

Реликвии ладожских каналов

Продолжение, начало в №256

Владимир Чепелев

В первом томе «Морского энциклопедического словаря», вышедшего в издательстве «Судостроение» в 1991 г., в статье «Ботик Петра I» (авторы И. А. Квятковский, Ю. Н. Беспярых и В. С. Мешкунов) упомянуто о так называемом «Новоладожском» ботике и о том, что до 1930-х гг. он хранился в специально построенном доме в селе Дубно, а дальнейшая судьба его неизвестна.

Эта же статья почти без изменения помещена и в первом томе «Российской морской энциклопедии» (СПб., Судостроение, 2006. С. 333). А семнадцатью годами раньше, в альманахе «Памятники Отечества» (№2, 1989) была напечатана статья В. С. Мешкунова «Ботики Петра I», где также говорится о «Новоладожском» ботике, но сказано, что хранился он уже не в Дубно, а в Новой Ладоге, «на самом берегу Невы, близ паровой пристани», вместе с катером Александра II. Автор ссылается на путевой очерк А. Слезкинского, опубликованный в 1896 г. в журнале «Русское судоходство», что является не только ошибкой, но и явной подтасовкой фактов, так как у Слезкинского речь шла о Шлиссельбурге, который действительно находится у истоков реки Невы, а не о Новой Ладоге, расположенной, как это хорошо известно, на берегах Волхова.

В память о «Ладожском канальном строении» в селе Дубно (24 км от Новой Ладоги) в специально построенном домике хранились ботик, которым Петр I воспользовался, будучи на канале осенью 1724 г., и железные лопатки, которыми император, а в 1725 г. и его дочь Анна Петровна разрывали канальные перемычки. Позже туда же были поме-



Карта Ладожского канала (Староладожского), 1741 г.

щены и два знамени расформированного Ладожского канального батальона.

Впервые домик для сохранения этих реликвий упоминается в камерфурьерском журнале от 5 августа 1765 г., в связи с инспекционной поездкой Екатерины II по Ладожскому каналу от Шлиссельбурга до Новой Ладоги. Вероятней всего, он был построен под руководством Б.-Х. фон Миниха, не позднее 1765 г., и, возможно, это было специально приурочено к поездке императрицы по каналу.

В дальнейшем домик находился в ведении 1-го Округа ведомства путей сообщения. В 1836 г. в нем исправили фундамент и пол, вместо деревянной сделали металлическую крышу. Сохранилось его довольно подробное описание: «Домик этот деревянный, на плитном фундаменте; окрашен внутри белую краскою; снаружи – крыша зеленою, стены – дикою (серою – В. Ч.), карнизы и наличники – белую краскою. Над дверями домика надпись: «Здесь бессмертной славы

знак» (в дальнейшем ее заменили на более ясную и лаконичную «Ботик Императора Петра I-го» – В. Ч.).

На доске, висящей на стене домика, написано золотыми буквами: «Ботик, на котором Его Императорское Величество Государь Император Петр Великий, от окончания фашинной работы, от г. Ладоги с половины 13-версты, где перемычка учинена была, в 1724 году сентября в последних числах, по канальному кювету, даже до 3-й версты от Дубна к Ладоге ехать соизволил; который ботик тянули нарочно выбранные малолетние мальчики в матросском пестрединном платье (из грубой пеньковой ткани – В. Ч.)».

На стене, где висят лопатки железные, с деревянными черенками, на доске написано золотыми буквами: «Лопатки, которыми вечной славы достойный Государь Император Петр Великий Вседержавнейшими руками сей канал копать начал, и на сем ботике от Ладоги до сего места первый раз Высочайший проезд имел!» (Достопримечатель-

ные сказания о жизни и делах Петра Великого. Сост. редакцией журнала «Русская старина». СПб., 1872. С. 185–186).

К сказанному можно добавить, что под крышей домика был сделан деревянный свод для мачты ботика, а сам домик окружала невысокая деревянная ограда. Рядом находился дом караульной команды, следившей как за судоходством по каналу, так и за сохранностью домика.

