

А.В. И в а н о в

## МОДЕЛИ ШВЕДСКИХ ПРИЗОВ, пленных россиянами во время Северной войны 1700–1721 г.

Великая Северная война 1700–1721 г. неизменно привлекает внимание отечественных и зарубежных историков, является темой многочисленных публикаций и исследований. В качестве иллюстративного сопровождения, оживляющего сухие строчки исторических описаний, выступают современным событиям гравюры, рисунки и картины, всевозможные чертежи и планы, фотографические изображения моделей кораблей из разных собраний, и в частности из коллекции Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге. Уникальность коллекции Морского музея состоит в том, что в подавляющем ряде случаев именно его модели позволяют ознакомиться с действительным уровнем кораблестроения противоборствовавших сторон, кораблями и судами, непосредственно участвовавшими в боевых действиях на воде. Тем самым модели придают историческим описаниям атмосферу реальности, вызывают ощущение сопричастности славному прошлому Отечества, помогают правильно оценить историческое значение свершений предков и их подвигов. В конечном итоге модели несут ту историческую правду, которую невозможно ни опровергнуть, ни исказить в угоду сиюминутной конъюнктуре.

Однако зачастую модели, привлекаемые в качестве иллюстративного материала, в силу неверной атрибуции ведут к искаженному представлению, вызывают массу противоречий и недоумений, создают предпосылки к неправильным выводам. Не избежала этого и хранящаяся в Центральном военно-морском музее коллекция моделей шведских кораблей и судов, взятых русским флотом в ходе Великой Северной войны, рассмотрению которой посвящено настоящее исследование.

### 1. Мемориал русской морской славы

Происхождение моделей призовых кораблей и судов, взятых русским флотом у шведов в Северной войне 1700–1721 г., тесно связано с созданием Мемориала русской морской славы в Санкт-Петербурге в первой половине XVIII в. Так, в отечественной историографии вполне справедливо впервые охарактеризовал попытки россиян по сохранению русских кораблей-первенцев и шведских призов в Кронверкской протоке и на ее берегах у Петропавловской крепости П.А. Кротов<sup>1</sup>. Отдельными указами Петра I и его

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

преемников в это место помещались отслужившие русские корабли, с которыми были связаны первые шаги Российского флота на Балтийском море, его первые победы, а также взятые в боях шведские призы.

«Для памятствования к славе» первыми призами-памятниками Мемориала следует признать шняву «Астрильд» и бот (галиот) «Гедан», взятые в бою на взморье у Невы 7 мая 1703 г. В составе действующего русского флота эти корабли не значатся, несмотря на периодическое использование их по назначению. 20 мая 1703 г. салютом «со взятого шведского корабля, которой стоял близ города» («Астрильд» у Ниеншанца), приветствовалось посольство Великого княжества Литовского<sup>2</sup>. Только в 1725 г. по устному указу Екатерины I «Астрильд», находившийся в Кронверкской гавани, поставлен на берегу, а «Гедан» приведен в гавань и установлен на берегу рядом с ним<sup>3</sup>.

Одним из первых памятных призов в Мемориале мог бы стать шведский бот «Эсперн», взятый в ходе кровавого и ожесточенного боя 12 октября 1706 г. русским отрядом на пяти лодках, возглавлявшимся сержантом Преображенского полка М.И. Щепотевым. Но упоминаний имени бота среди судов Мемориала не встречается. Вероятно, «Эсперн», приведенный к осаждаемому русскими войсками Выборгу, перед последовавшим за тем отступлением был уничтожен. Здесь бот «Эсперн» упоминается только в связи с наличием модели с этим названием в коллекции Морского музея.

Большим пополнением будущего Мемориала ознаменовался 1714 год, когда в Неву были введены шведские фрегат (прам) «Алифант», шесть галер и три шхербота — «Флюндра», «Мортан» и «Симпан», взятые в Гангутском сражении 27 июля 1714 г.<sup>4</sup> Эти корабли в списках действующего Российского флота не значатся, вероятно, потому, что они были оставлены в Кронверкской гавани и в последующем установлены для хранения на берегу.

Не все шведские призы сразу поступали в Мемориал у Петропавловской крепости. Шнява (по шведским источникам, бригантина) «Рак» («Крефт», «Кревет»), взятая галерной эскадрой И.Ф. Боциса у Красной Горки 20 августа 1712 г., планировалась к использованию в составе флота в кампании 1713 г.<sup>5</sup> и указывается в списках действующего флота бароном Я. Де Би в 1714 г.<sup>6</sup> Далее сведения о шняве теряются до указания 1731 г. о починке и установке на берегу<sup>7</sup>. В 1732 г. «Крефт» упоминается в списке Мемориала. Была и модель шнявы «Крефт» с инвентарным номером 179 в коллекции Морского музея, не обнаруженная в наличии при проверке предметов Музеума в 1826 г., после ареста декабриста Д. Завалишина, бывшего некоторое время директором Модель-камеры Музеума<sup>8</sup>.

Не сразу попала в Мемориал шведская шнява (бригантина) «Полукс», взятая отрядом кораблей капитана Я. Фангофта в Аландских островах в июле 1717 г. В 1723 г. Петр I повелел привести шняву в Санкт-Петербург, к Адмиралтейству<sup>9</sup>. В 1727 г. корабль числится в починке<sup>10</sup>. Видимо, в Мемориал «Полукс» введен после 1727 г., и уже в 1731 г. он указывается стоящим на берегу<sup>11</sup>.

Примерно та же судьба у шнявы «Эвва-Элеонора». Прямых указаний, где и когда этот корабль был взят призом, не найдено. Однако известно, что 29 июля 1719 г. галерным отрядом под командованием В.Я. Левашова у острова Данзигерат были взяты вооруженный фрегат и купеческое судно. Фрегат при этом попытался отстреливаться, но затем сдался. Призы были доставлены к русскому корабельному флоту, стоявшему в Аландских островах<sup>12</sup>. Учитывая, что это был единственный взятый призом военный корабль до первого упоминания шнявы «Эвва-Элеонора» в составе русского флота, которое содержится в письме Ф. Вильбоа от 4 сентября 1719 г. из района Данцига (Гданьск), вполне вероятно, что взятый В.Я. Левашовым фрегат и есть указанная шнява. «Эвва-Элеонора» с русским экипажем из Аландских островов была направлена на усиление отряда Ф. Вильбоа, контролировавшего выходы из

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

Данцига в сторону шведского побережья. В дальнейшем шнява некоторое время использовалась в составе действующего флота, весной 1721 г. находилась в Риге, где ее осматривал Петр I, приказавший отправить корабль для ремонта в Санкт-Петербург<sup>13</sup>. В декабре 1727 г. «Эва-Элеонора» уже указывается среди мемориальных судов в Кронверкской гавани<sup>14</sup>. А в январе 1728 г. было решено поставить шняву на берегу под навесом<sup>15</sup>.

Интересна судьба шведских призов 1719 и 1720 годов, взятых в Эзельском и Гренгамском сражениях. Линейный 52-пушечный корабль «Вахтмейстер», флагман капитана-командора Врангеля в бою у острова Эзель 24 мая 1719 г., был включен в состав действующего русского флота. С 1726 г. использовался только в качестве брандвахты в Кронштадте. 15 августа 1728 г. из Верховного Тайного совета поступил указ корабль разломать, но построить новый с тем же именем и размерами<sup>16</sup>. Во исполнение указа 1 декабря 1729 г. в присутствии президента Адмиралтейской коллегии адмирала П. Сиверса, обер-сарваера генерал-майора И.М. Головина, членов Коллегии адмирала Т. Гордона и капитана 1-го ранга Ф. Вильбоа, специально прервавших по такому случаю заседание, корабельный мастер Р. Козенц заложил новый, 46-пушечный фрегат «Вахтмейстер»<sup>17</sup>. Логично предположить, что новый корабль сохранил не только размеры шведского приза, но и был украшен резьбой с разломанного предшественника. В 1735 г. по запросу Кронштадской конторы над портом Адмиралтейская коллегия приказала считать новый «Вахтмейстер» за шведский и обязала сообщить в будущем о невозможности его дальнейшей службы<sup>18</sup>. К 1742 г. «Вахтмейстер» оказался в Архангельске и по осмотру выяснилось, что он требует большой починки. В начале 1743 г. из Санкт-Петербурга было рекомендовано Архангелогородской конторе над портом переделать корабль в обычный 32-пушечный фрегат, для чего снять бак, фальшборт и квартердек либо дополнительно укрепить ниже бархоута 4-дюймовыми досками<sup>19</sup>. Видимо, выполнить указание не удалось, и корабль был разобран там же. Модели шведского «Вахтмейстера» в коллекции Морского музея не имеется, но нам удалось выявить модель нового «Вахтмейстера», построенного в 1728–1732 г. Р. Козенцем, о которой будет изложено в своем месте. Поэтому этот корабль заслуживает упоминания в связи с Мемориалом русской морской славы в Санкт-Петербурге.

Фрегат «Карлскруна-Вапен», также участник Эзельского боя 1719 г., отчасти повторил судьбу «Вахтмейстера», до 1734 г. состоя в действительной службе в русском флоте. С 1726 г. он нес брандвахтенную службу в Ревеле (Таллинн)<sup>20</sup>. В 1734 г. обветшавший корабль решено привести в Кронверкскую гавань<sup>21</sup>. Однако осенью 1736 г. Адмиралтейская коллегия донесла, что при попытке вытащить фрегат на берег он переломился пополам так, что кормовая часть осталась в воде. Все наличные корабельные мастера — Р. Броун, Г. Рамз, Г.А. Меншиков, Г.А. Окунев и И.С. Рамбурх — подтвердили невозможность восстановить целостность корабля, поэтому было решено оставить на берегу носовую половину, а кормовую разобрать и сложить подле носовой<sup>22</sup>. Позднее, в октябре 1738 г., это обстоятельство послужило Г. Рамзу основанием для отказа от изготовления модели фрегата «Карлскруна-Вапен»<sup>23</sup>. Несмотря на настойчивость Адмиралтейской коллегии, модель изготовлена не была и в коллекции Морского музея отсутствует.

Вестеншлюп (бригантина, шнява, иногда гукор) «Бернгардус», третий шведский участник Эзельского боя, стал своеобразным рекордсменом среди шведских призов, прослужив в русском флоте до 1747 г. С 1726 г. он служил брандвахтой в Березовых островах<sup>24</sup>. В 1735 и 1738 годах проходил ремонт в Кронштадте, при этом рассматривался даже вопрос об установке его там же на берегу для памяти, но он продолжал активно использоваться вплоть до назначенного в 1745 г. ремонта<sup>25</sup>. Наконец весной 1747 г. Адмиралтейская коллегия приказала привести вестеншлюп в Санкт-Петербург и установить на берегу Кронверкской гавани<sup>26</sup>. Таким образом, вестеншлюп «Бернгардус» стал последним из шведских призов

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 1. Г. Рамз. Фрегат (прам) «Алифант». Полумодель. 1739–1740 г.  
(ЦВММ. КП-677 инв. № 06 М-651)*

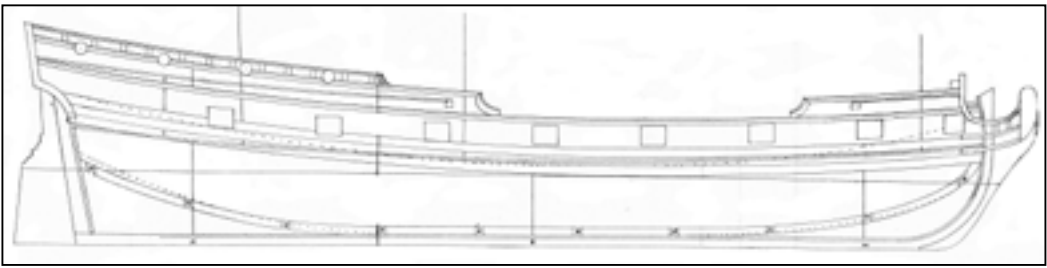
Северной войны, установленным в Мемориале русской морской славы. Подчеркнем, что в решении Адмиралтейской коллегии 12 марта 1747 г. отмечено: корабль «поставить с прочими шведскими судами». Значит, на этот год какие-то шведские призы в Мемориале еще сохранялись. Модель с названием «Бернгардус» имеется в Морском музее, но, как нам удалось установить на основе выявленного чертежа вестеншлюпа, это именование модели ошибочно. Более подробно этот вопрос рассмотрен ниже.

Самым загадочным из Гренгамских трофеев является фрегат «Венкер». С трудом введенный в Неву для торжеств 1720 г., этот самый крупный из взятых кораблей так и остался в Кронверкской гавани. В ноябре 1720 г. Петр I указал А. Молярову сделать возле Исаакиевской церкви элинг с воротами для вытаскивания «Венкера» (и «Риги») на берег для починки, но видимо, к моменту окончания строительства планы относительно «Венкера» изменились<sup>27</sup>. 19 сентября 1725 г. Екатерина I устно указала разломать «Венкер», который, видимо, слишком загромождал гавань<sup>28</sup>. Никаких указаний выполнить чертежи или модель корабля перед его разломкой не состоялось. Однако в 1862 г. в коллекции Морского музея появляется модель с ошибочной, как представляется, атрибуцией в качестве фрегата «Венкер», чему будет уделено внимание ниже.

Тогда же, в 1720 г., оставлен в Кронверкской гавани фрегат «Данск Эрн», еще один гренгамский трофей<sup>29</sup>. В 1728 г. Адмиралтейская коллегия повелела поставить фрегат на берег под кровлю<sup>30</sup>. В 1738 г. Г. Рамзу указано выполнить модель с рассыпающегося корабля<sup>31</sup>. Таковая модель в коллекции Морского музея имеется.

Два других гренгамских трофея — фрегаты «Стор Феникс» и «Кискин» — были включены в состав русского флота и активно использовались. В 1735 г. их вместе с вестеншлюпом «Бернгардус» планировалось установить в Кронштадте на берегу для памяти<sup>32</sup>. Подходящего места там не нашлось, и корабли продолжали использовать по возможности. Только в 1738 г. «Кискин» было велено привести в Санкт-Петербург и поставить на берегу уже Кронверкской гавани<sup>33</sup>. Свидетельств выполнения этого указания Адмиралтейской коллегии пока не обнаружено. Модели фрегата «Кискин» в коллекции Морского музея не имеется. Фрегат «Стор Феникс» было указано привести в Санкт-Петербург и установить на берегу в феврале 1741 г.<sup>34</sup> Но это решение выполнено не было и фрегат оставался в Кронштадте, пока 12 марта 1747 г. не было приказано его в ряду других ветхих кораблей разломать до нижней палубы и затопить на мелях, окружающих Кронштадтскую гавань<sup>35</sup>. В этом же приказании содержится требование перед сломом изготовить чертеж и модель. Модель с именем «Стор Феникс» в Морском музее имеется, но проведенное исследование показало необоснованность этой атрибуции.

## І. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 2. Прам «Алифант». Фрагмент чертежа. 1738–1739 г.  
(РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 5188)*

Закончить перечисление мемориальных шведских кораблей следует упоминанием шведского капера «Единорог» («Гуриин», «Гуриинген») <sup>36</sup>, взятого в бою у Виндавы капитаном П.Х. Бредалем на фрегате «Самсон» 11 апреля 1715 г. <sup>37</sup>. Об этом корабле известно лишь, что после боя он был отправлен в Ревель. Не встречается его имени и среди судов Мемориала русской морской славы в Санкт-Петербурге. Модель же в собрании Морского музея имеется, что опять же вызывает подозрение в недостоверной атрибуции.

Впервые предложение о замене рассыпающихся от времени трофеев моделями прозвучало на заседании Адмиралтейской коллегии 3 августа 1737 г. Это предложение было внесено на рассмотрение в Кабинет Анны Иоанновны <sup>38</sup>. 5 октября 1737 г. состоялось специальное заседание Коллегии, по итогам которого в Кабинет отправлено уже требование императорского указа <sup>39</sup>. 1 ноября 1737 г., после получения на своем требовании императорской резолюции: «Учинить по своему рассуждению», Коллегии приказала приступить к ломке судов Мемориала и изготовлению моделей <sup>40</sup>. По всей видимости, первыми в ломку с изготовлением моделей были назначены «Алифант», «Данск Эрн» и «Карлсруна-Вапен», а изготовление их моделей поручалось Г. Рамзу, который в течение 1738 г. к выполнению задания приступить не смог <sup>41</sup>. Поэтому имеющиеся в Морском музее модели «Алифанта» и «Данск Эрна» выполнены, возможно, в 1739–1740 г., что подтверждается единым стилем и технологией их изготовления. Модель «Карлсруна-Вапен» выполнена не была, как Адмиралтейская коллегия на этом ни настаивала. Других указов по изготовлению моделей шведских трофейных судов не выявлено.

В конце XX в. был обнаружен чертеж фрегата «Алифант», подписанный Г. Рамзом, который показал, что для изготовления моделей выполнялась чертежная документация <sup>42</sup>. Впоследствии могут быть обнаружены модельные чертежи других трофейных судов, что позволит расширить список шведских призов, назначенных Адмиралтейской коллегией к сохранению в виде моделей. Один из таких чертежей, а именно чертеж вестеншлюпа «Бернгардус», удалось найти нам, что позволило правильно идентифицировать имеющуюся в Морском музее модель. Чертеж подписан подмастерьем ластовых судов Кононом Путиловым <sup>43</sup>, который, вероятно, в эти годы работал на Кронверкской верфи, а в 1752 г. уже мастером ластовых судов строил наплавной мост через Неву. Таким образом, решение Коллегии об изготовлении моделей в отношении «Бернгардуса» было выполнено.

Модель 46-пушечного фрегата «Вахтмейстер», выявленная нами в 2011 г., не относится к решению Адмиралтейской коллегии о сохранении шведских призов <sup>44</sup>. Р. Козенц выполнил эту модель, согласно Регламенту об управлении Адмиралтейства и верфи 1722 г., в период строительства фрегата, в 1729–1732 г., и после спуска корабля на воду внес ее в Модель-камеру при Адмиралтействе.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



Ил. 3. Г. Рамз. Фрегат «Данск Эрн». Полумодель. 1739–1740 г.  
(ЦВММ. КП-830 инв. № 06 М-801)

### 2. Общие сведения о поступлении моделей шведских призов в Морской музей

Музей Государственного адмиралтейского департамента, как первоначально именовался Центральный военно-морской музей, учрежден императором Александром I в 1805 г. В течение 1805–1809 г. Модель-камера Музеума получила модельные коллекции старой модель-камеры Адмиралтейской коллегии, личных собраний Г.И. Чернышева, П.В. Чичагова и других лиц, а также различных учреждений флота, Канцелярии директора кораблестроения, Главного гребного порта, Нового Адмиралтейства и прочих. Часть моделей изготавливалась в модельной мастерской Музеума. С 1805 г. по 1825 г. прием и учет моделей осуществлял А.Я. Глотов, при котором были созданы первые музейные описи (1808 и 1810 г.), а чуть позже «Генеральная опись вещам, поступившим в Музей с 1805 г.» (Опись Глотова). Последняя состояла из двух книг, 1805–1822 и 1823–1825 годов. Особенностью этих первых описей являлась краткость и обезличенность большого числа записей о поступавших моделях, особенно о моделях первой половины XVIII в.

