



*В. В. Леонтьева*

## КОННЫЕ ГАЛЕРЫ – ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЕ НОВОВВЕДЕНИЕ ПЕТРА ВЕЛИКОГО

Известно, что перевоз лошадей по водным дорогам на судах практиковался предками с древних времен. Переправлять лошадей по воде было выгодно при отсутствии дорог, в распутицу, для сокращения пути или при необходимости перевезти, например, конницу со всем снаряжением по морскому пространству.

В первые годы Северной войны в неледовый период года в петровской армии возникли проблемы в переброске на отдельные участки боевых действий отрядов конницы. Напряжение и масштабы войны потребовали постройки для этих целей специального военного транспорта, несмотря на то, что военачальники широко практиковали преодоление конными отрядами водной преграды вплавь и на малых судах<sup>1</sup>.

И к 1710 году Петр I организует постройку 11 конных галер, предназначенных для перевозки кавалерии, а затем они строятся и в более поздние периоды<sup>2</sup>. Архивные документы свидетельствуют о том, что царь непосредственно следит за этим строительством: «Царское величество указал галерного дела ученику Моисею Черкасову немедленно изготовить кили и шпангоуты, кроме огибки досками на 3 галеры такие, какие зделаны здесь для транспорту лошадей...» – из указа 1715 года адмирала Ф. М. Апраксина капитану Озерову<sup>3</sup>; «... Его велич<ество> указал ... вновь сделать суды ... Из негодных 7 галер починено 3 галеры, да которые 10 конных галер по указу его величества велено делать ... оные галеры к марту месяцу будут готовы...», – пишет князь М. Голицын адмиралу Ф. М. Апраксину 20 февраля 1720 года<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Из письма П. М. Апраксина Петру I от 28 августа 1703 года: «... перевозица реку Неву стану тотчас судами, а плавать лошадям невозможно: ветры великие, а лошади самые худые, которым б не только осеннюю нужду терпеть, но многие от худобы помирают...» (Письма и бумаги Петра Великого. СПб., 1889. Т. 2. С. 538). Петр Матвеевич Апраксин, брат Ф. М. Апраксина, военачальник и гос. деятель, активный участник Северной войны, в 1700-е гг. нанес ряд поражений шведскому флоту.

<sup>2</sup> См. приложение. Таблица «Конные галеры Балтийского флота XVIII века» составлена по материалам книг: Список русских военных судов с 1668 по 1860 гг. СПб., 1872. (Раздел «Суда Балтийского флота», подраздел «Галеры, скампаеви и полугалеры»); Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1830. Том XLIV. Книга штатов – штаты морские. («О галерном флоте. 1757 г.»). Из указанных в таблице строителей галер широко известен только Андрей Игнатьевич Алатчанин (Алатчанинов, Алатченинов, 1700 – 1766). Подробнее о нем см.: Русский биографический словарь. СПб., 1896. Т. 1. С. 112.

<sup>3</sup> РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 253. Л. 306 об. Адмирал Федор Матвеевич Апраксин в 1715 – 1719 гг. руководил морскими и десантными операциями на Балтике, в 1717 – 1728 гг. президент Адмиралтейств-коллегии.

<sup>4</sup> РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 179. Л. 95 об. Князь Михаил Михайлович Голицын с 1714 по 1721 год руководил войсками в Финляндии, участвовал в морском сражении при Гангуте, 27 апреля 1720 г. одержал победу над шведским флотом при о. Гренгам.

Таким образом, впервые в России начинается применение подобного типа военных кораблей. Галеры – старейшие гребно-парусные суда Средиземного моря; они «считались весьма удобными для осады приморских укреплений, перевоза и высадки на берег войск, причем по малому углублению могли близко подходить к берегу. Во время штилей и маловетрий галеры имели большое преимущество перед парусными судами, но зато в бурную погоду были вовсе не годны для моря, а потому действовали преимущественно около берегов и между островами...»<sup>5</sup>. По своему устройству строящиеся в России конные галеры были сходны с применявшимися тогда обычными военно-транспортными галерами. Однако здесь требовалось больше свободного пространства, и поэтому они несли на себе меньше вооружения: большие двадцатибаночные конные галеры вооружались двумя двадцатифунтовыми пушками и десятью трехфунтовыми фалконетами, малые шестнадцатибаночные – двумя восьмифунтовыми пушками и восемью трехфунтовыми фалконетами<sup>6</sup>.

