замки, петли и т.д. и т.п.

Организация всех этих заготовок легла вначале на плечи Адмиралтейств-коллегии и главного начальника Херсонской верфи генерал-поручика И. А. Ганнибала. С июня 1783 года ею стала заниматься Херсонская контора над портом, направляемая преемниками Ганнибала вице-адмиралами Ф. А. Клоачевым и Я. Ф. Сухотинным и капитаном 1 ранга Н. С. Мордвиновым, а с января 1786-го — вновь созданное в Херсоне Черноморское адмиралтейское правление. Последнему самым деятельным образом помогали его прямой начальник — наместник юга России князь Г. А. Потемкин-Таврический и руководитель Николаевской верфи М. Л. Фалеев.

Первейшей заботой администраторов был, конечно же, лес. И прежде все-

го дубовый, из которого выполняли набор (каркас) корпуса корабля. Главным поставщиком древесины для черноморских верфей стала Юго-Восточная Белоруссия, часть которой все еще принадлежала Речи Посполитой. Из 15 херсонских и николаевских линейных судов постройки 1780 — 1791 годов 9 были сооружены из дуба и сосны, заготовленных в нынешних Гомельской и отчасти Могилевской областях, по берегам Днепра, Березины, Припяти, Сожа и Беседи. 3 корабельных комплекта поставила соседняя Брянщина — из лесов по Десне, Болве, Снежети и Ипути. Наконец, еще на 3 линейных судна древесину дала Правобережная Малороссия. Работы здесь шли на терри-



Трехмачтовый линейный корабль, готовый к спуску.

тории как Российской империи, так и Речи Посполитой — в Чельницком ключе на юго-востоке Подолии, в урочище Чута и Черном лесу близ верховьев Ингульца, в Лебединских и Старосельских лесах, что между Росью и Тясмином, в Кумейских борах над древней русской Росью, «во многих разных местах, на горах, преглубоких буераках, в дремучей густоте, по рекам, островам и болотам»⁵.

Заготовки, как правило, велись подрядным способом, причем за выполнением условий контракта наблюдал комиссионер из строевых офицеров, а техническим руководителем работ был специалист-кораблестроитель — обычно корабельный подмастерье обер-офицерского ранга. Иногда организаторами заготовок бывали сами комиссионеры, но рубщиками, пильщиками и возчиками и в этом случае оставались работавшие по вольному найму



Линейный корабль в процессе вооружения. Установлены и оснащены мачты, но еще не подняты стены и реи.

Ольгинка на Балтийском море первой русской морской крепости Кроншлот, предназначенной вместе с батареей в Котлин прикрывать доступ с моря к С.-Петербургу.

крестьяне — белорусы, великороссы и малороссы. Характерно, что к «трудовой мобилизации» прибегают только однажды — на Брянщине осенью 1778 года. Да и то рассматривали ее как «последнее средство»... Только в Малороссии в 1787—1791 годах заготовку часто вели руками казенных адмиралтейских плотников да адмиралтейских поселян — крестьян, приписанных к верфи в качестве мастеровых. Но тогда шла война, и для поиска «вольных» у комиссионеров не хватало ни денег, ни времени...

Фактор времени вообще определял очень многое. По инструкции рубку леса можно было вести только с конца октября по конец марта, когда у деревьев «сок в кореню» и древесина прочнее. Но турки не ждали — и лес валили круглый год... Сваленные дубы начерно обтесывали по шаблонам, получая подобие тех или иных деталей корабельного набора. Как это сделать, показывали адмиралтейские плотники, которых так и именовали — «показатели». Часть деревьев распиливали на доски для обшивки, и делалось это на пильных мельницах, где пилы приводились в движение водой или вручную. Не всякая пила брала древесину дуба, и работа пильщиков справедливо считалась «претяжелой». Иногда для ускорения бревна раскалывали клиньями — получались «колотые доски», которые затем «выправляли» топором... А рядом заготавливали дубовые бруски и кряжи на оси и колеса пушечных станков, на детали мачт, блоков и шпилей; дубовые клепки для бочек; сосновые бревна на рангоут (мачты и другие «деревья» для несения парусов); сосновые доски на палубный настил и вторую обшивку; еловые бревна на мачты и весла шлюпок; березу и липу на мелкие предметы снабжения.

