

А.В. Иванов

УНИКАЛЬНЫЙ РИСУНОК ПЕРВОГО РУССКОГО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ
«ГОТО ПРЕДЕСТИНАЦИЯ»

27 апреля 1700 года¹ в очень торжественной обстановке при стечении большой массы воронежских жителей в воды реки Воронеж сошел 58-пушечный корабль «Гото Предестинация»², который своим появлением ознаменовал начало формирования русской школы военного кораблестроения. Весьма показательно, что у исследователей не иссякает интерес ко всему, что в той или иной степени связано с «Предестинацией», не прекращается живое обсуждение событий, связанных с кораблем, с попытками реконструировать его облик. Среди обширной библиографии, затрагивающей проблематику первенца русской кораблестроительной школы, выделяются специальные публикации профессиональных инженеров-кораблестроителей И.А. Иванова, А.С. Константинова³ и В.Г. Крайнюкова⁴, посвященные воссозданию (реконструкции) первого корабля, спроектированного и построенного под руководством Петра Великого. В основу своих реконструкций «Гото Предестинации» эти авторы наряду с широко известными гравюрами, триптихом А. Шхонебека и листами из «Куншт корабельных» П. Пикарта и А.И. Ростовцева, положили находящийся в коллекции Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге чертеж корабля, выполненный тушью и акварелью Питером Бергманом. Этот чертеж, иногда называемый акварелью или рисунком, и станет предметом нашего исследования.

Необходимо отметить, что ни одним из историков или реконструкторов, а первое упоминание такого уникального документа Петровской эпохи, каковым является чертеж П. Бергмана, содержится в книге-альбоме «На румбах морской славы»⁵, чертеж не описан полностью, не прослежены обстоятельства его создания и выявления, не проанализирована содержащаяся в нем историческая и инженерная информация. Краткое упоминание чертежа П. Бергмана, публикация его изображения, извлечение из него отдельных сведений в качестве иллюстрации собственных, авторских воззрений и концепций, подчас ошибочных, при проведении реконструкций — все это не позволяет говорить о полноценном введении этого источника в научный оборот.

В настоящей статье автором ставится задача исправить историческую несправедливость и в соответствии с методиками исторического исследования описать и ввести в научное обращение это уникальное свидетельство петровского времени, оставленное нам его современником Питером Бергманом из Карлсруны.

Акварель П. Бергмана «Гото Предестинация» демонстрируется в экспозиции главного зала ЦВММ и находится на учете в Секторе изобразительного искусства (Изофонд) музея под инвентарным номером 12600. Сведений об источнике, времени и обстоятельствах поступления экспоната в собрание музея в учетных документах не отложилось. Учитывая «довоенный» инвентарный номер акварели, свидетельство ряда старейших сотрудников музея, помнивших этот экспонат в экспозиции с 1945 г.⁶, можно предположить, что акварель могла быть выявлена в 1939 г. в ранее не разобранных бумагах при перемещении из здания Адмиралтейства в нынешнее здание музея — Биржу на стрелке Васильевского острова.

Немаловажно отметить, что акварель П. Бергмана не была известна дореволюционным историкам, авторам фундаментальных трудов по истории русского флота С.И. Елагину и Ф.Ф. Веселаго. Нет упоминаний об акварели и в трудах историков, специализировавшихся на изучении Петровской эпохи. Не обнаружено до настоящего времени никаких упоминаний этого замечательного изображения известного корабля в самих документах петровского времени, переписке Петра I с его окружением. Все это может предполагать случайное сохранение акварели в личных бумагах кого-то из высших должностных лиц Адмиралтейства, каковые попали в музейное собрание после революции.

Впервые имя автора акварели Питера Бергмана появляется в русских документах в 1698 г. В списке нанятых иноземцев в ходе Великого посольства и прибывших в Россию через Архангельск⁷ числится «констапель Петер Берман». В другом подобном списке 1698 г. он же записан как «свеянин Питер Берман, констапель». На то, что это именно Питер Бергман, указывает отсутствие в списках других схожих сочетаний имени и фамилии. Видимо, фамилия занесена писарем на слух с искажением. Неофицерский чин Бергмана озадачивать не должен. К примеру, Х.Г. Отто, будущий обер-цейхмейстер, начинал свою службу также констапелем. Указание «свеянин» тоже согласуется с подписью автора акварели «*Pieter Bergman van CarlsCron*», то есть из Карлс-круны, главной базы шведского флота, несмотря на то что вся подпись под акварелью выполнена на голландском языке⁸, которым, видимо, автор уверенно владел.

Итак, шведский подданный Питер Бергман поступил на русскую службу в Амстердаме в 1698 г. в чине констапеля и через Архангельск прибыл в Воронеж. Сведений о его службе до 1701 г. не обнаружено ни по флоту, ни по Адмиралтейству. Учитывая его унтер-офицерский чин и артиллерийскую специализацию⁹, П. Бергман мог быть приписан к экипажу одного из воронежских кораблей, возможно даже «Гото Предестинации». Это вероятное обстоятельство вполне логически объясняет не только избрание П. Бергманом объекта для своей акварели, но и высокую, можно сказать, беспрецедентную подробность изображения корабля. К тому же в подрисуночной подписи, которая далее отдельно будет рассмотрена, присутствуют три даты. Первая из них, дата спуска корабля, ошибочная, но две других весьма точны: «...*de May A° 1700 van d[i] Staapel afgelopen; afgesett de 26 Juny A° 1700 en dott[s] 11 Septemb: van Pieter Bergman van CarlsCron*»¹⁰ [«...спущен со стапеля мая 1700 от Рождества Христова; на-

несен (на лист. — А.И.) 26 июня 1700 и подарен 11 сентяб. Питером Бергманом из Карлскроны»]. Следовательно, П. Бергман не был свидетелем спуска корабля, состоявшегося 27 апреля 1700 г. Он прибыл в Воронеж где-то в мае–июне и воспользовался для датировки спуска корабля чьими-то воспоминаниями.

В связи с датировкой акварели П. Бергмана уместно провести параллель с работой в это же время (по М.А. Алексеевой, гравер ездил в Воронеж для этого в 1700 г.) другого иноземца — голландца А. Шхонебека, оставившего нам замечательный гравированный триптих¹¹ с изображением «Гото Престинации». Был ли П. Бергман свидетелем выполняемых с натуры зарисовок А. Шхонебека? Повлияла ли наблюдаемая им работа А. Шхонебека, примечаемого за свое мастерство самим государем, на выбор темы для своей акварели? Не является ли акварель П. Бергмана попыткой выдвинуться из общей массы рядовых специалистов, продемонстрировав свое мастерство и возможности? Мы склонны ответить на эти вопросы положительно. Акварель П. Бергмана, даже по прошествии трех столетий сильно потускневшая от времени и условий хранения, до сих пор привлекает своей красочностью, подробностью и выразительностью¹². Попади этот чертеж на глаза государю, и, как знать, может быть, судьба улыбнулась бы Питеру Бергману, а мы, потомки, имели бы не одну его работу в качестве художника. Возможно, П. Бергман неверно выбрал через кого сделать это подношение как свидетельство своих возможностей. Думается, что если бы это был Ф.М. Апраксин или Ф.А. Головин, то акварель была бы показана Петру I. Но, к примеру, К. Крюйс не стал бы создавать конкуренцию А. Шхонебеку в лице неизвестного выскочки-констапеля, да к тому же шведа. Так и пролежал сложенный вчетверо листок среди бумаг его канцелярии.

В 1701–1702 г. П. Бергман привлекается к гидрографическим работам под непосредственным руководством Ф.М. Апраксина и К. Крюйса. В этот период П. Бергман создает восемь рукописных карт¹³ донского устья и Азовского моря — результат, который по сравнению с другими картографами впечатляет. Это навигационная карта Азовского моря (1701), специальная карта Азовского моря (1701), карта Белосарайской косы (нач. XVIII в.), карта устья реки Кальмиус с указанием глубин Азовского моря у ее впадения (1702), карта гавани Таганрога (1702), Новая точная карта Азовского моря от Таганрога до Белосарайской косы (1702), карта Керченского пролива (1702), Новая карта всего Азовского моря от Азова до Керчи (1702)¹⁴. Интересно отметить, что только две карты имеют дублирование надписей на русском языке. Последняя карта (№ 25), выполненная П. Бергманом в Воронеже в 1702, снабжена картушем со следующей надписью: «*Великіи государ Цар і великіи Княз Петер Алехиевич Всея Великия і Малыя і Белия Росіи Самодержец. Сей Паскарть вручаю со всяким униженіем от Вашии покорныя слуге*». Думается, П. Бергман работал под руководством выходца из Нидерландов, которому голландских надписей было достаточно. Возможно, последняя карта была еще одной попыткой заявить о себе государю. Однако голландский покровитель надежд не оправдал.