Сохранившиеся документы свидетельствуют, что военачальники в ходе военных действий и подготовки к ним говорят о необходимости увеличения кавалерии, а следовательно – и количества конных галер<sup>7</sup>. Документы рассказывают нам о материалах, необходимых для строительства новых и ремонта старых конных галер<sup>8</sup>, о трудностях этой работы, связанных с войной. Сосновый и дубовый лес, который шел на строительство галер<sup>9</sup>, сплавлился на галерный двор из других губерний, например Воронежской, а по галерному двору перетаскивался вручную. Из донесения князя Михаила Голицына адмиралу Ф. М. Апраксину от 8 ноября 1719 года: «... Галер конных 10 и одна французская к кампании в готовности будут ... а лесом еще не исправны ... и с великим трудом в дальности достают и на себе таскают лес к воде ... солдаты нижнего мундиру на нынешний год не имеют; потребно всего 21 693 дерева»<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Леер Г. А. Энциклопедия военных и морских наук. СПб., 1885. Т. II. С. 378. О галерах см. также: Марквардт К. Х. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. Л., 1991. С. 148, 149.

<sup>6</sup> Банка (здесь) – лавка на гребном судне, скамья для гребцов. Фалконет (фальконет) – старинное артиллерийское орудие небольшого калибра; во флоте употреблялось на гребных судах. В 1695 году при Петре I было введено обозначение калибра артиллерийского орудия через артиллерийский фунт – вес чугунного шарового ядра, радиус которого равен 1 дюйму. См. подробнее: Раздолгин А. А., Фатеев М. А. На румбах морской славы. Л., 1988. С. 31.

<sup>7</sup> «Которые тамо конные галеры есть, а именно – 5, на оные уместятся 50 лошадей ... надобно конницы больше, не повелите ли в<аше> с<иятельство> в Петербурхе изготовить конных галер больше». – Из донесения генерала кн. М. Голицына из Абова от 10 апреля 1719 года. (РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 180. Л. 43). Здесь и далее сохраняется характерное для того времени написание города Або (соврем. финский город Турку), в годы Северной войны занятого русскими войсками (1713 – 1721), по Ништадскому миру возвращенного Швеции.

<sup>8</sup> Так, например, в донесении майора Секерика адмиралу Ф. М. Апраксину из Абова от 3 декабря 1719 года перечисляются припасы, требуемые «на 10 конных галер новых, да на 2 галеры военные». – РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 180. Л. 168.

<sup>9</sup> Ср. записку подмастерья Шпака (1722): «доски пилованные, брусья для пилки досок, бревна на подпоры, деревья на прижимы, рамны, кокоры – из сосны; шпангоуты и наборные кокоры, балки, вилки, карбузы кокор, форштевни, ахтер штаген, кили (34 шт.) – из дуба». – РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 247. Ч. II. Л. 148.

<sup>10</sup> РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 180. Л. 137 об.

Построенные в это время для военных походов конные галеры курсировали по северо-западному водному пространству. Наиболее часто перевозимой на них военной единицей в силу специфики службы были казацкие конные отряды, предназначенные для вылазок на «свейское» (шведское) побережье. Отряды казаков применялись в русской армии XVIII столетия для разведок, преследования небольших групп противника, взятия «языка», захвата добычи и других подобных задач. Так Петр Лесии докладывал 10 июня 1721 года из похода галер под Ревель: «... как пришли под местечко Гудвин Свальто, то неприятель на берегу был во фрунте: ланц милиции человек 700 и при них несколько регулярного войска кавалерии. И как мы на галерах стали близко подходить, неприятель палил по галерам из 4-х малых пушек. А когда наши галеры гораздо стали к ним нагребать, то мы палили из пушек. Тогда неприятель, покинув местечко и пушки, пошел прочь. Тогда я высадил на берег казаков и несколько пехоты и предложил казакам за неприятелем гнать. И догнали за местечком за полмили. И того неприятеля казаки збили и которых покололи, а иных в полон побрали... [от языка узнали. – В. Л.], что в Сунсварте местечке нынешней зимой сделано 6 галер и совсем изготовлены к отправке в Стокгольм... того ради понужден я был к оному местечку поспешать, дабы галеры до Стокгольма, и провиант до Ревеля не упустить. В прибытии мое к оному местечку тот магазин неприятели сами зажгли, а галеры оттащили к гавани вверх по реке за местечко полмили, а сами наметив мост остановились при переправе между галерами и местечком, где сделана у них была небольшая батарея. У этой переправы было у неприятеля ланц милиции 400 человек, вооруженных матросов 180 чел., регулярного войска рейтаров 100 чел. И я усмотря ту переправу приказал командировать 1000 пехоты и 2 полковые пушки ..., когда неприятель увидел нашу пехоту, то они зажгли помянутые 6 галер, покинув переправу пошли прочь. Я приказал казакам через реку на конях плыть ... они неприятеля догнали и ланц милиция и матросы разбежались по лесам, а регулярного войска 100 человек и офицеры ни единая душа не спаслась поколоты и вполон побраны...»<sup>11</sup>.