После смерти А.Я. Глотова была образована комиссия во главе с А.Е. Колодкиным для освидетельствования наличия музейных предметов и передачи их новому заведующему, капитан-лейтенанту Н.А. Бестужеву, который, будучи с 1822 г. историографом русского флота, уже работал над своим трудом «Опыт истории Российского флота»<sup>45</sup>. Принимая модели по Описи Глотова, Н.А. Бестужев дополнял имеющиеся записи датами и именами мастеров, строивших корабли. В том же 1825 г. Н.А. Бестужев арестован по делу декабристов, а на его место назначается лейтенант Д.И. Завалишин, который спустя полтора месяца также подвергся аресту за участие в декабристском движении.

В 1827 г. началась раскваска Музеума, закончившаяся к 1834 г. Весь этот период, с 1825 г. по 1833 г., учет музейной коллекции осуществляла комиссия А.Е. Колодкина, а непосредственно с моделями кораблей и их описями работал Е.П. Андреев. Он же вел «Каталог судовым и прочим моделям 1827–1833 г.» (Каталог Андреева) и одновременно продолжал до 1833 г. вести Опись Глотова. В Каталоге Андреева во многих случаях моделям даны имена и даты, но описание моделей иногда противоречит прежним описям.

Понятно, что ни А.Я. Глотов, ни Н.А. Бестужев, ни тем более чертежник Е.П. Андреев, заносив против моделей уточняющие и расширяющие записи, обоснований для них или, как мы сейчас сказали бы, научной атрибуции не производили, часто пользовались случайными и несистематизированными сведениями, подчас личными представлениями.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

В условиях, когда, по словам А.Я. Глотова, принимаемая им в 1805–1809 г., старая модель-камера Адмиралтейской коллегии «состояла из ветхих, изломанных и никогда не поправлявшихся моделей, коих большая часть имела только названия»<sup>46</sup>, добавим к этому — названий спорных, неизбежны были ошибки в атрибуции и в первых описях музея. Усугублялось положение еще слабой разработанностью тематики русской морской истории, неразобранными и несистематизированными архивами морского ведомства, практикой ограниченного доступа к архивным документам<sup>47</sup>. Тематика развития кораблестроительной школы, выявление и уточнение размеров кораблей, их архитектуры, состава артиллерийского вооружения, судя по еще редким публикациям конца XVIII – начала XIX в., вообще не были в поле зрения зарождавшейся отечественной морской истории. Произведенная выборка библиографии этого времени и знакомство с текстами показало, что у первых заведующих Модель-камерой Морского музея научно-исторической опоры для атрибуции моделей просто не было<sup>48</sup>.

Указом Государственного адмиралтейского департамента № 68 от 11 января 1809 г. была закреплена состоявшаяся ранее передача из старой Модель-камеры в Музеум следующих моделей шведских трофейных кораблей (первая цифра является валовым номером предмета по Каталогу Андреева, затем следует каталожное описание модели в современной орфографии):

120. Половинчатая на доске палубного шведского бота, именуемого «Эсперн», взятого в плен под Выборгом в 1706 году, одна.

124. Половинчатая на доске шведской шнявы, именуемой «Полукс», взятой в плен от шведов капитаном Гофтом у Готланда в 1717 году, одна.

142. Половинчатая на доске шведского фрегата «Данск Эрн», взятого в плен близ острова Грейнгама галерным флотом князя Голицына в 1720 году июля 27 дня, одна.

146. Половинчатая шведского 30-пушечного фрегата «Алифанта», взятого в плен у шведов по западной стороне Гангутского мыса гребным флотом генералом Апраксиным в 1714 году, одна.

150. Половинчатая на доске шведской шнявы о 14-ти пушках, именуемой «Астрель», взятой на абордаж при устье Невы самим Императором Петром I вместе с ботом «Гедоном» 1703 года мая 7 дня, одна.

158. Половинчатая шведского фрегата 34-пушечного, именуемого «Штор-Феникса», взятого в плен у шведов близ острова Грейнгама галерным флотом генерала князя Голицына 1720 года июля 27 дня, одна.

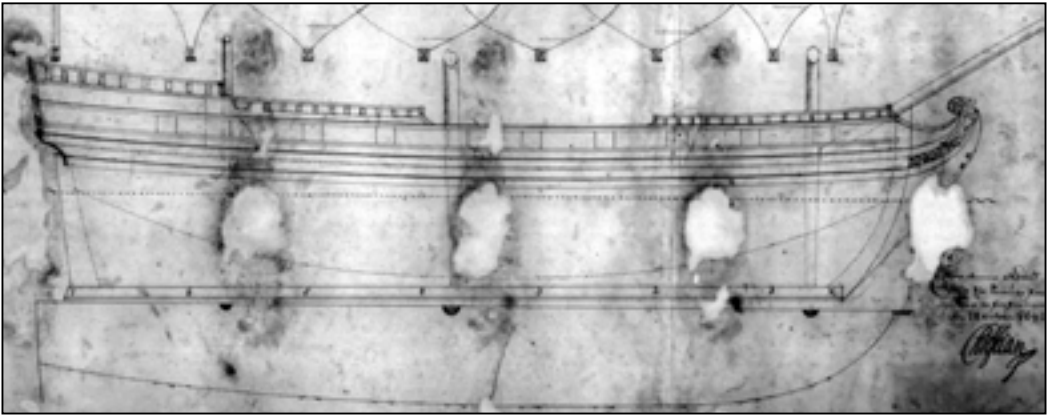
159. Половинчатая гальета «Елеоноры», одна.

178. Шведского бота 10-пушечного «Гедена», взятого на абордаж при устье реки Невы вместе со шнявою «Астрель» поручиком бомбардир Меншиковым 1703 года мая 7 дня, одна.

179. Шведской шнявы, именуемой «Крефт», взятой в плен от шведов в 1712 году в августе месяце эскадрю шаубенахта Боцуса в Биорко-Зунде, одна. После лейтенанта Завалишина в приеме не оказалось<sup>49</sup>.

Таким образом, в 1805–1809 г. из старой Модель-камеры в Модель-камеру Музеума поступили, судя по названиям, девять моделей шведских призов, из которых семь были полумодели на доске («половинчатые» модели) и две полные модели. Одна из последних не была обнаружена в Модель-камере Музеума после 1825 г. Итого восемь моделей. Понятно, что представить облик моделей по таким каталожным записям невозможно, за исключением того, что одни были полумоделями на доске, а другие с полными корпусами. Обращает на себя внимание приблизительность и неточность источников, которыми руководствовался Е.П. Андреев, а возможно и его предшественники: прам «Алифант» показан 30-пушечным

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 4. Х. Снан. Фрегат «Маген». Фрагмент чертежа. 1693 г. (Auer Jens. Fregat and snau: small cruisers in the Danich navy 1650–1750. Thesis PhD.)*

фрегатом, шнява «Эва-Элеонора» — гальотом «Элеонора», Фангофт (Фан Гофт) назван просто Гофтом, нет точных дат взятия «Эсперна», «Полукса», «Алифанта», «Крефта».

Раскассация Музеума 1827–1834 г. нанесла колоссальный вред наличию и учету модельной коллекции. Часть моделей была передана в Морской кадетский корпус, другая часть поступает в Модель-камеру при Главном адмиралтействе с подчинением сразу двум ведомствам — генерал-гидрографа (Гидрографическое депо) и генерал-интенданта. Отдельные модели по распоряжению этих ведомств уходят в Морской рабочий экипаж и другие учреждения. В 1834 г. фактически законсервированную модель-камеру при Главном адмиралтействе возглавляет экзекутор (заведующий хозяйственной частью) и казначей Канцелярии генерал-интенданта флота Е.В. Животов, который принял модели от комиссии А.Е. Колодкина по Каталогу Андреева. Непосредственный учет поступления различных моделей в модель-камеру при Главном адмиралтействе, несмотря на ее консервацию, ведут два унтер-офицера: до 1841 г. Д. Ручин, а после него до 1848 г. Н. Зыков. Сохранившаяся передаточная опись 1841 г. (Опись Ручина) ничем не отличается от Каталога Андреева, кроме записи моделей, поступивших после 1833 г. В 1848–1855 г. смотрителями Модель-камеры являлись коллежский ассессор П.П. Зуев, затем до 1864 г. последовательно штабс-капитан Перкин, лейтенанты А.Н. Ладыгин и М.М. Шишмарев, которые продолжали использовать без изменений прежние описи и каталоги.

Из различных поступлений моделей этого периода следует отметить коллекцию моделей, принадлежавшую Петру I и хранившуюся в Кабинете Петра Великого в здании Кунст-камеры при Императорской Академии наук. В 1848 г. эту коллекцию приняли и описали корабельные инженеры полковник М.Н. Гринвальд и поручик А.Я. Гезехус, после чего модели были помещены в зал Адмиралтейств-совета. Непосредственно в Модель-камеру при Главном адмиралтействе модели внесены в 1855 г. после их ремонта в Учебном морском рабочем экипаже. Согласно ведомости моделям Кабинета Петра Великого, одна из двенадцати моделей, с инвентарным номером 867 (Кабинета), в Модель-камеру поступила как модель «Фрегата о 40-ка пушках (недокончена). Неоконченная и значительно поврежденная модель, у которой недостает всей верхней палубы. Гальюн и корма не окончены». П.П. Зуев присваивает модели инвентарный номер 445 (Модель-камеры). Впоследствии она идентифицируется как модель шведского фрегата «Венкер»<sup>50</sup>.



## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 5. К. Путилов. Вестеншлюп «Бернгардус». Полумодель.  
1747–1748 г. (ЦВММ. КП-388 инв. № 06 М-374)*

В 1864 г. Модель-камеру при Главном адмиралтействе принял лейтенант Н.М. Баранов, который сразу же приступил к составлению Каталога Санкт-Петербургской модель-камеры (Каталог Баранова) в хронологическом порядке и на основе, как он сам утверждал в предисловии, материалов архива Морского министерства и уже изданных трудов историков русского флота и кораблестроения<sup>51</sup>. Согласно выписке из Каталога Баранова<sup>52</sup>, в Морском музее (так с 1866 г. стала называться Модель-камера) насчитывались следующие модели шведских призов (первая цифра означает инв. № по каталогу, затем помещено название модели и краткая выписка из описания):

17. Модель бота «Гедан». 1703 г. Группа I.

18. Модель шнявы «Астрель». 1703 г. Группа I.

Событие датируется Н.М. Барановым как произошедшее 6 мая 1703 г., хотя в действительности суда взяты 7 мая<sup>53</sup>. Приводится известное письмо Петра I Ф.М. Апраксину, в котором указывается, что «Астрильд» имел 8 пушек, но 14 пушечных портов, а «Гедан» 10 пушек. Сам же Петр I назван «капитаном от бомбардиров, императором Петром Великим».

33. Модель палубного бота «Эсперн». 1706 г. Группа IV.

Н.М. Баранов датирует взятие бота 12 октября 1706 г. и достаточно верно приводит описание боя. Сам «Эсперн» он характеризует 4-пушечным ботом с экипажем в 100 человек под командой капитана Грий.

36. Модель гальета «Елеонора». 1712 г. Группа III.

Н.М. Баранов впервые называет модель шведским гальетом, взятым в плен и датирует событие 1712 г.

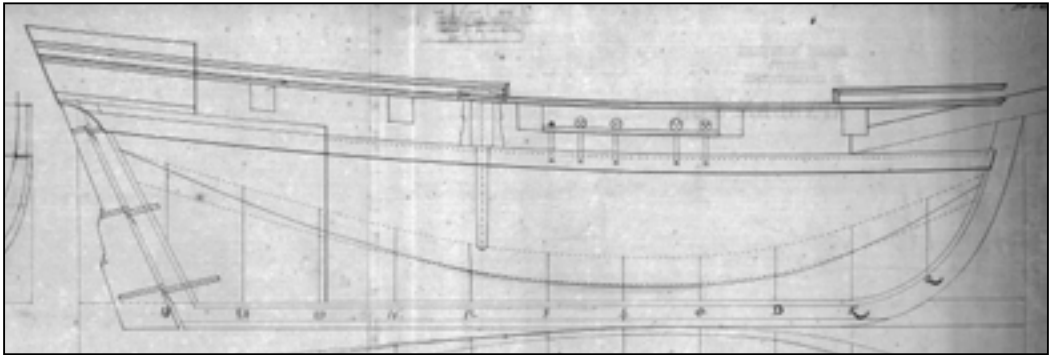
47. Модель фрегата «Олифант». 1714 г. Группа IV.

Автор дает общее описание Гангутского сражения с перечислением только числа взятых судов. Архитектура «Алифанта» не раскрывается. Впервые появляется уточнение: «модель фрегата "Олифант" Петр I повелел хранить вечно», что следует признать авторской вольностью.

51. Модель судна «Гуриин». 1715 г. Группа I.

Это имя введено Н.М. Барановым впервые в отношении одного из трех шведских каперов, взятых в 1715 г., который назывался в действительности «Единорог». Автором неверно указана дата боя — 23 апреля 1715 г., который в действительности произошел 11 апреля, когда был взят капер «Единорог», а 12 и 16 апреля взяты еще два шведских капера, «Эсперенц» и

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



Ил. 6. К. Путилов. Вестеншлюп «Бернгардус». Фрагмент чертежа.  
1747–1748 г. (РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 2648)

«Стокгольм-Галей», которые Барановым названы «Ла Бон-Эсперанс» и «Стокгольм». Среди трех русских фрегатов, входивших в отряд капитана П.Х. Бредаля и которые, как неверно указал автор, все участвовали в бою, ошибочно назван «Арондель», а фрегаты «Св. Петр» и «Св. Павел» объединены в один несуществующий фрегат «Св. Павел и Св. Петр». В действительности в отряд П.Х. Бредаля входили три фрегата и шнява, капер «Единорог» взят на абордаж фрегатом «Самсон» (капитан П.Х. Бредадь), «Эсперенц» спустил флаг без боя, «Стокгольм-Галей» сдался после длительной погони, и впоследствии из-за повреждений сожжен.

55. Модель шнявы «Полукс». 1717 г. Группа V.

Н.М. Баранов показывает, что шведская 14-пушечная шнява находилась в разведке и взята у Готланда капитаном Фон Гофом в августе 1717 г. Однако шнява взята не в августе, а в июле в Аландских островах отрядом капитана Я. Фангофта.

65. Модель бригантины «Бернардус». 1719 г. Группа IV.

Никаких сведений о бригантине автором не сообщается, кроме того, что она взята у шведов в бою у о. Готланд в 1719 г.

68. Модель фрегата «Стор Феникс». 1720 г. Группа VI.

По Н.М. Баранову, 34-пушечный фрегат с размерами: длина 106.3½ футов, ширина 28.4 футов.

69. Модель фрегата «Данск Эрн». 1720 г. Группа III.

По Н.М. Баранову, 18-пушечный фрегат с размерами: длина 109 футов, ширина 24.2 футов.

70. Модель фрегата «Венкер». 1720 г. Группа I.

По Н.М. Баранову, 40-пушечный фрегат с размерами: длина 116 футов, ширина 28 футов.

71. Модель 2-мачтового судна. 1720 г. Группа I.

72. Модель 2-мачтового судна. 1720 г. Группа I.

Автор каталога указывает, что оба судна взяты у шведов в 1720 г., не сообщая других подробностей.

Итого 13 моделей. Анализ Каталога Баранова и сравнение его с Каталогом Андреева показывают, что Н.М. Баранов расширил прежний список моделей шведских призов, добавив какие-то уже бывшие в музее модели, но переименовав их в «Бернгардус», «Венкер», «Гуриин» («Единорог?»), два 2-мачтовых судна и уточнив происхождение гальбета «Елеонора» как шведское. Существенно расширена историческая справка моделей, но при этом избежать

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

массы ошибок автору не удалось. В большинстве случаев отсутствует какое-либо уточнение по архитектуре и размерам кораблей. Источник размеров трех «гренгамских» фрегатов автором не указан. Некоторые сведения заимствованы, как представляется, из Списка судов Балтийского флота, составленного С.И. Елагиным<sup>54</sup>. Этот Список был издан в 1867 г., позже, чем издан Каталог Баранова, но с черновой работой С.И. Елагина автор каталога мог быть знаком. На связь со списком С.И. Елагина указывают одинаковая ошибка (6 мая 1703 г.) в дате взятия «Астрильда» и «Гедана», указание на шведское происхождение гальета «Элеонора» (1712 г.), примечание С.И. Елагина, что «Единорог» иногда упоминается в документах как «Гуриен-Ген». К сожалению, Каталог Баранова не раскрывает особенностей моделей, которые могут быть признаны атрибутирующими признаками для них.

Кроме каталога, при Н.М. Баранове создается первый инвентарь музея — «Инвентарь моделям и вещам, хранящимся в Морском музее. Часть I»<sup>55</sup>. Этот документ, нумерация которого совпадает с Каталогом Баранова, — единственный дореволюционный, в котором записаны размеры моделей, краткое описание и стоимость. Валовая нумерация инвентаря совпадает с нумерацией Каталога Баранова, поэтому приводимая выписка из него не расшифровывается по именам кораблей (первая цифра является инвентарным номером, затем название вещи, длина и ширина в футах и дюймах, последняя цифра после дефиса является стоимостью вещи в рублях):

- 17. Модель бота. Полная.  $2.3 \times 0.3\frac{1}{2}$  – 45 руб.
- 18. Модель шнявы. Половинчатая.  $1.9 \times 0.2\frac{1}{2}$  – 70 руб.
- 33. Модель палубного бота. Половинчатая.  $2.5 \times 0.2\frac{1}{2}$  – 30 руб.
- 36. Модель гальета. Половинчатая.  $1.2 \times 0.2$  – 60 руб.
- 47. Модель фрегата. Половинчатая.  $3.10 \times 0.4$  – 155 руб.
- 51. Модель судна. Полная.  $1.4 \times 0.4\frac{1}{2}$  – 120 руб.
- 55. Модель шнявы. Половинчатая.  $2.0 \times 0.3$  – 160 руб.
- 65. Модель бригантины. Половинчатая.  $1.11 \times 0.2\frac{1}{2}$  – 180 руб.
- 68. Модель фрегата. Половинчатая.  $2.5 \times 0.2\frac{1}{2}$  – 156 руб.
- 69. Модель фрегата. Половинчатая.  $4.0 \times 0.5$  – 240 руб.
- 70. Модель фрегата. Половинчатая.  $2.6 \times 0.6$  – 240 руб.
- 71. Модель двухмачтового судна. Полная.  $1.5 \times 0.3\frac{1}{2}$  – 250 руб.
- 72. Модель двухмачтового судна. Полная.  $1.5 \times 0.3$  – 230 руб.

Обращает на себя внимание, что «Инвентарь. Часть I» содержит описки. В частности, под номерами 65 («Бернгардус») и 70 («Венкер») указаны модели половинчатые, то есть полумодели на доске, тогда как на самом деле это модели с полными корпусами. Размеры, габаритные длина и ширина, которые показаны в футах и дюймах, ни разу не совпали с означенными моделями. Несовпадение весьма ощутимое, потому вызывающее недоумение. Вполне вероятно, что инвентарь создавался в спешке и размеры указаны очень приблизительные. Таким образом, «Инвентарь. Часть I» использовать для идентификации моделей в полной мере невозможно.

Еще одна инвентарная книга начала составляться при Н.М. Баранове — «Инвентарь предметов Морского музея 1869–1883 г.»<sup>56</sup>, в котором сохранены те же инвентарные номера моделей, что в Каталоге Баранова и «Инвентаре. Часть I», но вместо их описания даны полные названия, иногда сопровождаемые указанием на источник поступления в музей (первая цифра является инв. №, затем следует именование по инвентарю, орфография сохранена):

- 17. Полная модель шведского бота «Гедан».
- 18. Половинчатая модель шведской шнявы «Астрель».
- 33. Половинчатая модель палубного бота «Эсперн».