Летом 1703 г. поручики П. Бергман и Х.Г. Отто были привлечены к обучению констапелей. Показательно, что в письме Ф.М. Апраксина с сообщением об

этом названы по именам только эти двое, остальные назначенные учителя обозначены как «и другие»¹⁵.

Последнее упоминание имени П. Бергмана в документах относится к 1706 г. В феврале этого года Ф.М. Апраксину поступил указ отправить комендора П. Бергмана с 20 иноземцами в Казань для подготовки 5 судов (катов или шмаков) к походу в Астрахань. Сохранилась роспись потребных материалов для оснащения этих судов, подписанная П. Бергманом в апреле 1706 г. Есть также роспись командного состава, в которой П. Бергман в чине комендора назван командиром одного из судов. Имеется и рапорт капитана А. Рейса адмиралу Ф.А. Головину, в котором отмечено, что комендор Бергман «не мыслит» идти в Астрахань без специального указа адмирала¹⁶. Это всё. Далее имя П. Бергмана в делопроизводстве не выявлено, судьба его остается неизвестной. Прослеженный отрезок судьбы П. Бергмана, одного из многих иностранных специалистов, призванных в Россию государем-реформатором, в достаточной степени демонстрирует существовавшие противоречивые взаимоотношения в той разноязыкой среде, сглаживающим, примиряющим началом которых выступало общее дело по созданию русского флота. России этого времени выпала уникальная историческая роль своеобразного котла европейских народов, в котором извечные противники учились возможности сосуществования, общежития, учились иначе смотреть друг на друга не как на соперников, а как на соратников, делающих одно дело. Поэтому понятен непреходящий интерес европейцев и к личности Петра Великого, к его реформам, и к Великому посольству с его последствиями, и к тому вкладу, который внес каждый народ в создание Российского флота.

Акварель, к палеографическому описанию которой автор приступает, выполнена на бумаге, относящейся к группе «александрийской», с различимыми филигранями. Лист, размером 640 мм в ширину и 514 мм в высоту, составлен из двух склеенных между собой частей. Вертикальная склейка приходится точно по середине акварели. В местах склейки и крестообразно ей поперек всего листа, также посередине сохранились складки со следами порывистости и потертости бумаги. Таким образом, можно заключить, что акварель долгое время была сложена вчетверо изображением внутрь. В левой части листа различается филигрань «лилия» с лигатурой «W», пересеченная двумя вертикальными линиями по краям с расстоянием между ними 29 мм. В правой части листа просматривается контрамарка «IVELLEPAT» из букв высотой 13,5 мм. Обратная сторона листа заклеена тканью при не установленной по времени реставрации, тем самым возможные надписи утеряны¹⁷. Перед оклейкой тканью лист был обрезан по краям с большими, на наш взгляд, потерями. Судя по масштабной линейке, рассмотрение которой будет выполнено позже, потери только левой стороны акварели составили не менее 3 см, а с учетом свободных полей и того больше.

Под непосредственно самим рисунком выполнена надпись на голландском языке. Текст публикуется со следующими пометами: в [...] показаны полные утраты, в [i] показаны трудно различимые знаки, в [] показаны изначальные пропуски в тексте, в () даны пояснения автора. Знаки препинания оставлены, как в документе. Перенос строк

обозначен // . Особенности написания будут оговорены в примечании при переводе.

«// [...] (Первая масштабная линейка, последняя цифра перед текстом "135")
Hollandes voet de Schepe lengte en de breete is 34 voet int holl 10³/₄ Diepgaende met voelle
Stmúnitie achter 12¹/₂: en voe[c] 10 voet; breete (вторая масштабная линейка) [...] // [...]ing
van een van Zÿn Czaerse Maÿestets Orloûgs Schepe. Het wolke van Zÿn Maÿest: Scltf int
Jaer 1698 en 1699: tot Worones geboût ids en[t]. de [] May A°1700 van d[i] Staapel
afgelopen; afgesett de 26 Jûny A°1700 en dott[s] 11 Septemb : van // Pieter Bergman van
CarlsCron. Hollendse düym[as] 11 ep een voet (третья масштабная линейка) [...] //».

Предлагаем перевод этого текста, опуская наши примечания в скобках. Знаком (?) обозначены слова, перевод которых не был обнаружен, но смысловое значение читается из предыдущих слов:

«// [135]¹⁸ голландских футов кораблю длина и ширина 34 фута в глубине 10³/₄;
Осадка с полным грузом (?) сзади 12¹/₂ и спереди 10 футов; ширина [...] ¹⁹ // [Чертеж]²⁰
одного Его Царского Величества Военного Корабля. Он полностью (?) от Его
Величества делан (?) с года 1698 и 1699 в Воронеже строением окончен. [] ²¹ мая от
Рождества Христова 1700 со стапеля спущен; нанесен (на лист. — А.И.) 26 июня 1700
и подарен 11 сентября²² // Питером Бергманом из Карлскруны. Голландских дюймов 11
в каждом футе [...] ²³ //».

Кроме этой подписи, на акварели имеется и другой текст, выполненный порусски. Он находится на самом изображении на балке кормового подзора, под балюстрадой кормового балкона. Приводим этот текст, курсивом выделяя исчезнувшие из оборота буквы: «положень киль 1698 носмурия is 1700 апреля 28 въз дъла былъ в». Этот же текст, который является несомненной принадлежностью корабля, выполнен А. Шхонебеком в триптихе «Гото Предестинации»: «положень киль: 1698 носебрÿя 19: спущен 1700 априлия 28. без дело²⁴ былъ // 8 м[е]с[я]цовъ²⁵. Дълалъ П.М. с товарыщи.». Сравнение обоих текстов выявляет механическое, без осознания смысла текста, перенесение П. Бергманом надписи на корме корабля, содержащей в себе не найденную автором рисунка дату спуска корабля на воду. П. Бергман также не придал смыслового значения подписи на корме, уместив на рисунке столько текста, сколько у него получилось. Бессмысленные для иностранца черточки и палочки славянского шрифта явно скопированы с натуры самим П. Бергманом, и настолько точно, насколько он смог это сделать. Главное при этом, что рисунок, таким образом, выполнялся с натуры, с самостоятельными замерами и зарисовками. В свою очередь этот вывод может объяснить те расхождения, которые наблюдаются в акварели с другими документами и свидетельствами современников о «Гото Предестинации».

Закончим описание подписи акварели П. Бергмана рассмотрением масштабных линеек (шкал). Их всего три, они вписаны в текст; вернее, сначала были выполнены сами линейки, а затем текст был прописан между ними с учетом уже содержащейся на шкалах информации. Рассмотрение начнем с последней шкалы, которая расположена в нижнем правом углу листа и снабжена надписью о том, что каждый голландский фут имеет 11 дюймов. Она представляет собой шкалу из вертикальных отрезков, ограни-

ченных сверху и снизу параллельными линиями, пересеченную косой линией из нижнего левого угла до верхнего правого угла. Этот последний угол отсутствует после «реставрации». Цифрами обозначен каждый пятый отрезок. Расстояние от «нулевой» отметки до цифры «20» составляет 34,5 мм, то есть каждый промежуток равен 1,725 мм, что составляет $\frac{1}{15}$ натурального голландского дюйма²⁶. Таким образом, целый натуральный дюйм имеет отметку на цифре «15», а продлив утерянное «реставрацией» построение шкалы, получаем ее длину, равную 2 голландским натуральным дюймам. Высота шкалы, таким образом, составляет $\frac{1}{3}$ голландского дюйма. Назначение шкалы — показать истинную размерность голландского натурального дюйма и его десятичных долей в натуральном виде, что можно было выполнить в тех условиях только с помощью графических построений.

Используя полученную размерность натурального дюйма, выясним масштаб других шкал. Первая, самая большая шкала находится под изображением корабля сбоку и, видимо, относится только к этому виду. Представляет она собой две параллельные линии с нанесенными делениями и цифрами от «10»²⁷ до «135» через каждый десяток. Каждый оцифрованный десяток разделен пополам без обозначения цифрой. Расстояние между цифрами «10» и «20» разделено на десять отметок. Располагая натуральной размерностью дюйма, выясняем, что 11 натуральных дюймов укладываются от отметки «20» до отметки «120», то есть содержат 100 масштабных футов, тем самым масштаб составляет в 1 натуральном футе 100 масштабных футов, или 1:100 в современном виде.

