

Ботик «Фортуна»

— памятник «потешной»
флотилии Петра I

Владимир Чепелев,
с. Садовое Амурской обл.



Во многих странах мира старые заслуженные корабли и суда сохраняют как национальные реликвии. Одной из первых стран, где возник этот благородный обычай, была Россия. Начало этому положил указ императора Петра Великого переславским воеводам от 7 февраля 1722 г., в котором говорилось: «Надлежит вам беречь остатки кораблей, яхт и галеры, а буде опустите, то взыскано будет на вас и потомков ваших, яко пренебрегших сей указ». По существу, это был первый в России закон о сохранении историко-культурных памятников.

Все началось с того, что еще в мае 1688 г., будучи в селе Измайлово под Москвой, юный царь Петр увидел у своего двоюродного деда, боярина Никиты Ивановича Романова, старый английский ботик¹, который заинтересовал его необычностью своих форм. Живший в подмосковной «Немецкой слободе» столяр-голландец Карстен Брант отремонтировал и заново оснастил этот ботик, после чего научил Петра ходить на нем под па-

русам по р. Яузе и Просяному пруду. Но очень скоро малые размеры этих водных бассейнов перестали удовлетворять Петра, и он перенес свои «нептуновы» потехи на большое Пleshеево озеро, расположенное возле города Переславля-Залесского, в 130 верстах от Москвы.

Здесь на берегу озера, недалеко от устья р. Трубеж, была основана верфь, на которой началось строительство судов для «потешной» флотилии царя Петра. Уже к лету 1689 г. Карстен Брант и корабельный мастер Корт выстроили два небольших фрегата и три яхты, «на которых его величество несколько лет охоту свою исполнял». Петр лично принимал участие в строительстве и спуске судов на воду. Затем государственные дела надолго отвлекли его от корабельных дел, и лишь в конце 1691 г. он вновь появляется на берегах Пleshеева озера.

1 августа 1692 г. Петр I устроил на этом озере большие торжества по поводу завершения строительства всех ранее заложенных кораблей и судов, в ходе которых провел маневры «потешной» флотилии с Бутырским полком генерала Патрика Гордона, который

специально для этого был приведен из Москвы. Формально флотилией командовал адмирал князь Ф. Ю. Ромодановский, первым из русских удостоенный этого звания. Сам царь в это время находился на борту корабля «Марс», которым командовал Франц Лефорт.

Всего здесь было построено несколько десятков судов, самыми большими из которых был 30-пушечный «Марс».

Но вскоре и Пleshеево озеро становится мало для Петра, и в 1693 г. он отправляется к Белому морю, где на яхте «Св. Петр» проходит морское крещение и где началось строительство уже не «потешных», а настоящих морских кораблей. Лишь в 1722 г., накануне Персидского похода, царь посетил Переславль и, увидев, что оставленные им здесь суда «потешной» флотилии находятся в плачевном состоянии, издал упомянутый выше указ².

Напуганные грозным указом Петра I, переславские воеводы предприняли ряд мер для сбережения судов флотилии. Из Петербурга был прислан шкипер Шелудяков, а из монастырских вотчин пригнали триста крепостных, для того чтобы вытащить из р. Трубеж на берег большие корабли. На левом берегу реки, почти у самого городского вала у церкви Знамени Пресвятыя Богородицы, получившей в народе прозвище «Что у кораблей», были установлены под навесами все уцелевшие к тому времени суда «потешной» флотилии. Однако принятых мер было явно недостаточно: тесовые крыши постоянно протекали во время дождей и таяния снега, и суда продолжали разрушаться. Так, в отчетной ведомости по городу за 1776 г. тогдашний переславский воевода записал: «Ныне в Переславле-Залесском имеются под сохранением остатки кораблей, яхт и галеры, которые уже все погнили; да при стоящем при городе... селе Вельсково при бывшем дворце имеется ботик».

В 1783 г. в Переславле случился большой пожар, во время которого погибли все суда флотилии, хранив-

² После отъезда Петра I из Переславля в 1693 г. не было никаких распоряжений о том, чтобы сохранять суда «потешной флотилии», поэтому в 1722 г. император издает указ о сохранении остатков кораблей, яхт и галер, но не взыскивает с тогдашнего воеводы С. Ф. Барятянского и других за допущенное с их стороны небрежение.