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 7. Р. Козенц. Фрегат «Вахтмейстер». Полумодель. 1729–1732 г. (ЦВММ. КП-664 инв. № 06 М-640)*

36. Половинчатая модель шведского гальета «Элеонора».
47. Половинчатая модель шведского фрегата «Олифант».
51. Полная модель шведского судна «Гуриин».
55. Половинчатая модель шведской шнявы «Полукс».
65. Полная модель шведской бригантины «Бернардус».
68. Половинчатая модель шведского 34-пуш. фрегата «Сторн Феникс».
69. Половинчатая модель шведского 18-пуш. фрегата «Данск Эрн».
70. Полная модель шведского 40-пуш. фрегата «Венкер».
71. Полная модель шведского двухмачтового судна.
72. Полная модель шведского двухмачтового судна.

Сравнение инвентарных номеров моделей из Каталога Андреева с вновь присвоенными Н.М. Барановым показывает, что последний заменял их по своему усмотрению. Никаких актов о погашении старых номеров новыми номерами не составлялось. Тем самым образовался разрыв в преемственности учета модельного фонда, который в настоящее время не позволяет достоверно выявить, к примеру, как ранее именовались модели, которым Н.М. Баранов присвоил имена «Бернардус», «Венкер», «Гуриин» и два «2-мачтовых судна», и насколько обосновано такое переименование. Следует отметить, что на фотографиях экспозиции Морского музея, датируемых 1865 и 1870 годами, хорошо видно, что модели сопровождаются пояснительными ярлычками (бирками), а полумодели еще не имеют красочных досок с названиями кораблей<sup>57</sup>. Вполне возможно, что в распоряжении Н.М. Баранова не было Каталога Андреева и он, создавая свой каталог и инвентари, руководствовался прежними, оставшимися от предшественников ярлычками на моделях, попутно присваивая имена безымянным и переименовывая те из моделей, которые показались ему противоречивыми. Модели же могли потерять часть своих ярлычков либо перепутать их из-за неудовлетворительных условий хранения и поспешности разбора моделей. Отсутствие каких-либо «научных каталогов» и захламленность помещений Модель-камеры во время ее приема в 1864 г. отмечает сам Н.М. Баранов в предисловии к своему каталогу.

В 1872 г. большая часть модельной коллекции Морского музея экспонировалась в Морском отделе Московской политехнической выставки, приуроченной к 200-летию императора Петра I. Из моделей шведских призов на выставке были представлены следующие (первая цифра означает номер модели по Каталогу Морского отдела, затем идет название модели и даны краткие авторские выписки из описания)<sup>58</sup>:

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



Ил. 8. О. Най. Фрегаты «Крейсер» и «Яхт-Хунд». Полумодель.  
1721–1723 г. (ЦВММ. КП-679 инв. № 06 М-655)

### 30. Бот «Гедан».

По мнению составителя каталога, «Гедан» принадлежал к одномачтовым гальотам, которые россияне называли «бот» из-за своего вооружения и ранга, длиной приблизительно до 50 футов, шириной до 15 футов и имел вид грузового палубного коммерческого судна с 12 орудиями малого калибра, из которых два камнеметных.

### 31. Модель шнявы «Астрильд».

В справке о боте «Гедан» автор каталога разъясняет, что в конце XVII в. в Швеции строились некоторые малые посыльные суда, конструктивно ничем не отличающиеся от коммерческих, кроме прорезанных выше палубы пушечных портов, и проводит следующую классификацию: суда 3-мачтовые, или шнявы; 2-мачтовые, или бригантины; 1-мачтовые, или гальоты, и другие. Противоречие такой классификации в отношении шнявы «Астрильд» осталось незамеченным.

### 33. Модель палубного бота «Эсперн».

Автор каталога поясняет, что «Эсперн» был шведским адмиральским ботом с 4 пушками и 108 человек экипажа.

### 37. Модель гальота «Елеонора».

### 41. Модель фрегата «Олифант».

### 42. Модель судна «Гуриин».

Указывается в каталоге, что имел 10 пушек и полное название «Гуриин-ген».

### 45. Модель шнявы «Полукс».

Из каталога: имела 14 пушек и 66 человек команды.

Противоречие с предложенной выше классификацией не объясняется.

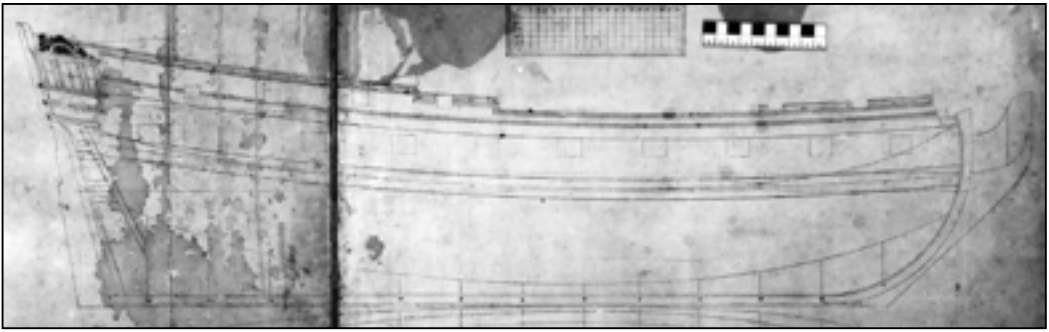
### 48. Модель бота, построенного по образцу бота шведского «Гедан».

### 50. Модели фрегатов: «Стор Феникс», «Данск Эрн» и «Венкер».

### 51. Две модели 2-мачтовых судов. Взятые в плен у шведов в 1720 г.

Таким образом, в выставке участвовали все музейные модели шведских призов, кроме модели бригантины «Бернгардус», что представляется неслучайным. Обращает на себя внимание появление в каталоге некоей модели бота, построенного по образцу «Гедана». А.Л. Ларионов, исследовавший деятельность Н.М. Баранова по подготовке к выставке, выяснил, что к ней в модельной мастерской музея по распоряжению управляющего Морским министерством предполагалось изготовить 16 «дешевых моделей» (так в документе).

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



Ил. 9. Чертеж 32-пушечного фрегата, постройки 1721–1723 г. («Крейсер»). Фрагмент. (РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1789)

Среди этих моделей под номером 1 записана модель шведского бота «Гедан» с ассигнованной суммой 75 руб. Видимо, это и есть еще одна модель бота «Гедан». А.Л. Ларионов указывает, что не все музейные модели после выставки вернулись из Москвы. В их числе не вернулась модель бота «Гедан», вместо которой в музей возвратилась выполненная в модельной мастерской модель-копия, которая показывает «бомбардирский бот, вооруженный одной палубной мортирой и шестью пушками... и выдается музеем как модель бота "Гедан", хотя ничего общего с ним не имеет»<sup>59</sup>. Никаких ссылок на источник этой информации А.Л. Ларионов не оставил, но его мнение, как много лет проработавшего с модельным фондом музея, следует учесть.

Подводя итог Барановскому периоду в музее, следует заметить, что, уже традиционно, инвентарные номера никак не закреплялись на моделях. Правда, на некоторых полумоделях на доске, с тыльной стороны, можно сейчас обнаружить нанесенные красным карандашом цифры, совпадающие с номерами Каталога Баранова, но это скорее связано с подготовкой новых красочных досок с названиями кораблей и датами под эти «половинчатые» модели либо с более поздними исследовательскими работами музейных сотрудников. Видимо, подготовка к раскреплению «половинчатых» моделей на красочных досках с названиями началась еще при Н.М. Баранове, а закончилась уже после него, примерно до 1885 г. Во всяком случае, сохранилась Опись, в которой тексты подписей на новых досках совпадают с Кратким каталогом Морского музея 1885 г.<sup>60</sup>. Выявленные многочисленные случаи несоответствия подписи на досках с прикрепленными к ним «половинчатыми» моделями указывают на поспешность и небрежность проведенной работы. Таким образом, сомнительные атрибуции А.Я. Глотова, Н.А. Бестужева, Е.П. Андреева и Н.М. Баранова были еще раз перемешаны при очередном заведующем Морским музеем — И.Я. Чайковском<sup>61</sup>.

Следующий по времени — Краткий каталог Морского музея, изданный в 1885 г. и повторенный изданием 1887 г. Несмотря на то, что введение к нему подписано заведующим музеем И.Я. Чайковским, непосредственную подготовку и издание осуществили известные историки флота Ф.Ф. Веселаго и Н.А. Коргуев при участии нескольких флотских офицеров-специалистов<sup>62</sup>. Количество моделей шведских призов по сравнению с Каталогом Баранова осталось прежним, названия моделей также сохранены, но появилось указание напротив полумоделей — «половинчатая», а против полнокорпусных — «полная». Краткий каталог имеет свою, отличную от Каталога Баранова валовую нумерацию предметов, связанную с зальным размещением коллекций. Тем самым произошел еще один

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

разрыв в преемственности учета моделей кораблей. Так как ничего нового в описание рассматриваемых моделей Краткий каталог не добавляет, выписок из него не приводится, а номера будут указаны в сводной таблице.

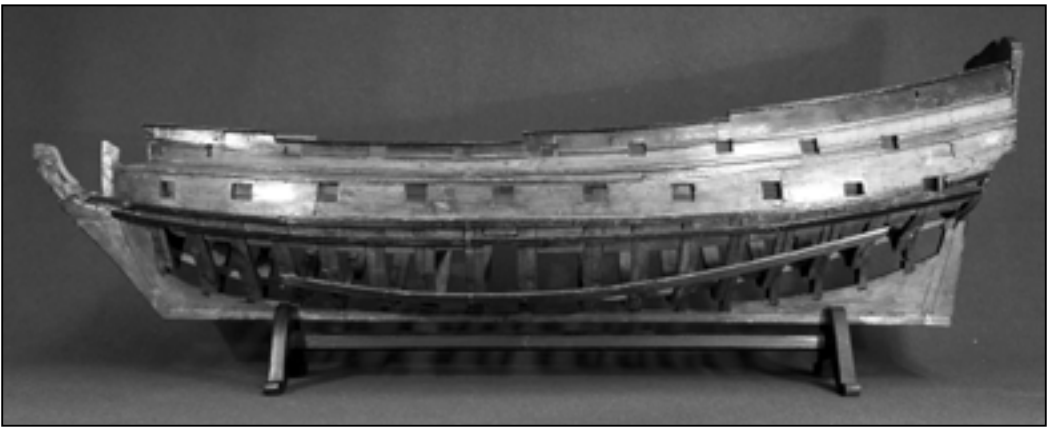
Предметы Морского музея впервые получают свои инвентарные номера, непосредственно закрепленные на экспонатах, сначала в виде приклеенных бумажных этикеток, а затем в виде маленьких медных табличек с цифрами, еще до революции. Точное время, когда сами предметы маркируются номерами, пока не установлено. Самое главное, «бумажные» и «медные» номера не согласуются ни с Кратким каталогом 1885–1887 г., ни между собой, актов о погашении предыдущих инвентарных номеров не имеется. Бумажные этикетки, введенные поначалу, видимо, плохо держались и портили вид предметов, потому и были заменены медными (латунными) табличками, но прежние, «бумажные» номера с моделей убраны не были. «Бумажные» номера сосредоточены в Инвентарной книге № 1, ориентировочно датируемой 1883–1925 г., но в ней отсутствуют записи о номерах 1–78, соответственно ничего нет о моделях шведских призов<sup>63</sup>. «Медные» номера сосредоточены в Инвентарной книге № 2, последние записи которой датируются 1915 г.<sup>64</sup>. Сами наименования моделей шведских призов в Инвентарной книге № 2 мало отличаются от Краткого каталога 1885–1887 г., номера моделей приводятся в сводной таблице. Вероятно, «бумажные» и «медные» номера прикреплялись к экспонатам на месте, в залах экспозиции Морского музея (фондового хранения музей не имел, все предметы размещались прямо в экспозиции), валовым порядком, с одновременной записью в инвентарные книги на основании имеющихся на предметах ярлычков (бирок) с названиями. Эти две инвентарные книги частично содержат расшифровку источников поступления экспонатов, что позволяет активно использовать их до настоящего времени.

К сожалению, несмотря на постоянное внимание к сохранности «бумажных» и «медных» номеров со стороны сотрудников Отдела фондов музея, они частично утрачены при перемещении экспонатов, в результате прежних реставрационных работ либо если крепились к футлярам при очередной замене выставочного оборудования (футляров, витрин, подставок и прочих).

В первые десятилетия советской власти старые описи и инвентари музея никому пересмотру не подверглись. Однако в связи с перемещением музея из Главного адмиралтейства в здание Биржи на стрелке Васильевского острова был создан Главный инвентарь 1938–1941 г., используемый до недавнего времени. Смена концепции формирования экспозиции с хронологической монархической на марксистскую идеологическую, более тесные помещения Биржи, убытие ряда экспонатов в другие музеи с одновременным увеличением общего количества поступлений предметов привели к образованию неэкспонируемых фондов хранения. В наиболее сложной ситуации оказалась модельная коллекция, фонды хранения которой частично размещались в подвалах Биржи, в коридорах и служебных кабинетах, на лестницах. Понятно, что в условиях скученности, отсутствия специфического музейного оборудования для хранения моделей, угольного отопления здания с постоянно чадящими воздуховодами, наладить надлежащее хранение не удалось. Перемещение экспонатов в здание Биржи, последовавшие затем военные и блокадные годы с частичной эвакуацией, привели к многочисленным повреждениям и даже потерям моделей. К тому же изучение дореволюционного прошлого в довоенный период не приветствовалось, поэтому сложившаяся атрибуция моделей парусной эпохи критическому рассмотрению не подвергалась.

Несколько изменилась ситуация после Великой Отечественной войны. Не последнюю роль при этом сыграло ознакомление с европейским опытом музейного дела в

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 10.* Английский 40-пушечный корабль 60–70-х годов XVII в. Модель. Собрание Петра I. Конец XVII в. (ЦВММ. КП-385 инв. № 06 М-371)

освещении морской истории, состав и состояние поступавших трофейных экспонатов из Берлина, Штеттина и Данцига на рубеже 1940–1950 годов. Начинает развиваться модельно-реставрационное дело, пик которого приходится на 1970–1980 годы. Элементы научного подхода начинают проникать в реставрацию моделей, в целом еще сохранявшую черты волонтеристского ремонта и поновления. Начинается поиск подлинной информации о конструкции парусных кораблей и связанных с ними исторических событий. К 250-летию Морского музея в 1959 г. создается ряд каталогов, разделенных по фондам хранения, которые в печатном виде издаются в следующем 1960 г.<sup>65</sup>

При подготовке Каталога моделей кораблей ЦВММ 1960 г. его составители попытались впервые в истории Морского музея критически оценить атрибуцию моделей в прежних каталогах и инвентарях. Началось изучение старой документации музея, в том числе и сданной за чем-то в архив ВМФ, выявление и уточнение времени и источников поступления моделей, оформление переатрибуционных исторических справок, заданий на реставрацию с их научно-историческим обоснованием. Однако по целому ряду причин Каталог моделей кораблей 1960 г. не избежал ошибок в атрибуции. Отмеченные выше разрывы в преемственности учета моделей, в изучении отечественной морской истории и кораблестроения XVIII – XIX в. в довоенные годы, излишнее доверие к первым описям Модель-камеры, корпоративность в работе привели к повторению прежних и рождению новых ошибок. К тому же уточнения Каталога не состыкованы с Главным инвентарем 1938–1941 г., поэтому в идентификации моделей сейчас присутствуют разночтения, на которые мы уже ранее указывали<sup>66</sup>. Только некоторые переатрибуции нашли отражение в научных публикациях<sup>67</sup>.

Заканчивая краткий обзор поступления и учета моделей шведских призов в Морском музее, помещаем сводную таблицу их инвентарных номеров. В колонках под цифрами помещены инвентарные номера из следующих источников: 1 — Главный инвентарь 1938–1941 г.; 2 — Каталог моделей кораблей 1960 г.; 3 — Инвентарная книга № 2 («медные» номера); 4 — Краткий каталог 1887 г.; 5 — Каталог Морского отдела Московской политехнической выставки 1872 г.; 6 — Каталог Санкт-Петербургской модель-камеры 1866 г. с «Инвентарем. Часть I» и «Инвентарем предметов Морского музея» 1869–1883 г.; 7 — Каталог судовым и прочим моделям 1805–1833 г.



## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

Имя корабля	1	2	3	4	5	6	7
«Алифант»	677	1218	91	847	41	47	146
«Астрильд»	665	1214	75	844	31	18	150
«Бернгардус»	388	1221	103	839	–	65	–
«Венкер»	385	1222	108	842	50/3	70	–
«Гедан»	–	–	–	–	30	17	178
«Гедан»-копия	384	1213	74	841	48	–	–
«Данск Эрн»	830	1224	112	843	50/2	69	142
«Гуриин»	393	1219	93	838	42	51	–
«Полукс»	673	1220	98	845	45	55	124
«Стор Феникс»	679	1223	113	849	50/1	68	158
«Элеонора»	671	1216	83	848	37	36	159
«Эсперн»	669	1215	81	846	33	33	120
2-мачт. судно	389	1225	109	834	50/1	71	–
2-мачт. судно	390	1226	111	835	50/2	72	–
«Крефт»	–	–	–	–	–	–	179

Следует заметить, что перед перемещением музея в здание казарм Морского экипажа в 2011–2012 г., в ЦВММ проведена новая, более сложная нумерация предметов. Не вдаваясь в подробности, публикуем таблицу существующих ныне инвентарных номеров, погасивших номера Главного инвентаря.

Имя корабля	Номера Главного инвентаря	Новая нумерация
«Алифант»	677	КП-677 инв. № 06 М-651
«Астрильд»	665	КП-665 инв. № 06 М-641
«Бернгардус»	388	КП-388 инв. № 06 М-374
«Венкер»	385	КП-385 инв. № 06 М-371
«Гедан»-копия	384	КП-384 инв. № 06 М-370
«Данск Эрн»	830	КП-830 инв. № 06 М-801
«Гуриин»	393	КП-393 инв. № 06 М-379
«Полукс»	673	КП-673 инв. № 06 М-649
«Стор Феникс»	679	КП-679 инв. № 06 М-655
«Элеонора»	671	КП-671 инв. № 06 М-647
«Эсперн»	669	КП-669 инв. № 06 М-645
2-мачт. судно	389	КП-389 инв. № 06 М-375
2-мачт. судно	390	КП-390 инв. № 06 М-376

Таким образом, Главный инвентарь ЦВММ содержит указания на 13 моделей трюфейных шведских судов. В то же время необходимо включить в число рассматриваемых полумодель на доске, переатрибутированную во фрегат «Вахтмейстер». Все 14 моделей нами разделены на три группы: твердо атрибутированные, имеющие несомненное историческое подтверждение; переатрибутированные как идентифицированные ранее ошибочно, что подтверждается историческими источниками; сомнительные в своей атрибуции при недостаточности информации.

### 3. Твердо атрибутированные модели «Алифанта», «Данск Эрна», «Бернгардуса» и «Вахтмейстера»

В основе твердой атрибуции полумодели фрегата (прама) «Алифант» лежит чертеж с подписью корабельного мастера Г. Рамза, сохранившийся в РГА ВМФ<sup>68</sup>. На чертеже имеется следующая надпись: «Копия с чертежа, которой начерчен со взятого в 1714 году у шведов прама, именуемого "Алифант", которому длина по палубе 103 фута, ширина без досок 26 фут 8 дюймов, глубина интрьюму 7 фут 6 дюйм, а в полном грузе назади 8 фут 6 дюйм, напереди 7 фут 6 дюйм. Geo: Ramsey»<sup>69</sup>.