О стремительности и беспощадности казаков Петр I предупреждал своих военачальников, например, адмирала Ф. М. Апраксина после его указа о посылке казацкой партии на неприятельскую территорию: «поступайте с осторожностью, сами знаете, что это за люди, казаки»<sup>12</sup>. Помимо казаков на галерах перевозились и другие рода конницы.

Длительный переход на плавучем средстве с лошадьми по морскому пространству требовал остановок с высадкой на берег всех обитателей транспорта для корма и водопоя лошадей. Поэтому для остановки необходимо было выбирать территорию с некоторым луговым пространством и пресной водой, а также иметь запас времени, что в условиях близкого расположения шведских портов было опасно, а при выполнении боевых задач, когда время решает многое, не выгодно. Кроме того, территория северо-запада, охваченная войной, была скудна кормами. На водный переход казаки и драгуны, если и брали с собой фураж, то минимальное количество, т. к. основной задачей похода был перевоз как можно большего количества воинов и лошадей. Таким образом, лошадей в таком походе кормили очень скудно.

<sup>11</sup> РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 247. Ч. 1. Л. 478. Петр Лесии, как значится в копиях документов, или Петерлесий, как подписывался он по-русски – Ласси Петр Петрович (1678 – 1751), уроженец Ирландии, с 1700 года на русской службе. Видный участник Северной войны и военный деятель послепетровского времени. Ланц милиция (ландмилиция) – внутренние войска.

<sup>12</sup> Письма и бумаги Петра Великого. СПб., 1887. Т. 1.

Уникальный материал судовых записей М. Голицына от мая 1720 года, рассказывающих о хождении на русских конных галерах, дает нам возможность представить себе работу команды гребного судна и скорость такого судна XVIII века:

«... 13 числа стояли при Вазах весь день и ночевали, понеже больных оставляли с галер в Вазах, а казаков брали вместо больных солдат.

14 числа пошли от Ваз в 1-м часу на гребле, ветер был противной [встречный – В. Л.], шли до 8-го часу и пристали к о-ву Маркус, и стояли 4 часа. В 12 часу пополудни пошли от этого острова на гребле и шли до 2-го часу пополудни и во 2-м часу подняли паруса. Шли на парусах до 4 часа. В 4-м часу спустили паруса, шли на гребле до 5-го часа, затем подняли паруса до 7-го часа. В 7-м часу паруса спустили и шли на гребле к гавани. Стояли у острова 15-го – 18-го числа за льдом. Льду нанесло нордом.

19-го числа стояли там же за противной погодой.

20 числа в 9-м часу пополудни из гавани пошли на гребле до 4-го часу пополудни. В 4-м часу пришли на Шведскую сторону, подняли паруса и шли до 6-го часу.

21 числа перешли за плес ... 2 часа по полуночи на гребле ... с трудностью дошли до острова Смогольи в гавань по полуночи в 10-м часу. В 11-м часу от того острова посланы были на Сухой пряд казаки для языка. В 10-м часу языков привели подпрапорщика и капрала, 10 рейтар и солдат, одного мещанина.

В 12-м часу от этого острова пошли на гребле, пришли к Умам в 6-м часу пополудни, стали из галер на сухой путь выбираться. Выбрался я с командой, а на галерах и других судах оставил 4-ю часть от команды...»<sup>13</sup>.

Иногда галера, попав в шторм, тонула. Причиной подобного исхода могло быть и нападение неприятеля, а кроме того, недостаточное знание карт, плохая ориентировка. В подобных случаях гребное транспортное судно, если только его не настигал противник, удавалось отогнать к берегу, так как галеры, как уже говорилось, придерживались береговой линии. Так, около 14 октября 1721 года потерпела крушение у островов вышедшая примерно 8 октября из Гельсингфорса конная галера «Норман». Людей с галеры удалось снять, а все бывшее на ней имущество утонуло. 14 ноября 1721 года М. Голицын докладывает: «Всеижайше вашему величеству доношу: вместе с утонувшей конной галерой “Норман” ушли на дно:

чугунных баков – 2,  
ядер – более 6 565,  
картечи – более 1 148,  
простых бомб – 584,  
бомб нарядных одного пуда – 112,  
гранат нарядных – 6 385,  
гранат простых 3-х фунтовых – 1 272,  
каркасов – 38,  
станков с передками и колесами – 25,  
ропусков с колесами гаубичных одного пуда – 2,

<sup>13</sup> РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 179. Л. 129. Ваза – город в Финляндии, на берегу Ботнического залива (сейчас фин. город Vaasa), основан в 1606 шведским королем Карлом IX, принадлежащим к династии Ваза. С 1809 г. в составе России. Умео – скорее всего, шведский город Умео вблизи от устья реки Уме-Эльв, впадающей в Ботнический залив. Таким образом, весь описываемый поход конных галер проходил по Ботническому заливу.