¹ Этот ботик Петра Великого теперь известен как «дедушка русского флота». Хранится в настоящее время в ЦВММ Петербурга.

шиеся на берегу Трубежа. Уцелел лишь ботик «Фортуна», находившийся в амбаре делового двора у села Веськово. Там ботик и хранился до начала XIX в. Как и прежде, переславские воеводы ежегодно в своих отчетах доносили начальству о существовании ботика, а один из членов уездного суда наблюдал за его сохранностью.

Лишь в 1802 г. тогдашний владимирский губернатор, князь Иван Михайлович Долгоруков предложил переславскому дворянству построить на свои средства прочное каменное здание для хранения в нем «драгоценных остатков петровской флотилии». Предложение было поддержано дворянством, и 1 августа 1803 г. ботик «Фортуна» был торжественно помещен в новое здание классического стиля, в котором вскоре открыли первый в России провинциальный музей. На фронтоне здания было начертано: «Петру Великому – усердный Переславль». Непосредственный надзор за ботным домом был возложен на двух «заслуженных отставных мореходцев с их семействами», назначаемых Морским ведомством.

За все время существования ботик «Фортуна» ни разу не покидал берегов Плещеева озера. Правда, в 1836 г. возник вопрос о его перевозке в Санкт-Петербург, но по просьбе владимирского дворянства его оставили на прежнем месте. В 1872 г. в Москве проходила Всероссийская политехническая выставка, посвященная 200-летию со дня рождения Петра Великого, на которую из Петербурга был доставлен другой знаменитый ботик – «дедушка русского флота». Первоначально предполагалось отправить туда и «Фортуну», но после осмотра ботика членом морского отдела выставки от этого пришлось отказаться по причине его ветхости, а также из-за нежелания разбирать стену здания.

И в наши дни ботик «Фортуна» находится в том же здании, в котором он был установлен в 1803 г. Это дубовая шлюпка с довольно полными обводами явно голландского типа. Корпус ее состоит из киля, штевней, составных шпангоутов (из одного флортимберса и двух топтимберсов каждый), кильсона и шести поясов внешней обшивки на каждом борту, расположенной вгладь. Ширина обшивочных досок – от 40 см

на днище до 15 см на верхних поясах, толщина – от 6 см на скулах до 3 см под планширем (ширстрек). Крепления набора и обшивки в основном металлические, причем концы болтов расклепывались в холодном состоянии с натягом на круглые шайбы.

Снаружи, ниже ширстека, вдоль борта идет массивный брус – бархоут (вельс), сверху – планширь и буртик. Внутри на каждом борту поперек



«Потешная, флотилия на Плещеевом озере. 1 августа 1692 г.». Художник Д. Н. Кардовский, 1920-е гг.

шпангоутов расположено по одному привальному брусу – подлегарсу (баневергерсу). На них уложены банки и небольшие палубы, расположенные только в носу и корме. Две поперечные банки – одна в носу и одна в корме – были постоянными, а три средние съемными. Первые крепились к бортам деревянными кницами, а вторые ложились вырезами на шпангоуты и подлегарсы. Съемные банки в настоящее время отсутствуют, но их наличие в прошлом легко угадывается по расположению уключин на планшире. Широкая носовая банка имела квадратный вырез в средней части и металлическую скобу-наметку для удержания в вертикальном положении мачты. Внизу на кильсоне был сделан квадратный вырез – степс, в который вставлялся шпор мачты.

На внутренней стороне брештуков (носового и кормового) имеются два железных кольца – рыма, прикрепленных длинными болтами, проходящими через штевни. Еще один рым, прочно скрепленный с килем, находится на кильсоне, недалеко от степса. Первые два рыма предназначались для крепления фалиней – тросов, служащих

для швартовки и буксировки, а третий – видимо, для крепления дректова – каната, привязанного одним концом к шлюпочному якорю – дреку, а другим – к самой шлюпке. В кормовой части, по внутренним сторонам бортов, имеются два деревянных битенга, предназначенных для крепления снастей.