Из надписи понятно, что чертеж представляет собой копию с подлинника, но подписанную самим мастером. Это, а также схематичность чертежа с показом отдельных принципиальных шпангоутов и конструктивных элементов позволяет утверждать, что копия выполнена в 1739–1740 г. для изготовления по ней модели. Вызывает интерес масштаб копии чертежа, который составляет  $\frac{3}{16}$  дюйма за 1 фут (1 : 64 н. в.). Если предположить, что подлинник был выполнен в традиционном масштабе  $\frac{1}{4}$  дюйма за 1 фут (1 : 48 н. в.), то копия уменьшена ровно на  $\frac{1}{4}$  от подлинника.

Сравнение чертежа с полумodelью «Алифанта» показало, что модель выполнена в произвольном масштабе, составившем примерно 1 : 30,7 н. в. Возможно, при строительстве модели использовался пропорциональный циркуль с увеличением в 2 раза чертежа-копии, но довольно небрежно, т. к. коэффициент увеличения различных элементов на модели колеблется от 2,07 до 2,1.

Технология, в которой изготовлена полумодель «Алифанта» примечательна. На гладкую, оструганную доску (основание модели) был нанесен контур корабля, по которому затем тонкими планками, без соблюдения перепадов толщины подлинных конструкций, на клею выложены киль и оба штевня с дейдвудами. После этого перпендикулярно основанию приклеены четыре основных шпангоута — два мидель-шпангоута и по одному носовому и кормовому шпангоуту, а также транец. Все шпангоуты имеют толщину  $\frac{1}{4}$  дюйма, а их обводы взяты с чертежа. Образовавшиеся большие промежутки между установленными основными шпангоутами равномерно заполнены такой же толщины дополнительными пластинками, которые затем были обрезаны, примеряясь к обводам основных шпангоутов и транца. Видимо, для прочности между всеми шпангоутами, как основными, так и дополнительными, на высоте ватерлинии вставлены и обрезаны по габаритам шпангоутов короткие бруски дерева. На полученный «скелет» наложены бархоуты, тонкие доски выше них расположенной внешней обшивки, планширь и фигурные реели. Пушечные порты, ныне показанные краской, вероятнее всего, были имитированы насечкой на обшивке борта. Круглые верхние порты прорезаны сквозь обшивку борта так, что резцом задеты расположенные за ними шпангоуты. Палубы, мелкие детали, декоративное убранство не показаны вообще, шпангоуты доходят до планширя. Скупо оформлен княвдигед и гакаборт. Первоначально полумодель не имела окраски, но на черно-белой фотографии 1865 г. цветовая гамма уже угадывается.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

Полумодель в кормовой части несколько отличается от чертежа. Верхних круглых портов на ней всего 3, тогда как на чертеже их 4. Верхняя грань гакаборта у модели ровная, прямая, а на чертеже овальная. Более коротким, чем на чертеже, выполнен на модели верхний реель с топтимберсами кормовой надстройки. Внимательное изучение модели выявило, что ее верхняя кормовая часть, имевшая повреждения, изготовлена заново, скорее всего во время реставрации, обстоятельств и времени которой установить не удалось. Тем самым полумодель явно указывает на отсутствие на определенном этапе научно-исторического сопровождения реставрационных работ, о чем уже упоминалось. Поэтому реставратор вынужден был руководствоваться в работе над моделью своими представлениями, что в итоге несколько исказило внешний облик корабля.

Твердая атрибуция полумодели «Алифанта» ценна тем, что позволяет выявить полумодели, выполненные в той же манере, и тем самым предположить временной отрезок, в котором они изготавливались.

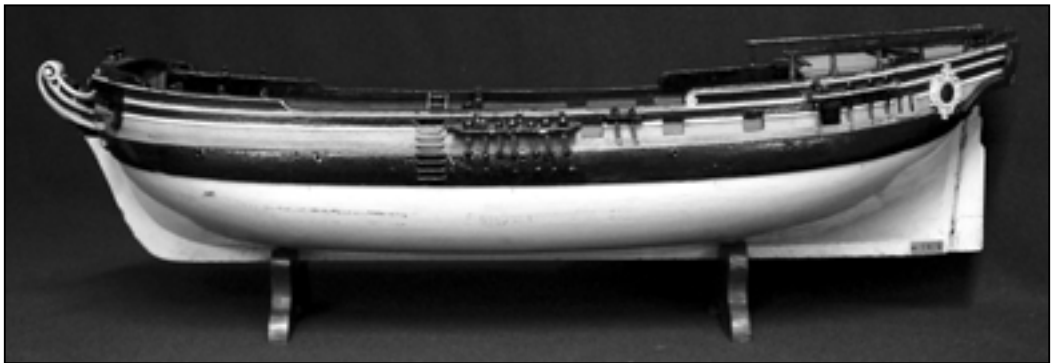
К таковым следует отнести полумодель фрегата «Данск Эрн», твердую атрибуцию которого удалось подтвердить также на основании чертежа<sup>70</sup>. Но прежде следует обратиться к истории появления этого фрегата. «Данск Эрн» был сконструирован датским адмиралом Х. Спаном и построен в 1694 г. под первоначальным именем «Эрнен» («Сарте Эрн») в Ньюолмене (Копенгаген). В том же году Х. Спан построил еще один фрегат, под названием «Маген», отличающийся от «Эрнена» чуть большей глубиной интрюма. В 1715 г. «Эрнен» был захвачен шведами и включен в состав своего флота под названием «Сварта Эрн», а с 1717 г. — «Данска Эрн». Вот под этим именем в 1720 г. фрегат пленен русским флотом.

В датском архиве сохранился чертеж одного из фрегатов Х. Спана — фрегата «Маген», который, как представляется, однотипен «Данск Эрну». Чертеж подписан Х. Спаном и атрибутирован датским исследователем<sup>71</sup>. Сравнение полумодели «Данск Эрна» с датским чертежом показало их сходство в основных параметрах, архитектуре и конструктивных решениях. В то же время наблюдаются отличия. В частности, на полумодели имеется 11 пушечных портов и окно каюта<sup>72</sup>, сплошной широкий бархоут и более низкое положение борта относительно ватерлинии. Ватерлиния выполнена в той же манере, что и у модели «Алифанта», впрочем, как и вся полумодель изготовлена в сходной технологической последовательности. С учетом того, что Г. Рамзу в 1738 г. указывалось выполнить именно модель «Данск Эрна», сходство в манере исполнения с моделью «Алифанта» становится дополнительным атрибутирующим признаком. Отмеченные отличия полумодели «Данск Эрна» от чертежа «Магена» могут быть связаны с разной глубиной интрюма этих кораблей (11.4 датских футов у «Данск Эрна» и 12.6 датских футов у «Магена») и разным заложенным в проект артиллерийским вооружением. Несколько иное очертание передней грани водореза (шек) у модели «Данск Эрна» сравнительно с чертежом все же находит подтверждение в дополнительно нанесенной на чертеже линии шека, отличной от линии, окончательно принятой для «Магена».

Масштаб полумодели, как и в случае с «Алифантом», произвольный и составляет примерно 1 : 23,9 н. в., исходя из подтвержденных чертежом размеров корабля в датских футах: длина по штевням 90 футов (92.8 футов английских), ширина без обшивки 21 фут (21.7½ футов английских), глубина от килля до палубы на боку 11.4 футов (11.8 футов английских)<sup>73</sup>. Наблюдается та же небрежность в соблюдении пропорций разных элементов модели и такие же «реставрационные» отличия от чертежа, что и у полумодели «Алифанта», — иная верхняя граница гакаборта и отсутствие рееля с топтимберсами над каютой.

Чертеж «Магена» и модель «Данск Эрна» позволяют оценить размеры и выявить методику обмера трофейных кораблей, выполненного после Гренгамского сражения и указанных в своем докладе 31 июля 1720 г. М.М. Голицыным<sup>74</sup>. Для «Данск Эрна» им показаны:

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 11.* 10-пушечный бомбардирский корабль 50-х годов XVIII в. (однотипные «Дондер», «Юпитер», «Самсон»). Модель. 1782 (?) г. (ЦВММ. КП-384 инв. № 06 М-370)

длина 109 фут, ширина 24.2 фута, глубина 13 фут. Только в голландских футах указанная длина будет соответствовать длине от спинки льва до гакаборта, а ширина вместе с толщиной бархоута. Глубина же замерена на середине от палубы до киля тем же голландским футом, либо, что более вероятно, она зафиксирована по маркам осадки на корпусе. Последний способ замера глубины у гренадских трофеев использовал П. Сиверс в августе 1720 г.<sup>75</sup>. Поэтому правомочно утверждать, что после Гренгамского сражения взятые шведские корабли были измерены голландским футом по габаритным длине и ширине, а глубина замечена по маркам осадки, что важно для будущей оценки моделей «Стор Феникса» и «Венкера», чертежей которых еще не обнаружено.

Ф.Ф. Веселаго указал для «Данск Эрна» две группы размеров, заимствованных им из «Списка» С.И. Елагина<sup>76</sup>. Первая группа сходится с уже рассмотренными размерами М.М. Голицына. Источник второй группы размеров (99.3 × 25.7 × 14 футов) неизвестен. Показанный размер длины, в предположении использования голландского фута, соответствует длине по палубе. Ширина и глубина не обнаруживаются ни на чертеже, ни на модели, поэтому вторая группа размеров в целом вызывает сомнение в достоверности.

Л.О. Берг, собравший различные данные о шведских судах, участвовавших в Северной войне, показывает для «Данск Эрна» еще одну группу размеров в метрах, но без указания источника: 32,4 × 7,1 × 3,9 метров<sup>77</sup>. Проверка этих размеров выявила, что Л.О. Берг использует сообщенные М.М. Голицыным в голландских футах габаритные размеры, но для пересчета в метры применяет большую, чем у голландского, размерность шведского фута. Следовательно, корабль по Л.О. Бергу получается несколько больше, чем был в действительности. Архивный чертеж, как источник, в данном случае более предпочтителен, тем более что результаты обмера М.М. Голицына прилично в него вписываются. Таким образом, размеры Л.О. Берга также следует признать неудовлетворительными.

По назначению модели «Алифанта» и «Данск Эрна» являются памятно-демонстрационными, что объясняет большое количество упрощений и отклонений от прототипа.

Несмотря на то, что полумодель «Бернгардуса» была установлена в результате переатрибуции, несомненность последней позволяет отнести ее к твердо атрибутированным моделям. В основе переатрибуции также лежит выявленный нами чертеж вестеншлюпа «Бернгардус»<sup>78</sup>. На чертеже выполнена следующая надпись: «Завоеванная швецкая шлява вестен, инже шлюп, длиною чрез штевни 61, шириною 19 фут 6 дюймов, глубиною 9 фут 4

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

дюйма. Ластовых судов подмастер Конон Путилов». Подпись К. Путилова указывает на возможность дагировки чертежа 1747–1748 г., временем указа о постановке «Бернгардуса» в Мемориал русской морской славы в Санкт-Петербурге. Из скудных сведений о К. Путилове известно, что в 1752 г. им, в чине мастера ластовых судов, строился мост через Неву на Васильевский остров<sup>79</sup>. Следовательно, в чине ластового подмастерья К. Путилов находился на рубеже 40-х и 50-х годов XVIII в., когда и мог подписать чертеж «Бернгардуса».

Выявленный чертеж позволил установить необоснованность существовавшей атрибуции двух моделей, а именно ранее ошибочно называемой «Бернгардусом» (старый инв. № 388) и шнявы «Полукс» (старый инв. № 673). Выяснилось, что полумодель на доске шнявы «Полукс», тождественная в архитектуре и пропорциях корабля с изображением на чертеже, на самом деле является полумodelью вестеншлюпа «Бернгардус». Отметим, что модель обветшала, имеет утраты и сколы и несомненно требует проведения тщательной реставрации.

Технология, в которой изготовлена выявленная полумодель «Бернгардуса» (старый инв. № 673), отлична от выше рассмотренных моделей, построенных Г. Рамзом. В основании модели лежит та же гладко оструганная доска, на которой выложены штевни и киль. Число шпангоутов увеличено. Их положение и конфигурация взяты с чертежа, а количество увеличено вставкой по одному промежуточному шпангоуту. Оконечности корабля сформированы вставкой цельных и затем обрезанных по месту брусков (бобышек). Шпангоуты по высоте доходят только до палубы, при этом сама палуба является связующим элементом набора модели. Фальшборт выше палубы выполнен из трех слоев тонких досок, наложенных друг на друга до получения общей толщины фальшборта. Показаны доски внешней обшивки у киля, под бархоутом, а также усиленные пояса обшивки: бархоут и два наружных «стрингера» в подводной части корабля. Полумодель имеет больше мелких подробностей: прорезаны сквозь борт пять пушечных портов, показана палуба полубака с кницями, кормовая надстройка, стойка фальконета, руслень мачты, усиленные накладки у клюзов. На полубаке сохранились следы утраченного якорного крамбола и двух других деталей, назначение которых установить не удалось. Все доски обшивки и бархоуты прибиты мелкими стальными гвоздиками. Представляется, что такая технология изготовления полумодели является характерной для своего времени, места и мастера и может послужить ориентиром в дальнейшем изучении модельной коллекции музея.

Тщательный обмер модели в сравнении с чертежом выявил, что она выполнена в масштабе 1:28,3 н. в., но при этом остались прежними размеры пушечных портов и высота фальшборта. Исходя из утверждения Дж. Франклина, исследовавшего множество английских моделей на предмет их масштабов, возможно предположить, что полумодель «Бернгардуса» специально масштабирована относительно чертежа таким образом, чтобы показать возможность увеличения размеров корабля с сохранением его архитектуры<sup>80</sup>. Используя методику Дж. Франклина и предположив традиционный масштаб  $\frac{1}{3}$  дюйма за 1 фут (1:36 н. в.), получим длину корабля по модели в  $77\frac{1}{4}$  фута по штевням или по палубе 72 фута. Одновременно улучшаются параметры отстояния пушечного порта от воды, высоты кормового каюта и полубака. Пропорции модели, что отличает ее от рассмотренных моделей Г. Рамза, соблюдены достаточно точно. Таким образом, модель по своему назначению является одновременно и памятно-демонстрационной, и проектно-демонстрационной.

Что же касается полной модели, носившей наименование шнявы «Бернгардус» (старый инвентарный номер 388) начиная с Каталога Баранова, то на причинах такой несуровой атрибуции мы уже останавливались. В архитектуре модели без труда распознается 12-баночный кончебас, гребно-парусное судно, традиционное для Черноморского региона. Вероятнее всего, выполненная в адмиралтейском стиле модель показывает русский

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

кончебас из тех, что массово строились на юге России в середине XVIII в. К теме шведских трофеев модель отношения не имеет. Укажем ее основные размеры: длина по штевням  $35\frac{1}{2}$  дюйма, ширина с досками  $5\frac{1}{4}$  дюйма, высота корпуса на середине  $2\frac{3}{4}$  дюйма, глубина от палубы до киля  $1\frac{7}{8}$  дюйма. Вполне возможно, что ошибочно наименованная Н.М. Барановым модель — из коллекции графа И.Г. Чернышева, потому и не была участницей Московской политехнической выставки 1872 г., что имеет слишком узнаваемый тип судна, трудно согласуемый с термином «шнява».

Заканчивая тему атрибуции новоявленной полумодели вестеншлюпа «Бернгардус», следует указать на противоречие облику этой полумодели исторических источников о шняве «Полукс». Известно, что на момент взятия в плен шнявы в 1717 г. на ней было четырнадцать 3-фунтовых пушек и 10 (12) 2-фунтовых фальконетов («басов»). Корабль был построен в 1702 г. в Карлскруне Чарльзом Шелдоном, классифицировался бригантиной и имел размеры  $80 \times 20 \times 7$  (6) шведских футов. В русском флоте «Полукс» имел уменьшенное до 8 количество пушек, но в ранге указывался как 14-пушечная шнява<sup>81</sup>. Ни размеры, ни артиллерийское вооружение «Полукса» не соответствуют полумодели, которая носила его название (старый инв. № 388) из Каталога Андреева. Вполне возможно, что модель, соответствующая описанию, действительно поступила в 1805–1809 г., но потеряла свою идентификацию по уже рассмотренным выше причинам. Либо модель изначально была отождествлена ошибочно. В настоящее время полумодель, подходящая под описание «Полукса», в собрании ЦВММ не обнаружена.

К твердо отождествляемым моделям следует отнести полумодель на доске 46-пушечного фрегата «Вахтмейстер», построенного корабельным мастером Р. Козенцем в память взятого шведского корабля. Эта модель обнаружена автором на доске с подписью: «Яхта 1699 г.» (старый инв. № 664). Нет смысла досконально опровергать абсурдную подпись по отношению к архитектуре 2-палубного корабля с двумя бархоутными поясами. Как и невозможно, в результате явной подмены, по подписи проследить историю поступления модели в коллекцию музея. Модели с именем фрегата «Вахтмейстер» не имеется ни в одном из перечисленных каталогов, а пытаться проследить историю модели по подписи «Яхта 1699 г.» не имеет никакого практического значения. Однако обмер, выполненный по снятому с модели чертежу, показал в традиционном масштабе  $\frac{1}{4}$  дюйма за 1 фут (1 : 48 н. в.) индивидуальные и уникальные для русского флота размеры фрегата «Вахтмейстер»: длина по палубе 120 футов, ширина без досок обшивки 32 фута, глубина интрюма 14 футов<sup>82</sup>. Те же размеры у полумодели:  $30 \times 4$  (8)  $\times 3\frac{1}{5}$  дюймов. Соответствует «Вахтмейстеру» архитектура модели: две палубы и полной высоты фальшборт, угадываемый бак и галфдек. По снятому с модели чертежу установлено, что теория корабля полностью соответствует тем приемам построения, которыми пользовались русские мастера в позднее петровское время.

Примечательна технология, в которой выполнена модель и которая отличается от рассмотренных выше технологий Г. Рамза и К. Путилова. Шпангоуты изготовлены из более тонких пластинок, толщиной  $\frac{1}{8}$  дюйма. Между шпангоутами на высоте верхнего бархоута нижнего бархоутного пояса и по всей его длине (а положение этого бархоута определялось регулами) вставлены бруски толщиной  $\frac{7}{8}$  дюйма, которые опилены по шпангоутам. Кормовой срез последнего бруска равен положению верхнего подзора кормы корабля. Параллельно «бархоутным» брускам и выше на  $2\frac{1}{2}$  дюйма (по верхним граням), между шпангоутами вставлены бруски толщиной  $\frac{1}{2}$  дюйма. На полученный «скелет» из шпангоутов и внутренних «бархоутных» поясов положены настоящие два двойных бархоутных пояса из досок толщиной всего  $\frac{3}{32}$  дюйма. Между парой бархоутов каждого пояса проложена доска обшивки, а также один пояс обшивки под нижним бархоутным поясом. Видимо, ранее

таким же образом были выполнены верхние реели и планшири, которые сейчас утрачены. Все обшивочные доски и бархоуты прибиты к шпангоутам двумя очень тонкими металлическими гвоздиками (шпильками). Полумодель ветхая и имеет множественные утраты, частично восполненные не очень аккуратным ремонтом, время которого установить не удалось. Из подлинных деталей сохранились фрагменты декоративного убранства: часть сапортуса, оформление стоек бикгеда, кусок резьбы между кницами княвдигеда.