Масштаб можно вычислить по-другому, не применяя размерность натурального дюйма со шкалы. Между оцифрованными отметками с учетом незначительного колебания по шкале 28–28,5 мм. Таким образом, расстояние между оцифрованными по десятку отметками составляет $\frac{1}{10}$ голландского натурального фута, что показывает масштаб в $\frac{1}{10}$ натурального фута 10 масштабных футов, опять же 1:100 в современном виде.

Вторая масштабная шкала своими очертаниями напоминает первую, но расположена под видом корабля с кормы и предназначена только для этого вида, а цифры проставлены через каждые пять отметок шкалы. Вычисления первым способом показали масштаб в 1 натуральном дюйме 10 масштабных футов, то есть 1:110. Вторым способом замер от первой отметки до отметки под цифрой «20» показал длину 50 мм, то есть каждый отрезок равен 2,5 мм, что составляет $\frac{1}{10}$ голландского натурального дюйма. Таким образом, масштаб в $\frac{1}{10}$ натурального дюйма — 1 натуральный фут (в метрической системе 1:110 натуральной величины).

Рассмотрение особенностей масштабирования указывает, что, с одной стороны, П. Бергман никогда корабельными чертежами не занимался и не имел представления, как это делается. Корабельные чертежи, а сам автор трактовал свой рисунок как «текен», в это время имели определенные правила построения на листе, принципы масштабирования и выполнения самой шкалы масштаба. Все это было выполнено П. Бергманом не «по-корабельному», в разных масштабах, в десятичном делении размерного дюйма. Но при этом применение этой усложненной по сравнению с обычной прак-

тикой системы размеров и шкал выказывает в авторе живой ум, образованность и сообразительность, умение работать с разметочным инструментом.

Вызывает интерес композиционное расположение П. Бергманом элементов изображения. Корабль сбоку показан в более крупном виде, а с кормы в уменьшенном, что создает впечатление движения. Соответствующим образом расположены облака, которые на виде сбоку как бы набегают на корабль из-за кормы, а на виде сзади они набегают справа. Движение корабля подчеркивается правильным расположением флагов по ветру и различной схемой поставленных парусов. На виде сбоку паруса поставлены двумя ярусами с подобранным гротом, а на виде сзади поставлены все три яруса. Таким образом, корабль как бы совершает эволюцию поворотом, говоря морскими терминами, из курса правым галсом²⁸ в полный бейдевинд²⁹ (флаги несколько отклонены назад) на курс правым галсом в бакштаг³⁰. Схема парусов для каждого из этих курсов показана совершенно правильно. Водная поверхность на акварели весьма убедительна, причем, по нашему мнению, автору удалось реалистично показать речную толчею, которую можно наблюдать, к примеру, на реке Неве в ветреный день.

Еще больше реалистичности акварели добавляет показанный сюжет с фигурами людей на борту корабля и в шлюпе, проплывающем вдоль него. В фигурах на квартердеке³¹ легко угадывается высокая фигура Петра I в простом платье и шляпе голландского покроя. Рядом более грузная фигура кого-то из сановников в парике и шляпе. За фигурой Петра I еще два человека, явно в военных мундирах и треуголках. Остальные фигуры показаны без головных уборов, некоторые в париках, платья у всех различны по окраске: охристые, синие, белые. Кто позволял себе носить шляпу в присутствии государя? Кто-нибудь из очень близких в это время к нему сановников — Ф.А. Головин, Ф.М. Апраксин либо К. Крюйс. Предпочтительней последний, имевший рост под стать Петру, но более грузный, да к тому же если П. Бергман, как нам представляется, предполагал донести свою акварель до Петра I через К. Крюйса, то, изобразив последнего рядом с государем, тем самым мог надеяться на удовлетворение тщеславия своего покровителя. Обращают на себя внимание еще три фигуры на первом плане: одна из них в парике, в синем платье; рядом в таком же платье, но более простом и без парика; еще далее, за вантами грот-мачты, подбоченившаяся фигура в белом платье. Все изображение создает впечатление реально происходившего действия, которому П. Бергман был непосредственным свидетелем. Усиливается это впечатление рядом деталей. В частности, на борту корабля рассыпаны другие фигуры, среди которых ясно различаются матросы в серых бострогах и шляпах соответствующего покроя и артиллеристы команды в красных мундирах. Еще больший интерес вызывают фигуры, находящиеся в шлюпе возле корабля. Сам шлюп (или бот) весьма красив, охристого цвета, с богатой резьбой вдоль всего борта и плохо просматривающейся фигурной резьбой у форштевня. Внутри он выкрашен красной краской. 12 гребцов и рулевой в охристых одеждах. На месте пассажира показана очень колоритная фигура в простом, сером, мешковатом одеянии, придерживающая одной рукой снятый головной убор. Длинные седые волосы. Лицо обращено на корабль и находящихся на нем людей. По нашему мне-

нию, это фигура служителя церкви, которому рулевой указывает на корабль. Кому из священнослужителей в Воронеже мог быть предоставлен богато отделанный шлюп с персональными гребцами для осмотра государева корабля? Известно, что из всех священников Петр I в это время примечал епископа Воронежского Митрофана, много помогавшего государю и материально и морально поддерживавшего его в строительстве флота. Поэтому, вполне возможно, что именно архиерей Митрофан показан в шлюпе во время осмотра корабля.

Автор склонен считать, что весь сюжет, показанный П. Бергманом на акварели, имел место в реальности. Если отталкиваться от настоящей даты спуска корабля — 27 апреля и времени отъезда царя из Воронежа в исходе мая — дня рождения государя, приходящегося на 30 мая, то вполне вероятно и правдоподобно выглядит предположение, что спущенный корабль был полностью вооружен и оснащен именно к этой дате. Представить себе, что Петр I уехал из Воронежа, так и не испытав своего «первенца», просто невозможно. По всей видимости, именно этот момент запечатлел в акварели П. Бергман, недаром в подписи появилось указание на спуск корабля в мае 1700 г., как своеобразная догадка автора, не бывшего свидетелем самого спуска, но «рассчитавшего» примерное время от реально увиденного им события.

Уместно провести сравнение сюжетной линии, разработанной П. Бергманом, и соответствующих деталей в гравированном триптихе А. Шхонебека. Первый же вывод, который можно сделать из такого сравнения, что утверждение М.А. Алексеевой о проектной направленности работы А. Шхонебека не подтверждается. Голландский гравер зарисовывал не только что спущенный корабль, как утверждает историк, а имел полную возможность наблюдать корабль в оснащенном и вооруженном состоянии. Поэтому выполнение корабля под парусами, дополнение на виде сзади стоящими на кормовом балконе фигурами Петра I и прочими не является вольностью художника. Событие действительно происходило, гравер его видел и по-своему отобразил в своем триптихе. Присутствует у А. Шхонебека и шлюпка с пассажирами, но уже другими, да и шлюпка другая. Но лица в ней обращены на зрителя так, как будто специально позировать художнику. Вполне вероятно, что впоследствии каждый из изображенных с удовольствием узнавал себя на гравюре, тем более что каждая фигура имеет индивидуальные особенности.

Другой вывод из сравнения не столь очевиден и отражает наше субъективное впечатление от сравнения. По нашему мнению, акварель П. Бергмана все-таки уступает в художественном плане гравюре А. Шхонебека, уступает именно тем, что так ценно в его акварели — своей реалистичностью. Лишенный воображения, явно талантливый, но все же имеющий навыки только точного отображения, каковые требуются для картографической деятельности, П. Бергман не смог привнести в акварель того художественного вымысла, авторского преломления реальности, качество, отличающее настоящего художника, каковым являлся А. Шхонебек. В акварели П. Бергмана все слишком правильно, слишком сухо, слишком точно, чему мы должны быть безмерно благодарны, но от чего страдает эмоциональное восприятие работы в целом.

У А. Шхонебека движение энергичное, наклон корабля, ракурс, волнение водной поверхности, нагнутые ветром мачты, поставленные, полные ветра паруса, искажения в корпусе и резьбе, где-то преувеличенные, где-то удаленные совсем, — все это подчинено общему замыслу — вызвать в зрителе эмоциональное восприятие.

И все-таки фактически фотографическое изображение в исполнении П. Бергмана более ценно в качестве достоверного исторического свидетельства об архитектуре, внешнем облике, отдельных инженерных и конструктивных решениях, рангоуте и такелаже, парусной оснастке, художественном оформлении и даже принципа артиллерийского вооружения первенца русской школы кораблестроения³².