По бортам ботика располагались пять пар уключин в виде вбитых парно в планширь дубовых вертикаль-

ных штырей, так называемых «кочетов». Сами весла, к сожалению, не сохранились, как и парусная оснастка ботика. Но по аналогии с подобными небольшими гребно-парусными судами его оснастка должна была состоять из съемной мачты, четырехугольного шпринтового либо гафельного грота и треугольного фокса (стакселя). С правой стороны форштевня имеется наделка – нащечина, служившая пазом для небольшого роульса, который не сохранился. Роульс, вероятно, служил для проводки дректова. В верхней части форштевня имеются также четыре отверстия, предназначавшиеся для проводки талрепа форштага.

Управлялся ботик навесным рулем с железным румпелем, который в настоящее время отсутствует. В верхней части руля сохранились две круглые металлические скобы, предназначенные для установки железного флагштока. Возможно, с внешней стороны бортов навешивались шверцы – деревянные щиты в виде плавников для противодействия дрейфу.

Изначально ботик был тщательно проконопачен, залит смолой по пазам и стыкам (тирован), а затем окрашен.

Следы покраски, хотя и блеклые, просматриваются и сейчас. Судя по частичной расчистке, выполненной в 2003 г., присутствовали следующие цвета: снаружи, по днищу и борту до ватерлинии – грязно-белый или серый цвет (следствие применения судовой мази, представляющей собой смесь серы, сала, свинцовых белил или сурика, растительного тира, рыбьего жира и прочего); по ватерлинии белой краской нарисованы волны (что характерно для голландской судостроительной традиции), выше ватерлинии – темно-красный или бордовый, бархоут – черный, ширстрек – красный, буртик – зеленый; внутри, от днища до ватерлинии – грязно-белый (серый), выше – красный. Палубы в носу и корме, а также банки имеют естественный цвет дерева, потемневшего от времени. На правом борту сохранились остатки железной пластинки, на которой раньше золочеными латинскими буквами было написано – «Fortuna».

Следует особо отметить, что в настоящее время «Фортуна» не имеет каких-либо декоративных украшений, нет и следов их наличия в прошлом. Скорее всего, ботик изначально строился не как царское парадно-выездное судно, а как обычная корабельная шлюпка, для которой главное – быть прочной и безопасной в плавании, и достаточно вместительной. В этом случае декоративная отделка здесь была просто неуместна, поскольку только мешала бы в будничной работе. Однако и в таком виде ботик «Фортуна» вполне устраивал царя Петра, поэтому и оказался среди вещей Делового двора у «потешного» дворца, на южном берегу Плещеева озера, а не на р. Трубеж, благодаря чему и сохранился, а не сгорел во время пожара 1783 г. При этом надо отдать должное и жителям села Веськово, простым русским крестьянам, которые в течение многих лет бережно хранили остатки петровской флотилии, а не растащили их по домам на хозяйственные нужды.

Самая ранняя опись экспонатов музея «Ботик Петра I» была сделана членом Археографической комиссии Я. И. Беренниковым в 1833 г. Им же



Ботик «Фортуна»

были сделаны и обмеры самого ботика, согласно которым «длина ботика – 9 аршин (6.75 м), ширина – 3 аршина 6 вершков (2.20 м), высота – 2 аршина (1,42 м)»³. Но данные его обмеров отличаются от тех, которые были сделаны в 1972 г. инженером-судостроителем Б. П. Фаворовым, членом секции истории НТО судостроительной промышленности им. акад. А. Н. Крылова, и сведения о которых он в свое время любезно сообщил автору, а именно: длина наибольшая (между ПП) – 7.16 м, ширина наибольшая (с привальным брусом – 2.44 м, высота: на миделе (от нижней кромки киля по планширь) – 0.95 м, наибольшая (форштевня) – 1.80 м.

В переводе на старые русские меры наибольшая длина ботика составляла около 10 аршин, на голландские меры – 25 футов, на английские – 23 фута 6 дюймов. Водоизмещение из расчетов весовой нагрузки всех его частей – около 4.5 т.⁴

Несмотря на довольно обширную литературу о «Пптешной» флотилии Петра I и ботике «Фортуна», до сих пор спорными остаются вопросы: кто, где и когда построил это судно? Документального подтверждения тому, что его построил Карстен Брант в Переславле-Залесском, причем при личном участии царя Петра, нет. Кроме Бранта в строительстве судов этой флотилии участвовали и другие голландские мастера: Корт, Геррит Клас (Никлассон), Арриен Меэтье, Франц Тимерман, а также русские холмогорские, вологодские и тотемские плотники, хорошо знавшие судовое дело. Не исключено,

что по общим указаниям кого-либо из голландцев, сметливые русские плотники могли и сами построить ботик.