Следует признать высокую степень вероятности того, что описанный стиль модели свойствен работе корабельного мастера Р. Козенца либо его учеников в 1729–1732 г., когда строился фрегат «Вахмейстер». На следующий год Р. Козенц был отправлен в Архангельск, где скончался в 1735 г. Модель фрегата по заведенным правилам должна была быть внесена в Модель-камеру Адмиралтейства и позднее могла утратить свое название, записана в первые каталоги музея неверно, а в дальнейшем ошибочно получить не «свою» красочную подмодельную доску. Своеобразный стиль модели может стать ориентиром в атрибуции других таких же моделей музея. По назначению модель является проектно-строительной.

#### 4. Переатрибуция ошибочно идентифицированных моделей «Стор Феникса», «Венкера», «Гедана», «Эсперна» и двух «2-мачтовых судов»

Полумодель на доске фрегата «Стор Феникс» должна быть переатрибутирована. Из отечественных источников известно, что фрегат «Стор Феникс» был перестроен из 50-пушечного 2-палубного корабля, у которого из-за валкости была снята верхняя палуба<sup>83</sup>. Артиллерийское вооружение фрегата на момент Гренгамского сражения составляло две 12-, двадцать 8- и двенадцать 3-фунтовых пушек, то есть всего 34 пушки<sup>84</sup>. Другими словами, на каждом борту фрегата должно быть не менее 17 пушечных портов. Как правило, пушки 3-фунтового калибра располагались на надстройках, поэтому для остальных 22 пушек крупного калибра требуется, с учетом возможного пустого носового порта, 11–12 пушечных портов в одной линии по борту. В уже рассмотренной ведомости М.М. Голицына указаны следующие размеры «Стор Феникса» в голландских футах: габаритные длина 110 футов и ширина 29,7 футов, осадка по маркам на корпусе 13 шведских футов<sup>85</sup>. А.Ф. Зубов на своей гравюре «Торжественный ввод в Санкт-Петербург четырех шведских фрегатов» 1720 г. разместил «Стор Феникс» на ближнем плане. Пушечных портов на палубе показано 12, на кормовой надстройке 4, всего 32 пушечных порта. Вероятно, А.Ф. Зубов упустил один порт на надстройке фрегата. Корма на фрегате показана транцевой.

Таким образом, имеющихся источников достаточно для того, чтобы прояснить общую архитектуру корабля и сравнить с одноименной моделью. Полумодель показывает 2-палубный корабль без полубака, с каютом, круглой «английской» кормой, 10 пушечными портами на нижней палубе и 6 портами на верхней палубе (всего 32 пушки). Исходя из предположения о традиционности масштаба модели (1 : 48 н. в.), размеры корабля составляют в английских футах: длина по палубе 113 футов, ширина без обшивки 32 фута, глубина интрюма 14 футов (от киля). Подобные размеры, схема размещения артиллерии по декам, архитектура корабля соответствуют русским 32-пушечным фрегатам «Крейсер», «Яхт-Хунд» и «Винд-Хунд», построенным в 1723–1724 г. корабельными мастерами О. Наем и Г. Рамзом<sup>86</sup>. Таким образом, описание шведского фрегата «Стор Феникс» противоречит одноименной ему модели.

Выше уже показана технология изготовления полумоделей, которую использовал Г. Рамз. Рассматриваемая полумодель выполнена в другой технологии. Основные шпангоуты, которых больше, чем в моделях Г. Рамза, выполнены на всю высоту корпуса.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 12.* Корабельный палубный бот середины XVIII в. Полумодель. 1740(?) г. (ЦВММ. КП-669 инв. № 06 М-645)

Между ними вставлены дополнительные шпангоуты, которые по высоте доходят только до нижней палубы. Вместо кормовой бобышки показаны фашенписы с транцами, а носовой бобышки нет. Нижняя палуба из сплошной на всю длину модели пластины является важным элементом модели, связующим все шпангоуты. На модели показаны верхняя палуба, переборка каюты, боковые галереи, элементы декоративного убранства. Пушечные порты прорезаны сквозь борта. Ряд элементов модели выделяются особенно: сплошной нижний бархоут, отсутствие наружной обшивки бортов выше бархоута, заостренная форма шпангоутов в месте примыкания к килю. Вместо внешней обшивки бортов выше бархоута между основными шпангоутами, вставлены целые пластинки дерева с последующей обработкой по форме шпангоутов. Такая технология показа бортов схожа с выявленной нами полумоделью шнявы «Фаворитка», внесенной в Адмиралтейств-коллегию корабельным подмастерьем Г.А. Меншиковым в 1724 г.<sup>87</sup> Одновременно с моделью «Фаворитки» в Коллегию была внесена модель фрегатов «Крейсер» и «Яхт-Хунд», выполненная корабельным мастером О. Наем и которую также повелено подписать и прибить на стене в зале заседаний. Указание о том, что оба фрегата были показаны одной моделью, содержится в «Реестре о моделях и чертежах» Адмиралтейства 1737 г. Там же отмечено отсутствие бархоута, уже утраченного к 1737 г. и восстановленного позже во время ремонта модели.

Обращение к Каталогу Андреева, как и к последующим каталогам и инвентарям, с целью поиска названия полумодели фрегатов «Крейсер» и «Яхт-Хунд» результата не дало, такой «объединенной» модели в них не имеется. Видимо, ко времени организации Морского музея в 1805 г. модель уже утратила свое имя. Трудно однозначно подтвердить, именно этой или какой-то другой модели было в 1805 г. присвоено имя «Стор Феникс», но уже «медный» номер, прибитый на новую, красочную доску полумодели, соответствует этому имени в инвентарной книге. Окончательно закрывает вопрос с правильной атрибуцией модели чертеж фрегатов «Крейсер» и «Яхт-Хунд»<sup>88</sup>. Несомненное сходство полумодели и чертежа в размерах, архитектуре и схеме размещения пушечных портов доказывает, что полумодель, которая ныне носит название фрегата «Стор Феникс», в действительности является той самой, которую О. Най внес в зал Адмиралтейств-коллегии в 1724 г. в качестве полумодели фрегатов «Крейсер» и «Яхт-Хунд». Вместе с полумоделью шнявы «Фаворитка» модель О. Наея является старейшей русской моделью в собрании Морского музея. Сходство в технологии изготовления этих двух моделей позволяет предположить существование единого стиля моделирования в петровском Адмиралтействе.



## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

Заметим, что рассмотренная модель имеет те же, позже исправленные повреждения верхних кормовых ограждений борта, что и у прочих полумоделей. В настоящее время на модели отмечаются множественные повреждения и утраты деталей. По всей видимости, первоначально, как и модель «Фаворитки», эта полумодель не была окрашена и имела только восковое покрытие. По назначению модель является проектно-строительной, использовавшейся в период строительства фрегатов.

Модель фрегата «Венкер» является крайне сложной для переатрибуции. Как уже отмечалось, модель поступила из Кабинета Петра Великого в 1848 г. как безымянная неоконченная модель 40-пушечного фрегата. Лишь с Каталога Баранова она стала именоваться моделью шведского фрегата «Венкер». В 2004 г. к этой атрибуции добавилось утверждение, что модель выполнена русским мастером в масштабе 1 : 48 н. в. и представляет собой 44-пушечный фрегат «Венкер», вооруженный 30 пушками. А.Л. Ларионов, составивший переатрибуционную справку, проследил историю поступления модели и получения ею наименования «Венкер», но основной вывод Н.М. Баранова сомнению не подверг, хотя и заметил, что размеры из ведомости М.М. Голицына 1720 г. не обнаруживаются на модели.

Из иностранных источников известно, что «Венкер» («Vainqueur») в 1720 г. был арендован шведским адмиралтейством у частного владельца со всей артиллерией и имуществом. При этом называется фамилия Л. Гатенъельма, который был владельцем целой флотилии каперских судов в Гетеборге, но скончался в 1718 г. Видимо, оставшиеся без руководства суда его флотилии были позаимствованы государством на правах аренды. Сам же «Венкер» был приобретен в том же 1718 г. вдовой Л. Гатенъельма в Сен-Мало у двух французских торговцев, один из которых, Т. Харрингтон, сам был французским капером. В момент зачисления во флот «Венкер» имел двадцать 6- и шестнадцать 3-фунтовых пушек, хотя всего мог нести 42 пушки<sup>89</sup>. Возможно, что устное указание Екатерины I о разборке фрегата в 1725 г. без сохранения в Мемориале связано с юридическими коллизиями в правах собственности на корабль после Ништадтского мирного договора.

Отечественные источники прямо называют «Венкер» «французским» фрегатом, у которого было две палубы и фор-дек (надстройка в корме, квартердек) и 44 пушечных порта. Пушечные порты на нижней палубе пушками были не заставлены из-за низости межпалубного расстояния. После Гренгамского сражения на «Венкере» насчитали 24 пушки 6-фунтового калибра и 6 пушек 3-фунтового калибра<sup>90</sup>. Таким образом, на надстройке фрегата могло быть 3 порта, на верхней палубе 12 портов и на нижней палубе 7 пушечных портов на один борт. Такую схему размещения артиллерии действительно возможно обнаружить у французских нерегулярных фрегатов.

В ведомости М.М. Голицына 1720 г. габаритные размеры фрегата в голландских футах: длина 109,6 футов, ширина 30 футов, при осадке 17 футов, видимо французских, если зафиксированы по маркам на корпусе. Высота между палуб всего 5,1 голландских футов<sup>91</sup>. В английских футах, которые затем понадобятся, эти величины составят соответственно 101,9 × 27,10 × 18,2 при высоте между палуб 4,9 футов. Ф.Ф. Веселаго, кроме этих размеров, указывает еще одну группу: 119 × 32 × 14,4 футов, заимствованную из «Табеля российского флота кораблям», датируемого нами не ранее 1725 г. по крайней дате одного из кораблей в списке<sup>92</sup>. Табель грешит пропусками и неточностями. В частности, согласно ему, «Венкер» имел 48 пушек, есть и другие противоречия. По этой причине вторая группа размеров Ф.Ф. Веселаго вызывает сомнение в достоверности. Л.О. Берг указывает для «Венкера» такие размеры: 32,5 × 8,9 метров, что в шведских футах (296,84 мм) дают цифровые значения, схожие с ведомостью М.М. Голицына<sup>93</sup>. Но как уже установлено, размеры в ведомости М.М. Голицына даны в голландских футах и обмер произведен по габаритным точкам.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 13.* Корабельный беспалубный бот. Полумодель. 1740 г.  
(ЦВММ. КП 696 инв. № 06 М-672)

Детальное изучение модели выявило, что ряд технологических приемов в ее изготовлении идентичен двум английским моделям 50-пушечных кораблей из той же коллекции Петра I<sup>94</sup>. В частности, одинаково выполнена внешняя обшивка левого борта (правый борт окрашен) там, где она осталась подлинной. Сама модель изготовлена в «адмиралтейском» стиле, судя по годичным кольцам из груши. На модели видны множественные следы ранних и довольно грубых ремонтов, в результате которых слева утрачена подлинная обшивка борта и бархоуты в средней части, подлинные места остались только в оконечностях модели, утрачен ахтерштевень, закрашена густым слоем краски правая сторона, что не отмечено в первоначальных приемных ведомостях. Прекрасно выполненная носовая фигура льва плохо сочетается с остальной довольно грубой отделкой всей модели, имеет откровенно неправильное положение на княвдигеде. Возможно, лев оказался на модели случайно, тем более его наличие на явно брошенной в изготовлении модели вызывает недоумение непоследовательностью моделиста. Предполагая традиционный масштаб модели 1 : 48 н. в., длина корабля по нижней палубе 124 английских фута, ширина без досок обшивки 32 фута, глубина интрюма до флортимберсов 13.8 фута. Отталкиваясь от расстояния между нижними и верхними портами, высота между палуб примерно 6.6 футов. Схема расположения пушечных портов на одном борту: 10 портов на нижней палубе, 10 портов на верхней и 1 порт на квартердеке, всего 42 пушечных порта на корабле. Как прекрасно видно, ни размерами, ни пропорциями между размерами, ни схемой пушечных портов модель не согласуется с описанием шведского фрегата «Венкер».

Особенности модели рассмотрены в сравнении с английскими «адмиралтейскими» моделями, изученными Дж. Франклином (в скобках даны страница и номер иллюстрации из его книги)<sup>95</sup>. Шпангоутная рама модели подобна английским моделям 4 или 5 ранга середины XVII в. (С. 11, фиг. 6). Замок соединения форштевня с килем подобен модели 2 ранга 1702 г. (С. 18, фиг. 18 F). Оформление бархоутов и обшивки схоже с моделью 4 ранга 1701 г. и 2 ранга 1669 г. (С. 25, фиг. 27 E и B). Уклон форштевня напоминает модель 5 ранга 1660–1685 г. (С. 85–88, фото 42, 43). Размеры модели примерно сочетаются с моделью 4 ранга «Mordaunt» 1681 г.: 122.6 × 32.2 × 13.6 футов (С. 95). Транцевая корма и острое прикрытие бархоутов к форштевню прослеживаются на моделях 4 ранга 1691 г. (С. 107) и 6 ранга 1697 г. (С. 116). Редкое расположение шпангоутов имеется на модели 3 ранга 1692 г. (С. 111). Врезка флортимберсов в дейдвуды подобна модели 1697 г. (С. 116). Перечисленных сходств достаточно, чтобы выдвинуть предположение о времени изготовления модели в

80–90-х годах XVII в. английским мастером. Сама же модель, вероятно, показывает английский корабль 60–70-х годов, что точнее определить сложно из-за ее незавершенности. Поступить в коллекцию Петра I модель могла либо во время его пребывания в Дептфорде в 1698 г., почему и оказалась незаконченной, либо была привезена одним из нанятых в то время английских корабельных мастеров. К французскому кораблестроению и русскому моделизму модель отношения не имеет.

В целом приведенных аргументов достаточно для того, чтобы усомниться в обоснованности переатрибуции модели 40-пушечного фрегата из коллекции Петра I, выполненной Н.М. Барановым в 1865 г. и уточненной А.Л. Ларионовым в 2004 г. Верным будет именовать ее моделью английского 40-пушечного корабля 60–70-х годов XVII в., выполненной неизвестным английским мастером. По назначению модель следует признать проектно-демонстрационной.

Несомненной переатрибуции требует полная модель бота «Гедан». Как уже установил А.Л. Ларионов, модель изготовлена в модельной мастерской Морского музея для Московской политехнической выставки 1872 г. и прототипом для нее послужила старая модель «Гедана», которая также экспонировалась в Москве и в музей не вернулась, и, возможно, сейчас находится в запасниках Государственного исторического музея. В том, что прототипом новой модели была старая модель бота «Гедан», содержится противоречие, которое связано с классификацией типа судна и его архитектурой.

Наиболее точная классификация «Гедана» содержится в подписи к гравюре П. Пикарта, созданной в 1703 г. в Шлиссельбурге под присмотром Петра I, который хорошо разбирался в вопросе: «шведский галиот». Правда, парусное вооружение и рангоут, показанные П. Пикартом, больше соответствуют другому типу судна, более легкому, чем галиот, и называемому «буер». Если малый галиот нес, как правило, полуторамачтовое вооружение, где маленькая бизань-мачта несла только небольшой косой парус с гафелем, то буер имел только одну мачту с гафелем и гиком. Отметим, что галиоты, буеры, шмаки, гукоры, шхерботы, гекботы и прочие суда прибрежного плавания, в подавляющем числе коммерческие, широко были распространены в Северной Европе и Скандинавии. Отличить их друг от друга бывает трудно. В России часто применялся обобщающий термин «бот», который в историографии «Гедана» и сейчас используется наравне с термином «галиот».

Отечественные источники молчат о размерах «Гедана». Л.О. Берг указывает для него следующие размеры: 14,9×4,2×1,5 метров<sup>96</sup>. Если Л.О. Берг пользовался шведскими футами, то эти размеры составляют: 50,2×14,2×5 футов. Обмер такого рода судов, как правило, производился следующим образом: длина по внешним граням штевней, ширина без обшивки в самом широком месте, глубина равна осадке судна «в грузу». Приведенные размеры показывают, что судно небольшое, широкое (отношение длины к ширине составляет 3,55), с малой осадкой. Для устойчивости на курсе по бортам галиота подвешиваются шверцы, которые у галиотов несколько уже, чем у других типов прибрежных судов. Вот такие узкие шверцы показал на гравюре «Гедана» П. Пикарт.

Большое пространство за мачтой на палубе галиота занимает грузовой люк, поэтому, если на судне имеются пушки, то установить их возможно только перед мачтой либо за грузовым люком. Именно такое расположение пушек просматривается на гравюре П. Пикарта: две пушки перед мачтой и две пушки ближе к корме, всего же на два борта 8 пушек. В письме Петра I к адмиралтейцу Ф.М. Апраксину 10 мая 1703 г. сообщается о пяти пушках: 4 «с гербами» 2-фунтовых (надо думать, на колесных лафетах) и одной 1-фунтовой на вертлюге (фальконет)<sup>97</sup>. Заметим, что чуть позже Петр I сообщает сначала о 10 пушках, затем уже о 12 пушках, взятых на «Гедане», но это кажется намеренным

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

преувеличением<sup>98</sup>. Представляется, что П. Пикарт пририсовал 2 пушки по настоянию заказчика, в действительности их было четыре, как первоначально в письме указал Петр I.

Уточнив в общих чертах, что бот «Гедан» представлял собой небольшой галиот традиционного типа с буерным парусным вооружением и четырьмя 2-фунтовыми пушками, сравним это описание с моделью, которая ныне выдается за него. Прежде всего, архитектуру модели с одной палубой, кормовой каютой, 10 пушками, сосредоточенными в кормовой половине корабля, обширным прикрытым люком на месте фок-мачты, видимо для мортиры, двумя парами погон в носовой половине для двух гаубиц, двумя мачтами, одна из которых расположена почти на середине судна (грот-мачта), а одна в корме (бизань-мачта), узким гакабортом над круглой кормой (пинкообразное кормовое окончание), возможно характеризовать только как архитектуру бомбардирского корабля. На это обратил внимание и А.Л. Ларионов. Размеры модели, выполненной из массива дерева с выдалбливанием внутреннего пространства: длина по палубе  $23\frac{3}{4}$  дюйма, ширина с обшивкой  $6\frac{5}{8}$  дюйма, глубина интрюма от киля чуть больше 3 дюймов. В масштабе 1 : 48 н. в. это составит соответственно  $93 \times 26.6 \times 12.6$  футов. Стиль декоративного оформления бокового окна каюты в виде резного баджика, волота (спиральный завиток) вместо носовой фигуры на княвдигеде характерны для эпохи Елизаветы Петровны и Екатерины I. Двухмачтовые бомбардирские корабли с подобной схемой артиллерийского вооружения строились в елизаветинские времена: «Дондер» (1752 г.), «Юпитер» (1755 г.) и «Самсон» (1757 г.), чертежи которых хранятся в РГА ВМФ<sup>99</sup>. Все три корабля имели одинаковые размеры: длина по палубе 95 футов, ширина без досок 27 футов, глубина интрюма до флортимберсов 11 футов, что с уменьшением в масштабе 1 : 48 составляет соответственно  $23\frac{3}{4} \times 6\frac{3}{4} \times 2\frac{3}{4}$  дюймов. Практически эти размеры совпадают с размерами исследуемой модели и возможно выдвигают утверждение, что она представляет собой модель русского 10-пушечного бомбардирского корабля постройки 50-х годов XVIII в. (однотипные «Дондер», «Юпитер» и «Самсон»), но никак не 4-пушечного галиота «Гедан». Путаница могла возникнуть на любом этапе существования Морского музея либо из-за формального, долго существовавшего в историографии ошибочного признака «10-пушечный» в характеристике бота «Гедан», либо из-за упущений в хранении и учете моделей в XIX в., когда произошла случайная подмена моделей. По назначению модель является демонстрационно-представительской.