Темпы работ зависели не только от рубщиков и пильщиков, но и от «облазчиков» — разведчиков лесных уголков. Главной их задачей был поиск дефицитных «ветистых дерев», этого стратегического материала XVIII столетия. Дело в том, что деревянный корабль нельзя было построить без книц — угольников, которыми скрепляли детали набора, примыкавшие друг к другу под углом. А хорошие кницы получались только из развилок ствола и ветвей, где изгиб древесных волокон повторял изгиб угольника, обеспечивая последнему необходимую прочность.

На речных пристанях дубовые «штуки» грузили в байдаки — суда, поднимавшие до 80 тонн, а сосновые бревна связывали в плоты. Нанявшихся в сплавики крестьян ждали нелегкие испытания... Брянские и белорусские реки буквально кишели упавшими в воду деревьями — карчами; по Роси — «изгибистой» и «от подпертия днепровскою водою течения своего не имеющей» — плоты приходилось вести «на шестах». А впереди были еще знаменитые днепровские пороги. Проскочить через это скопище

подводных и надводных камней можно было только в полую воду, то есть до начала июля. Да и тогда с байдаков нужно было снимать 60—80 процентов груза. Что же касается плотов, то поначалу их пускали через пороги неразорванными — и даже не сняв с них мелкие «штуки» и доски... В итоге, горько иронизировал в июне 1783 года Ф. А. Клокачев, «лесной здесь магазин почти от самых порогов до лимана по берегам, островам и камышам»⁶.

«Упустившим» же полную воду оставалось либо ждать следующей, либо везти лес вокруг порогов посуху. Так что многие «штуки» попадали в Херсон только через 2—3 года после заготовки. А на верфи тем временем приходилось «измещаться» лесом, покупая его у разного рода коммерсантов...

Из Подолии и лесов, лежащих к югу от реки Рось, дуб доставляли сухим путем. С мая по октябрь — пока «снеги и грязи» не сделали стель непроезжей — вольнонаемные возчики выводили оттуда по несколько сотен повозок. На каждую из них грузили в среднем по 1,2—1,6 тонны; Николаевская верфь снабжалась почти исключительно таким путем.

Из металлургических предприятий ближайшими к Черному морю были частные «замосковные» заводы, расположенные по притокам верхней Десны, Оки и Мокши — от Брянска до Арзамаса и Саранска. Железо из тамшних береговых руд получалось чрезмерно хрупкое — «черствое», и на флот с замосковных заводов поступало в основном чугунное литье — пушки,

боеприпасы и балласт. При этом пушки отливали на восьми нижеокских заводах братьев Андрея и Ивана Баташевых, что между Муромом и Касимовом. Из 655 орудий херсонских и николаевских линейных судов, бивших по турецкому флоту в 1788—1791 годах, около 370 было изготовлено здесь, на нижней Оке.

Тем временем главнокомандующий Черноморским флотом Г. А. Потемкин стал горячим сторонником медных пушек — значительно более легких, нежели чугунные. И если раньше на линейных судах медными были только единороги — «длинные гаубицы» московского литья, — то с 1790 года стали поступать и медные пушки, отлитые на Брянском и Херсонском заводах.

Чугунная 6-фунтовая пушка для надстроек (шканцев и бака) корабля весила в среднем 0,76 тонны, 12-фунтовая для верхней батарейной палубы — 1,40, а 24- или 36-фунтовая для нижней — 2,73 или 3,75 тонны⁷. Везти такой груз по летнему бездорожью нанятые приемщиками или подрядчиками ямщики не рисковали. Да и зимой это было нелегко. Например, в подводу с 30- или 36-фунтовой английской пушкой зимой 1788 года запрягли 12 — 14 пар волов или 24 лошади; затем заменили подводы «медведками» на широких катках вместо колес. И все равно за день



Портрет фельдмаршала Г. А. Потемкина. Миниатюра на кости Виолле. 1790-е гг.

преодолевали не более 5 верст... Поэтому в первую зиму баташевские пушки вывозили на речные пристани, за лето доставляли их по Оке до слободы Дешкино (60 верст ниже Орла), а оттуда по новому зимнему пути везли в Брянск, где снова грузили в байдаки. Далее начиналась уже известная нам борьба с карчами, мельями и порогами... А флот рос, воевал и не мог ждать! Приходилось, как писал Потемкин, «из камня делать хлеб» — ставить на суда сухопутные медные орудия и даже пушки, добытые с потопленных в Днепровском лимане турецких кораблей...