Архитектура и конструктивная схема корпуса корабля достаточно традиционна для своего времени: две сплошные артиллерийские палубы, надстройка в носу (бак) и протяженная надстройка в корме (квартердек). Особенностью является отсутствие юта, верхней кормовой надстройки на квартердеке. По нашему мнению, отсутствие юта продиктовано стремлением понизить общую высоту корпуса корабля, имеющего незначительную осадку, уменьшенную по сравнению с традиционно высчитанной. С другой стороны, это может быть следствием выбранного прототипа при проектировании, который тоже не имел юта. «Гото Предестинация» имела главные размерения (длину, ширину и практически глубину интрюма), сходные с размерениями английских кораблей 48(54)-пушечного ранга, перестроенных из старых, так называемых «фламандских», фрегатов первой половины XVII в. В ходе перестройки в конце века эти фрегаты получили вторую артиллерийскую палубу, бак и квартердек без юта. Отличительной особенностью этих фрегатов являлись более выпрямленный, «континентальный» форштевень, более высокое положение книц княвдигеда, малое отстояние передней переборки бака (бикгед) от форштевня, небольшой вынос гальюнной фигуры льва от форштевня. Все эти особенности наблюдаются в акварели П. Бергмана, подтверждающая общий вывод о наличии прототипа корабля.

Схема размещения артиллерийского вооружения следующая. На нижней палубе 13 пушечных портов на сторону; в них носовой порт не заполнен пушкой. Эта традиция, прослеженная автором статьи до 30-х годов XVIII в. по табелям снабжения и проектным чертежам русских кораблей, также пришла из Англии, в которой существовало несколько вариантов вооружения одних и тех же кораблей в зависимости от поставленных задач в кампании. На верхней палубе «Предестинации» 12 пушечных портов, все заполнены пушками. На квартердеке 4 порта с пушками. Таким образом, пушечных портов «линейного боя», определяющих ранг, на корабле всего 58, вооружено пушками только 56 портов. В связи с этим утверждение Петра I, что им был заложен 60-пушечный корабль, является рядовым округлением общего числа пушечных «мест», а ранжирование корабля в деловой переписке 58-пушечным отражает всего лишь наличное число пушечных «мест» по количеству пушечных портов. К этому необходимо добавить, что П. Бергман показал 4 кормовые «ретирадные» порта, не вооруженные пушками. Носовых портов для «погонных» пушек А. Шхонебек не показывает ни на верхней палубе, ни на баке.

Общее конструктивное решение пространственной модели корпуса, просматриваемое на акварели П. Бергмана, особенно на виде сзади, характеризуется большим завалом надводного борта, отсутствием так называемого бухта, прямого вертикального участка надводного борта примерно от нижнего бархоута до нижних пушечных портов. По П. Бергману главный шпангоут, мидель-шпангоут, из-под воды подходит к бархоуту не отвесно, а несколько под углом, что может характеризовать более острые образования его подводной части, чем принято считать. Затем линия мидель-шпангоута круто по дуге заваливается внутрь корабля и, видимо, на высоте верхней палубы формируется обратной дугой. Последний участок, верхняя часть борта, на виде сзади не просматривается, но установка ряда снастей на верхнем бархоуте предполагает достаточно сильный завал бортов внутрь, позволяющий этим снастям не переламываться о планширь при пересечении борта. К сожалению, вида с носа П. Бергман не оставил, но судить о параметрах корпуса в носовой части возможно путем реконструкционной проработки с учетом показанных на боковом виде особенностей корабля. Носовые образования по П. Бергману должны быть более острыми, чем принято считать. Бархоут в этом месте практически подъема не имеет. Рели гальюна, соединяющие носовую фигуру с баком и корпусом, выполнены в английском подоби (манере), но линия грепа, передняя сторона княвдигеда, водореза, имеет при вхождении в воду заметную вогнутость, что с учетом более спрямленного форштевня предполагает «континентальное» соединение княвдигеда с форштевнем. Фигура льва, напоминающая своей посадкой английский метод, выглядит по-голландски более легкой. Пространство между спинкой льва и первой стойкой гальюна заполнено дополнительной фигурой художественного оформления, прием, прослеживаемый в дальнейшем в чертежах русских кораблей первой четверти XVIII в. В целом вся носовая часть гальюна со львом напоминает голландскую маниру, но положение носовой фигуры относительно корпуса несколько ниже, чем принято. Примыкание же релей гальюна имеет больше английское подобие, подчеркнутое расположением и рисунком сапортуса, кницы крамбола, который как бы является продолжением нижнего рееля гальюна.

Обращает на себя внимание решение участка корпуса на виде сбоку в средней части, от русленей с вантами фок-мачты до русленей с вантами грот-мачты. Этот участок и в бархоутах, и в линии пушечных портов, и в линии фальшборта практически горизонтальный, без выраженной погиби. Объяснение такому нетрадиционному решению содержится в металлических откидных кронштейнах и мощных вертикальных петлях, уключины которых приходятся на линию нижних косяков пушечных портов верхней палубы. Кронштейнов ровно восемь, они расположены попарно между пушечными портами. Петли расположены по сторонам портов. Предназначение этих устройств читается в линии, которую П. Бергман нанес на корпус, соединив нижние косяки пяти пушечных портов. Эта линия не имеет продолжения далее именно этих портов, под которыми как раз и расположены откидные кронштейны, а рядом — поворотные петли: верхняя часть фальшборта, таким образом, откидывалась наружу на петлях и укладывалась на отброшенные в сторону металлические кронштейны. По на-

шему мнению, никакого отношения петли и кронштейны к технологии постановки в плавающие доки, как считает В.Г. Крайнюков, не имеют. Для этого кронштейны слишком короткие и не выходят в откинутом положении далее максимальной ширины корпуса. Кроме того, верхняя полка кронштейнов на виде сбоку выглядит опущенной под углом вниз, а при откидывании, с учетом завала борта в месте крепления к корпусу, кронштейны становятся практически горизонтальными. На них в таком случае можно опереть только откинутый фальшборт. Странно, что В.Г. Крайнюков, по-своему трактуя предназначение описанных нами устройств, ничего не сказал о назначении именно петель на борту, опустил известную ему, как инженеру-историку, технологию постановки парусных судов на камели и касты путем «выстреливания» в пушечные порты нижней палубы специально для этого предназначенных брусев. Эта технология достаточно хорошо известна, имеет отображение не только в различной литературе, но и в старинных чертежах и моделях. Наш вывод о назначении кронштейнов и петель для откидывания фальшборта подтверждается еще рядом деталей, либо не описанных В.Г. Крайнюковым, либо интерпретированным им неверно. В частности, от марсовой площадки грот-мачты к задней переборке бака П. Бергман показывает весьма примечательные снасти, предназначенные для осуществления подъема или опускания фальшборта — мощные блоки под марсовой площадкой, от которых тянутся две двойные снасти, скрепленные посередине своей длины парными блоками. Автор предполагает, что у задней переборки бака находилось устройство, возможно брашпиль, с помощью которого через блоки под марсовой площадкой грот-мачты осуществлялась постановка или уборка фальшборта. С этим же, по нашему мнению, связано и расположение стеньг на мачтах не традиционно спереди самих мачт, а сзади, так как опустить и поднять стеньги спереди мачты не позволяют подъемные снасти фальшборта. Поэтому и проводка подвески нижних реев на блоках в специальных стропках, пропущенных через эзельгофты, ничего общего с техническим новшеством, о котором утверждает В.Г. Крайнюков, не имеет. Такая подвеска нижних реев в качестве альтернативы основной, голландской, когда несущая снасть (реп) от рея перебрасывается через эзельгофт и спускается за мачтой к палубе, описана известным историком XIX в. Р.К. Андерсоном как «обыкновенный метод», наблюдаемый на моделях рубежа веков³³.

Для чего нужны были откидные борты, показанные на корабле П. Бергманом? По нашему убеждению, в районе планширя изнутри на бортах были укреплены мощные брусья, так называемые постицы, с укрепленными в них уключинами для корабельных весел. Все это сложное сооружение вкупе с веслами должно было служить облегчением маневрированию корабля на речной акватории. Использовалось ли оно на практике, сведений пока не обнаружено, как не обнаружено свидетельства наличия на борту «Предестинации» корабельных весел. Но этот вывод и показанная П. Бергманом система откидных бортов требуют пересмотра продолжающейся до настоящего времени полемики о причинах наименования первых азовских кораблей «Св. апостола Петра» и «Св. апостола Павла», участвовавших во Втором Азовском походе, сначала галеасами, а затем фрегатами. Вопрос, волновавший еще С.И. Елагина, может полу-

читать разрешение именно через применение на этих кораблях откидных бортов, превращавших парусные фрегаты в гребные галеасы. Одновременно такая трактовка терминологического именования кораблей может примирить историков с изображением «Св. апостола Петра» под стенами Азова на известной гравюре А. Шхонебека, на которой изображенный корабль имеет две палубы и тем самым никак не укладывается в привычные рамки понятия «галеас».

