



# ЦАРСКАЯ ГАЛЕРА

Владимир Чепелев

*После победоносного окончания войны со Швецией в 1721 г. Петр I начал готовиться к военному походу на Каспийское море. На верфях Твери, Углича, Ярославля, Нижнего Новгорода и Казани срочно построили восемь морских кораблей, 200 «островских лодок» и 79 ластовых (транспортных) судов. Весной и летом 1722 г. суда эти с войсками и грузами пришли в Астрахань, чтобы затем отправиться к берегам Персии.*

**В** «низовой поход» (по Оке и Волге) из Коломны 17 мая отправился и сам император вместе с женой Екатериной Алексеевной и «многими знатными особами». Царская чета располагалась на парусно-гребном судне галерного типа, «стругом Москворецким называемом», которое было построено в Москве корабелом Ф. П. Пальчиковым (1682–1744), по одним данным — специально,

а по другим — переоборудовано из обычного речного струга, за что царь пожаловал мастеру 100 рублей, деньги по тем временам немалые.

Как свидетельствуют документы, судно было спущено со стапеля в Москве, но где именно, неизвестно. Можно лишь предположить, что оно строилось в так называемой Кошельной слободе, в месте впадения реки Яузы в Москву-реку, на что указывает тот факт, что некий

тяглец этой слободы Мина Иванов (возможно, староста), согласно императорскому указу, весной 1722 г. дважды получал деньги на покупку материалов «к строению Его Величества судна, которое велено делать для низового походу, и на дачу при том строении мастерским и работным людям»: первый раз — 21 марта (50 рублей), второй раз — 13 апреля (100 рублей). Строительство государевой галеры велось в сжатые сроки: нужно было успеть к весеннему половодью. Но доделывать столярные работы все равно пришлось уже во время плавания.

Из Коломны «струг Москворецкий» вышел 17 мая 1722 г.; для ускорения движения по всему маршруту плавания были расставлены команды переменных гребцов.

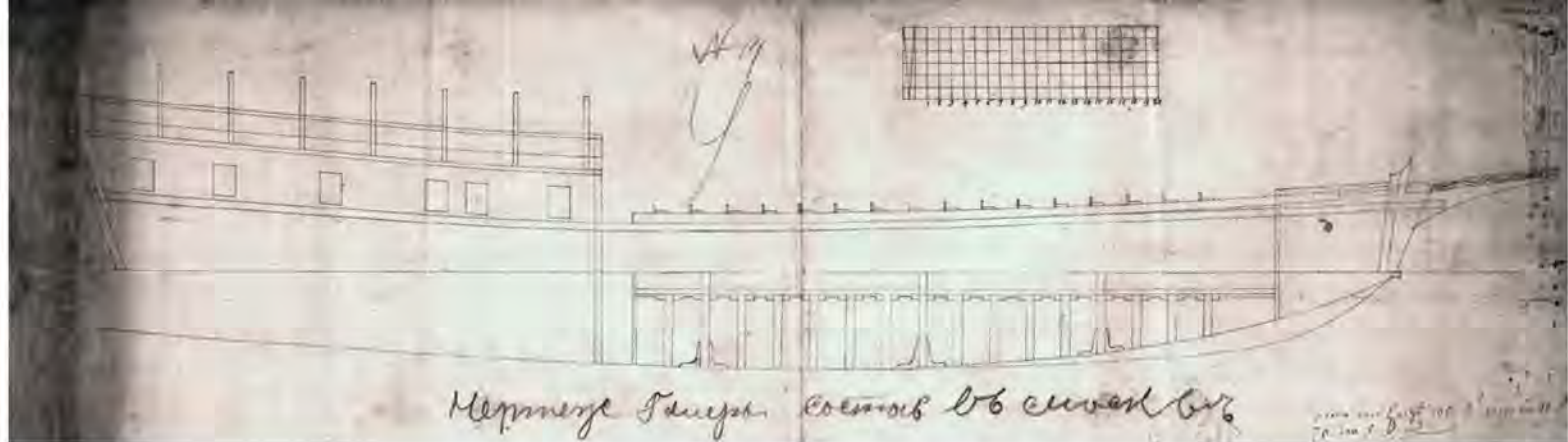
26 мая государев струг прибыл в Нижний Новгород, где 30 мая император отметил свое 50-летие; 2 июня — в Казань, 9 июня — в Симбирск, 10 июня — в Самару,

13 июня — в Саратов, 15 июня — в Царицын, а 19 июня — в Астрахань. Несмотря на то что судно предназначалось только для плавания по рекам, оно приняло участие и в морском походе по Каспию, следуя вдоль берега от Астрахани до Аграханского залива. В это время на нем была царица Екатерина Алексеевна с «прочими дамскими особами», но часто его посещал и сам царь, где обсуждал с высшими офицерами ход военных действий и другие вопросы.