Сортовое же и полосное железо для различных поковок требовалось «мягкое», сибирское. Поэтому железом и якорями черноморские верфи снабжали в основном казенные и частные заводы Урала, Прикамья и Бятского края. С пристаней по Чусовой, Белой, Каме и Вятке «железные караваны» уходили на Волгу; затем одни тянулись вверх по Оке до Калуги, откуда их груз доставляли в Херсон тем же способом, что и баташевские пушки. Другие спускались по Волге вниз; из Дубовки (50 верст выше Царицына) якоря и железо перевозили на Дон и сплавляли до Таганрога, а уже оттуда доставляли в Херсон морем, а железо — и на поднимавших по 0,4—0,8 тонны повозках... Доставкой занимались и заводы, и флотские комиссионеры, и подрядчики, и губернские власти. И все же железо постоянно запаздывало, так что его покупали где только могли. А якоря для 7 линейных судов даже заказали Баташевым: все-таки поближе... Впрочем, эти якоря из «черствого» железа все равно пришлось заменить камскими — Воткинского казенного завода.

Парусные полотна поступали с частных фабрик Москвы, Калуги, Боровска и из Белоруссии. Здесь ткали канифас (самую толстую парусину для нижних парусов), бревендук для марселей (парусов второго яруса), равендук для расположенных еще выше брамселей и олонеецкое полотно на шлюпочные паруса.

Тросы для такелажа свивали вначале в Калуге, а с 1782 года — на Кричевском канатном заводе Г. А. Потемкина (в конце 1787-го князь передал его «в адмиралтейское ведомство»). Наконец, в 1791-м был пущен казенный канатный завод в Херсоне, перерабатывавший как пеньку, так и готовую пряжу, поступающую с фабрик Брянска, Орла и Калуги.

Все же остальные «вещи, материалы и припасы», как правило, получали через коммерсантов-посредников, реже заказывая их непосредственно производителю. Флотские комиссионеры — офицеров и чиновников — можно было видеть тогда во многих городах России. Там «чинились публики», проводились торги, заключались контракты... По мере оживления коммерческой жизни в Но-

Закладка С.-Петербургского адмиралтейства.

1705. 16 ноября

Указ Петра I о создании первого Морского флота, положившего начало русской морской пехоте.

вороссии все больше сделок удавалось заключить прямо в Херсоне, а все больше «вещей» — «приторговать в здешнем рынке». Особенно большую роль в снабжении черноморских верфей в 1783—1791 годах сыграли херсонские купцы Эммануил Маркус, Иван Дофинз, Иван Пономарев, елисаветградский купец Григорий Балашев и фабрикант Ассон Струговщиков.

Теперь требовалось найти рабочих для постройки судов. Это можно было сделать двумя способами — нанять «вольных» или использовать служивых адмиралтейских мастеровых, набравшихся по рекрутской повинности.

Предпочтительнее, конечно, были профессионалы-адмиралтейцы. Но тогда пришлось бы увеличить рекрутские наборы... Возможно, именно поэтому в 1778—1787 годах ориентировались в основном на вольнонаемных мастеровых. Правда, вначале их пытались найти на малонаселенном Юге, а в результате должны были отправлять в Херсон все новых и новых адмиралтейских мастеровых с Балтики и Азовского моря. С конца 1782 года «вольных» стали вербовать также в северных и центральных губерниях. Так, летом 1783 года на Херсонской верфи трудилось более 1000 крестьян и мещан Вытегорского, Петрозаводского, Олонеецкого, Повенецкого и Каргопольского уездов, а к осени подошли около 370 московских плотников — из-под Рузы, Коломны, Серпухова... Тем временем заселялся и Юг России, которому перестали угрожать крымские татары, и с 1785-го большая часть «вольных» мастеровых набиралась уже там. В общем, в 1785—1789 годах вольнонаемные составляли уже от половины до двух третей херсонских корабелов⁸.