На акварели П. Бергмана показано интересное конструктивное решение боковых галерей и кормовой поверхности гакаборта, отринутое в реконструкции В.Г. Крайнюкова. На виде сбоку прекрасно видно, что контртимберсы «прямого свода», замыкающие с кормы поверхность бортов и образующие основу самой поверхности гакаборта с кормовыми окнами и верхней резной поверхностью, установлены с отступлением от традиционного способа, когда они основываются на кницы кормового подзора, выступающие дальше за руль. На «Предестинации» они установлены непосредственно на гекбалк (винтранец), конструктивное дерево, перпендикулярно врезанное в верхушку ахтерштевня (полоса под «ретирадными» пушечными портами на виде сзади). Сам балкон образован последним палубным бимсом на концах книц кормового подзора. Такая конструктивная схема вкупе с формой боковых галерей, подобие которой найдено нами только в венецианских кораблях этого времени, прямо указывает на авторство. Это конструктивное решение привнесли прибывшие к началу строительства корабля из Венеции Ф.М. Складев и Л.А. Верещагин. Перекликается с этим выводом и декоративно-художественное убранство в кормовой части. В частности, концы книц кормового подзора оформлены масками, распространенными в Венеции, а не львиными головами, как утверждает повсеместно. Это прекрасно видно не только у П. Бергмана, но и у А. Шхонебека. Объяснимо при этом применение персонажей именно римской мифологии в оформлении боковых галерей, несвойственных английской и голландской школам. По нашему мнению, у П. Бергмана, несмотря на небрежное исполнение, довольно ясно читается сюжет одного из подвигов Геракла — добывание яблок Гесперид. Запечатлен момент, когда Атлас приносит яблоки держащему небесный свод Гераклу. Следует предположить, что с другой стороны был представлен другой подвиг Геракла. Под галереями показан свившийся в кольцо дракон, охранявший сад Гесперид (у А. Шхонебека читается орел). Тут же, выше дракона, расположены сами дочери Атласа — Геспериды среди волшебного сада. Фигуры Гесперид с боковых галерей объединены с такими же фигурами в виде балюстрады кормового балкона. С Гераклом же перекликается фигура за спинкой льва на носу корабля (сюжет укрощения Гераклом Немейского льва)³⁴. Так, на наш взгляд, проявлялось начало античной героизации деяний Петра Великого и сравнение их с подвигами Геракла. Не исключено, что привезенные из Венеции античные мотивы живо перекликались с работой, советами и познаниями А. Шхонебека, мастера мифологизации происходивших событий Петровской эпохи. Сюжет, развернутый на гакаборте корабля и собственно давший ему имя, достаточно хорошо описан М.А. Алексеевой и В.Г. Крайнюковым — коленопреклоненный апостол Петр, к которому спускается голубь и надпись: «На сем

камне я создам церковь мою». Этот щит окружен купидонами с трезубцами среди диковинного вида морских рыб.

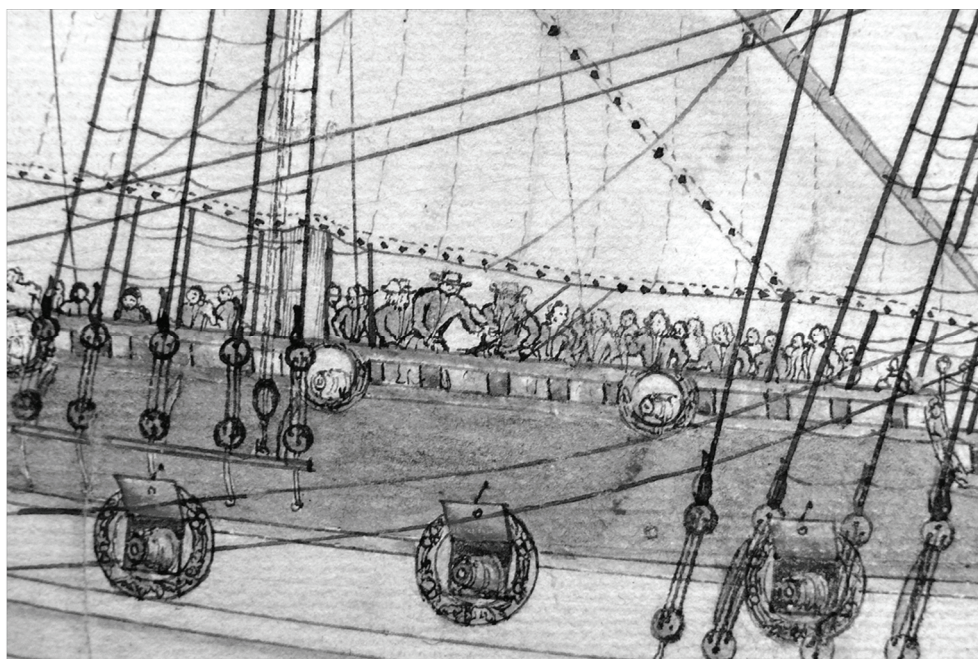
Рангоут, такелаж, парусное вооружение достаточно полно описаны В.Г. Крайнюковым, поэтому нет необходимости повторять его работу. Отдельные размеры, полученные нами при изучении акварели П. Бергмана, с соответствующим анализом и пояснениями, реконструкционной проработкой являются темой отдельного исследования и здесь опущены.

Вот уже несколько лет администрацией Воронежа при поддержке правительства России рассматривается возможность воссоздания первого российского адмиралтейства в качестве историко-культурного комплекса. Центральное место в экспозиции под открытым небом по замыслу инициаторов должно принадлежать полномасштабной копии первого русского корабля «Гото Предестинация». Проведены разработка технического задания на строительство корабля, консультации с иностранными специалистами в области строительства полномасштабных копий старинных парусников, организовывается тендер среди судостроительных предприятий на право непосредственного строительства. Не может не настораживать, что организаторами этого поистине благородного предприятия, направленного на популяризацию традиций и истории Русского флота, к решению исторической части реконструкции не привлекаются отечественные историки. Профессиональные судостроители, взявшиеся за разработку проекта, не прислушиваются к мнению воронежских историков-краеведов, собравших массу уникальных свидетельств об Адмиралтействе и корабле. Не задействуется научный потенциал Государственного университета и Центрального военно-морского музея. Организаторы самонадеянно уповают на собственные быстрые изыскания в архивохранилищах страны, забывая об уже проведенной многолетней поисковой и исследовательской работе историков. К чему может привести подобный подход организаторов и исполнителей видно на примере подобной «реконструкции». Это — реконструкция первого русского военного корабля «Орел», проведенная без проработки всех исторических аспектов, только на основе «собственного видения» современного инженера-судостроителя³⁵.

Не умаляя профессионализма инженеров, взявшихся за реконструкцию «Гото Предестинации», следует все же заметить, что историческая реконструкция парусного корабля является особой областью исторических исследований, в которых только профессионализмом судостроителя не обойтись. Сама благородная идея воссоздания историко-культурного центра может быть загублена отсутствием как раз той самой исторической достоверности, которая и должна привлечь интерес общественности России к проекту и его результату. Автор выражает надежду, что настоящая статья об уникальном историческом документе — акварели П. Бергмана «Гото Предестинация» поможет людям, взявшимся за это благородное дело, избежать ошибок и приблизиться к пониманию истинного исторического облика первого корабля русской кораблестроительной школы «Божие Предведение».



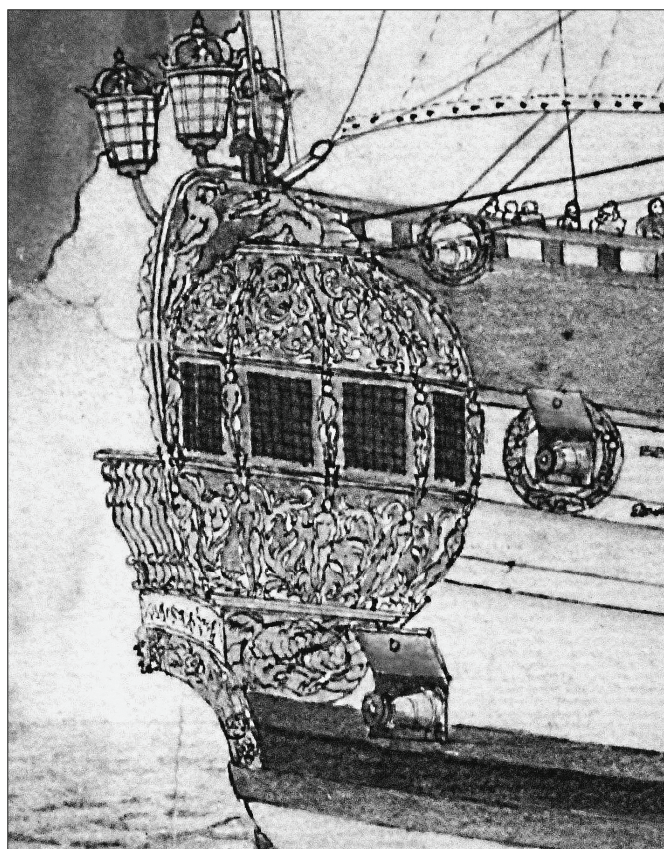
Ил. 1. П. Бергман. Новая карта всего Азовского моря. Рукописный чертеж. 1702.
Фрагмент картуша (ОР БАН. Собрание рукописных карт. № 25)



