

➤ *Владимир Чепелев, с. Садовое Амурской области*



Путешествие Екатерины II на галере «Тверь» по Волге. Худ. А. К. Бегров.

«В конце города Казани, в Адмиралтейской слободе, возвышается большое серое здание (размером 10x40 м) наподобие эллинга. Здесь хранится памятник прошлого нашего волжского судоходства – галера «Тверь», – так было написано в одной небольшой книжке, изданной в Казани в 1927 г. [1].

Построенная в Твери специально для путешествия императрицы Екатерины II по Волге галера, носящая имя этого города, долгие годы хранилась как уникальный памятник отечественной истории и русского судостроения XVIII в., но сегодня, увы, уже не существует...

* О плаваниях Екатерины II см. заметку И. Черникова в «Кия» № 171. Там же приведены чертежи диковинного 72-метрового мелкосидящего (осадка – около фута) сочлененного гребного судна из шести секций. Любопытные сведения есть и в книге того же автора «Русские речные флотилии за 1000 лет». СПб., Б.С.К., 1999.

Галера «ТВЕРЬ» и ее печальная судьба

А вот вырезка из газеты 50-х гг. XX в. под названием «Беспризорный корабль»: «В г. Казани есть замечательный памятник русского судостроения – галера Екатерины II, построенная в 1767 г. О сохранении ее никто не заботится. В каком состоянии находится галера сейчас, видно из снимка... (из письма А. Валеева и А. Федорова)».

Кроме снимка полуразвалившейся галеры, в заметке было опубликовано стихотворение Н. Князева:

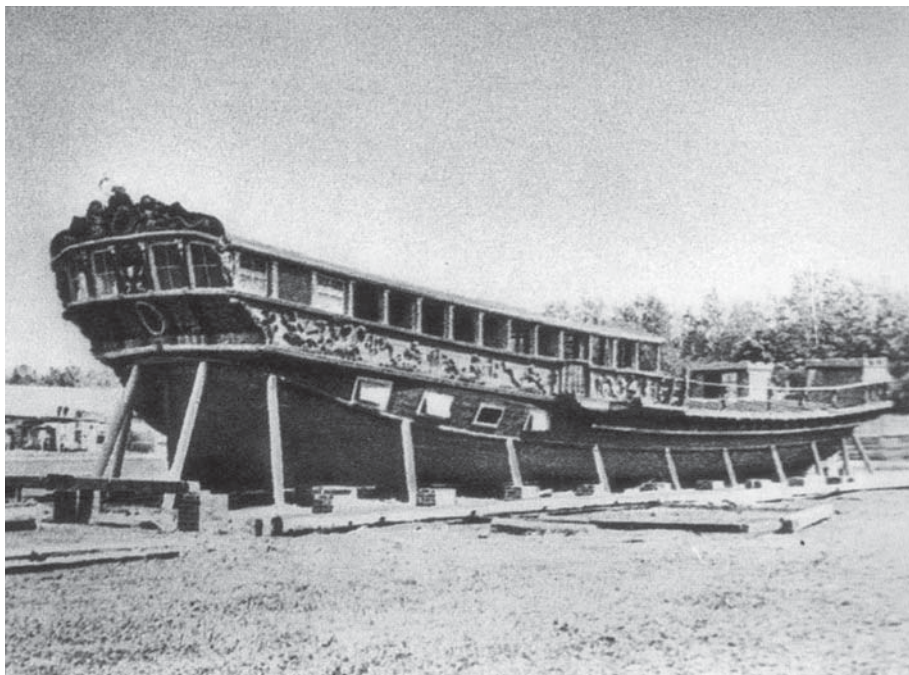
*Общедоступен, даже очень,
Старинный памятник культуры,
И днем и ночью все, кто хочет,
Сюда заходят, даже... куры.*

*Пора галере сделать дворик
И дать музейные права.
А то какой-нибудь «историк»
Ее растащит на дрова.*

Увы, последние строчки этого незатейливого стиха оказались пророческими: «старинный памятник культуры» погиб, просуществовав почти двести лет.