Однако крестьянин, умеющий обращаться с топором, — это еще не корабельный плотник. А «хотя бы к работам адмиралтейским привычку некоторые и сделали, но более года, на какое время они и контрактуются, доле в работе не остаются, но отходят в дома, следовательно, на место их вступают новые незнающие»⁹. К тому же «вольные плотники» брали очень дорого: в 1779 году — 9—10 рублей в месяц, в 1783—1787-м по большей части уже 11—12, а в 1789—1791-м — 14—16. Между тем адмиралтейский плотник 1-го класса еще в 1790 году получал в месяц всего 3,75 рубля, а «третьеклассный» — 1,25... Вот почему в годы войны Потемкин сделал ставку на подготовку мастеровых из рекрутов. На Николаевской верфи «вольных» было уже не более трети¹⁰. К ней же прикрепили около 200 плотников-хлебопашцев — адмиралтейских поселян.

Всего на Херсонской и Николаевской верфях в 1779—1791 годах работало примерно 15 тысяч «вольных», служивых и поселенных мастеровых. Флот строили как ми-



Д. Г. Левицкий. Портрет адмирала И. А. Голенищев-Кутузова. Адмирал — представитель того же поколения моряков-зейманов, что и строители Черноморского флота Ф. А. Клокачев и Я. Ф. Сухотин.

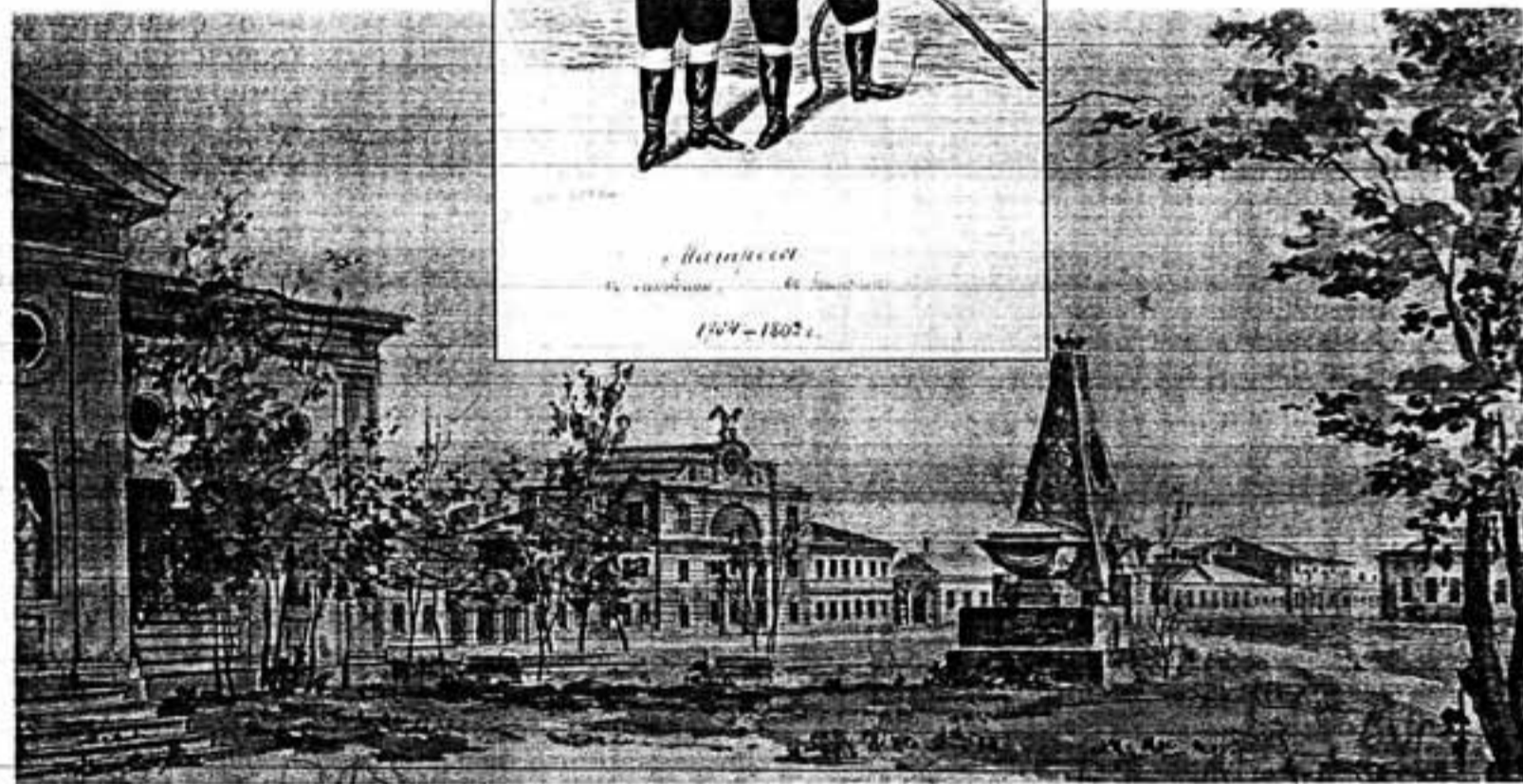
нимум 2000 уроженцев Костромской губернии, 1200 — Олонцевой и Новгородской, 850 — Ярославской, 700 — Московской, 500 — Орловской, 450 — Нижегородской... Лучшими плотниками считались орловские и ладожские, а лучшими кузнецами, конечно же, туляки.