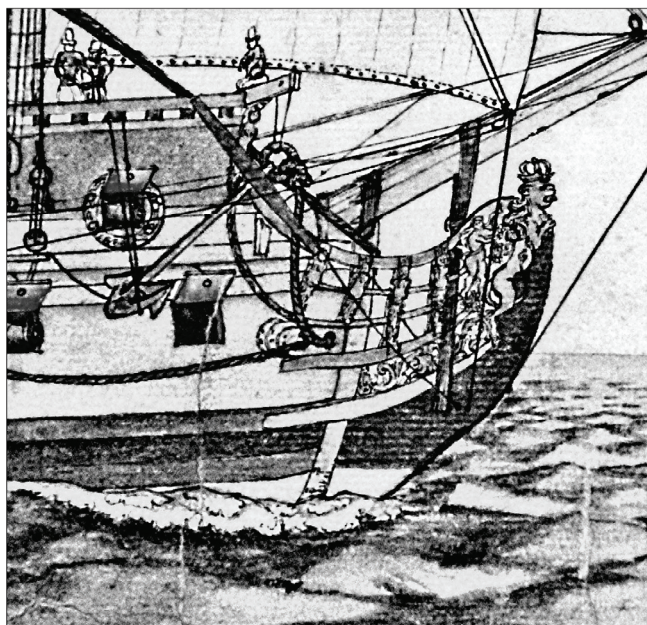
Ил. 2. П. Бергман. «Гото Предестинация». Чертеж. 1700.
Фрагмент квартердека корабля (ЦВММ. Инв. 12600)



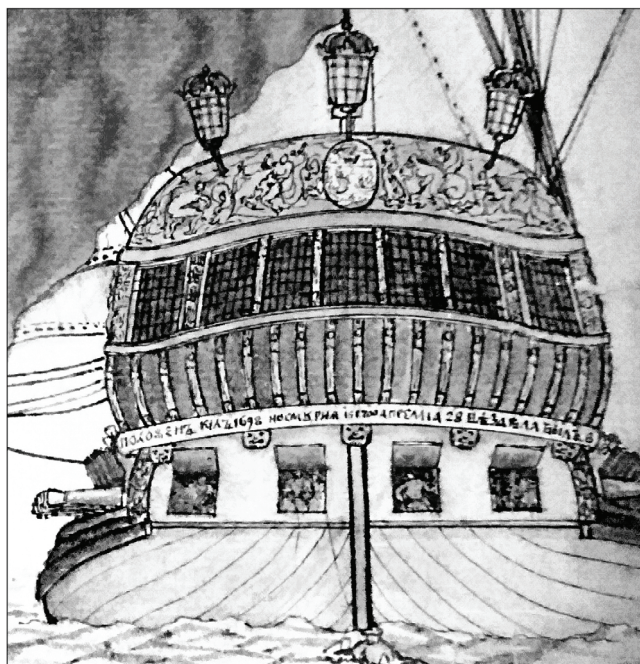
Ил. 3. П. Бергман. «Гото Предестинация». Чертеж. 1700.
Фрагмент со шлюпом (ЦВММ. Инв. 12600)



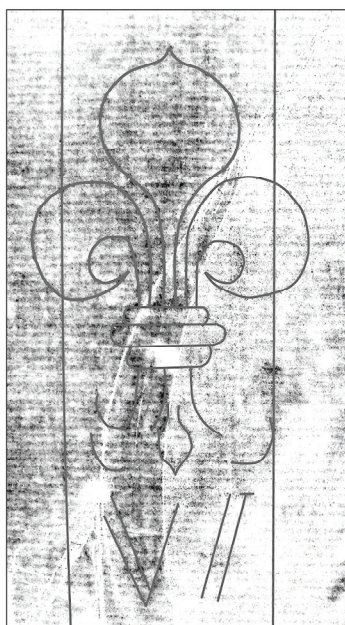
Ил. 4. П. Бергман. «Гото Предестинация». Чертеж. 1700.
Фрагмент кормы и боковой галереи корабля (ЦВММ. Инв. 12600)



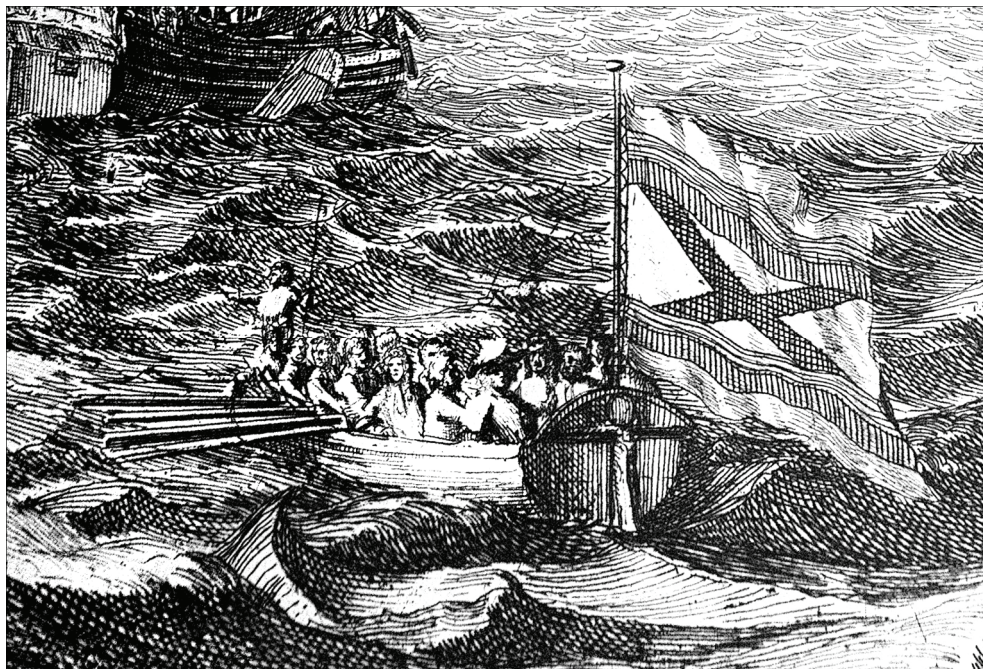
Ил. 5. П. Бергман. «Гото Престинация». Чертеж. 1700.
Фрагмент носовой части с форштевнем и гальюном корабля (ЦВММ. Инв. 12600)