мортирных – 6,  
колокол взятый в Вазах в 30 пуд.,  
кости епископа Гендрика,  
камни, которые взяты кирхи Сибо у пастора по их истории за куризитет...»<sup>14</sup>.  
Были ли на галере лошади, автор документа умалчивает.

Введенное по воле Петра Великого в войска новое транспортное средство функционировало в России на протяжении почти всего XVIII столетия. Нет сомнения, что в результате изучения опыта использования морского военно-конного транспорта у народов, применявших конные галеры ранее, чем стало применять его российское государство, армия в тяжелый период Северной войны получила в свое распоряжение необходимое транспортное средство для переброски конных отрядов, которые, выполняя задачи военного времени, обеспечивали прикрытия северо-западных береговых границ России.

### Приложение.

#### КОННЫЕ ГАЛЕРЫ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА XVIII ВЕКА

Конные галеры	Число орудий	Число банок	Длина (футы)	Ширина (футы)	Глубина интрьюма (футы)	Год закладки	Год спуска	Место постройки	Главный строитель	Дополнения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Копчик										11 галер постройки 1710 года
2. Утка										
3. Мушула										
4. Судак										
5. Ворона										
6. Пассарим										
7. Сойка										
8. Пица										
9. Реполов										
10. Пустельга										
11. Ларузет										
10 галер							1720	Або		
22. Щука	4	21					1721			Разломаны в галерном порту в 1738 г.
23. Чечотка	2	16					1721			
24. Турухтан	2	16					1721			
25. Лебедь		22					1726			
26. Бодрая		20					1727			
27. Надежда		20					1727			
28. Летучая		20					1727			

<sup>14</sup> РГАВМФ. Ф. 233. Оп. 1. Д. 245. Л. 267. Каркас – вид зажигательного снаряда. См.: Лерер Г. А. Энциклопедия военных и морских наук. СПб., 1895. Т. 7. С. 248. Куризитет – редкость, достопримечательность (ср. curiosités, фр. – редкости, достопримечательности; curiosity, англ. – редкость).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
29. Судак		20					1728			Разломана в галерном порту в 1739 г.
30. Мушула		20					1728			Разломаны в галерном порту в 1738 г.
31. Пегая		20					1728			
32. Утка		20					1728			
33. Летучая		20					1728			Разломаны в галерном порту в 1738 г.
34. Вороная		20					1728			
35. Соловая		20					1728			
20 галер по штатам 1732 г.										
36. Рак		16	100	17,5	4,5		1739		Толбухин	Разломана в галерном порту в 1762 г.
37. Мир		16					1743	Або	Алатченинов	Разломаны в Мемеле в 1759 г.
38. Финляндия		16					12.07.1743	Або	Алатченинов	
39. Турухтан	10	16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	Сгорела от молнии в галерном порту 11 июля 1771 г.
40. Треска		16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	В 1789 г. переделана по шведскому образцу. Сгорела в галерном порту от молнии 25 мая 1796 г.
41. Лифляндия	11	16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	Сгорела в галерном порту от молнии 25 мая 1796 г.
42. Планета	11	16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	Сгорели от молнии в галерном порту 11 июля 1771 г.
43. Елень	11	16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	
44. Смелая	11	16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	
45. Черепаха	11	16	126	18	5,9	1753	1756		Алатченинов	Сгорела от молнии в галерном порту 25 мая 1796 г.
50 галер по штатам 1757 г.		16								
46. Фридригегам	14	22	140	20	6,6	24.10.1772	1773		Борисов	Сгорели от молнии в главном гребном порту 25 мая 1796 г.
47. Динаминд	14	22	140	20	6,6	24.10.1772	1773		Борисов	
48. Рига	14	22	140	20	6,6	24.10.1772	1773		Борисов	
49. Корон	14	22	140	20	6,6	24.10.1772	1773		Борисов	
50. Модон	14	22	140	20	6,6	20.11.1772	1773		Борисов	
51. Ижора	15	22	140	20	6,6	24.10.1772	1773		Борисов	В 1789 г. переделаны по Шведскому образцу. Сгорели от молнии в главном гребном порту 25 мая 1796 г.
52. Выборг	15	22	140	20	6,6	20.11.1772	1773		Борисов	
53. Биорк	12	16	126	18	5,9	1775	1776		Корчебников	
54. Иния	11	16	126	18	5,9	1775	1776		Корчебников	
55. Черный Дрозд	11	16	126	18	5,9	1775	1776		Корчебников	