Но суда надо было строить спешно, а рабочих рук на верфях вечно не хватало. Выручали знавшие ремесло матросы, морские артиллеристы и морские пехотинцы. Крестом помогали также солдаты пехотных полков и гарнизонных мастеровых рот, а в 1788—1791 годах и военнопленные шведы и турки. С турками здесь церемониться не приходилось — ведь они заставляли наших пленных матросов служить на своих судах... Впрочем, за работу на верфи служивым очень хорошо платили. Так, в 1790 году гарнизонные зарабатывали по 5 рублей в месяц, моряки и пленные — по 6, а пехотинцы — по 10.

Однако и работать «в условиях крайнего юга» было нелегко. Камышовые плавни, окружавшие Херсон,

тиммержаны унтер-офицерского ранга и наиболее опытные из адмиралтейских корабельных плотников.

Итак, начиналась постройка судна... Вначале на стапеле устанавливали «штуки», образующие киль, — продольную балку, служащую основой всего набора. «Штуки» соединялись «в замок» и скреплялись боутами — железными болтами, которые ковались в адмиралтейской кузнице или поступали на верфь в готовом виде. К оконечностям киля крепили «связанные» тем же способом вертикальные брусья — штевни — и только затем проводили церемонию закладки. Тем временем другие корабельные плотники тесали «штуки», из которых собирали шпангоуты — поперечные «ребра» набора. Шпангоуты устанавливались на киль в 20—30 сантиметрах один от другого, а поверх них ставилась обшивка, крепившаяся дубовыми гвоздями — нагелями. К шпангоутам при помощи деревянных или железных книц крепили бимсы — поперечные горизонтальные балки, на которые настилались палубы. Нако-



Ф. Я. Алексеев. Городская площадь в г. Херсоне. 1796—1797 гг.

служили рассадником малярии, а «сильные жары» летом позволяли трудиться только в утренние и вечерние часы. Особенно тяжело привыкали к жаре рекруты-северяне. Из 2170 костромичей и ярославцев, прибывших весной 1790 года в Николаев, менее чем за три месяца умер каждый четвертый¹¹, а вообще болезни унесли в могилу каждого шестого из 15 тысяч херсонских и николаевских мастеровых. Рабочий же день длился не менее 12 часов, и каждый должен был выполнить назначенный ему мастером урок...

Работами по сооружению корпуса судна руководил корабельный мастер штаб-офицерского ранга или подмастерье — обер-офицер. 10 линейных судов построил мастер Семен Афанасьев, 2 — подмастерье Федор Антонов, по одному — подмастерья Александр Соколов и Агей Мальцов, а еще одно — Соколов вместе с мастером Иваном Должниковым. «Показателями» — младшим техническим персоналом — были ученики «корабельного дела»,

нец обшитый и проконопаченный корпус судна с погруженной в него частью балласта был готов к спуску на воду. Вторую, сосновую, обшивку часто прибавляли гвоздями уже на плаву.