4 октября 1722 г. Петр I с авангардом судов возвратился в Астрахань. Видимо, около этого времени туда прибыл и государев струг. Началась подготовка к отъезду из Астрахани. Корабельный подмастерье Пальчиков, который сопровождал царя в походе, осмотрел судно и произвел небольшой ремонт в его кормовой части. 31 октября кабинет-секретарь А. В. Макаров направил

*«Вступление императора Петра I в Тарки». Худ. Франц Рубо*





Чертеж царской галеры, составленный галерным учеником Есиповым в Москве

в астраханскую губернскую канцелярию письмо «О выдаче сухарей 20 четвертей и табаку два пуда работным людям ста человек, которые наняты в гребцы на галеру государеву до Царицына».

5 ноября Петр и Екатерина отправились из Астрахани вверх по Волге в сопровождении других судов царского каравана. При этом предполагали доплыть до Царицына недели за две, а оттуда уже зимней дорогой добраться до Москвы. Но ударили сильные морозы, и суда замерзли у Черного Яра, в урочище Ступино, поэтому дальше пришлось продвигаться по суше. Для охраны замерзших судов был оставлен батальон солдат.

В Царицын путешественники прибыли в возках, о чем Петр упомянул в своем письме от 26 ноября 1722 г. к генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину, оставшемуся временно в Астрахани: «Господин адмирал! Объявляю Вам, что мы замерзли, не дошед до Царицына 113 верст, в 15-й день сего месяца (ноября. — Прим. авт.), а сюда прибыли 20-го дня».

В начале декабря по санному пути царская чета отправилась в Москву, а в это время астраханский губернатор А. П. Волынский в спешном порядке решал вопрос о судьбе обмерзшей у Черного Яра государевой галеры и других судов, которые, обколов ото льда, нужно было

«Каспийская флотилия перед отправлением в морской поход, 18 июля 1722 г.». В центре второго ряда — «струг Москворецкий». Рисунок из записок Ф. И. Соймонова



Модель «струга Москворецкого», хранящаяся в Центральном Военно-Морском музее Санкт-Петербурга

вытащить на берег и поставить в безопасном месте, чтобы будущей весной их не повредило ледоходом. Для этого губернатор выпросил у калмыцкого владельца Досанга лошадей и верблюдов, «которые были посланы степью к Его Императорского величества галере с волоками».

11 декабря 1724 г. царь прибыл в Ново-Преображенский дворец (также называвшийся Нагорным), на следующий день туда пожаловала и царица, а 18 декабря состоялся торжественный въезд в первопрестольную. На триумфальной арке, под которой проезжал император, был изображен Дербент на фоне гор, а над ним по-латыни написано: «Сию крепость соорудил сильный или храбрый, но владеет ею сильнейший и храбрый». Прозрачный намек на то, что Петр Великий превзошел Александра Македонского, основавшего Дербент, и взял его 23 августа (3 сентября) 1722 г.

Поход был закончен, а что же флот? Дальнейшую судьбу императорского струга можно проследить по содержанию документов, хранящихся в РГАВМФ, о существовании которых ранее не было известно. Документы эти неопровержимо свидетельствуют, что на основании указов Петра I в течение навигаций 1723–1724 гг. государева галера была доставлена вначале в Царицын, затем в Свияжск, оттуда — в Нижний Новгород, затем в Елатму и Коломну, а в мае 1725 г. — в Москву. Здесь, на правом берегу Москвы-реки, напротив Данилова монастыря, судно было выгашено на берег и помещено в дощатый сарай, к которому приставили военный караул. К этому времени Петра Великого уже не было в живых, но в память о нем императрица Екатерина I 16 июля 1725 г. указала, чтобы «оную галеру и [все находящиеся на ней] припасы иметь в добром охранении».

Но время безжалостно, а память человеческая подчас коротка. О галере быстро забыли и вспомнили лишь через пару десятков лет. Судно решили освидетельствовать.