В 1766 г. императрица Екатерина II решила совершить поездку по Волге*, чтобы ознакомиться с юго-восточными

провинциями России, для чего на верфи в Твери и в других местах специально заложили несколько больших парусно-гребных судов. Среди них была и галера «Тверь». Судно строилось по чертежу 12-баночной галеры длиной 110 футов, который был разработан галерным мастером Михаилом Озеровым и утвержден Адмиралтейств-коллегией еще 6 декабря 1765 г. [2]. Непосредственно же строительством судна занимался галерный мастер Михаил Щепин с помощью казенных мастеровых, командированных вместе с ним из Санкт-Петербурга в Тверь, и костромских судовых плотников. В ходе работ, как это часто бывало в XVIII в., Щепин внес в ее первоначальный проект изменения. Укоротив немного носовую и кормовую надстройки, он выкроил стандартное место еще для одной банки, после чего банок на каждом борту стало 13, а не 12, как планировал Озеров и как это зафиксировано в известном справочнике русского морского историка Ф. Ф. Веселаго [3]. Кроме этого, вместо 10 широких оконных проемов на каждой боковой стороне кормовой надстройки, Щепин сделал 14 более узких. Видимо, под его же руководством осуществлялась и декоративная отделка галеры, элементы которой совершенно отсутствовали на чертеже Озерова.



Галера «Тверь», 1890-е гг., до постройки эллинга

Галера «Тверь» была заложена в 1766 г., а 3 апреля следующего года спущена на воду. Судно было сделано так добротнo, что и спустя полтора столетия при его осмотре удалось обнаружить лишь незначительные трещины от рассыхания, хотя большую часть времени оно находилось на открытом воздухе и было подвержено воздействию окружающей среды. Люди, видевшие галеру, рассказывали, что судно поражало не только тщательностью отделки, но и его сохранностью – время, казалось, не коснулось дерева, покрытого прозрачным лаком. Пазы и стыки палубного настила и бортовой обшивки были настолько плотно подогнаны, что их даже не стали, как обычно, конопатить и смолировать.

2 мая 1767 г. под командованием капитана 1 ранга Петра Пуцина «Тверь» и вся галерная флотилия, находившаяся под начальством члена Адмиралтейств-коллегии и главного командира гребного флота и порта генерал-поручика графа И. Г. Чернышева, отправились из Твери вниз по Волге до Симбирска. За флотилией галер следовали грузовые суда, а по берегам реки на расстоянии 80 верст один от другого разместились склады продовольственных припасов.

На галере вместе с Екатериной II постоянно находились графы Григорий и Владимир Орловы и две фрейлины. Сопровождавшие императрицу сановники и высшие офицеры шли на других судах. Кроме них, в свите императрицы были и посланники Испании, Пруссии, Дании и Саксонии. Плыли по Волге не спеша, в основном под веслами, часто делая остановки, особенно в крупных

городах, где устраивались торжественные встречи и приемы в честь государыни. Только 26 мая флотилия прибыла в Казань, откуда через пять дней отправилась к конечному пункту своего путешествия – Симбирску. Здесь 5 июня путешествие Екатерины II по Волге, длившееся немногим более месяца, завершилось (всего от Твери до Симбирска было пройдено 1410 верст), после чего императрица и вся ее свита отбыли «сухопутем» в Москву. Суда флотилии возвратились в Казань.

В письме на имя графа И. Г. Чернышева от 6 июня 1767 г. Екатерина II писала: «Поведением моряков всей команды я весьма довольна» и в благодарность за благополучное плавание по Волге наградила каждого обер-офицера золотыми часами или табакеркой, кроме того «вкупе на всю команду 6200 рублей пожаловать изволила». Напомним, что всего на судах флотилии находилось 1122 человека – «чинов флотских, артиллерийских, солдатских и адмиралтейских».

