



Булавки из Амстердама

Дмитрий Марин
Фотографии из архива автора

В коллекции Санкт-Петербургского Центрального военно-морского музея есть одна очень интересная модель корабля. Она неслучайно находится в его главном зале, ведь сделал ее сам Петр I по возвращении из Амстердама в 1698 г. И это не простая интерьерная игрушка, а проект боевого корабля, полный конкретных конструктивных и технологических решений...

Внимательное изучение этой модели, словно бы излучающей внутреннюю энергию и несущей в себе мощный эмоциональный заряд, поставило меня перед необходимостью решить одну интересную загадку, ответ на которую потянул за собой цепочку любопытных историй.

Особенностью стилистических решений голландских мастеров, у которых обучался русский царь, было построение моделей с акцентированием на главные элементы и пренебрежением мелочами. Так и Петр в своей работе выделил лишь основные детали корабля. Вся она

выполнена из лиственницы и дуба с его характерными блестками радиального реза. Дубовая палуба набрана из крупных кусков неправильной формы, а в обшивке корпуса одна порода чередуется с другой.

Петр готовился к Северной войне, и ему были нужны легкие, маневренные военные корабли, такие, как рассматриваемая модель. Я заметил на балке винтранца странной конструкции «гвоздики». Никогда раньше я не встречал на предметах декоративно-прикладного искусства шляпок гвоздей подобной формы. Они представляли собой шарик диаметром 3 мм, сделанный путем опрессовки из скрученной в спираль полоски



Реконструкция изготовления булавки, найденной в грузе затонувшего судна «Амстердам»

латуни. В обширной литературе, посвященной истории судостроения, я не видел упоминаний о такой форме шляпок гвоздей. Никто из многочисленных музейных специалистов по реставрации металла не смог поведать о происхождении этих гвоздик.

Тайна приоткрыла свою завесу, когда однажды в Амстердаме я зашел в любимый книжный магазин, где принялся листать книги по истории голландского судоходства. В руки мне попало скромное издание под названием *Dutch Enterprise and the VOC 1602–1799*. Там я и увидел изображение того самого «гвоздя», что использовал при постройке своей модели Петр I. Прочитав статью, иллюстрацией к которой было это изображение, я понял, что их нашли среди груза затонувшего корабля «Амстердам», чья полноразмерная реплика красуется ныне перед зданием Морского музея столицы Нидерландов.

«Амстердам» был построен для голландской Ост-Индской компании (VOC — *Verenigde Oostindische Compagnie*) в далеком 1748 г. в городе, чьим именем и был назван. Сама компания, основанная в 1602 г., просуществовала практически два века, осуществляя торговлю

с Японией, Китаем, Цейлоном и Индонезией. Благодаря ее работе в Европу доставлялись многочисленные товары из Восточной Азии, включая чай, медь, серебро, текстиль, хлопок, шелк, керамику, пряности и опиум.

15 ноября 1748 г. укомплектованное экипажем (капитан Виллем Клюмп) и полностью загруженное судно вышло из порта на о. Тексель и направилось в Батавию (ныне Джакарта). На борту было 203 члена команды и 127 солдат для пополнения гарнизонов Кейптауна и Батавии. Но из-за штормовой погоды корабль только спустя две недели достиг пролива Ла-Манш. Продолжающаяся непогода вынудила капитана увести судно в район м. Бичи-Хед близ Исборна. Здесь корабль получил повреждение рулевого устройства и стал неуправляемым, к тому же дал течь. Клюмп принял решение посадить «Амстердам» на мель, рассчитывая спасти людей и хотя бы часть груза. Берег Англии был близок, и капитан отдал приказ об эвакуации. В этой попытке погибло 50 человек и еще около 90 умерли от истощения на берегу. Чтобы сберечь остатки груза, капитан приказал охранять его, но корабль все больше погружался в песок, и через два дня его

Останки «Амстердама» в зыбучих песках





Реплика «Амстердама», построенная в Нидерландах

уже невозможно было спасти. 4 марта судно полностью поглотили зыбучие пески. 11 марта 1749 г. голландская Ост-Индская компания официально признала гибель «Амстердама».

Убытки понесла не только компания, но и сам капитан, задолжавший 12 000 гульденов, взятых на приобретение специй в Азии. Это была огромная сумма, которая равнялась его жалованию за 14 лет.

И вот, спустя два века, в январе 1970 г., во время отлива у побережья Южной Англии обнажился остов погибшего корабля. По обнаруженным на борту предметам было установлено, что это и есть тот самый «Амстердам».

Многочисленные вещи, найденные на месте крушения, были распроданы в соответствии с действующим законом, а попытаться спасти остатки самого судна, представляющие большой интерес, никто не решился.

Среди пестрого состава груза обнаружили портновские булавки — да-да, те самые «гвоздики». Казалось бы, загадка разгадана, что может быть еще интересного? Мелочь, пустяк. Но это не так. Именно о производстве таких булавок знаменитый экономист и философ Адам Смит (1723–1790) упоминает в своем труде «О богатстве народов». Этой книге ученый посвятил семь лет упорного

труда, опубликовав ее в марте 1776 г. В ней он писал, что производство булавок — великолепный пример отрасли, в которой стало применяться разделение труда. Приемы производства булавок были значительно усовершенствованы в XVIII в. Если бы один рабочий выполнял все этапы производства, то он изготовлял бы не более 20 таких булавок в день. Но если каждый из десяти рабочих выполняет свою операцию, то производительность одного рабочего вырастает до 4800 булавок в день.

В известной энциклопедии того времени Дидро и Даламбера есть гравюры, подробно иллюстрирующие технологический процесс изготовления булавок и необходимого для этого оборудования.

Надо заметить, что портновские булавки в Россию попали из Европы, но потом их стали изготавливать самостоятельно. Так, в 1677 г. по описи в одной Мещанской слободе Москвы работало пять игольных мастеров.

В наше время те булавки — маленькое подобие булавы с шарообразной головкой, сформированной двумя оборотами тонкой проволоки, укрепленной на месте ударами специального штампа, — уже не существуют. Они исчезли из быта в XIX в., когда их заменили более технологичные изделия.