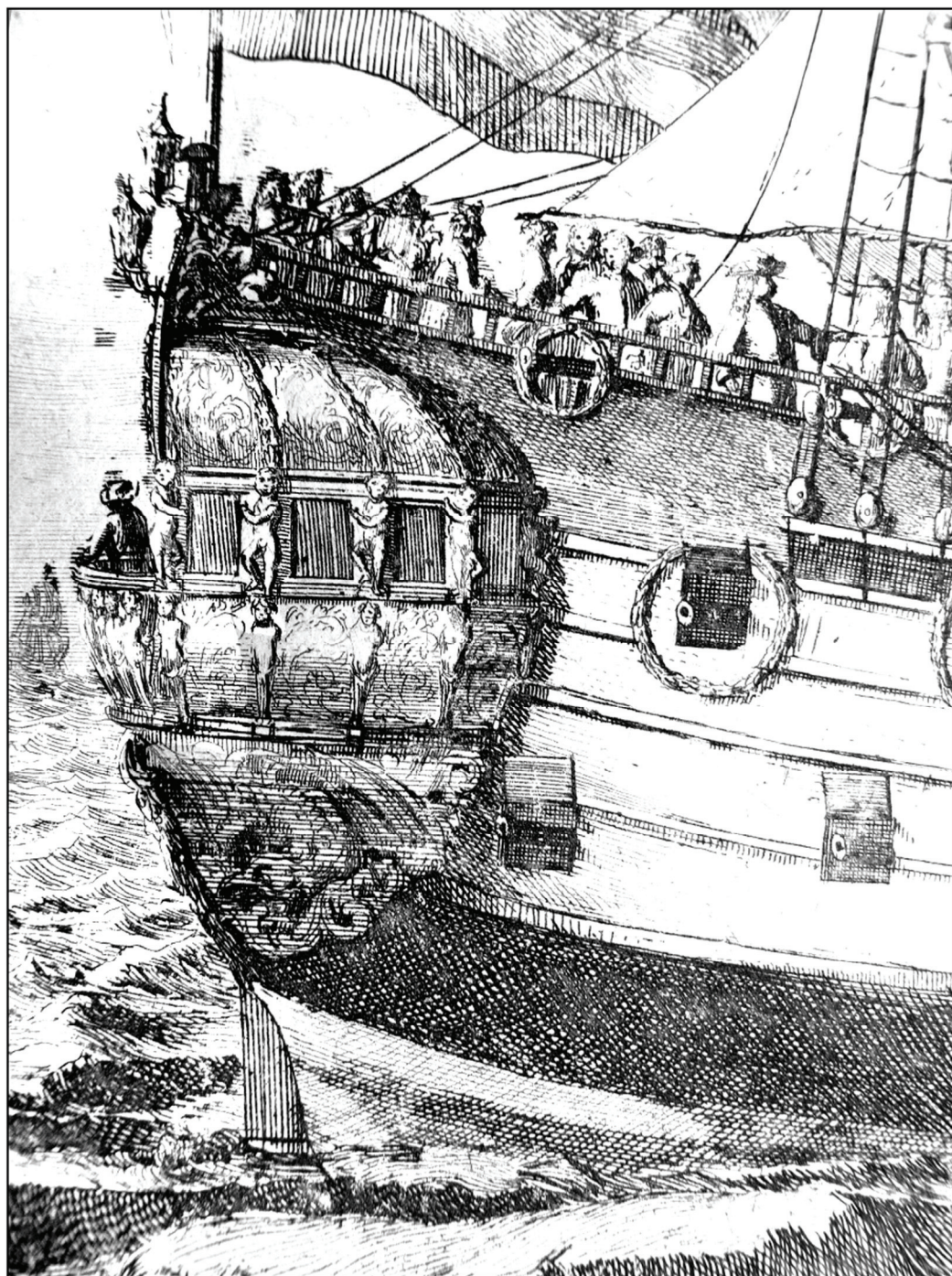
Ил. 6. П. Бергман. «Гото Престинация». Чертеж. 1700.
Фрагмент вида сзади корабля (ЦВММ. Инв. 12600)



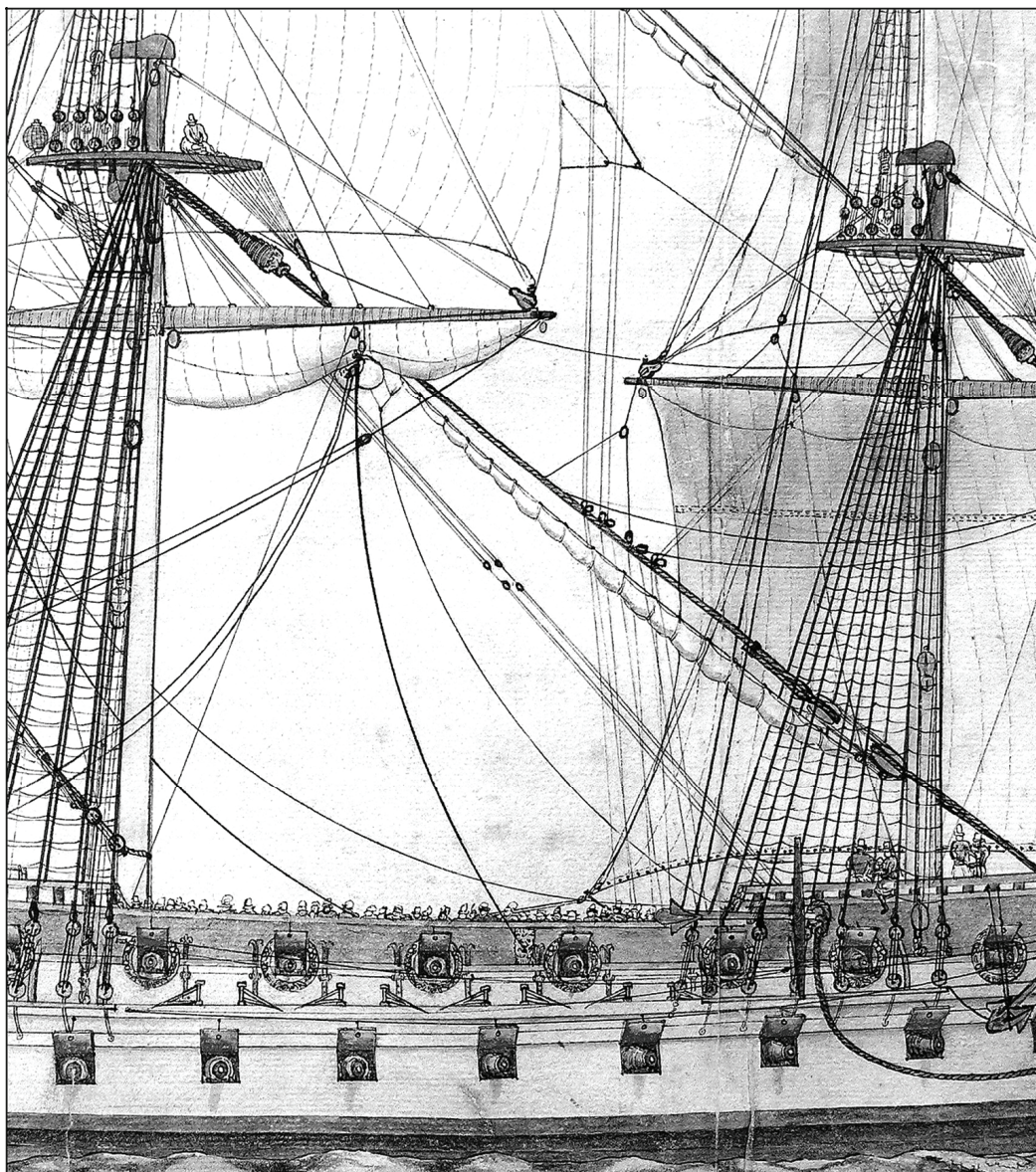
Ил. 7. П. Бергман. «Гото Престинация». Чертеж. 1700.
Филигрань бумаги «лилия» (ЦВММ. Инв. 12600)



Ил. 8. А. Шхонебек. «Гото Престинация». Гравированный триптих. 1700–1701.
Фрагмент со шлюпкой



Ил. 9. А. Шхонебек. «Гото Престинация». Гравированный триптих. 1700–1701.
Фрагмент кормы корабля



Ил. 10. П. Бергман. «Гото Предестинация». Чертеж. 1700.
Фрагмент борта с технологическими устройствами постановки гребных постиц
(ЦВММ. Инв. 12600)

¹ Все даты приводятся по старому стилю. Историками называются различные даты спуска корабля. Начало разногласиям положили Н.Г. Устрялов и С.И. Елагин. Первый из них датировал его 28 апреля (*Устрялов Н.Г. История царство-*

вания Петра Великого. Т. 3. СПб., 1858. С. 363), второй — 27 апреля 1700 г. (Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. Воронеж, 1997. С. 137). По-видимому, Н.Г. Устрялов определил дату по надписи на корме корабля в