Первоначально в Казани хранились все четыре построенные в Твери галеры: «Тверь», «Волга», «Ярославль» и «Казань». В 1804 г. три последние были разобраны за ветхостью, а галера «Тверь» по повелению императора Александра I «хранить, не перемениая того вида, какой она имела во время Высочайшего путешествия...», стала считаться историческим памятником.

Вначале «Тверь» находилась в ведении Казанского Адмиралтейства, затем, после его упразднения в 1830 г., Морского министерства, а с начала 1860-х гг. – городского общественного

управления, построившего для хранения галеры специальный деревянный павильон. В 1918 г. судно перешло в ведение музейного отдела Народного комиссариата просвещения РСФСР, а затем Татарского республиканского краеведческого музея (позднее – Государственный музей Татарской АССР).

Почти за двести лет своего существования галера «Тверь» пережила пугачевское «нашествие», Гражданскую и Великую Отечественную войны и, хотя время оставило на ней свои неизгладимые следы, по-прежнему оставалась уникальным памятником – единственным в мире сохранившимся образцом гребных судов, появившихся еще в древности. В качестве музейного объекта, представлявшего большой познавательный интерес, галера почти всегда была доступна для осмотра.

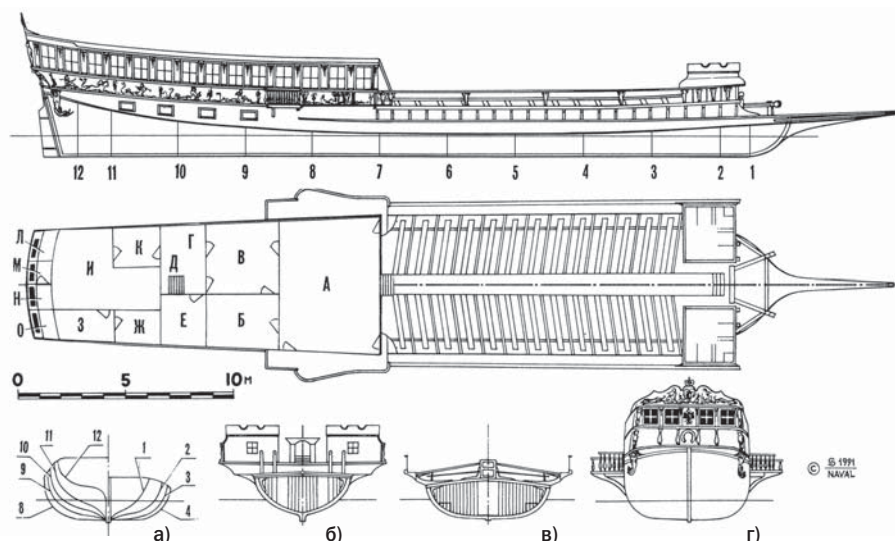
Однако в 1954 г., несмотря на протесты музейных работников и вопреки здравому смыслу, республиканское управление культуры сняло охрану галеры, якобы с целью экономии средств. Помещение, в котором находилось судно, осталось без присмотра. Лазы, устроенные для проветривания, все время взламывали мальчишки. В октябре 1956 г., по свидетельству бывшего директора Государственного музея Татарской АССР Владимира Михайловича Дьяконова (он занимал эту должность в 1941–1978 гг.), «кто-то из ребят что-то потерял и полез в потемках со спичками – старинное судно-сушь сгорело за 40 минут» [4]. Не исключено, что мог быть и умышленный поджог... Видимо, обгоревшие останки галеры какое-то время еще продолжали существовать, но опять же без надлежащего присмотра. Затем место пожарища расчистили, а освободившуюся площадь освоил Казанский вертолетный завод.

Две небольшие модели, брошюра П. Е. Корнилова, несколько старых фотографий в Государственном музее Татарстана и чертежи в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге – вот и все, что осталось от этого уникального судна-памятника. Но благодаря этим материалам, а также некоторым старинным публикациям можно довольно полно представить внешний вид и внутреннее устройство галеры.