К сожалению, спешка с «отстройкой» флота не позволяла как следует просушивать лесоматериалы. Из-за этого ушаковские корабли были тяжелее, чем следовало бы, а значит, и тихоходнее. Не раз разбитый ими турецкий флот избегал «конечного истребления», используя свое преимущество в скорости хода... Кроме того, суда, выстроенные из сырого леса, рассыхались на плаву. Ослабевали сочленения набора, начинали шататься в своих гнездах нагели и боуты — и вместо 30—40 лет отчаянно скрипящий корабль едва выслуживал 10...

А пока в мастерских верфи трудились шлюпочные, весельные, мачтовые и блоковые плотники, токаря, кузнецы, парусники, столяры, купоры, котельщики, фонарщики, компасные ученики, резчики... Под руководством мас-

теров и подмастерьев они строили штатные шлюпки, изготавливали мачты и другие рангоутные «деревья», собирали блоки и пушечные станки, делали банники, гандшпуги (рычаги), кокоры (фуляры для зарядов пороха) и прочие «деревянные артиллерийские вещи», ковали рулевые петли, обуки, гаки и другие «железные вещи», шили паруса и флаги, изготавливали мебель, бочки, котлы, фонари, компасы и прочие предметы снабжения, трудились над носовой фигурой и т.д.

Мастеровым помогали валовые работники — черно-рабочие. Их набирали из солдат, моряков, военнопленных и арестантов, а платили от 1,25 до 6 рублей в месяц. Валовые разгружали прибывающие плоты и байдаки, подтаскивали к стапелям лесоматериалы и при помощи талей подавали их наверх, убирали щепу, переносили тяжести, орудовали кузнечными мехами...

Но вот наступал волнующий момент спуска линейного судна на воду, и корабелов охватывали чувства, о которых писал в 1794 году офицер-стихотворец Петр Лобысевич:

*Когда сей громомет вздымался, возрастая,
Казалось видеть в нем Перуна грозна храм;
Он будет среди морей гладыкою водам,
И в трюмист приведет противных, ужасая.
Спустишь на Борисфен, гора сооруженна,
И, не страшась бурь, простри к Эвксину след:
Победоносный флот тебя с восторгом ждет,
И будет мощь его тобою подкреплена¹².*

Спущенный на воду «пустой корпус» корабля или фрегата надо было вооружить, то есть оснастить и нагрузить всем необходимым для боя и похода. Но он и так уже имел осадку не менее 4 метров, а на пути к морю были еще гирла Днепра с их 1,5—2,6-метровыми глубинами¹³. Поэтому вооружали херсонские суда уже в море, в Днепровском лимане, а через гирла проводили на фигурных плоскодонных понтонах — камелях. Этот термин происходит от латинского «камелюс» («верблюд»). Притопленные половины камелей подводились под днище судна и соединялись. По мере откачивания воды они всплывали, поднимая на себе судно, словно между горбами верблюда, и шлюпки буксировали всю эту систему в лиман. Подчас по гирлам приходилось буквально ползти: под днищем камелей оставалось всего 10—13, а бывало, что и 2,5 сантиметра воды!

В лимане, у Глубокой пристани, на снятом с камелей судне матросы устанавливали прибуksированные прямо по воде мачты. С 1789 года их ставили еще в Херсоне, но остальной рангоут — стеньги и реи — суда поднимали все же на рейде Глубокой. Мачты, стеньги и реи вооружали такелажем, к реям привязывали паруса — и судно уходило на очаковский рейд. «Настоящую догрузку» производили только здесь, так как между Глубокой и Очаковом была еще одна полоса малых глубин, недоступная для линейных судов «в полном грузу». У Очакова на борт принимали весь штатный балласт, орудия, боезапас, провизию, пресную воду, запасной рангоут и такелаж. Все это доставлялось из Глубокой на нескольких транспортных судах.

Несколько сот тонн груза матросам надо было поднимать и опустить в трюм и на палубы при помощи одних только ручных талей и шпилья — и все это в открытом море! А до 1789 года — и под прицелом пушек турецкого Очакова, в постоянном ожидании «непризнанных покушений»... При малейшем волнении на море, грозившем повредить стоявшие борт о борт суда, нагрузку прекращали, и она растягивалась на 2—3 месяца.

Так же вооружались и первые николаевские суда, только роль днепровских гирл там играла мель при выходе из Ингула в Южный Буг, а роль рейда у Глубокой — рейд на Буге. Вниз по извилистому Южному Бугу шли на буксире у парусных шлюпок или верпуюсь — завозя вперед по курсу небольшой якорь-верп и выбирая затем шпилем якорный канат, подтягивая судно к верпу.