Переславль-Залесский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, филиалом которого является музей-усадьба «Ботик Петра I», датирует «Фортуна» 1692 г. Этой же точки зрения придерживается

и современный флотский историк А.А. Чернышев⁵. Но в свое время на борту судна была установлена табличка с пояснением: «Ботик (яхта «Фортуна»), на которой император Петр I плавал по озеру Плещееву, спущенный на воду в 1690 году»⁶. Действительно, имеются сведения о том, что к весне 1690 г. для Петра I была изготовлено какое-то «плавное судно особым образом, на корабельное подобие, с парусы и канаты...», на котором он 27 апреля того года отправился в село Коломенское Москвою-рекою⁷. Однако строилось это «плавное судно» не в Переславле-Залесском, а в селе Преображенском под Москвой.

Ботик «Фортуна» также мог быть построен в Преображенском, а затем оказаться на Плещеевом озере. Известно, что в первой половине 1692 г. по приказу Петра I квартирмейстер Преображенского полка Лука Хабаров перевез туда шлюпки, карбасы и другие небольшие суда, до этого находившиеся в Москве, в селах Преображенском и Коломенском. Перевозка этих судов вначале осуществлялась зимним путем на санях, а позже, весной, колесных путем, на телегах⁷.

Не исключено, что ботик «Фортуна» был в числе тех первых судов, которые были построены еще к весне 1689 г. Брантом и Кортон на берегах Плещеева озера. Об этих судах Петр писал своей матери, царице Наталье Кирилловне, в апреле того года из Переславля: «Озеро вскрылось сего 20 числа, и суды все, кроме большого

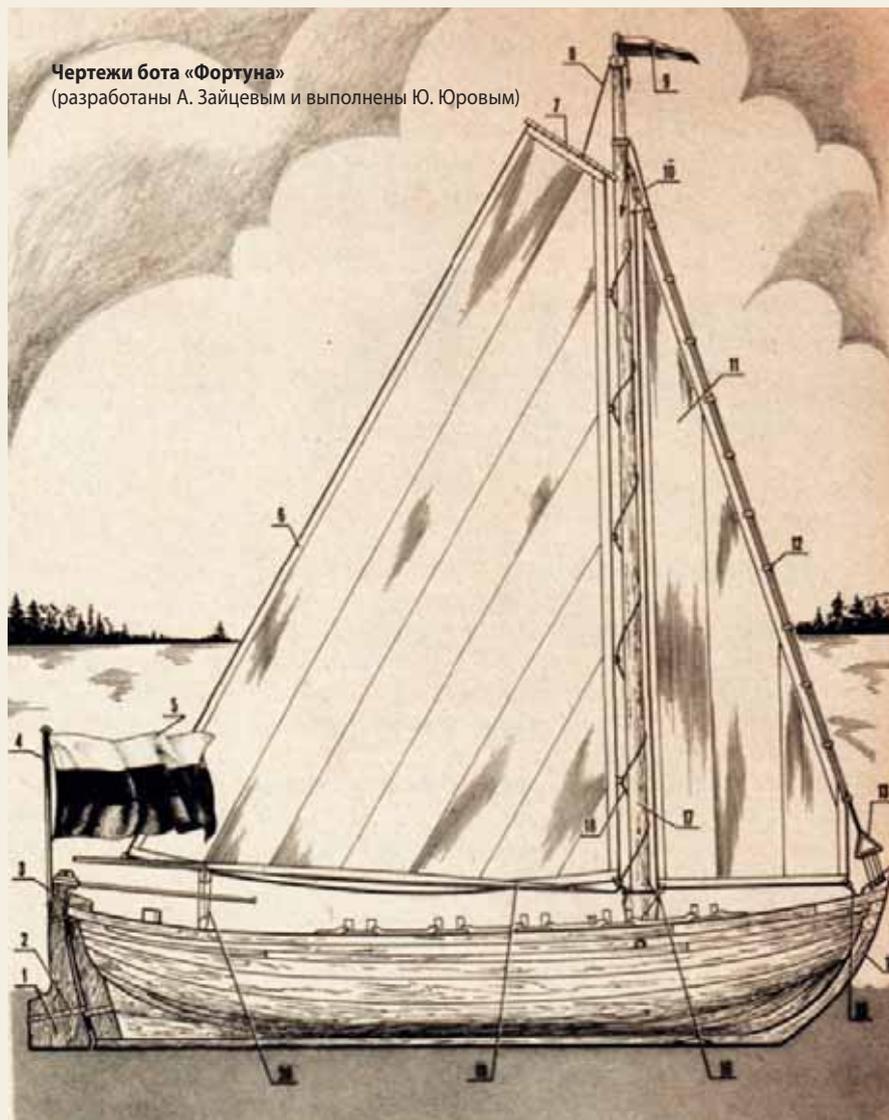
⁵ Соловьев Н. Переяславский ботик // Исторический вестник. Т. LXX, 1897, с. 248.

