



Ботик «Фортуна»

Во многих странах мира существует обычай сохранять старые корабли и суда как национальные реликвии. В России начало этой благородной традиции положил Указ Петра I 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 потомках ваших, яко пренебрегших сей Указ». По существу, это был первый в России закон об охране памятников истории. Но мысль о необходимости сохранения для потомков первых кораблей и судов русского военного флота возникла у Петра I значительно раньше.

Ещё в мае 1688 г. юный царь Пётр увидел среди вещей своего двоюродного деда, боярина Никиты Ивановича Романова старый английский ботик («Святой Николай», известный как «дедушка русского флота»), который очень заинтересовал его необычностью форм. Мастер-голландец Карстен Брант отремонтировал и оснастил ботик, после чего обучил Петра ходить на нём под парусами. Царь плавал на нём по реке Яузе и Просянному пруду в Измайлове под Москвой. Но очень скоро малые размеры этих водных бассейнов перестали удовлетворять Петра, и он перенёс свои занятия на большое Плещеево озеро, расположенное возле города Переславля-Залесского.

Здесь, на берегу озера, была основана верфь, на которой началось строительство первых русских военных кораблей. 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». Пётр лично принимал участие в строительстве и спуске судов на воду. Всего здесь было построено около ста кораблей и вспомогательных судов: фрегатов, яхт, галер, ботов. Самым большим из них был 30-пушечный «Марс». На этих судах Пётр и его «потешные» прошли первое обучение военно-морскому делу.

1 августа 1692 г. Пётр I устроил на Плещеевом озере большие торжества по поводу завершения строительства всех ранее заложенных кораблей и судов, провёл совместные маневры флотилии с Бутырским пехотным полком, приведённым из Москвы.

Таким образом, Плещеево озеро стало колыбелью русского военного флота, а Переславская флотилия его первым учебным отрядом, где многие прошли обучение корабельным наукам.

Но вскоре и Плещеево озеро стало мало для деятельности Петра I, и в 1693 г. он отправился к Белому морю. Там уже началось строительство настоящих морских кораблей и судов.

Пётр I долгие годы не появлялся в Переславле, но построенные там суда он приказал хранить в память о рождении русского военного флота. Согласно его воле, почти все корабли флотилии были сосредоточены на реке Трубеж: фрегаты стояли на воде, а яхты и галеры были вытасканы на берег и поставлены под навесы. Ещё одно судно, ботик «Фортуна», хранилось у села Веськово, что в трёх километрах от города, где прежде находились «деловой» и «потешный» дворы Петра.

Однако вскоре местные воеводы забыли о царском повелении; суда «потешной» флотилии без надлежащего присмотра стали быстро разрушаться. Отправляясь в Персидский поход, Пётр I посетил Переславль и, увидев, в каком плачевном состоянии находятся оставленные им здесь суда, издал упомянутый выше Указ воеводам переславским от 7 февраля 1722 года.

Напуганные грозным Указом Петра I, переславские воеводы приняли кое-какие меры для сбережения судов «потешной» флотилии. Из Петербурга был прислан шкипер Шелудяков, а из монастырских вотчин пригнали триста крепостных крестьян, чтобы вытащить большие корабли из реки Трубеж на берег. На левом берегу реки, почти у самого городского вала, возле церкви Знамения, получившей затем название «что у кораблей», были установлены под новыми навесами все суда. Такой же навес сделали и у села Вельково. Однако принятых мер было явно недостаточно; крыши навесов постоянно протекали, и суда продолжали разрушаться. Так, в отчётной ведомости по городу за 1776 г. тогдашний переславский воевода записал: «Нане в Переславле-Залесском имеются под сохранением остатки кораблей, яхт и галеры, которые уже все погнили, да при стоящем при городе... селе Велькове при бывшем дворце имеется ботик».

В 1783 году в Переславле случился большой пожар, во время которого погибли все суда флотилии, хранившиеся на берегу Трубежа. Уцелел лишь ботик «Фортуна», находившийся у села Вельково. Чтобы подобная участь не постигла и это судно, жители Переславля на том месте, где когда-то на горе Гремяч стоял дворец Петра I, построили деревянный сарай и поместили туда «Фортуну» и другие предметы судового снаряжения. Там ботик хранился до начала прошлого века. Как и прежде, переславские воеводы ежегодно в своих отчётах доносили начальству о его существовании, а один из членов уездного суда наблюдал за его сохранностью.