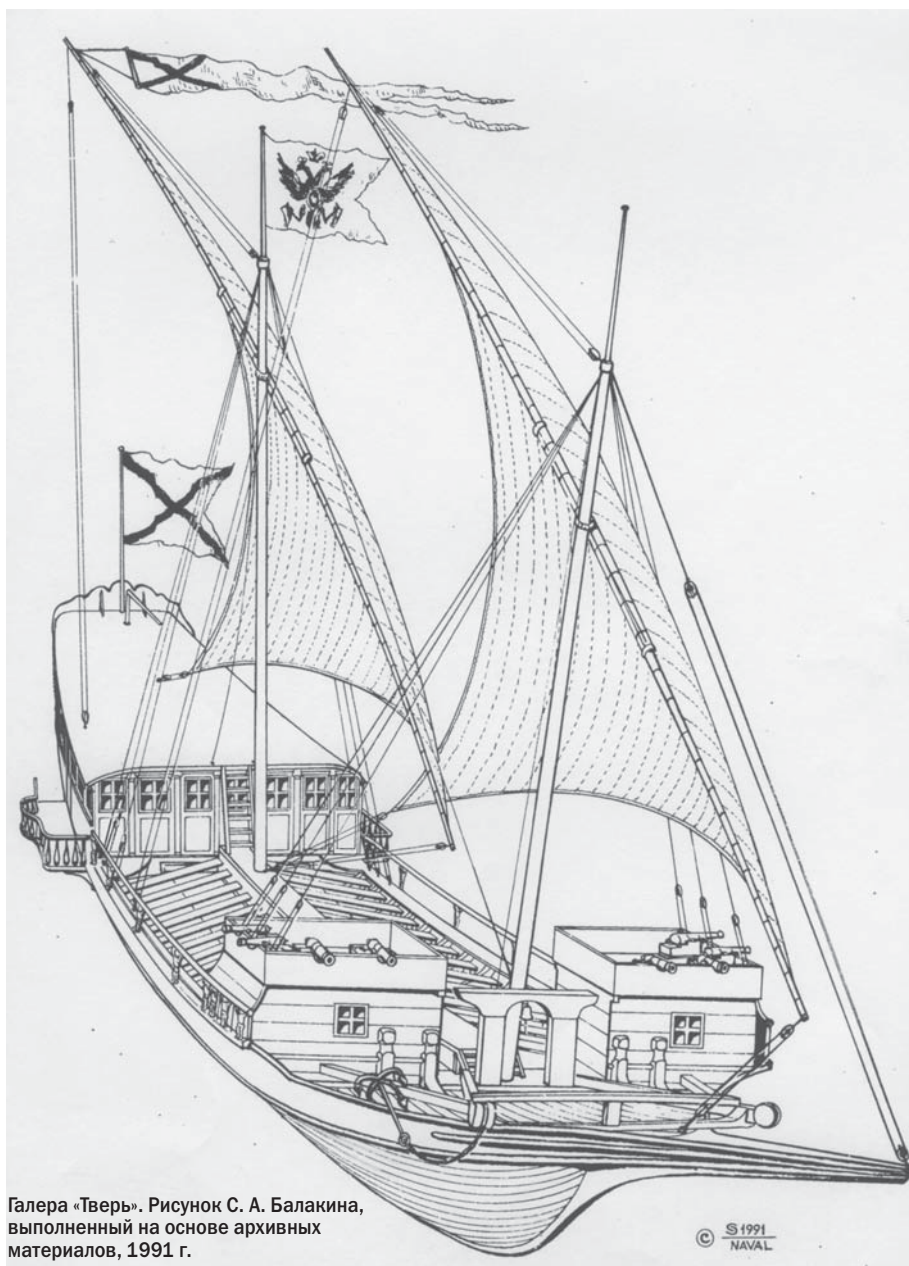
«Тверь» приводилась в



КАЮТ-КОМПАНИЯ



Боковой вид и план галеры и схема расположения кают в кормовой надстройке: а – эскиз обводов; сечения: б – в носовой части, в – в средней части; г – вид с кормы. А–Г и Е–К – помещения императрицы; Д – трап на нижнюю палубу, где находились каюты фрейлин и статс-дам; Л, М, О – ларчики от пола до нижних рам окон; Н – каюта капитана (дверь в нее располагалась над ларчиком).