Уже указывалось, что не нашлось никаких свидетельств тому, что бот «Эсперн» сохранился в Мемориале русской морской славы в Санкт-Петербурге. Поэтому сомнительно, что была сама возможность его моделирования для памяти. Все-таки некоторые, хотя и скудные сведения о судне возможно почерпнуть из реляции о бое 12 октября 1706 г.<sup>100</sup>. Согласно реляции, «воинский адмиральский бот» направлялся «с моря от флота морского от шведского адмирала на сикурс в Выборг», имел на борту свыше 100 человек солдат и офицеров и 4 пушки. Собственно, это все, что известно. Получается, что судно было достаточно крупным, чтобы, хотя и кратковременно, только на переход до Выборга, разместить на нем большое количество солдат с амуницией. Было ли судно самостоятельной единицей, раз имело собственное имя, а не, скажем, корабельным ботом, приписанным к какому-либо шведскому кораблю? Вопрос остается открытым, потому что термином «espring» в шведской классификации называли как раз род малых судов. Тем не менее «Эсперн» должен был иметь палубу с трюмом и люком, брашпиль в носовой части, притопленный кают в корме, четыре пушки на вертлюгах, установленные по бортам, шверцы на каждом борту. К тому же о величине судна говорит и прилагательное «адмиральский», в смысле крупный бот.



*Ил. 14.* 11-баночная бригантина, построенная в местечке Чечерск (р. Сож) в 70–80-х годах XVIII в. Модель. До 1787(?) г. Собрание И.Г. Чернышева. (ЦВММ. КП-389 инв. № 06 М-375)

Иное впечатление производит архитектура полумодели с именем «Эсперн», у которой нет всех перечисленных элементов, традиционно-привычных для «адмиральского бота». Напротив, палуба ровная от кормы до носа, нет ни каюта, ни трюмного люка, никаких надделок на борту для установки шверцев и прочего. Обращает на себя внимание слабая для мореходного судна конструкция фальшборта выше палубы.

Технология, в какой изготовлена полумодель, несколько сходна с технологией уже рассмотренной полумодели фрегата «Вахтмейстер». Шпангоуты выполнены из таких же тонких пластин дерева, толщиной  $\frac{1}{8}$  дюйма, расставленных с расстоянием в  $\frac{3}{4}$  дюйма. Шпангоутов всего 29 штук. Но, в отличие от «Вахтмейстера», толстая горизонтальная пластина, проходящая через все шпангоуты, показывает своей нижней гранью осадку судна, а не погибь бархоута. Выше «ватерлинии» тонкой доской показана палуба с незначительной продольной погибью. Отлично от «Вахтмейстера», в окончания полумодели вставлены бобышки. Сходно изготовлены и закреплены к шпангоутам металлическими гвоздиками доски обшивки и бархоуты, а под бархоутом показан первый пояс наружной обшивки шириной  $\frac{3}{4}$  дюйма. В целом в стиле полумодели присутствуют технологические приемы как полумодели «Вахтмейстера» (1729–1732), так и ранее рассмотренной полумодели «Бернгардуса» (1747–1748). Размеры полумодели: длина по штевням  $28\frac{1}{4}$  дюйма, ширина с обшивкой  $4\frac{1}{4}$  дюйма (полная  $8\frac{1}{2}$  дюйма), высота корпуса на середине  $3\frac{5}{8}$  дюйма, глубина интрюма от киля  $2\frac{7}{8}$  дюйма.

В технологии, подобной вышеописанной, выполнена другая модель, а именно полумодель КП-696 с наименованием «Беспалубный бот 1740 г.», показывающая традиционный русский корабельный бот. Отличие состоит в размерах: длина по штевням  $27\frac{1}{2}$  дюйма,



*Ил. 15.* 12-баночная кайка. Модель. До 1787 (?) г. Собрание И.Г. Чернышева.  
(ЦВММ. КП-390 инв. № 06 М-376)

ширина  $3\frac{3}{4}$  дюйма (полная  $7\frac{1}{2}$  дюйма), высота борта на середине 3 дюйма. У этой модели только 26 шпангоутов и транец, но такой же толщины и с таким же расстоянием между ними. Показательно, что полумодель беспалубного бота оснащена настилом, который у исследуемой модели демонстрирует палубу, но на этот настил прибиты банки для гребцов. Несомненно, что эти две модели выполнены одним мастером в одно время и по сходной технологии. В коллекции полумоделей имеется несколько образцов гребных корабельных судов: 10-весельной шлюпки 1740 г. (КП-705), 8-весельной шлюпки 1744 г. (КП-700), 4-весельного ялбота (КП-704) и многие другие.

Учитывая перечисленное, следует воспринимать рассматриваемую полумодель не как «адмиральского бота» «Эсперн», но как корабельного палубного бота русского флота середины XVIII в. Такими палубными ботами начиная с 1720 г., наряду с беспалубными ботами того же размера, снабжались русские корабли 1 и 2 ранга<sup>101</sup>. Назначением корабельных палубных ботов было облегчение разгрузки кораблей при вхождении в гавань. Отмена их штатного наличия произошла в 1777 г., хотя практическое использование прекратилось намного раньше. В 1728 г. Адмиралтейств-коллегия утвердила размеры палубных ботов:  $55 \times 15.8 \times 6.6$  футов, с бортами «по-галиотному» (более выпрямленными, чем у беспалубных ботов). В масштабе  $\frac{1}{2}$  дюйма за 1 фут (1 : 24 н. в.) размеры модели беспалубного бота практически идентичны, а размеры палубного бота несколько больше (от  $\frac{3}{4}$  до

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 16.* Полумодель со спорной атрибуцией. (ЦВММ. КП-665 инв. № 06 М-641)

1.6 фута). Последнее отличие, возможно, отражает иную систему обмера судна с палубой. Сама модель является учебно-демонстрационной, предназначенной для создания представления об этом типе малых гребных судов.

Переатрибуцию двух моделей «2-мачтовых судов» удалось выполнить после сличения Описи моделям, подаренных Морскому музею графом Г.И. Чернышевым в 1805 г.<sup>102</sup> с КATALOGом Андреева (1805–1833). Согласно Описи, в Морской музей поступило 86 предметов, из которых 31 являлся моделями кораблей. Ни одна модель не имела собственных имен, к примеру «модель купеческого судна» или «модель канонерской лодки» и т. п. Однако форма записей и последовательность, в которой были записаны в Описи Чернышева поступившие модели от № 3 до № 33, оказались соблюдены в КATALOGе Андреева, за тем исключением, что выбывшие по разным причинам модели из списка Описи привели к последовательному сдвигу нумерации в КATALOGе Андреева. Против некоторых записей, скопированных Е.П. Андреевым из Описи Чернышева, в его КATALOGе сделаны дополнительные пометы и разъяснения, несколько уточняющие облик моделей. Так, в Описи Чернышева под № 28 числится «модель кайки», которая в КATALOGе Андреева числится под № 20 с дополнением «шведской о 12 пушках». Следующей в Описи Чернышева под номером 29 числится «модель судна, построенного в местечке Чечерске». Последняя записывается в КATALOG Андреева также последовательно под № 21, но с исправлением: «модель судна, построенного в Черкеске». Видимо, Е.П. Андреев не знал, что местечко Чечерск (ныне г. Чечерск Республики Беларусь) было в 1774 г. пожаловано Екатериной II назначенному генерал-губернатором присоединенных к России после раздела Польши в 1772 г. земель Захару Григорьевичу Чернышеву, брату И.Г. Чернышева и дяде Г.И. Чернышева. Местечко находилось на реке Сож, имело пристань, а после приезда З.Г. Чернышева стало активно застраиваться и развиваться. В 1787 г. Чечерск на пути в Крым посетила Екатерина II, а И.Г. Чернышев, брат скончавшегося к тому времени владельца местечка, сопровождал ее. Поэтому более осведомленный Г.И. Чернышев и указал, что судно было построено в Чечерске, похоже, именно для личных нужд И.Г. Чернышева при следовании с Екатериной II по Днепру в Крым. Таким образом, поправка Е.П. Андреева ошибочна.

Однако, в КATALOGе Баранова (1866) модели «судна, построенного в Черкеске», не обнаруживается, но за одной моделью «шведского 2-мачтового судна» следует запись о втором «шведском 2-мачтовом судне». Очевидно, Н.М. Баранов, усомнившись в том, что в целом очень похожие по стилю исполнения и архитектуре модели числятся под разными

бирками с названиями, объединил их по своему усмотрению под одним, показавшимся ему более правдоподобным, с добавлением вероятного года взятия. Так, с 1866 г. эти две модели и дошли до нас парой «шведских 2-мачтовых судов». В действительности же, исходя из общей стилистики исполнения и технологии, с большой детализацией, частично вскрытой палубой, наборным корпусом, модели представляют гребно-парусные суда, связанные с именем З.Г. Чернышева и событиями 1787 г. На одной из моделей, а именно построенного в Чечерске судна, носовая фигура выполнена в виде белого коня. Представляется, что таким образом была отражена принадлежность судна своему владельцу, в родовом гербе которого главным символом является «подкова с крестом». Само судно возможно характеризовать как 11-баночную гребно-парусную бригантину, вооруженную 6 пушками и 12 фальконетами: в бортах показаны 6 закрытых пушечных портов и 12 стоек для фальконетов. Банки гребцов расположены под прямым углом. Длина модели по палубе 17 дюймов, максимальная ширина  $3\frac{1}{2}$  дюйма.

Вторая модель, которая в Описи Чернышева значится «моделью кайки», а Е.А. Андреев уточнил — «12-пушечной кайки», действительно имеет 12 закрытых пушечных портов и обломанный «каечный» шпирон в носу. Кроме этого, по бортам показаны 6 фальконетных стоек, а на баке место для погонной пушки. Банок для гребцов 12, и расположены они под углом 80 градусов в нос. Длина модели по палубе  $16\frac{3}{4}$  дюйма, максимальная ширина 4 дюйма. Таким образом, модель действительно является 12-баночной кайкой с 12-пушечным вооружением.

Вероятно, что обе модели являются проектными, из которых одна, с носовой фигурой в виде коня, была выбрана для постройки в Чечерске.

### 5. Сомнительная атрибуция моделей «Астрильда», «Элеоноры», «Единорога»

Полумодель «Астрильда» уже была нами ранее описана, однако более пристальное ее изучение и рассмотрение вновь выявленных документов требуют корректировки ранее высказанного суждения<sup>103</sup>.

Отечественные источники, как и в случае с «Геданом», молчат о размерах шнявы «Астрильд». В уже упомянутом письме Петра I от 10 мая 1703 г. указано, что на шняве взято 8 пушек и 2 медных фальконета, «а окон четырнадцать»<sup>104</sup>. Других подробностей не сообщается, но в «сказках» участников боя в устье Невы оба судна, и «Астрильд», и «Гедан», классифицируются как «шкuty», суда довольно небольших размеров<sup>105</sup>. С.Я. Розен, изучавший истоки русской корабельной терминологии, заметил, что большое количество названий типов судов Петровской эпохи было образовано на базе трех классов кораблей: «шип» — обычно большое судно, «бот» — суда от лодки до судов среднего тоннажа и «шхоут» — барка, баржа. Само написание «шхоут» объясняется смешением в произношении двух фонетически близких голландских названий для грузовой барки: «schow» и «schuit» («шхута») <sup>106</sup>. Следовательно, рядовыми участниками боя, не искушенными в мифологизации события, особого значения взятым шведским судам не придается. Впрочем, «шкутами» (шхутами) сплошь и рядом русские называли хотя и малые, но вполне боевые корабли шведской Дерптской флотилии специальной постройки<sup>107</sup>.

Еще больше противоречит привычному представлению о шняве «Астрильд» составленный 3 июля 1701 г. «Инвентариум на малую шняву "Астриль", принадлежавшую г-ну капитану Петеру Плею и подрядчику, мастеру Карлу Шелдону, а ныне купленную и поставленную на службу Его Королевского Величества»<sup>108</sup>. Согласно «Инвентариуму» на



## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



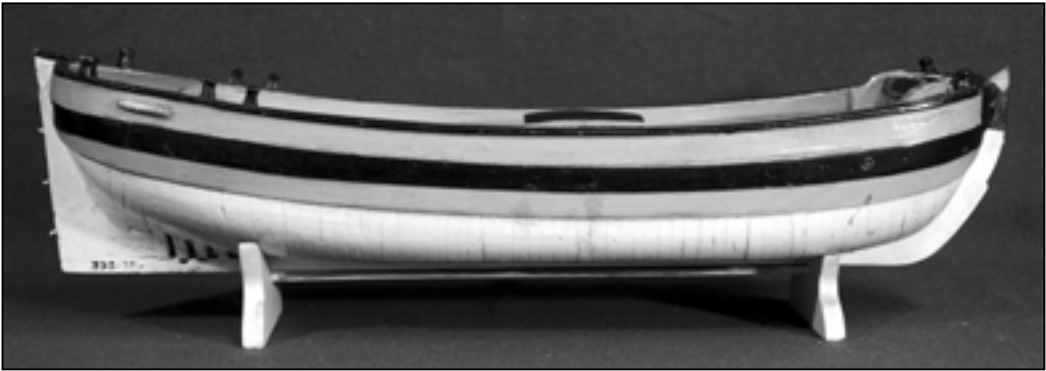
Ил. 17. Полумодель со спорной атрибуцией. (ЦВММ. КП-671 инв. № 06 М-647)

судне имелся один кают в корме, куда вел наклонный коридор, то есть кают был притопленным относительно палубы. Кроме того, две мачты несли грот и фок со шпринтовыми (длинный, косо поставленный шест, к которому крепились два противоположных по диагонали угла паруса, нижним концом привязывался к мачте у палубы, а за верхний, растягивающий парус, крепились снасти управления шпринтовом), косые кливер и грот-стаксель, а также топсель на грот-мачте. Ни стеньг, ни бушприта, показанных на шняве П. Пикартом в гравюре 1703 г., в «Инвентариуме» нет. Дополнительно содержится указание на один якорь весом 150 кг (в пересчете на современный вес) и дубовый ялик. Схема парусного вооружения шнявы на гравюре П. Пикарта другая, более развитая, с прямыми парусами на обеих мачтах, гафельной бизанью и бушпритом. Возможно, что рангоут «Астрильда» был изменен после его покупки, но свидетельств этому пока не предъявлено.

Много вопросов вызывает сама гравюра (и рисунок) П. Пикарта 1703 г., и не только деталями парусного вооружения<sup>109</sup>. Кормовое окончание корабля на гравюре не вписывается в какое-либо представление о корабельной архитектуре, и это притом, что рисунок для гравюры выполнялся с натуры. На одном борту П. Пикарт показал 8 пушек. Получается, по П. Пикарту, на шняве 16 пушек, что явно больше, чем было на самом деле. Причем на рисунке только 4 центральных пушки имеют оформленные квадратные полупортики, а первая в носу и последние три пушки в корме нанесены откровенно позже и без всякого намека на пушечные порты. Частично отсутствующие на рисунке пушечные портики появляются на последовавшей за ним гравюре. Складывается впечатление, что в гравюре П. Пикарта присутствуют следы мифологизации события, на которую указывает П.А. Кротов.

Современный историк Л.О. Берг приводит размеры шнявы (бригантины — по шведской классификации):  $16 \times 3,6 \times 1,5$  метров, что в шведских футах составляет соответственно  $53,11 \times 12,2 \times 5$  футов. Вооружение на 1703 г. из четырех 1-фунтовых пушек и двух  $\frac{1}{4}$ -фунтовых фальконета<sup>110</sup>.

Таким образом, неполнота и противоречивость источников не позволяют составить однозначное суждение о шняве «Астрильд» и подвергнуть полумодель сравнительному анализу. Размеры модели: длина по штевням 23 дюйма, длина по палубе (оценочно)  $22\frac{1}{4}$  дюйма, ширина без досок 3 дюйма (общая 6 дюймов), глубина интрюма (оценочно, от киля)  $2\frac{2}{3}$  дюйма. Модель могла быть выполнена либо в масштабе  $\frac{1}{3}$  дюйма, либо  $\frac{1}{4}$  дюйма за 1 фут. Технология, в которой выполнена модель, отличается от рассмотренных ранее технологий. Отсутствуют какие-либо перемычки между шпангоутами, как и бобышки, заполняющие пустоты в



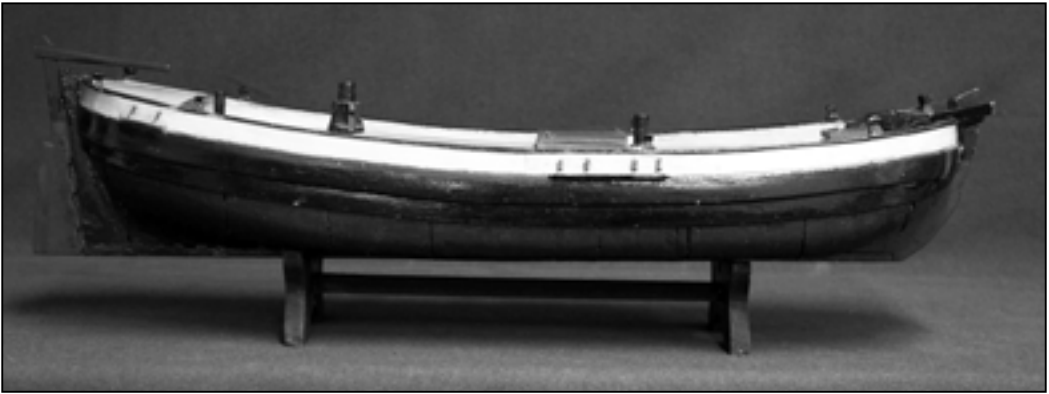
*Ил. 18.* Возможно, модель-проект малого речного судна (галиот). После 1781 г. (ЦВММ. КП-393 инв. № 06 М-379)

оконечностях. Пушечные порты круглые, с выборкой наполовину внутренней поверхности и с показом выступающего над поверхностью декоративного обрамления. Портов всего шесть на борту, а на гакаборте порт нарисован. Возможно, этот порт добавлен позже, так как он плохо сочетается по расположению с нарисованным здесь же окном каюта. Форштевень практически вертикален, сформирован двумя дугами: у киля — малым радиусом, выше — очень большим радиусом. Носовые и кормовые шпангоуты поставлены прямо на киль, а не врезаны в дейдвуды<sup>111</sup>. Дейдвуды выполнены вставками между шпангоутов возле киля. Как ни странно это может прозвучать, но полумодель «Астрильда» выполнена в той же технике, что и полумодель «новоизобретенного» малого корабля Донской флотилии 1769 г.<sup>112</sup>. А именно: общие размеры, количество шпангоутов, форма и уклоны штевней, транец и гакаборт, линия планширя в плане, положение бархоутов, количество пушечных портов. Есть и отличия: форма пушечных портов, большая общая высота корпуса и более округлые шпангоуты ниже ватерлинии у модели «Астрильда». У модели «новоизобретенного» корабля шпангоуты выраженоплоскодонные и меньшая общая высота корпуса. По «новоизобретенным» кораблям Донской флотилии, несмотря на ряд последних публикаций, полной картины нет, поэтому выявленное сходство полумодели «Астрильда» с полумodelью «новоизобретенного» корабля 4-го рода («Бухарест») остается открытым<sup>113</sup>. Сходство в технологии изготовления обеих моделей, одна из которых («Бухарест») относительно твердо атрибутирована, может свидетельствовать о высокой вероятности ошибки в атрибуции модели «Астрильда». Автором модели скорее всего является мастер Матвеев, выполнивший и прочие модели «новоизобретенных» кораблей. Поэтому сведения о корабле, показанном моделью, следует искать в екатерининском времени. По назначению модель определяется как памятно-демонстрационная, поэтому ожидать высокой достоверности в ее облике не приходится.