Лишь в 1802 г. новый владимирский губернатор, князь Иван Михайлович Долгорукий предложил переславскому дворянству построить на свои средства прочное каменное здание для хранения «драгоценных остатков Петровской флотилии». Предложение было поддержано, и 1 августа 1803 г. «Фортуна» торжественно переместили в новое здание ампиричного стиля, в котором вскоре был открыт первый в России провинциальный музей — историческая усадьба «Ботик». На фронтоне здания начертали: «Петру I усердный Переславль». Спустя 7 лет в музее надстроили небольшую комнату, в которой поместили подлинник Указа Петра I переславским воеводам от 7 февраля 1722 г. и другие исторические документы.

Ботик «Фортуна» никогда не покидал берегов Плещеева озера. Правда, в 1836 г. возникал вопрос о перевозке его в Петербург, но по просьбе владимирского дворянства он был оставлен на прежнем месте. В 1872 г. в Москве проходила Всероссийская политехническая выставка, посвящённая двухсотлетию Петра I. На неё предполагалось отправить и «Фортуна», но от этого пришлось отказаться по причине ветхости судна.

И в наши дни ботик «Фортуна» помещается в том здании, в котором он был установлен в 1803 г. Старое судно сохраняется как уникальный памятник эпохи зарождения русского регулярного военного флота.

Это дубовая шлюпка с полными, почти круглыми сверху обводами носа и кормы, явно голландского типа. Конструкция судна состоит из килья,¹ штевней,² составных шпангоутов³ (по одному флортимберсу⁴ и два топтимберса⁵ на каждом), кильсона⁶ и шести поясов наружной обшивки вгладь по каждому борту. Снаружи вдоль бортов идут массивные продольные брусья-бархоуты (по одному на борт), сверху — планширы, выполненные как одно целое с привальным брусом и буртиком. Внутри на каждом борту по одному стрингеру-подлегарсу,⁷ на которые уложены поперечные банки и носовая и кормовая полупалубы. Две банки — по одной в носу и корме — были постоянными, а три средних — съёмные. Постоянные банки крепились к бортам деревянными кницами,⁸ а съёмные ложились вырезами на шпангоуты. Последние банки не сохранились, но на их существование в прошлом указывают следы расположения уключин, сохранившиеся на планширах. Наиболее проч-

¹Киль — брус в основании судна. — *Ред.*

²Штевни — основы кормы и носа судна. — *Ред.*

³Шпангоуты — рёбра судна. — *Ред.*

⁴Флортимберс — нижняя часть шпангоута близ килья. — *Ред.*

⁵Топтимберс — верхняя наделка шпангоута. — *Ред.*

⁶Кильсон — брус, идущий внутри судна сверх шпангоутов вдоль килья. Скрепляется с килем болтами и придаёт жёсткость всей конструкции. — *Ред.*

⁷Стрингер — брус, проходящий между привальным брусом и килем вдоль корпуса судна. — *Ред.*

⁸Кница — деревянная или металлическая деталь угловатой формы для соединения частей судна, стоящих под углом. Обыкновенно делается из согнутых корней дерева или из ветвей. — *Ред.*

ная носовая банка имела вырез в средней части и приспособление для крепления мачты — наметку, под которыми в кильсонной доске сделан сквозной квадратный вырез — степс для установки шпора мачты.

Внутри, на носовом и кормовом брештуках,⁹ имеются большие железные кольца-рымы, закреплённые длинными болтами, проходящими через штении. Ещё один рым находился на кильсоне, недалеко от степса. Первые два рыма служили для крепления фалиней,¹⁰ а третий, видимо, для крепления задней растяжки мачты — ахтерштага. В кормовой части ботика устроены два деревянных битенга¹¹ для крепления грота-шкота или грота-гикашкота, по аналогии с современными корабельными шлюпками. В пользу этого назначения битенгов говорит и то, что на ботике нет следов применения металлического погона, так как он был не нужен на таком небольшом судне. Крепления набора и обшивки в основном железные, причём концы болтов расклёпывались холодной клёпкой с натягом по круглым шайбам, но некоторые детали скреплены деревянными нагелями.¹²

Ботик имел пять пар вёсел. На это указывают следы от уключин, изготовлявшихся в виде вертикальных дубовых штырей, вбитых сверху в планширы, и дубовых же накладок между ними. Сами весла, к сожалению, не сохранились.