Галера «Тверь». Рисунок С. А. Балакина, выполненный на основе архивных материалов, 1991 г.

движение в общей сложности 26 длинными и тяжелыми веслами, каждым из которых гребли по несколько человек, а при попутном ветре и при помощи парусов, поднимавшихся на двух мачтах. Под парусами галера делала до 5 уз, а когда и весла пускали в ход – до 7–8 уз. Именно такой, идущей на веслах и под парусами, изобразил галеру «Тверь» русский художник-маринист А. К. Беггров на своей картине, написанной в 1879 г. и хранящейся в ЦВММ [5]. За исключением некоторых деталей, Александр Карлович довольно точно изобразил это судно, что указывает на его знакомство с оригиналом. Видимо, художник побывал в свое время в Казани, где сделал с галеры «Тверь» необходимые зарисовки и эскизы для будущей картины.

Интересно отметить, что еще в октябре 1767 г. был составлен и «высочайше» утвержден герб Костромы в виде золотой двухмачтовой галеры, плывущей по реке. Рисунок герба создавался явно в память путешествия Екатерины II по Волге и в знак того, что строителями галеры «Тверь» и других судов ее флотилии были костромские плотники.

Судно построено традиционным способом: набор сделан из дуба, обшивка и палубный настил – из сосны, для декоративной отделки использованы липа и береза. Доски обшивки стыковались вгладь (встык), на днище обшивка была двойной. Крепления набора корпуса и обшивки – в основном железные. Все детали судна, по свидетельству очевидцев, носили следы тщательной обработки. Судно имело наибольшую длину 39 м, ширину 7.65 м (по постицам), высоту от киля до гакаборта 7 м, а в средней части перед надстройкой – 1.90 м. Нос увенчивал длинный красивый шпирон (длиной 4 м, толщиной в начале 70 см, в конце – 25 см).

В кормовой части судна в надстройке, которая простиралась почти до его середины, были оборудованы большие и светлые каюты, отделанные с возможной роскошью, особым убранством отличались спальня и столовая, где Екатерина II могла обедать и вести беседу одновременно с двенадцатью персонами.

«Часть эта очень светлая, рассчитанная на известную пышность и комфорт, сооружена из легкого леса, столярной работы, с большим числом (35) спускных в пазы рам (плюс четыре окна на самой корме – В. Ч.), четырьмя дверями: по одной – с каждой боковой (правой и левой) стороны для выхода на небольшие боковые крылья, типа

балкона с перилами, и двумя симметрично расположенными дверями для выхода на середину судна и для прохода к носу. Верх... имеет деревянное покрытие, не в один ряд досок, ибо до сих пор не расщелялся. Наверху... металлические приспособления для флага и навески фонаря» [7].

В кормовой надстройке рядом с аппаратами императрицы находилась и каюта командира галеры, но очень небольшая. Всего здесь насчитывалось до девяти отдельных помещений. Внизу под ней, в трюме, куда спускались по трапу, располагались каюты фрейлин и статс-дам, и кладовые для припасов, всего десять помещений. Освещались они скудно через прямоугольные вырезы, сделанные в бортах и снабженные ставнями на случай непогоды (по четыре с каждой стороны). С палубы на надстройку шел трап, по которому можно было подняться на ее крышу, где, видимо, был оборудован тент, защищавший от солнца и ветра, и где императрица могла проводить время, созерцая окрестности. Отсюда же осуществлялось и управление судном.

В носовой части судна, отделенной от надстройки банками для гребцов, были две небольшие рубки с дверью и окнами каждая. В правой рубке размещался туалет, а в левой – кухня. На плоских крышах рубок были оборудованы места для установки небольших «салютных» пушек. Между рубками возвышалась арка, служившая декоративным завершением, на которую подвешивался судовой колокол. Для подъема якорей на носу имелись две кат-балки.

