

Русское судно XVII века в Стокгольме

Павел Филин

Окончание.
Начало см. в «КИЯ» №235

Версия вторая, военная

Результаты дендроанализа дали четкие результаты – дерево, из которого построено судно, было срублено в период 1631–1635 годов. Но самый удивительный результат в том, что определено место произрастания дерева – окрестности Стокгольма! Кажется, нужно начинать расследование сначала.

Внимательно читая статьи о находке остатков судна, выясняю, что они обнаружены в том месте, где XVII веке располагалась военная верфь. Поиски информации в источниках по истории шведского флота дали крайне любопытный материал. Читаем книгу историка Яна Глита «Шведское военно-морское управление, 1521–1721: движение ресурсов и организационные возможности» (Glete Jan. Swedish naval administration, 1521–1721: resource flows and organizational capabilities. 1947). Согласно этому источнику, в 70-х гг. XVI века шведское командование проанализировало ход войны с Россией и пришло к выводу, что Швеция имеет преимущество в контроле над магистральными морскими маршрутами, но крупные военные суда не оптимизированы для ведения военных действий в стесненных условиях шхер, а также на реках и озерах.

Еще в 50-х гг. XVI века русские успешно воевали против шведских кораблей в устье Невы, где их преимущества были сведены к минимуму из-за невозможности успешного маневрирования в условиях мелководья. Сделав правильные выводы, в 80-х гг. XVI века Швеция начала реализовывать специальную судостроительную программу по производству небольших типов судов – lodjog (мн. число от слова lodia), strussar (мн. число от



слова struss – струг), pramar (мн. число от слова прам) и других типов. Согласно упоминавшемуся источнику уже к 1583 году было построено 43 лодьи, причем большинство из них строилось на верфях Финляндии в районе Або (Турку). Следующий крупный заказ на лодьи был в 90-х годах, когда разразился очередной военный конфликт с Россией. Самое масштабное строительство лодий началось в 1607 году, когда шведский король Карл X выдал заказ на строительство 120 судов, способных перевозить до 100 человек на каждом, они должны были иметь осадку не более трех футов (порядка

1 м) и сделаны так, что бы их можно было перетаскивать через волоки усилиями только судовой команды.

В 1607 году строительство было разбито на три заказа – 60 лодий строилось в Финляндии из ели, причем 14 лодий должны были нести тяжелое пушечное вооружение (48-фунтовые пушки); 60 лодий строилось в Швеции под присмотром мастера Избранда Йоханссона (Isbrand Johansson) из Стокгольма. Кроме того, был выдан заказ на постройку ряда небольших лодий, способных перевозить по 40 чел., в Смоланде (Smaland) под руководством мастера Хенрика Хибертссона (Henrik

Hybertsson) из Кальмара. Кстати, голландец Хенрик Хибертссон был одним из основных строителей известного корабля «Ваза», затонувшего в своем первом рейсе и поднятого в XX веке. Теперь «Ваза» – один из самых интересных в мире морских музеев. Интересно также, что были специально разработаны проекты более крупных судов типа *bojorter* (*boyers* – буер?) на 200–300 человек с осадкой от 5 до 6 футов, 12 пар весел, которые также



лодья стали строить из дуба. Таким образом, лодья, струги, прамы стали основой т.н. «*lilla flottan*» – «малого флота» или, как его еще называли, «*lodjeflotta*» Швеции, который и сыграл ключевую роль в войнах XVII века с Россией.

На данный момент мы точно не можем сказать, как выглядели шведские лодья. Большинство шведских историков считают, что лодья как тип судна, было заимствовано в России в ходе



Первичный анализ материала приводит к мысли о том, что не только мы заимствовали традиции и технологии европейского судостроения, но и Россия оказала существенное влияние на развитие судостроительных технологий в одной из ведущих морских держав мира того периода – Швеции. Причем влияние это было настолько существенным, что предопределило создание целого флота – «*lilla flottan*» – малого флота Швеции. Войны со



можно было перетаскивать волоком. Проект был подготовлен упоминавшимся выше мастером Избрандом Йоханссоном.

В дальнейшем строительство лодий широко распространилось по Швеции, суда такого типа продолжали строить и после 1617 года, когда военное судостроение было сконцентрировано лишь на нескольких королевских верфях. После заключения Столбовского мира 1617 году Швеция продолжала наращивать малый флот. В 1621–1622 годах в Стокгольме на военно-морской верфи было оснащено 60 лодий. А в 1633 году появился план обновления шведского флота, в составе которого должно было быть помимо крупных военных судов, 32 струга и 192 лодья. Еще через четыре года Шведское адмиралтейство заказало несколько лодий длиной 40 футов, шириной 13 футов, 8 пар весел. Большинство из них было построено из сосны и ели, но в дальнейшем этот материал считали недостаточно надежными, и с 1652 года

Русско-шведских войн и со временем сильно видоизменены. Тем не менее, были заимствованы основные качества таких судов – возможность маневрирования в условиях шхер, перевалкивания через сушу силами экипажа и технология «шитья», которая позволяла делать суда с требуемыми техническими характеристиками.

Первые выводы

Наше исследование приводит к двум основным версиям: 1) обнаружены остатки старинного русского торгового судна, которое ремонтировалось в Стокгольме; 2) более вероятной выглядит версия о том, что у Гранд-отеля в Стокгольме обнаружены остатки «шитого» шведского военного судна из состава «малого флота», сделанного по русским технологиям. Становится понятным тот факт, что дерево срублено в окрестностях Стокгольма. Совпадает и дата, полученная в результате дендроанализа с периодом активного строительства шведами лодий.

Швецией Россия стала проигрывать, как только Швеция нарастила малый флот, который во взаимодействии с крупнотоннажным флотом стал оказывать военное давление существенно эффективнее.

Удивительно, но уже в начале XVIII века Петр I одержал первые победы над Шведами именно благодаря малому гребному флоту, по сути, используя хорошо известную и, может быть, подзабытую к этому времени стратегию ведения морского боя в шхерах. Принципиально важно то, что Петр не остановился на малом флоте, а быстро нарастил крупные военно-морские силы, оказавшись в одной весовой категории со Швецией.

А что же со шведскими находками у Гранд-отеля? Раскопки продолжаются и можно надеяться на новые находки. Но основная надежда – это тщательное изучение шведских архивных источников, которые наверняка хранят тайну русских лодий. ■

Автор благодарит за помощь в подготовке статьи и предоставленные фотографии:

♦ **Jim Hansson**, Intendent Arkeologienheten/Curator, Archaeology Unit. ♦ **Statens Maritima Museer**/Swedish National Maritime Museums
♦ **С. Кухтерина**, судомоделиста, сотрудника НПО «Северная археология -1». ♦ **М. Наймарка**, мастера-лодочника, специалиста по строительству шитых лодок.