Парусное вооружение, видимо, состояло из гафельного или шпринтового грота и треугольного фока (кливера). Хотя внутри ботика лежат части рангоута и паруса, но их вряд ли кто раскатывал и измерял, поэтому трудно сказать, принадлежат они «Фортуне» или другому судну. Сверху уложена мачта, которая, возможно, принадлежала ботику. Если это так, то на её основе можно реконструировать его парусное вооружение. У форштевня¹³ с правой стороны есть наделка-нащёчина. Из-за малых размеров наделка вряд ли годилась для установки шпора бушприта,¹⁴ поэтому вероятней всего, что она служила пазом для небольшого шкива (в ней есть отверстие для его оси), который в свою очередь служил для проводки фока-галса. В верхней части форштевня имеются четыре отверстия для проводки талрепа¹⁵ фока-шкота. На ботике не сохранилось каких-либо следов от вант-путенсов.¹⁶ Мачта была короткой и крепилась, видимо, только штагами, а в вантах и, следовательно, в вант-путенсах не было необходимости, кроме того, они мешали бы гребцам.

Управлялся ботик навесным рулём с железным румпелем,¹⁷ который в настоящее время отсутствует. Сейчас на головку руля надет деревянный румпель, видимо, более позднего происхождения. В верхней части руля в него вбиты две круглые металлические скобы для железного флагштока, возможно, по бортам ботика устанавливались и боковые кили — шперцы, но никаких следов от их применения ни на планширах, ни на бортах не сохранилось.

Внутри ботика древесина имеет естественный, потемневший от времени вид: вероятно, в своё время была пропитана горячей олифой или покрыта олифой, сваренной с сосновой смолой (так называемый канифольный или каретный лак, обеспечивающий долгую сохранность древесины). Снаружи борта и днище грязно-белого цвета. Кто-то пытался просмаливать швы днища чёрной смолой поверх краски, что создаёт впечатление, будто ботик недавно готовили к плаванию. На правом борту сохранились остатки металлической пластины, на которой раньше золотыми латинскими буквами было написано название ботика — «FORTUNA».

Несмотря на довольно обширную литературу о переславской флотилии Петра I и музее-усадеб «Ботик», сам ботик «Фортуна» плохо изучен. Лишь недавно опубликованы его чертежи, неполные и неточные. Нет бесспорных ответов на вопросы, кто и когда построил его. Считается, что строил ботик Карстен Брант при личном участии царя Петра, но до

⁹Брештук — поперечный соединяющий брус. — *Ред.*

¹⁰Фалинь — трос, ввязанный на носу или корме шлюпки и служащий для швартования её. — *Ред.*

¹¹Битенг — стойка для закрепления снастей. — *Ред.*

¹²Нагель — деревянный гвоздь. — *Ред.*

¹³Форштевень — балка, наклонная к килю и служащая продолжением его на носу. — *Ред.*

¹⁴Бушприт — брус, выступающий с носа парусного судна и служащий для вынесения прямых парусов. — *Ред.*

¹⁵Талреп — приспособление для натяжения стоячего такелажа, обычно металлическая скоба с двумя винтами, головки которых сделаны в виде колец. — *Ред.*

¹⁶Вант-путенсы — площадки для крепления вант на борту судна. — *Ред.*

¹⁷Румпель — стержень, приделанный к головке руля и нужный для поворота руля. — *Ред.*

кументальных подтверждений этому нет. Кроме Бранта в строительстве «потешной» флотилии на Плещеевом озере участвовали и другие голландские корабельные мастера: Корт, Никлассон (Клас), Арриен Меатъе, а также русские — холмогорские, вологодские и то-темские плотники. Не исключено, что под общим руководством кого-нибудь из голландцев «Фортуна» построил один из сметливых русских мастеров.

В прошлом веке на ботике была установлена табличка с пояснением: «Ботик (яхта «Фортуна»), на которой император Пётр I-й плавал по озеру Плещееву, спущенный на воду в 1690-м году». Однако вполне возможно, что «Фортуна» была в числе первых судов, построенных к весне 1689 г. (два фрегата и три яхты). О них Пётр писал своей матери в апреле того года из Переславля: «Озеро вскрылось сего 20-го числа, и суды все, кроме большого корабля все в отделке, только за канатами дело...»