В целом вполне очевидно, что полумодель и исторические источники противоречат друг другу, но последних недостаточно как для подтверждения существующей атрибуции модели, так и для ее переприписки. Существующая идентификация модели в качестве шведской шнявы «Астрильд» сомнительна.

Одна из рассматриваемых моделей, а именно полумодель гальета «Элеонора» 1712 г., выделяется технологией изготовления. Модель выполнена из одного куска дерева и дополнена отдельно изготовленными килем и штевнями. Согласно Каталогу 1960 г., модель демонстрирует шведский галиот, взятый вблизи Померании в 1712 г. Подобное же

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



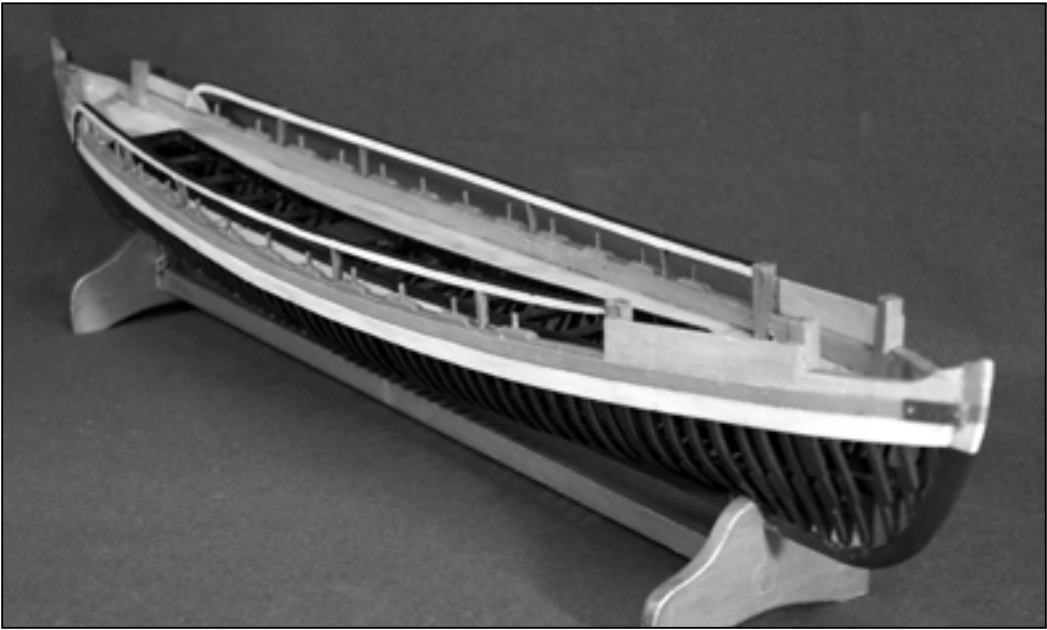
*Ил. 19.* Модель спорной атрибуции: «галет «Сокол» 1785 г.». Возможно, модель-проект большого речного судна (галиот). После 1781 г. (ЦВММ. КП-27 инв. № 06 М-27)

утверждают Каталог Баранова (1866) и Краткий каталог 1887 г. (Ф.Ф. Веселаго) с добавлением, что галиот взят отрядом кораблей капитан-командора А. Рейса. Но в Каталоге Андреева (1805–1833) все эти уточнения отсутствуют и модель записана лишь как «галъет "Элеонора"»<sup>14</sup>. Следовательно, авторство утверждения о шведском происхождении гальета и его датировка принадлежит Н.М. Баранову. В свою очередь, эти сведения совпадают со Списком судов Балтийского флота, составленным С.И. Елагиным<sup>15</sup>. Правда, автор в сноске указал, что в некоторых списках судно именуется шнявою.

Скорее всего в историографии отразилась некоторая путаница, потому что свидетельств указанного события не обнаружено. Напротив, согласно рапорту капитана А. Рейса от 18 сентября 1712 г., никаких шведских гальотов ни он, ни корабли его отряда в 1712 г. в плен не брали<sup>16</sup>. Не встречается имени «Элеонора» и среди шведских коммерческих судов, взятых русскими в другие годы Северной войны. Не выявлено этого имени и среди русских судов XVIII в. Каким же образом возникло утверждение Н.М. Баранова, закрепившееся в историографии? Представляется, что на некую модель «галъета "Элеонора"» ошибочно спроецировано несколько событий, в действительности имевших место. На самом деле в 1712 г. три русских фрегата — «Пророк Илья», «Св. Петр» и «Св. Павел» — под общим командованием капитана А. Рейса совместно с двумя датскими фрегатами перехватили 5 голландских галиотов с хлебом, направлявшихся в Швецию, и сопроводили их в действующую в Померании русскую армию. При этом хлеб был оплачен аккредитивами в Амстердаме, а галиоты отпущены. Второй факт относится к имени «Элеонора», которое принадлежит шведской 14-пушечной шняве «Эвва-Элеонора», взятой в 1719 г. Эта шнява изредка упоминается в документах того времени, в том числе в документах о сохранении шведских призов в Кронверкской гавани. Поэтому, обнаружив модель с именем «Элеонора» и типом судна «галъет», Н.М. Баранов ошибочно наложил на модель имеющиеся у него отрывочные исторические сведения.

К сожалению, отсутствие каких-либо индивидуальных черт полумодели, очень общий показ архитектуры в целом типичного для североевропейского судостроения небольшого коммерческого судна не позволяют более точно идентифицировать модель. Но в качестве шведского гальота, взятого в 1712 г., модель более чем сомнительна. Предполагается, что модель по назначению является либо учебно-демонстрационной, либо демонстрационно-представительской.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ



*Ил. 20.* 12-баночный кончебас середины XVIII в. Модель. Вторая половина XVIII в. (ЦВММ. КП-388 инв. № 06 М-374)

Не менее сомнительна атрибуция полнокорпусной модели шведского капера «Единорог» («Гуриин»). Из отечественных источников известно, что 11 апреля 1715 г. шведский капер имел на вооружении десять 3-фунтовых пушек и 6 фальконетов<sup>117</sup>. В Каталоге Андреева подобной модели не выявлено, она появляется с Каталога Баранова. Интересно, что двойное имя корабля зафиксировано в Списке судов С.И. Елагина<sup>118</sup>.

Модель выполнена с полным набором штатных шпангоутов, но без обшивки ниже бархоута. Само судно, демонстрируемое моделью, относится к типу североевропейских коммерческих галиотов с двумя мачтами, из которых грот-мачта расположена немного дальше вперед от середины судна, а бизань-мачта находится перед притопленной каютой. На левом борту показаны руслени двух мачт, а в корме имитированы 4 маленьких окошка. Для осмотра трюма в корме намеренно изъят один элемент конструктивного набора судна (кусочек транца с левой стороны). Такой прием моделирования прослеживается еще на ряде подобных моделей, что может послужить в дальнейшем атрибутирующим признаком. Никаких признаков наличия десяти пушек и шести фальконетов на модели нет. Сложно представить, что 11 апреля 1715 г. у Виндавы капитан П.Х. Бредаль на 32-пушечном фрегате «Самсон» выдержал погоню и вступил в артиллерийский бой с последующим абордажем именно с подобным галиотом, демонстрируемым моделью, который по своей архитектуре не может ни понести столько вооружения, не обладает соответствующими скоростными качествами. Технология, в какой выполнена модель, не имеет аналогов петровского времени, производит впечатление более позднего времени.

Кроме того, в собрании ЦВММ находится идентичная по архитектуре и стилю исполнения модель, но с названием «галет "Сокол" 1785 г.»<sup>119</sup>. Понятно, что две модели, выполненные одним мастером (а на это указывает полное совпадение стиля изготовления), не могут

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

датироваться с подобной разницей. Сравнение моделей показало, что обе имеют малую осадку — 5,5 футов при масштабе 1 : 48 н. в.; такая осадка практиковалась у речных судов. Судно, показанное моделью «галета "Сокол"» (условное название), примерно на четверть больше исследуемой модели. Это наводит на предположение по аналогии с проектными моделями большого и малого стругов для Волги И. Афанасьева<sup>120</sup>, что обе модели, малая («галет "Гуриин"») и большая («галет "Сокол"»), являются такими же проектами для участия в конкурсе, объявленного в 1781 г. Екатериной II<sup>121</sup>. Как и в случае с моделями стругов И. Афанасьева, верному выводу мешают два фактора: позднейшая различная окраска и произвольная первоначальная атрибуция утерявших свою историю моделей.

Тем не менее в качестве шведского 10 (16)-пушечного капера «Единорог» модель более чем сомнительна. Предполагается, что модель имеет проектно-демонстрационное значение.

\* \* \*

В заключение остается добавить, что технологические приемы, прослеженные в исследованной группе моделей, позволяют определить обстоятельства (время, место и автора) их изготовления, быть атрибутирующим признаком для дальнейших исследований. Многочисленные поновления окраски сильно исказили облик моделей, скрыв подчас очень важные для верной атрибуции детали<sup>122</sup>. Сравнение показывает, что окраска большинства моделей XVIII в., выполненная в начале XX в. в едином стиле, существенно затруднила возможность использования колоратуры моделей в качестве атрибутирующего признака. Существенным фактором атрибуции выступают следующие: определение предназначения моделей, целей, для которых они выполнялись, стиль их изготовления, точность пропорций и масштаба, насыщенность деталями. При этом следует учитывать многочисленные ремонты и поправки, выполненные в прошлом, более позднюю окраску моделей. Без привлечения дополнительных источников, исторических документов и свидетельств о самом корабле, изучения учетных документов поступления и движения, проведение результативного исследования моделей невозможно.

В итоговой таблице представлены обобщающие предложения автора по переприписке исследованной группы моделей шведских призов Северной войны в собрании Центрального военно-морского музея.

Инвентарный номер	Наименование по Каталогу 1960 г.	Уточнение автора
КП-677	1218. Полумодель 30-пушечного фрегата «Элефант». Изготовлена из дерева в начале XVIII в., хранилась в Модель-камере. Эту модель Петр I приказал хранить вечно в память о Гангутской победе.	Полумодель шведского 18-пушечного фрегата (прама) «Алифант», плененного в Гангутском сражении 1714 г. Изготовил Г. Рамз в 1739–1740 г. Памятно-демонстрационная, условная, масштаб произвольный.
КП-830	1224. Полумодель 18-пушечного фрегата «Данск Эрн». Изготовлена из дерева в начале XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Полумодель шведского 18-пушечного фрегата «Данск Эрн», плененного в Гренгамском сражении 1720 г. Изготовил Г. Рамз в 1739–1740 г. Памятно-демонстрационная, условная, масштаб произвольный.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

КП-673	1220. Полумодель 24-пушечной шнявы «Полукс». Изготовлена из дерева в начале XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Полумодель шведского вестеншлюпа (бригантины, шнявы) «Бернгардус», плененного в Эзельском бою 1719 г. Изготовил К. Путилов в 1747–1748 г. Памятно- и проектно-демонстрационная, упрощеннодетализированная, масштаб специальный (1 : 28,3 н. в.).
КП-664	273. Полумодель набора яхты 1699 г. Изготовлена из дерева в начале XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Полумодель 46-пушечного фрегата «Вахтмейстер», построенного в 1732 г. Р. Козенцем взамен и в память шведского 52-пушечного корабля, плененного в Эзельском бою 1719 г. Изготовил Р. Козенц в 1729–1732 г. Проектно-строительная, схематичная, масштаб традиционный (1 : 48 н. в.).
КП-679	1223. Полумодель 34-пушечного фрегата «Стор Феникс». Изготовлена из дерева в начале XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Полумодель 32-пушечных фрегатов «Крейсер» и «Яхт-Хунд», построенных О. Наем в 1723 г. Изготовил О. Най в 1721–1723 г. Проектно-строительная, точная, упрощеннодетализированная, масштаб традиционный (1 : 48 н. в.).
КП-385	1222. Модель 30-пушечного фрегата «Венкер». Изготовлена из дерева в начале XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Модель английского 40-пушечного корабля 60–70-х годов XVII в. Изготовил неизвестный английский мастер в конце XVII в. Собрание Петра I. Проектно-демонстрационная, незавершенная, масштаб традиционный (1 : 48 н. в.).
КП-384	1213. Модель 10-пушечного бота «Гедан». Изготовлена из дерева в XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Модель 10-пушечного бомбардирского корабля 50-х годов XVIII в. (однотипные «Дондер», «Юпитер», «Самсон»). Изготовил неизвестный русский мастер в 1782 (?) г. Демонстрационная, упрощеннодетализированная, безрангоутная, масштаб условно традиционный (1 : 48 н. в.).
КП-669	1215. Полумодель 4-пушечного бота «Эсперн». Изготовлена из дерева в XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Полумодель корабельного палубного бота середины XVIII в. Изготовил неизвестный русский мастер в 1740 (?) г. Учебно-демонстрационная, упрощеннодетализированная, схематичная, масштаб традиционный (1 : 24 н.в.)

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

КП-389	1225. Модель 2-мачтового судна. Изготовлена из дерева в XVIII в., хранилась в Модель-камере. Судно взято у шведов в 1720 г.	Модель 11-баночной бригантини, построенной в местечке Чечерск (р. Сож) в 70–80-х годах XVIII в. Изготовил неизвестный мастер до 1787 (?) г. Собрание И.Г. Чернышева. Проектно-демонстрационная, хорошо детализированная, безрангоутная, масштаб традиционный (1 : 48 н. в.).
КП-390	1226. Модель 2-мачтового судна. Изготовлена из дерева в XVIII в., хранилась в Модель-камере. Судно взято у шведов в 1720 г.	Модель 12-баночного кайка. Изготовил неизвестный мастер до 1787 (?) г. Собрание И.Г. Чернышева. Проектно-демонстрационная, хорошо детализированная, безрангоутная, масштаб традиционный (1 : 48 н. в.).
КП-665	1214. Полумодель 14-пушечной шнявы «Астрильд». Изготовлена из дерева в XVIII в., хранилась в Модель-камере.	Информации недостаточно. Возможно, изготовил Матвеев после 1778 г. Памятно-демонстрационная, условная.
КП-671	1216. Полумодель галиота «Элеонора» Изготовлена из дерева в XVIII в. Галиот взят у шведов вблизи поморского побережья отрядом русских кораблей в 1712 г.	Информации недостаточно. Возможно, модель гальета «Элеонора», традиционного североευропейского коммерческого судна XVIII в. Изготовил неизвестный мастер. Учебно-демонстрационная или демонстрационно-представительская, условная, безрангоутная.
КП-393	1219. Модель капера «Единорог». Изготовлена из дерева в XVIII в.	Информации недостаточно. Возможно, проект малого речного судна (галиот), после 1781 г. Изготовил неизвестный мастер. Проектно-демонстрационная, упрощеннодетализированная, безрангоутная. По архитектуре и технике исполнения схожа с моделью КП-27, датированной 1785 г.
КП-388	1221. Модель 12-пушечной бригантини «Бернгардус». Изготовлена из дерева в XVIII в., хранилась в Модель-камере. Взята отрядом русских кораблей под командой капитана Н.А. Сенявина в бою у острова Эзель в 1719 г.	Модель 12-баночного кончебаса середины XVIII в. Изготовил неизвестный мастер во второй половине XVIII в. Проектно-демонстрационная, упрощеннодетализированная, безрангоутная.

- <sup>1</sup> *Кротов П.А.* Гангутская баталия 1714 года. СПб., 1996. С. 197–200 ; *Ден Дж.* История Российского флота в царствование Петра Великого. СПб., 1999. Примеч. 435. С. 189.
- <sup>2</sup> *Кротов П.А.* Основание Санкт-Петербурга : Загадки старинной рукописи. СПб., 2006. С. 98.
- <sup>3</sup> МИРФ. Ч. V. СПб., 1875. С. 171, 172.
- <sup>4</sup> *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872. С. 737–738.
- <sup>5</sup> МИРФ. Ч. I. СПб., 1865. С. 365.
- <sup>6</sup> Там же. С. 478.
- <sup>7</sup> МИРФ. Ч. VII. СПб., 1879. С. 228.
- <sup>8</sup> *Ларионов А.Л.* Каталоги Модель-камеры 1805–1833 г. и сопровождающие их документы : (рукопись) // ЦВММ. Сектор хранения моделей кораблей.  
Автор отсылает к архивному источнику – «Каталогу Корабельным, судовым и прочим моделям 1805–1833 г.» (РГА ВМФ. Ф. 578 (Морской музей им. императора Петра Великого). Оп. 1. Д. 10), так называемому «Каталогу Андреева», в котором оказалась соответствующая помета.
- <sup>9</sup> МИРФ. Ч. IV. СПб., 1867. С. 559.
- <sup>10</sup> Там же. Ч. V. С. 396.
- <sup>11</sup> Там же. Ч. VII. С. 123.
- <sup>12</sup> Там же. Ч. II. СПб., 1865. С. 409.
- <sup>13</sup> Там же. С. 547.
- <sup>14</sup> МИРФ. Ч. V. С. 526–530.
- <sup>15</sup> Там же. С. 547.
- <sup>16</sup> Там же. С. 560.
- <sup>17</sup> Там же. С. 816.  
В делах Обер-сарваерской конторы сохранился обширный «наряд» о строительстве корабля. По докладу Р. Козенца, новый «Вахтмейстер» имел длину по нижней палубе 120 фут, ширину 32 фута, глубину 14 фут 2 дюйма. Для строительства задействовались запасы леса 32-пушечного и 54-пушечного ранга. Из особенностей постройки интересно отметить наличие металлических галерейных решеток с подпорками. Корабль спущен на воду 16 июня 1732 г. (РГА ВМФ. Ф. 218 (Обер-сарваерская контора при Адмиралтейств-коллегии). Оп. 1. Д. 205).
- <sup>18</sup> МИРФ. Ч. VIII. СПб., 1880. С. 139.
- <sup>19</sup> Там же. Ч. IX. СПб., 1882. С. 347.
- <sup>20</sup> Там же. Ч. V. С. 8, 262–263, 526–530 ; Там же. Ч. VII. С. 481–483.
- <sup>21</sup> Там же. Ч. VII. С. 722.
- <sup>22</sup> Там же. Ч. VIII. С. 168–169.
- <sup>23</sup> Там же. С. 471.
- <sup>24</sup> Там же. Ч. II. С. 426 ; Там же. Ч. VIII. С. 97, 139, 434.
- <sup>25</sup> Там же. Ч. IX. С. 1–9, 54, 85, 174, 519.
- <sup>26</sup> Там же. С. 644.
- <sup>27</sup> Там же. Ч. III. СПб., 1866. Отд. V. Док. 53.
- <sup>28</sup> Там же. Ч. V. С. 172.
- <sup>29</sup> Там же. С. 526–530.
- <sup>30</sup> Там же. С. 587.
- <sup>31</sup> Там же. Ч. VIII. С. 471.
- <sup>32</sup> Там же. С. 139.
- <sup>33</sup> Там же. С. 434.
- <sup>34</sup> Там же. Ч. IX. С. 63–64.
- <sup>35</sup> Там же. С. 644.
- <sup>36</sup> Следует заметить, что якобы шведское наименование «Единорога», как «Гурин» («Гуриин Ген»), вызывает недоумение своим несоответствием шведскому языку. В списках русского флота действительно присутствует шведский «Единорог», но в кальке со шведского как «Эйн Горн», но не «Гурин» (РГА ВМФ. Ф. 176 (Адмиралтейская канцелярия при Адмиралтейств-коллегии). Оп. 1. Д. 130. Л. 253). Имя «Гурин» или «Гуриинген» содержится в «Списке кораблям...» А.С. Шишкова (Указ. соч. С. 114).
- <sup>37</sup> МИРФ. Ч. I. С. 610.
- <sup>38</sup> Там же. Ч. VIII. С. 357.
- <sup>39</sup> Там же. С. 372.
- <sup>40</sup> Там же. С. 379.
- <sup>41</sup> Там же. С. 471.
- <sup>42</sup> *Трубкин Ю.Е.* Трофеей Гангутской победы // Гангут. СПб., 1999. № 20. С. 18–21.  
Чертеж с неверной атрибуцией в описи находится в РГА ВМФ (Ф. 327. Оп. 1. Д. 5188).
- <sup>43</sup> РГА ВМФ. Ф. 327 (Чертежи по судостроению парусного и гребного флотов). Оп. 1. Д. 2648.  
В описи фонда этот чертеж ошибочно значится под названием «Общий чертеж шнявы К. Кутылова».
- <sup>44</sup> Инв. № 644 (ЦВММ) с ошибочной атрибуцией «яхта 1699 г.».
- <sup>45</sup> *Бестужев Н.А.* Опыт истории Российского флота. Л., 1961. 172 с.
- <sup>46</sup> Цит. по: *Ларионов А.Л.* Возникновение профессионального судомоделизма в России // Судостроение. 1972. № 1. С. 49.
- <sup>47</sup> Г.Е. Павлова во вступительной статье к публикации рукописи Н.А. Бестужева приводит слова его брата М.А. Бестужева об условиях его работы над своим трудом: «Он не мог добиться свободного доступа в другие архивы, даже свободного пересмотра необходимых книг и манускриптов Публичной библиотеки, а архив морских дел при Адмиралтействе был в таком беспорядке, что было выше человеческих сил добиться или найти даже то, что тут находилось» (*Бестужев Н.А.* Опыт истории ... Л., 1961. С. 18).
- <sup>48</sup> Вот некоторые из них, характеризующие рассматриваемый здесь петровский период русского