Сейчас невозможно точно сказать, где, когда и кем был построен ладожский ботик Петра I. В. С. Мешкунов в своей статье упоминает о двух ботах с палубами, которые адмирал К. Крюйс отправил в конце мая 1724 г. из Петербурга в Новую Ладогу. Но, во-первых, петровский ботик не имел палубы, во-вторых, судя по упомянутой выше записке И.-Э. фон Миниха (см. «Кия» №256), Петр I воспользовался случайно подвернувшейся лодкой, хотя и прочной по устройству, но лишенной какой-либо декоративной отделки – явно не царской! Ботик мог быть построен либо в Петер-

2 аршина (1.37 м), глубина – 1 аршин (0.71 м). Паруса на нем: косой грот с гафелем и гиком, стаксель и кливер с бушпритом. На конце бушприта поставлены флагштоки, на которых доволно ветхие флаги, середина у которых красная, а по верхней и нижней кромке по две узеньких полоски – белая и синяя» (Андреев А. С. Ладожского озера. Морской сборник. 1866. №10. С. 9).

К этому можно добавить, что внутри ботика были две поперечные банки, в передней из которых имелся вырез с металлической наметкой для установки съемной мачты; в носу и корме – небольшие палубы; перед мачтой и ближе к корме – два железных погона для гинцев стаксельшкота и гика-шкота. Наличие штевней, развитого киля, парусной оснастки при полном отсутствии весельных уключин, говорит о том, что судно это, несмотря на свои небольшие размеры, было вполне мореходным и чисто парусным, а по конструкции и оснастке – явно голландского типа.

В 1844 г. проездом из Петербурга в Архангельск домик в Дубно посетил генерал-адмирал Великий князь Константин Павлович (Общий морской список. СПб., 1894. Ч. 9. С.1–2), благодаря чему были сделаны зарисовки как самого здания, так и ботика (РГИА: ф. 207, оп. 4, д. 97, л. 47–48).

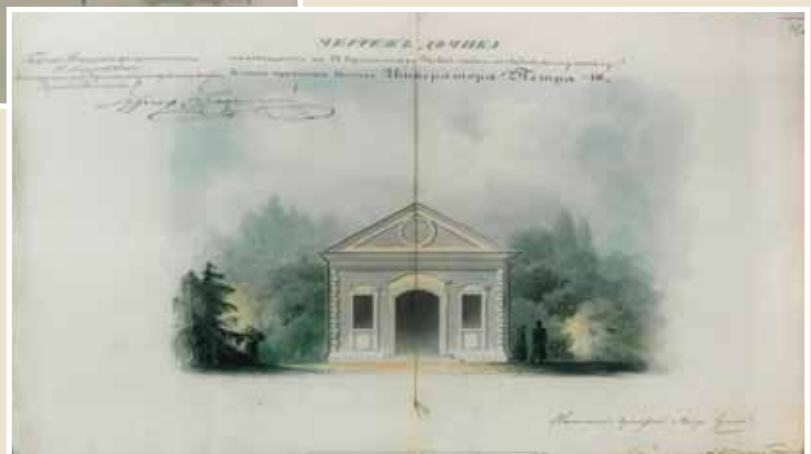
В связи с празднованием 200-летия со дня рождения Петра Великого, утром 30 мая 1872 г. ладожский ботик Петра I по каналу на барже был привезен из Дубно в Новую Ладогу, где был встречен городскими властями при почетном карауле, и, после панихиды и молебствия, при ружейных залпах и с музыкой спущен на реку Волхов. После того как ботик прошел некоторое расстояние по Ладожскому каналу, он был возвращен в Новую Ладогу, поднят на берег и установлен перед домом купца Барсукова (где останавливался Петр I – В. Ч.), являясь центром праздника, а 31 мая его увезли обратно в Дубно (Московские ведомости. 1872. №134).

13 октября 1866 г., по просьбе купечества, гребной катер, на котором Александр II открывал Новолadoжский канал, был передан городу Шлиссельбургу для хранения «на вечные времена». Почти девять лет катер простоял в деревянном сарае, пока купечество собирало деньги на строительство для него специального здания, а академик архитектуры Э. И. Жибер составлял проекты. К тому же правление 1-го Округа



бурге – на основанной в 1716 г. специально для строительства небольших гражданских судов Партикулярной верфи, либо в Новой Ладоге – на существовавшей здесь в первой четверти XVIII в. казенной верфи.