⁶ Чернышев А. А. Российский парусный флот. Т. I. М., 1997, с. 14.

⁷ Богословский М. М. Петр I. – Л., 1940, с. 103–104; 130.

³ К. Н. Тихонравов. Переславский ботик Петра Великого. – М., 1872, с. 25–26.

⁴ Личный архив автора.



Бот «Фортуна» (общий вид) с парусной оснасткой гафельного шлюпа.

Спорным является рисунок флага: бело-синекрасный, так как общеизвестно, что аналог подобного флага с нашитым на нем двуглавым орлом – «Флаг царя Московского» – Петр I впервые поднял на яхте «Св. Петр» в 1693 г., во время своего первого пребывания на Белом море. Известно также, что в 1696 г., во время второго Азовского похода, на русских судах поднимались «крестовые флаги», учрежденные еще в 1668 г. для первого русского военного корабля «Орел» – Прим. В.Ч.

Конструкция корпуса и отдельных деталей ботика «Фортуна» (в скобках даны термины петровского времени)

1 – руль; 2 – рулевая петля; 3 – обух для флагштока; 4 – железный кованый флагшток; 5 – флаг; 6 – грот; 7 – гафель; 8 – гафель-гардель; 9 – выпел; 10 – штаг; 11 – фок (на одномачтовых судах, парус, ходивший по штагу, именовался фокком, а не стакселем); 12 – ракс; 13 – юферс штага; 14 – форштвень; 15 – фока-гал; 16 – фока-шкот; 17 – мачта; 18 – слаблинь; 19 – гик; 20 – гика-шкоты; 21 – голова руля; 22 – бархоут (вельс); 23 – битенг; 24 – топ-тимберс (опшот); 25 – флор-тимберс (буикштыкен); 26 – роульс; 27 – носовой рым; 28 – мачтовая банка; 29 – ключина; 30 – носовой брештук (форбухтбанд); 31 – носовая полупалуба; 32, 45 – обшивка; 33 – буртик; 34 – кница (книфорбанк); 35 – кормовая полупалуба; 36 – кильсон (сатгоут); 37 – кормовой брештук (трансам); 38 – кормовой рым; 39 – ахтерштвень; 40 – румпель; 41 – гак для подвески шверта (на продольном разрезе условно показан на левом борту); 42 – бугель для гика; 43 – киль; 44 – старн-кница (ахтеркни); 46 – вантина с юферсами; 47 – банка; 48 – шверт (на общем виде и виде сверху условно не показан, на сечении Б-Б находится в поднятом положении); 49 – привальный брус (баневегерс).

корабля в отделке, только за канатами дело...».

Судя по некоторым публикациям, в свое время переславскими воеводами была составлена подробная ведомость всех построенных на берегах Плещеева озера судов (их даже по описи 1722 г. еще числилось в наличии 87). Этот документ мог бы дать ответы на многие вопросы, но, к сожалению, он не был опубликован, и нам неизвестно его местонахождение.

Что никогда не ставилось под сомнение, так это то, что «Фортуна» – единственное сохранившееся до наших дней судно Переславской флотилии Петра Великого и уникальный памятник истории Российского флота периода его зарождения. Этому старинному судну – уже более 300 лет!

В заключение автор хотел бы поблагодарить администрацию Переславского историко-архитектурного и художественного музея-заповедника и особенно заведующую музеем-усадьбой «Ботик Петра I» Наталью Борисовну Ямщикову за оказанную помощь в работе.