- флота: Письма и указы его императорского величества государя императора Петра Великого, писанные к Науму Акимовичу Синявину, продолжавшему службу в Российском корабельном Флоте с начала оного от звания матрозского до виц-адмиральского чина, хранящиеся у сына его флота адмирала и кавалера Алексея Наумовича Синявина. СПб., 1786. XVIII, 75, X с. ; Собрание собственноручных писем императора Петра Великого к Апраксиным : С приложением гравированного рисунка линейных баталий соединенных флотов. Ч. 1–2. М., 1811. 232 + 156 с. ; Журнал, или Поденная записка, блаженные и вечнодостойные памяти государя императора Петра Великого с 1698 года даже до заключения Нейштатского мира. Ч. I : [1698–1714]. СПб., 1770. 460 с. ; То же. Ч. II, отд. 2. СПб., 1772. 763 с. ; *Шишков А.С.* Список кораблям и прочим судам всего Российского флота от начала заведения оного до нынешних времен с историческими вообще о действиях флотов и о каждом судне примечании. СПб., 1799. 323 с.
- Последний вообще списком назвать невозможно, как и другие, в которых кораблестроительным вопросам никакого существенного внимания не уделено.
- <sup>49</sup> Каталог корабельным судовым и прочим моделям (Каталог Андреева) // РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 10. Л. 15–45.
- <sup>50</sup> Там же. Д. 15.
- <sup>51</sup> К 1864–1866 г. число трудов по истории русского флота увеличилось, и к выше упоминаемым, содержащим сведения по петровскому времени, прибавились следующие: Собрание писем императора Петра I к разным лицам, с ответами на оные / сост. В.Н. Берх. СПб., 1829–1830 ; Материалы для истории морского дела при Петре Великом в 1717–1720 гг. М., 1859. [142] с. ; *Елагин С.И.* История русского флота : Период азовский. СПб., 1864. 383 с. ; Материалы для истории русского флота / сост. С.И. Елагин. СПб., 1865–1866. Ч. 1–3 и др.
- <sup>52</sup> *Баранов Н.М.* Каталог Санкт-Петербургской Модель-камеры // Морской сборник. Т. LXXXIII. СПб., 1866. № 5. Часть неофиц. Прил. С. 1–64.
- <sup>53</sup> Возможно, Н.М. Баранов воспользовался документом, в котором время суток указывалось согласно морскому времени и новые сутки начинались с полудня.
- <sup>54</sup> *Елагин С.И.* Список судов Балтийского флота, построенных и взятых в царствование Петра Великого 1702–1725. СПб., 1867. 74 с.
- Кроме этого списка, в распоряжении Н.М. Баранова имелся «Список кораблей и судов, построенных в царствование императора Петра Великого», и, как показывает его анализ, многие наименования моделей полностью совпадают с этим списком. Трофейных судов в списке не имеется, поэтому его анализ здесь опущен (Морской сборник. Т. IX. СПб., 1853. С. 143–149).
- <sup>55</sup> ЦВММ. Сектор учета. Д. 347/277. Л. 93–146.
- А.Л. Ларионов, проводивший анализ документа и сверку номеров с Каталогом Баранова, датировал «Инventарь моделям и вещам, хранящимся в Морском музее. Часть I» 1866–1869 г.
- <sup>56</sup> ЦВММ. Сектор учета. Д. 348/17. С. 22–70.
- <sup>57</sup> Морской музей России. СПб., 2009. С. 42–44.
- <sup>58</sup> Каталог Морского отдела Московской политехнической выставки / сост. под ред. П.А. Мордовина. М., 1872. 186 с.
- <sup>59</sup> Цит. по рукописи: *Ларионов А.Л.* Лейтенант Н.М. Баранов–последний начальник Модель-камеры при Главном адмиралтействе. Его деятельность в качестве заведующего Морским музеем. Февраль 1864 – июнь 1877 гг. / ЦВММ. Сектор хранения моделей кораблей.
- <sup>60</sup> ЦВММ. Сектор учета ОФ. Д. 348/17.
- А.Л. Ларионов поместил вторую опись из этого дела 1887 годом, вероятно, упустив, что Краткий каталог Морского музея был издан в 1885 г. Опись начинается на л. 71 с раздела XXXVI «Фрегаты». Тексты Описи совпадают с предыдущим Инвентарем предметов Морского музея 1869–1883 г., но с добавлением после каждой записи имени корабля и его даты. В конечном итоге тексты Описи совпадают с надписями на новых красочных досках «половинчатых» моделей.
- <sup>61</sup> *Иванов А.В.* Проблемные вопросы атрибуции и идентификации моделей кораблей : (на примере половинчатой модели 12-пушечного фрегата «Курьер» 1702 г.) // Меншиковские чтения – 2012 : научный альманах. СПб., 2012. Вып. 3 (10). С. 76–89.
- <sup>62</sup> Письмо И.Я. Чайковского в «Кронштадтском Вестнике». № 73 за 1885 г. // *Юрьев С.Ф.* Материалы для истории Морского музея и русского моделирования : Сборник выписок из периодической печати. 1948 // ЦВММ. Инв. В-23472. С. 25–26.
- <sup>63</sup> ЦВММ. Сектор учета ОФ. Д. 349. Инвентарная книга № 1 (Книга «бумажных» номеров).
- <sup>64</sup> Там же. Д. 351. Инвентарная книга № 2 (Книга «медных» номеров).
- <sup>65</sup> Каталог моделей кораблей Центрального военноморского музея. Л., 1960. 320 с.
- Прочие каталоги имели свои названия, но объединены одним и тем же годом издания.
- <sup>66</sup> *Иванов А.В.* По следам струга «Москворецкого» // Меншиковские чтения – 2014 : научный альманах. СПб., 2014. Вып. 5 (12). С. 124–140.
- <sup>67</sup> Кроме указанных, для этого раздела использованы: *Огородников С.Ф.* Модель-камера, впоследствии Морской музей имени императора Петра Великого : Исторический очерк. 1709–1909. СПб., 1909 ; *Курносков С.Ю.* Корабли и морские орудия – памятники Петровской эпохи // «Мы были!». Генерал-

- фельдцейхмейстер Я.В. Брюс и его эпоха: Материалы Всероссийской научной конференции. (12–14 мая 2004 г.). СПб., 2004. Ч. I. С. 83–88 ; *Курносоев С.Ю., Ларионов А.Л.*: 1) Ксавье де Местр – первый директор Морского музея // Труды ЦВММ. Сб. науч. ст. СПб., 2003. Вып. 2. С. 33–42; 2) Александр Яковлевич Глозов – заведующий Модель-камерой «Морского музеума» // Там же. С. 33–61; 3) Морской музей и Модель-камера в XIX веке. Часть I, II // Труды ЦВММ. СПб., 2009. Вып. 3. С. 14–75 ; Копии материалов ЦГА ВМФ по истории ЦВММ ВМФ (1862–1913 г.) : Сб. рукописей. 1958 // ЦВММ. Сектор хранения моделей кораблей ; КATALOGИ Модель-камеры 1805–1833 гг. и сопровождающие их документы : Сб. рукописей / сост. А.Л. Ларионов // ЦВММ. Сектор хранения моделей кораблей ; Описание моделей, хранившихся в Модель-камере в Главном адмиралтействе 1834–1840 гг. и сопровождающие ее архивные документы : Сб. рукописей / сост. А.Л. Ларионов // ЦВММ. Сектор хранения моделей кораблей ; *Рогачев Г.М.* Центральный военно-морской музей : страницы истории // Труды ЦВММ : Сб. науч. статей. СПб., 1999. Вып. 1. С. 9–26.
- <sup>68</sup> *Трубкин Ю.Е.* Трофей Гангутской победы. С. 18–20.
- <sup>69</sup> РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 5188.
- <sup>70</sup> Чертеж и сопровождающие его пояснения иностранных исследователей найдены и любезно предоставлены автору известным переводчиком-маринистом Д.В. Сидоровым.
- <sup>71</sup> *Auer Jens.* Fregat and snau : small cruisers in the Danich navy 1650–1750. Thesis PhD. University of Southern Denmark. 2008. P. 169–170.  
Автор утверждает, что «Маген» при строительстве был вооружен 16 пушками, а будущий «Данск Эрн» 20 пушками. Видимо, проект последнего отличался большим количеством пушечных портов, что также обнаруживается на полумодели фрегата.
- <sup>72</sup> Кают (*от гол. Kajuit*) – отдельное помещение на корме для капитана или офицеров, кормовая надстройка. Существует версия, что термин произошел от слияния *Hutte*, обозначавшем помещение капитана, и *Kojeen* – койка для офицеров. Современный термин «каюта» распространяется на все жилые помещения судна (*Сморгонский И.К.* Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения. М.; Л., 1936. С. 69–70).
- <sup>73</sup> Эти размеры, полностью совпадающие с чертежом, показаны: List of Man of War 1650–1700. *Bojesson, Holek, Vogel.* 1936–1974.
- <sup>74</sup> МИРФ. Ч. II. С. 507.
- <sup>75</sup> Там же. С. 520.
- <sup>76</sup> *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов ... С. 739.
- <sup>77</sup> *Berg Lars O.* Karolinsk flotta // Forum Navale. 1970. № 25.
- <sup>78</sup> РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 2648.  
Как уже указывалось, в описи фонда этот чертеж ошибочно значится под названием «Общий чертеж шнявы К. Кутылова», поэтому с полным основанием мы говорим о его выявлении.
- <sup>79</sup> МИРФ. Ч. X. СПб., 1883. С. 203.
- <sup>80</sup> *Franklin John.* Navy Board Ship Models 1650–1750. Conwey, 1989. P. 45–52.
- <sup>81</sup> МИРФ. Ч. II. С. 241 ; РГА ВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 253 ; РГАДА. Ф. 9 (Кабинет Петра Великого). Оп. 1. Д. 38. Л. 633 ; *Berg Lars O.* Karolinsk flotta. S. 76 и др.
- <sup>82</sup> *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов ... С. 80–81.
- <sup>83</sup> МИРФ. Ч. II. С. 524–525.
- <sup>84</sup> Там же. С. 533.
- <sup>85</sup> Там же. С. 507.  
Ф.Ф. Веселаго (Указ. соч. С. 739) показал кроме этой группы размеров и вторую группу: 106,3 × 28,4 × 11,2, которая также, как и у «Данск Эрн» вызывает сомнение. Не совпадают с русскими источниками размеры, показываемые Л.О. Бергом (*Ibid.* S. 73): 32,7 × 8,2 × 3,6 метров.
- <sup>86</sup> *Веселаго Ф.Ф.* Список русских военных судов ... С. 78–79.  
Глубина интрьума на модели измерена до киля, а в Списке – до флортимберса, поэтому имеется различие в показаниях.
- <sup>87</sup> МИРФ. Ч. IV. С. 676.
- <sup>88</sup> Там же. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1789.
- <sup>89</sup> Сведения собрали и предоставили автору Д.В. Сидоров и шведский архивист Б. Нильссон.
- <sup>90</sup> МИРФ. Ч. II. С. 524–525, 533.
- <sup>91</sup> Там же. С. 507.
- <sup>92</sup> РГА ВМФ. Ф. 176. Оп. 1. Д. 130. Л. 253.
- <sup>93</sup> *Berg Lars O.* Karolinsk flotta. S. 74.
- <sup>94</sup> Модели 50-пушечных кораблей «Дептфорд» со старым инвентарным номером 11 и «Седжемур» со старым инвентарным номером 14.
- <sup>95</sup> *Franklin J.* Navy Board ...
- <sup>96</sup> *Berg Lars O.* Karolinsk flotta. S. 78.
- <sup>97</sup> Письма Петра I Апраксину // ОР РНБ. Ф. 550. F. IV–31. Л. 44 ; ПБИПВ. Т. 2. СПб., 1889. С. 179, № 524.
- <sup>98</sup> *Ден Дж.* История Российского флота ... Примеч. 34. С. 153–154.  
О мифологизации боя в устье Невы 7 мая 1703 г. см.: *Кротов П.А.* Морской бой 7 мая 1703 года : российская пропагандистская версия и реальные подробности // Петровское время в лицах – 2007 : Материалы науч. конференции. СПб., 2007. С. 149–156.
- <sup>99</sup> РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 2139 («Самсон») и Д. 2144 («Дондер»).
- <sup>100</sup> Ведомости времени Петра Великого. М., 1903. Вып. 1. С. 348–349.

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

- <sup>101</sup> МИРФ. Ч. V. С. 415, 604; Там же. СПб., 1886. Ч. XI. С. 79–80; РГА ВМФ. Ф. 223 (Рукописи Петра Великого и другие документы, поступившие из Адмиралтейств-совета). Оп. 1. Д. 20. Л. 27–28; Там же. Д. 23. Л. 215; Там же. Д. 32. Л. 12–13.
- <sup>102</sup> «Опись моделям, находящимся в Музее Государственного адмиралтейского департамента, подаренных оному графом Чернышевым Григорием Ивановичем, генерал-лейтенанта». Опись приложена к указу департамента № 568 от 14 июля 1805 г. о приеме коллекции бывшего вице-президента Адмиралтейств-коллегии графа Ивана Григорьевича Чернышева, переданных в музей его сыном, генерал-лейтенантом Г.И. Чернышевым (РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 1. Л. 6–8).
- <sup>103</sup> Иванов А.В. Проблемные вопросы атрибуции ... С. 86–87.  
Автором модель «Астрильда» привлечена в качестве бесспорного источника для характеристики архитектуры шведской коммерческой шнявы начала XVIII в. Рассмотренные в этой статье обстоятельства требуют изменить такое суждение на прямо противоположное: указанная модель сомнительна в своей атрибуции, потому в качестве источника привлечена быть не может.
- <sup>104</sup> ПБИПВ. Т. 2. С. 163.
- <sup>105</sup> Кротов П.А. Морской бой 7 мая ... С. 154.
- <sup>106</sup> Розен С.Я. Очерки по истории русской корабельной терминологии Петровской эпохи. Л., 1960. С. 20–21.
- <sup>107</sup> Сидоров Д.В. Шведская Дерптская флотилия 1701–1704 г. // Меншиковские чтения – 2014 : научный альманах. СПб., 2014. Вып. 5 (12). С. 168–224.
- <sup>108</sup> Krigsarkivet. Amiralitetskollegium, Varvskontoret D VI a:9. S. 1038–1040. Перевод этого документа, выполненный В.Е. Возгриным, обнаружен в бумагах Корабельного фонда ЦВММ. По выходным данным подлинник был разыскан в Шведском военном архиве Б. Нильссоном, и проверена точность перевода Д.В. Сидоровым.
- <sup>109</sup> Алексеева М.А. Гравюра петровского времени. Л., 1990. С. 51–52.
- <sup>110</sup> Berg Lars O. Karolinsk flotta. S. 76.
- <sup>111</sup> Дейдвуд (от англ. Deadwood; неподвижное, постоянное дерево (штука)) – термин, обозначающий пространство в конструкции корабля, вплотную забираемое брусьями, ограниченное снизу килем, сбоку штевнем, сверху кильсоном. (Сморгонский И.К. Кораблестроительные и некоторые морские термины ... С. 62).
- <sup>112</sup> ЦВММ. Старый инв. № 717/1.  
В.И. Расторгуев считает, что модель показывает один из двух построенных кораблей четвертого рода «Бухарест». Все полумодели кораблей Азовской флотилии были изготовлены корабельным мастером Матвеевым по указу Екатерины II 1778 г. (Расторгуев В.И. Судостроение на верфях Воронежского края в 1768–1800 гг. Воронеж, 2003. С. 58–60).
- <sup>113</sup> Лебедев А.А. У истоков Черноморского флота России : Азовская флотилия Екатерины II в борьбе за Крым и в создании Черноморского флота : (1768–1783 гг.). СПб., 2011. С. 106.
- <sup>114</sup> Номера модели по перечисленным каталогам приведены в сводной таблице.
- <sup>115</sup> Елагин С.И. Список судов Балтийского флота ... С. 66.
- <sup>116</sup> МИРФ. Ч. I. С. 319.  
Тут же (С. 302) помещен рапорт капитана И. Брандта о взятых в 1710–1712 г. шведских судах, среди которых имени «Элеонора» не значится.
- <sup>117</sup> МИРФ. Ч. I. С. 610.
- <sup>118</sup> В сноске автор указывает, что по другим документам капер «Единорог» именуется «Гуриен-Ген» (Елагин С.И. Список судов Балтийского флота ... С. 67).
- <sup>119</sup> ЦВММ. КП-27 инв. № 06 М-27.
- <sup>120</sup> Иванов А.В. По следам струга «Москворецкого». С. 130.
- <sup>121</sup> Следует отметить, что первоначально конкурс сроком на три года был объявлен в 1767 г. по итогам путешествия Екатерины II по Волге. Однако русско-турецкая война отодвинула исполнение замысла, поэтому в 1781 г. конкурс был объявлен вновь. В истории отложилось упоминание, что в 1768 г. корабельный мастер Корчбеников по ранее представленным чертежам выполнил и внес две модели коммерческим судам. Других упоминаний выполнения мастерами указа 1767 г. не выявлено. Тем самым, датировка конкурсных моделей «после 1781 г.» выглядит более предпочтительной.
- <sup>122</sup> К примеру, на одной из моделей полностью был скрыт вензель английского короля, а модель долгое время выдавалась как построенная почти на столетие раньше своей действительной датировки. См.: Иванов А.В. Истоки русской кораблестроительной школы : английская яхта «The Royal Transport» // Меншиковские чтения – 2011: научный альманах. СПб., 2011. Вып. 2 (9). С. 39–56.