По имеющимся описаниям, ботик был «небольших размеров, довольно грубой работы, сосновый, железного крепления [с обшивкой] вгладь, то есть конопатный... Длина ботика – 4 сажени (4.26 м), ширина –



План разреза и чертеж домика в Дубно, в котором хранился ладожский ботик Петра I. ЦГИА

путей сообщения предложило заодно перенести в Шлиссельбург ботик Петра I, лопатки Петра и Анны Петровны и знамена Ладожского канального батальона.

Катер Александра II был довольно большой (почти втрое больше ботика Петра I), 18-весельный (по 9 весел с каждого борта), окрашен в синий цвет, с узким золотым резным ободком по верхней кромке бортов.



Ботик Петра I. Шлиссельбург, 1902 г. Фото С. Попова, журнал «Нива»

На носу катера имелась небольшая медная пушка для производства салюта. Изготовлен он был, видимо, в одной из мастерских петербургского портового ведомства.

Хотя в акте разборки катера указано, что его длина была 12,5 м, а ширина 3 м, его действительные размеры, видимо, были несколько иными. Согласно выполненной историком И. И. Черниковым реконструкции 18-весельного императорского катера, изготовленного в Санкт-Петербурге в 1865 г., его длина составляла 13,57 м, а ширина 2,79 м (Флот на реках. Энциклопедия речного флота. СПб., 2003).

Проект нового павильона – железного, на чугунных колоннах с литыми кронштейнами и коньками, с металлическими сетками вместо стен – был утвержден Александром II в апреле 1874 г. Павильон должен был состоять из двух частей: меньшей – для ботика, большей – для катера. Съёмные дуги на фасаде здания позволяли в торжественных случаях выносить суда наружу (РГИА СПб:

ф. 176, оп. 1, д. 183, л. 1, 7, 8, 9, 10, 13–16).

Контракт на изготовление павильона был заключен с купцом 1-й гильдии Р. Я. Кохуном, представителем известной фирмы «Никольс и Плинке» (фирма отливала памятник Екатерине II, поставленный на Невском проспекте, и «Тысячелетие России» для Новгорода). В июле 1876 г. в Шлиссельбурге собралась комис-

надлежностями были установлены на дубовые подставки внутри павильона. Благодаря металлическим сеткам, заменявшим стены, они были хорошо видны с улицы.

В ботике по-прежнему находилась чугунная плита с пояснительной надписью, а на поддерживающих свод стойках висели железные лопаты и знамена. В катере также имелась чугунная плита, на которой было написано: «Катер, в котором Его Императорское Величество Государь Александр Николаевич изволил открыть 1-го сентября 1866 года, для судоходства около Ладожского озера, между Ладогою и Шлиссельбургом, новый канал, наименованный каналом Императора Александра II».

В 1902 г. отмечалось 200-летие взятия Нотебурга (переименованного затем в Шлиссельбург), в связи с чем Железный павильон оказался в центре юбилейного торжества (Сельский вестник. 1902. №42. С. 730–734). Примерно то же произошло и в следующем году, когда отмечалось 200-летие основания Петербурга.

В 1902–1903 гг. ведомство путей сообщения и Шлиссельбургская земская управа несколько раз рассматривали вопрос о приведении в порядок покрывшегося к этому времени ржавчиной Железного па-

вильона. Ввиду исторической ценности находившихся в нем реликвий, их было решено перевести в Петербург. Вскоре последовало «высочайшее соизволение» Николая II



18-весельный императорский катер, реконструкция. Черников И. И. Энциклопедия речного флота

гласно с контрактом...» (Лермонтова М. Первые в Приладожье // Всеволожские вести, 20 мая 1997. С. 7).

Вслед за этим ботик Петра I и катер Александра II со всеми их при-

надлежностями были установлены на дубовые подставки внутри павильона. Благодаря металлическим сеткам, заменявшим стены, они были хорошо видны с улицы.