- гравированном триптихе А. Шхонебека: «...спущен 1700 апреля 28...». С.И. Елагин тоже описывал гравюру, но, видимо, значения надписи не придал.
- ² Корабль в силу еще не устоявшихся канонов оформления однозначной трактовки своего имени надписью на борту в историографии именуется по-разному: «Божье Предведение», «Апостол Петр», «Молящийся апостол Петр» и т. д. либо сокращенно — «Предестинация» или «Предведение».
- ³ «Предестинация» — первый линейный корабль русской постройки / *Алешин Л.И., Барышев В.И., Иванов И.А. Константинов А.С.* // Судостроение. 1977. № 2. С. 38–40; *Иванов И.А., Константинов А.С.* Первый линейный корабль России // Моделист-конструктор. 1981. № 9. С. 21–26; № 10. С. 14–17.
- ⁴ *Крайнюков В.Г.* К вопросу: Истоки русской кораблестроительной школы: «Божье Предвидение» — 58-пушечный корабль Азовского флота // МИ. 1999. Вып. 1. С. 44–62.
- ⁵ *Раздолгин А.А., Фатеев М.А.* На румбах морской славы. Л., 1988. С. 47.
- ⁶ Своими воспоминаниями с автором статьи поделились А.Л. Ларионов (в ЦВММ с 1945 г.) и хранитель Изофонда В.Б. Морозова (в ЦВММ с 1957 г.). В осмотре акварели П. Бергмана и определении ее состояния приняли участие сотрудники ЦВММ: начальник реставрационных мастерских В.Б. Кузаков, хранитель Знаменного фонда С.Л. Васильева и художник-реставратор живописи Д.И. Киселев, которым автор приносит свою благодарность за оказанное содействие и помощь.
- ⁷ Эти списки публиковались неоднократно. Мы воспользовались публикацией списков Б.С. Макаровым, сверившим их с архивными подлинниками: *Макаров Б.С.* Голландцы в России в первой половине XVIII века: Лексикон. СПб.: Гронинген, 2009. С. 240, 247.
- ⁸ В ряде современных публикаций авторство акварели ошибочно приписывается Ивану Бергману, голландцу, корабельному мастеру: *Расторгуев В.И.* 1) Воронеж — родина русского военно-морского флота. Воронеж. 2002. С. 163; 2) Воронеж — родина первого адмиралтейства России. Воронеж, 2007. С. 158. В обеих публикациях фамилия Питера Бергмана искажена. Эту ошибку повторил Б.С. Макаров (*Макаров Б.С.* Голландцы в России в первой половине XVIII века: Лексикон. С. 37). Классиком истории Азовского флота С.И. Елагиным исторические персонажи Иван и Питер Бергманы четко различались. Согласно письму адмиралтейца А.П. Протасьева, датированному 16 декабря 1697 г. (то есть до найма Питера Бергмана в ходе Великого посольства), Иван Бергман был привлечен к гидрографическим работам в помощь инженеру А. де Лавалю. Однако С.И. Елагин тут же замечает, что результатов гидрографических работ Ивана Бергмана не обнаружено и единственное, что сохранилось так это переписка по поводу избения Ивана Бергмана слугами А. де Лавалю. После этого Иван из деловой переписки пропадает; надо думать, он покинул русскую службу. О Питере Бергмане, которого С.И. Елагин называет почему-то инженером (видимо, это авторское преувеличенное восприятие его картографической деятельности), он указывает, что тот в 1701–1702 г. составил несколько рукописных карт. Последние хранились в Императорской Российской академии наук (*Елагин С.И.* История русского флота. Период Азовский. С. 94, 146, 149, 235, 239).
- ⁹ Констапель (*гол. konstaapel*) — унтер-офицер (сержант) морской артиллерии, младший чин унтер-офицерских чинов.
- ¹⁰ В квадратных скобках даны буквы, в очертании которых автор не уверен из-за поврежденного листа.
- ¹¹ *Алексеева М.А.* Гравюра Петровского времени. Л., 1990. С. 25–34. Автором высказана, на наш взгляд, ошибочная мысль, что А. Шхонебек в своем триптихе разработал проект декоративно-художественного убранства корабля, который затем был выполнен на «Гото Предестинации» и повторен на «Ластке», втором корабле «петровской серии» 50-пушечных кораблей. Эта ошибка подробно рассмотрена: *Иванов А.В.* Предвестник Балтийского линейного флота // Материалы Российской научно-практической конференции: Первому линейному кораблю России 310 лет. Петровское судостроение как истоки научно-технического потенциала государства. Воронеж, 2010. С. 134–161.
- ¹² Д.И. Киселев, художник-реставратор ЦВММ, выполнил компьютерную обработку акварели П. Бергмана, выявившую богатую гамму цветов, ранее присутствовавших на акварели. Акварель после компьютерного восстановления нами уже публиковалось: *Иванов А.В.* «Первенцы» Балтийского линейного флота — корабли «доброй пропорции» // Меншиковские чтения — 2009. СПб., 2010. Вып. 7. С. 85. В настоящей статье публикуются только детали акварели П. Бергмана.
- ¹³ Н.А. Комолов в связи с этим вполне справедливо назвал П. Бергмана «весьма плодовитым картографом». Исследователь, правда, ограничил список его карт всего шестью: *Комолов*

- Н.А. Азовская губерния (1709–1725 гг.): Территория и высшие администраторы. Ростов-н/Д., 2009. С. 67.
- ¹⁴ Все эти карты хранятся в Собрании рукописных карт (Основное собрание) ОР БАН. По порядку изложения это карты № 23, 24, 29, 190, 27, 26, 28, 25.
- ¹⁵ Устрялов Н.Г. История царствования Петра Великого. Т. 4. Ч. 2. Прил. СПб., 1863. С. 280–281.
- ¹⁶ МИРФ. Ч. 4. СПб. 1867. С. 233–238.
- ¹⁷ Необходимо подчеркнуть, что подобные методы «реставрации» являются губительными для исторических исследований. Оклеивание тканью подчас безвозвратно уничтожает ценнейшие исторические надписи на оборотной стороне документов, дублирование которых почему-то не считается обязательным. Автор неоднократно сталкивался с подобной практикой при изучении корабельных чертежей в РГА ВМФ, когда на самом изображении изначально не было никаких современных чертежу помет и надписей, а рабочие надписи на оборотной стороне были заклеены тканью. В результате оказалось невозможным опереться на методы палеографического исследования в идентификации и атрибуции редчайших памятников инженерной мысли.
- ¹⁸ По нашему мнению, длина корабля показана перед текстом масштабной линейкой, имеющей последним числом «135». Это число поэтому взято нами в квадратные скобки.
- ¹⁹ Ширина должна была быть показана также масштабной линейкой, часть которой сохранилась в подписи. Учитывая, что ширина в тексте уже указана (34 фута), автор предполагает, что и масштабная линейка должна содержать 34 фута по аналогии с масштабной линейкой, обозначающей длину корабля.
- ²⁰ Слово частично отсутствует. Его окончание «...ing» предполагает слово «Tekening», «текен» (чертеж).
- ²¹ Пропуск в тексте.
- ²² Последняя фраза выполнена авторским, но более мелким почерком, явно втиснута П. Бергманом между уже выполненным основным текстом и масштабной линейкой, причем месяц сентябрь был обрезан «<», а указующее «van» оставлено на предыдущей строке; имя же и фамилия перенесены ниже строкой. Между этими строками оказалась зажата ранее выполненная надпись масштабной линейки, которая в нашем переводе поставлена по смыслу последней.
- ²³ Заканчивает текст поврежденная «реставрацией» масштабная линейка, предполагаемой нами длины в 2 голландских дюйма (56,6 мм).
- ²⁴ Вероятная описка; должно быть: «в деле», то есть показано, сколько времени корабль строился.
- ²⁵ В тексте «мсцовъ» с титлом над строкой. На этом основании автором вставлены пропущенные буквы.
- ²⁶ Голландский, вернее, амстердамский фут равен 283,1 мм. Голландский дюйм составляет $\frac{1}{11}$ его часть и равен 25,7 мм. Для сравнения: английский фут равен 304,8 мм, дюйм ($\frac{1}{12}$) равен 25,4 мм. Когда в наших рассуждениях мы будем опираться на натуральные размеры, будет применен термин «натуральный». В случае измерений с помощью масштабных шкал будет применен термин «масштабный».
- ²⁷ Эта цифра отсутствует в результате обрезки при «реставрации», но по смыслу нами учитывается.
- ²⁸ Ветер справа по ходу корабля.
- ²⁹ Ветер хоть и сбоку, но немного спереди корабля.
- ³⁰ Ветер сбоку и немного сзади корабля.
- ³¹ Квартердек — длинная кормовая надстройка корабля, которая начинается в данном случае между грот- и бизань-мачтами и тянется до самой кормы. Снабжается, как правило, пушками малого калибра и является обычным местом командного состава корабля.
- ³² Наиболее подробное из всех авторов описание корабля «Гото Предестинация» на основе акварели П. Бергмана выполнил В.Г. Крайнюков. В целом его описание верно. Отдельные, но принципиальные ошибки, допущенные им, кардинально меняют инженерную и историческую концепции, положенные в основу реконструкции корабля. Эти ошибки рассмотрены без постоянной ссылки на его уже упоминавшуюся публикацию: Крайнюков В.Г. К вопросу: Истоки русской кораблестроительной школы: «Божье Предвидение» — 58-пушечный корабль Азовского флота. С. 57–61.
- ³³ Anderson R.C. The rigging of ships in the days of the spritsail topmast, 1600–1720. N. Y., 1994. P. 135.
- ³⁴ При расшифровке сюжетов мы воспользовались монографией: Менар Р. Мифология в древнем и современном искусстве. Мн.; М., 2000.
- ³⁵ Краснощеков Е., Жихарь А. «Орел» — первенец Российского флота // Моделист-конструктор. 2010. № 5. С. 24–31.