От носа к корме шел продольный приподнятый проход – куршея, соединяющий обе части судна. От куршеи к бортам располагались несколько наис-

кось банки с подножками для гребцов. Корпус галеры «Тверь» имел характерную для судов этого типа форму – она была шире по палубе, чем по ватерлинии, что позволяло использовать длинные весла без увеличения ширины по КВЛ. Борты имели выступы, образованные поперечными рядами поставленных по длине галеры кронштейнов, так называемых кабалар-книц, соединенных между собой продольными брусками-стрингерами. На бруске-постисе (или постисе), шедшем по краю выступа, устанавливали уключины для весел и стойки для фальшборта или леерного ограждения.

Под палубой в трюме, куда можно было попасть через три люка, находились помещения для гребцов и экипажа галеры. Они были без окон и освещались только через вырезы палубных люков и масляными фонарями. Из-за малой высоты ходить в этих помещениях можно было лишь согнувшись. Для старших чинов здесь имелись небольшие выгородки-каюты и рундуки, рядовые же гребцы, видимо, спали прямо на досках трюмного настила.

Декор галеры «Тверь» работы неизвестных русских мастеров-резчиков состоял из деревянных фигур бога морей Нептуна, тритонов, наяд (русалок) и других мифических существ, олицетворяющих водную стихию, а также амуров (путти). Особенно пышно были украшены транец и боковые стороны кормовой надстройки.

«Посредине кормы (между двумя парами окон) прикреплен резной малый герб Империи: двуглавый орел, увенчанный тремя коронами, на груди – щит с московским гербом. Выше герба, над карнизом, в затейливом, но типичном резном картуше, увенчанном ко-

роной, – вензель «ЕИИ» (императрица Екатерина II – В. Ч.), по сторонам которого в типе щитодержателей – резные горельефные полуобнаженные амур с трубами, которые касаются хвостов дельфинов.

На обеих боковых сторонах надстройки фигуры декора были аналогичны и располагались (от кормы к носу) в следующем порядке: Нептун, сидящий в колеснице, запряженной двуглавым морским конем с рыбьим хвостом вместо задних ног; тритон с загнутым и поднятым вверх хвостом, держащий в руках рог; тритон, держащий в руках опрокинутый сосуд, из которого льется вода; тритон, сидящий на дельфине. Между последними тритонами установлены по две резные фигуры амуров, поддерживающих свод. Такие же фигуры амуров были и на боковых сторонах носовых рубок (по четыре с каждой стороны). Еще несколько амуров заменяли балясины, поддерживающие бортовое ограждение. Всего таких фигур амуров было 24!

В заключение хотелось бы напомнить, что вместе с галерой «Тверь» хранился и так называемый «катер Павла I» – большая 12-весельная гребная шлюпка морского типа, построенная в Казанском Адмиралтействе. В конце мая 1798 г. император Павел I прибыл на нем со свитой из Свияжска в Казань. Переданный в начале 1860-х гг. в ведение городского управления катер хранился в одном помещении с галерой «Тверь», будучи установлен на ее палубе и погиб вместе с ней.

Достоинно всяческого сожаления, что оба этих старинных судна-памятника, бережно хранившихся в течение многих десятилетий, были утрачены уже в наше время и, увы, навсегда.



Литература

1. Корнилов П. Е. Памятник волжского судоходства галера «Тверь» XVIII в. – Казань, 1927, с. 6.
2. Чертежный фонд ЦВММ. Инв. № 12215/1; № 12215/8 (копия предыдущего).
3. Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1860 г. – СПб., 1872, с. 2–3.
4. Письмо В. М. Дьяконова от 28 августа 1978 г. Личный архив автора.
5. «Морской сборник», 1986, № 8, с. 32.
6. «Наука и жизнь», 1975, № 12, с. 96.