

Яхты, которые мы потеряли

Владимир Чепелев

До середины 1950-х гг. у здания бывшей Фондовой биржи Санкт-Петербурга, в которой в то время располагался Центральный военно-морской музей, стояли два старинных судна: шведская королевская баржа и голландский буер. Эти памятники судостроения, к сожалению, ныне уже невозможно увидеть...



«Голландский буер в свежий ветер». Джордж Чамберс, 1831 г.

неоднократно служила парадным судном командующего шведским Армейским флотом, а в 1777, 1788 и 1790 гг. использовалась королем Швеции Густавом III в качестве личного судна.

Шведская королевская баржа не принадлежала какому-то конкретному типу судов, а была судном-гибридом, включавшим в себя элементы как галеры, так и шлюпки, и даже корабля, — плодом изобретательности своего конструктора и строителя. На ней находилась небольшая съемная рубка (кабина), предназначенная для пассажиров. Нос баржи украшала резная фигура гусара. Корма имела лютнеобразную форму: загнутый сверху фальшборт несколько выходил за пределы транца и заканчивался особым щитом — картушем.

Баржа «Гусар» была построена в основном из древесины деревьев хвойных пород: ели и сосны, — но киль и набор выполнены из дуба. Предметы декоративной отделки резались из липы, покрывались левкасом (особо прочным грунтом из мела и клея), а затем золотились или раскрашивались. В качестве крепежа использовались железные и бронзовые болты и гвозди. Внешняя обшивка накладывалась вгладь, внутренняя имела только на уровне днища. Для усиления продольной прочности корпуса поверх шпангоутов были наложены дополнительные диагональные связи.

Окраска и декор шведской баржи придавали ей хотя и строгий, но весьма изящный вид: днище до ватерлинии было окрашено в белый, а борта — в черный цвет, планшири

были красными. С обеих сторон кормового фальшборта, в промежутке между регелем и планширем, располагались картуши, по два с каждой стороны борта. На одном из них на красном рифленом фоне помещалось живописное изображение пантеры с тремя золотыми звездами над ней, на другом — позолоченный резной растительный орнамент. Картуш на корме был большой и изображал

герба. Его центральное голубое поле имело рифленую поверхность с позолоченными напускными полосками, на фоне которого размещались три небольшие золотые королевские короны с красными верхними полями и донышками. Такой же по окраске была и венчающая картуш большая корона. Обрамляющую герб резьбу, цветочную гирлянду вдоль кормового фальшборта, органически связывающую между собой картуши, — всё украшала позолота. Золотого цвета были и поясная фигура на носу, выходящая из резной раковины, и еще два картуша, находившихся с обеих сторон носового фальшборта.

Наружные стены пассажирской каюты состояли из щитов-планшетов, установленных между вертикальными стойками, поддерживающих подволоку и крышу. Стойки и тяги подволоки были окрашены в черный цвет, на фоне которого располагался резной позолоченный растительный орнамент. Сами планшеты мастера окрасили в красный цвет (тона кадмия), а на его фоне золотистой краской изобразили пучки холодного оружия, перевязанные лентами (трофеи), а над ними — развевающиеся флаги. На боковых сторонах каюты имелось по одному большому окну, спереди — двустворчатые двери, а сзади, вверху — небольшой овальный вырез.

Сначала трофейное судно находилось в Гребном порту Санкт-Петербурга, но в ноябре 1826 г. при посещении порта Николай I пожелал, «чтобы шведская королевская баржа, по исправлению ее, в чем следует, с оставлением, впрочем, в прежнем наружном виде, перенесена была в Главное адмиралтейство и поставлена в воротах к стороне Зимнего дворца». Но затем император изменил свое намерение и потребовал, чтобы судно установили в сторону Сенатской площади, куда должен был переехать Морской рабочий экипаж. Указания были исполнены в начале марта следующего года.



Во время последней русско-шведской войны, в апреле 1808 г., русские войска заняли морскую крепость Свеаборг, в которой оказались свыше 119 боевых и транспортных судов шведского Армейского флота, и в том числе — 18-весельная королевская баржа «Гусар». Большую часть этих судов включили в состав русского Балтийского флота, а баржу доставили в Санкт-Петербург, в Главный гребной порт, где она и хранилась затем на основании указа императора Александра I как военный трофей.

Баржу построили в 1760 г. на верфи Штральзунда, немецкого города, принадлежавшего тогда Швеции, и предназначалась она для служебных поездок и развлекательных прогулок флотских и армейских офицеров высшего ранга. Не исключено, что ее конструктором и строителем был знаменитый корабельщик Фредрик Чапмен. В разное время это судно называлось по-разному: то рекогносцировочный шлюп «Гусар», то шлюпка турумы (шхерного фрегата) «Норден» (1761), то «Его Королевского Величества собственная шлюпка». Баржа



Шведская королевская баржа «Vasaorden» в праздничном шествии после свадьбы Виктории, наследной принцессы Швеции, и Даниэля Вестлинга. 2010 г.

Через некоторое время баржу вернули в Гребной порт. И в дальнейшем судно несколько раз меняло дислокацию: его то перевозили в Главное адмиралтейство, то возвращали обратно. Одно время снятые с баржи носовая фигура и рубка были выставлены в Морском музее Главного адмиралтейства. Наконец в 1939 г. баржу передали на хранение в ЦВММ. В этом году старое судно перевезли из Главного адмиралтейства к зданию биржи, куда переехал и сам музей, и установили на его задворках, рядом с буером Александра I, который был подарен ему королем Нидерландов Вильгельмом I.