Действительно ли «Фортуна» была яхтой царя? Верно ли, что Пётр принимал участие в строительстве бота? На эти вопросы нет точного ответа. Правда, косвенным доказательством личной причастности Петра к «Фортуне» может служить то обстоятельство, что она находилась среди вещей «делового» двора, рядом с «потешным» дворцом царя на горе Гремяч, благодаря чему и сохранилась. Будь это обычное судно, а их по описи 1722 г. числилось 87, больших и малых, то наверняка оно находилось бы вместе с другими судами на реке Трубеж, у церкви Знамения («что у кораблей»), а не во дворцовом селе Веськово.

Если ботик «Фортуна» действительно был яхтой Петра I и использовался им на Плещеевом озере с 1689 по 1692 год, то, видимо, прав священник А. И. Свирилин, который в пастырском слове 30 мая 1872 г. по случаю 200-летнего юбилея со дня рождения Петра I выразился так: «Если петербургский ботик [«Святой Николай»] можно назвать по древности дедушкой русского флота, то было бы справедливо назвать и наш Переславский *«отцом русского флота»* (курсив наш. — Авт.). Если ботик «Святой Николай», на котором ещё совсем юный царь Пётр плавал в Измайлово всего две недели, удостоился почётного прозвища «дедушка русского флота», то ботик «Фортуна», «на котором его величество несколько лет охоту свою исполнял», вполне заслуживает право называться «отцом русского флота».

Судя по некоторым публикациям, в своё время переславские воеводы составили подробную ведомость всех возникших на берегах Плещеева озера судов «потешной» флотилии Петра I, с указанием их вооружения, основных размеров, времени и авторов постройки. Но этот ценный источниковедческий документ, по-видимому, не был опубликован и нам неизвестно его местонахождение.

Ботик «Фортуна» и другие экспонаты музея-усадьбы «Ботик» хранятся в относительно неплохих условиях. Здание музея не отапливается, и, в зависимости от влажности воздуха, дерево дышит и не испытывает критических напряжений. В помещении летом прохладно, царит полумрак. Зимой же оно вообще закрыто для посетителей. Благодаря прочной породе дерева, которое пошло на ботик, и этим условиям, «Фортуна» сравнительно хорошо сохранилась и даёт довольно целостное представление о конструкции небольших парусно-гребных судов конца XVII века. Однако время оставило на нём свои неизгладимые следы. Так, большая дыра по правому борту, частичное разрушение кормового дейдвуда и ветхое состояние древесины настоятельно требуют реставрации и консервации ботика. Отсутствие же полных и точных чертежей, а также отдельные спорные вопросы требуют дальнейшего изучения ботика специалистами — историками и судостроителями.

Ботик Петра I «Фортуна» является не только уникальным памятником истории русского военного флота, но и вообще старейшим судном в мире, ему уже 300 лет! Немногие музеи мира обладают подобными экспонатами. Это наша национальная реликвия, которую необходимо сохранить для будущих поколений россиян.

На территории исторической усадьбы «Ботик» находится комплекс архитектурных памятников. В 1852 году при въезде в неё с южной стороны были воздвигнуты Триумфальные ворота по проекту архитектора Жеребцова. К западу от здания музея стоит танцевальная площадка «Ротонда», сооружённая в 1852—1853 гг.

17 августа 1852 года перед зданием музея был открыт памятник Петру Великому работы скульптора А. С. Кампиони (выполнен из финского гранита в виде усечённой пирамиды с бронзовыми украшениями). На одной из сторон памятника высечен текст петровского Указа переславским воеводам.

В западной части исторической усадьбы «Ботик» на фоне леса чётко выделяется белокаменное здание дворца, построенного в 1853 году в стиле классицизма. Наверху башенка в виде небольшой ротонды. С неё в летний погожий день далеко на север открывается чарующая красота озера Плещеева, а на крутых и пологих берегах то тут, то там виднеются луковички главок сельских храмов, придавая общему виду неповторимую прелесть.

29 июля 1984 года после многолетней кропотливой собирательской и научно-исследовательской работы здесь была открыта экспозиция «Озеро Плещеево — колыбель русского военно-морского флота». Она размещается в трёх залах. Около 200 экспонатов (произведения живописи, графики, скульптуры, предметы нумизматики, археологии, модели парусников и современных ракетноносцев, личные вещи, документы, фотографии) убедительно рассказывают об истории русского Военно-морского флота, начиная от его истоков и до наших дней.