Можно было подводить итоги. 443 198 рублей, или порядка 1% годовых расходов государства, — вот во сколько обходился казне херсонский 66-пушечный корабль в 1787 году. Самой значительной статьей расходов оказывалось жалованье корабелям (28,2%), затем шли лес (18,1%), артиллерия, артиллерийское имущество и боекомплект (17,6%), балласт (8,4%), такелаж (6,8%), железо (5,5%), парусные и флажные полотна (2,1%), инструменты (1,6%) и якоря (1,5%). Остальные 10,2% приходилось на все прочие «вещи, материалы и припасы»¹⁴.

Создание Черноморского флота воочию продемонстрировало промышленную мощь России. Из-за границы везли только бакаут — особо твердое «заморское дерево» на шкивы и оси блоков, — часть пушек и флажных полотен да отдельные предметы снабжения вроде чугуной камбузной плиты для ушаковского флагмана «Рождество Христово». Все же остальное поставляли около 100 отечественных предприятий — от знаменитого Невьянского завода до Херсонской типографии, печатавшей компасные картушки.

Но не только заводами оказалась богата екатерининская Россия. Эпопея создания Черноморского флота являет нам целую галерею талантливых энтузиастов — от административного гения, влюбленного во флот и корабли, князя Потемкина до неизвестного русского мужика, построившего «очень хорошую» сверлильную машину для пушечного производства на Херсонском литейном заводе. Отец большинства ушаковских кораблей — Семен Афанасьев, постоянно мучимый малярией, но не покидавший вверенного ему «рачению» стапеля. Замечательный патриот Иван Должников — таганрогский мачтовый мастер, «по собственной охоте» изучивший корабельную архитектуру и за свой счет посылавший в Петербург модель корабля, спроектированного им «к славе Российского флота». «Хозяин» Херсонской верфи — капитан над портом капитан 2 ранга Фома Прокофьев — «прилежен к должности, усерден, беден и честен», как писал о нем даже высокомерный адмирал Н. С. Мордвинов... Из этой разбуженной Петром I энергии великого народа, способного на «неусыпные труды» ради «пользы Отечества», и появился 200 лет тому назад Черноморский флот.

Примечания

1. Песни русского матроса. СПб., 1903. С. 31.
2. РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 73. Л. 46 об., 48—49; Д. 72. Л. 25 об.—27.
3. Там же. Д. 73. Л. 132 об.; Д. 72. Л. 61—62; Д. 74. Л. 7 об.—10 об.; Д. 75. Л. 8 об.; Ф. 212. Оп. 4. Д. 86. Л. 510 об., 513 об.; Д. 96. Л. 170—171.
4. Там же. Ф. 197. Оп. 1. Д. 73. Л. 50 об.; Д. 74. Л. 148 об., 150 об.—153; Д. 72. Л. 83 об.; Ф. 212. Оп. 4. Д. 85. Л. 32 об.—34, 46 об.—47, 48 об.—51.
5. Там же. Ф. 243. Оп. 1. Д. 86. Л. 31 об.
6. Там же. Ф. 172. Оп. 1. Д. 37. Л. 50.
7. Там же. Ф. 212. Оп. 4. Д. 96. Л. 170—171.
8. Там же. Д. 95. Л. 459—558 об.; Ф. 245. Оп. 1. Д. 2. Л. 177—181 об.; Ф. 243. Оп. 1. Д. 20. Л. 28 об., 40 об., 54 об.; Ф. 172. Оп. 1. Д. 107. Л. 89 и об.; Ф. 197.
9. Материалы для истории русского флота. Ч. VI. СПб., 1877. С. 719.
10. РГА ВМФ. Ф. 197. Оп. 1. Д. 12. Л. 213 и об.; Д. 11. Л. 83, 115 и об.
11. Там же. Д. 11. Л. 75; Д. 12. Л. 222 об.
12. Архив графов Мордвиновых. Т. 2. СПб., 1901. С. 579.
13. РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 4. Д. 79. Л. 88.
14. Там же. Ф. 197. Оп. 1. Д. 27. Л. 142.