Желание сделать такой подарок русскому императору возникло у него, скорее всего, после личной встречи в 1814 г. 1 августа главный инженер голландских военно-морских верфей Питер Главиманс отдал приказ

начальнику Амстердамской верфи Питеру Шуйту — младшему построить буер для русского царя, что тот и сделал со своими подчиненными. Он же изготовил и прекрасную модель буера, которая сейчас находится в Нидерландском музее судоходства в Амстердаме и дает исчерпывающее представление об устройстве и декоре этого судна.

В июне 1816 г. на палубе торгового судна буер доставили в Кронштадт, где он был спущен на воду, а оттуда своим ходом перешел в Санкт-Петербург. Александр I получил в подарок не только великолепное прогулочное судно, но и довольно богатую игрушку. Так, в каюте буера имелась драпировка и вся необходимая мебель, зеркала и хрусталь, два сервиза: один — серебряный кофейный, а другой — китайского фарфора, скатерти и салфетки из дамаста и прочее.

Голландский буер был сравнительно небольшим морским парусным судном, имевшим характерные для этого типа довольно полные обводы и очень прочную

«Vasaorden» — шведская королевская баржа. Построена в 1923 г. по чертежам подобного судна, спущенного на воду в 1774 г. и погибшего в пожаре в 1921 г.



Голландский буер на хранении в Гребном порту, Санкт-Петербург

конструкцию корпуса. Судно было целиком построено из дуба. Наружная обшивка в основном накладывалась вгладь и лишь наверху бортов — внакрой. Была выполнена и внутренняя обшивка.

Буер имел высокий дугообразный форштвень, прямой и слегка наклоненный наружу ахтерштвень, на который навешивался массивный руль. Под плоским днищем был довольно большой деревянный фальшкиль, в дополнение к которому по бортам навешивались шверцы, предназначенные для увеличения площади бокового сопротивления. Под палубой находилась пассажирская каюта со световым люком. На носу и корме имелись небольшие подпалубные помещения — кубрик и кладовая, а сразу за каютой — кокпит. В кубрик можно было попасть через люк в палубе, а в кормовое помещение — через небольшие дверцы из кокпита; здесь же был и вход в пассажирскую каюту — через большие двухстворчатые двери.

Единственная мачта буера несла гафельный грот, стаксель и кливер. Для ее установки на палубе имелись мощные дубовые пасынки, к перекладине которых крепился литой металлический бугель, к которому, в свою очередь, — пятка гика. Еще один металлический, но кованый



бугель (для установки бушприта), находился на верхней правой стороне форштвеня. Мачту можно было при необходимости заваливать, а бушприт либо выдвигать наружу, либо убирать внутрь судна. Для разноса вант и крепления вант-путенсов на бортах имелись небольшие руслени. На носу и корме находились кованые железные погоны, по которым ходили блоки (гинцы) шкотов. Запасные части рангоута, футшток и отпорный крюк укладывались вдоль бортов на специальных стойках — рострах.

Окраска и декор голландского буера были относительно просты. По всему борту проходила узкая зеленая полоса, обрамленная сверху двумя позолоченными бархоутными регелями, а снизу — красным регелем. На ее фоне располагался резной растительный орнамент;

Модель буера Александра I из коллекции Scheepvaartmuseum. Крыша рубки снята





Буер и сегодня очень популярен в Голландии

декоративной резьбой были покрыты и окончания фальшборта. На носу имелась небольшая декоративная дуга, соединяющая оба борта, впереди которой с обеих сторон помещались скульптурные изображения головы человека, имеющего портретное сходство с Александром I, а на шите, у основания мачты, было резное изображение двуглавого орла — герба Российской империи.

Принято считать, что этот буер — точная копия того судна, которым пользовался Петр Великий будучи в Голландии в 1697–1698 гг., но трудно сказать, насколько это соответствует действительности.

После прибытия в Россию голландский буер вошел в число придворных судов и состоял при Гвардейском экипаже. Ежегодно, с весеннего вскрытия Невы и до осеннего ледостава, он стоял на реке напротив Зимнего дворца и лишь иногда использовался членами императорской фамилии для морских прогулок в Петергоф или Кронштадт, а в зимнее время отставался на Охте. Дважды, в 1833 и 1870 гг., его капитально ремонтировали, а в конце 70-х исключили из списков судов Гвардейского экипажа и передали на хранение в Гребной порт как «очень интересный образец парусных судов», где он и находился до передачи в ЦВММ в 1939 г.

В 1819 г. по образцу этого буера корабельный мастер И.В. Курепанов построил в Главном адмиралтействе еще одно такое судно, получившие условное название

«голландский буер № 2». В 1874 г. его исключили из судового списка и разобрали.

Из-за отсутствия свободного места у ЦВММ не было возможности поместить баржу и буер внутри здания и выставить их на всеобщее обозрение, как, например, ботик Петра I, «дедушку русского флота». Находившиеся вне помещения и кое-как прикрытые, они все больше и больше разрушались. Неблагоприятные условия хранения, особенно в суровые годы Великой Отечественной войны и блокады, привели и без того уже старые суда к непоправимой ветхости, поражению жучком-точильщиком и дереворазрушающим грибком. Поэтому специальная комиссия, производившая в 1953 г. обследование шведской баржи и голландского буера, признала нецелесообразным дальнейшее их сохранение, но рекомендовала перед разборкой произвести их детальное фотографирование и тщательный обмер как редких памятников корабельной архитектуры. Летом 1953 г. эти работы были проведены группой специалистов во главе с архитектором С. А. Пучковым. Сами суда были сняты с музейного учета, разобраны и сожжены.

Ныне в фондах ЦВММ имеется уникальный альбом фотоснимков и обмерных чертежей шведской королевской баржи 1760 г. и голландского буера 1815 г. Хранятся в музее и десять образцов судового декора, демонтированного с них. 