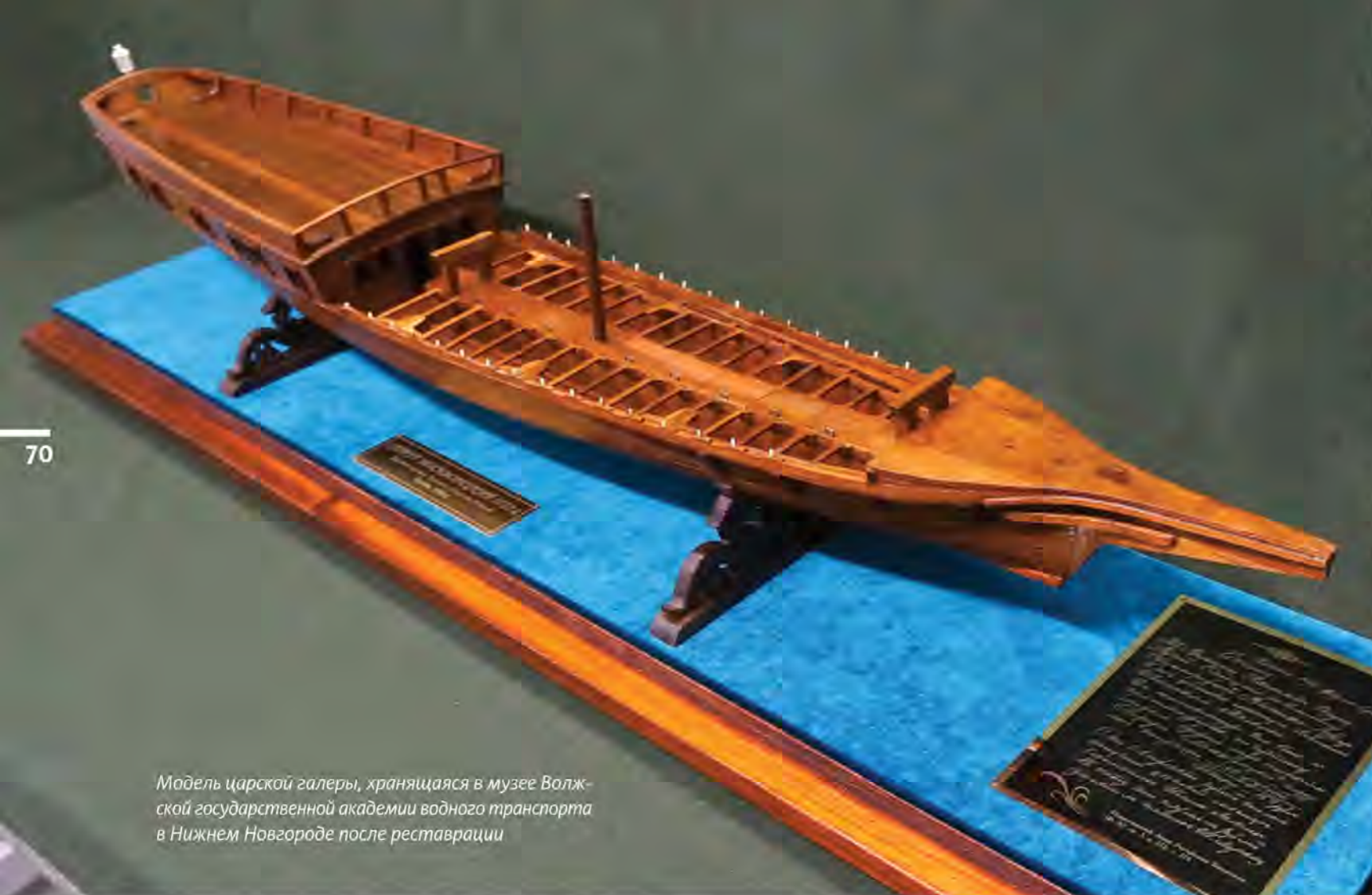
После доклада о положении дел с хранением пришедшей в ветхое состояние галеры князь М. А. Белосельский получил устное повеление императрицы Елизаветы Петровны: «Галеру разломать, а для предбудущих известий снять с нее модель».

Государева галера была разобрана, но остались ее чертеж, хранящийся ныне в РГАВМФ, и модель (в ЦВММ), автор которых — галерный ученик Есипов.

В очередной раз о государевой галере вспомнили 5 ноября 1764 г., когда последовало определение Адмиралтейств-коллегии: «Коллегии известно, что в Москве на берегу Москвы-реки, состояло судно, сделанное в давних летах, на котором... Государь Император Петр Великий изволил поход иметь в Астрахань, и ныне потребно ведасть, то судно налицо ль, и для того приказали в московскую адмиралтейскую контору послать указ, велеть немедленно осведомиться: оное судно налицо ли состоит и в чьем ведомстве, и нет ли ему чертежа, и буде есть, то его истребовать, прислать в коллегию, буде же того судна нет, то каким образом вышло, и обо всем том рапортовать».

Судя по содержанию указа Екатерины II, который был продублирован 19 июля 1765 г. в указе Адмиралтейской коллегии, о чертеже Есипова либо забыли, либо просто не смогли его разыскать, а вот о модели вспомнили: «...модель, снятую с галеры, на которой в 1722 году... Его Императорское Величество Петр Великий прибыть изволил из Дербента в Москву, отдать в Интендантскую экспедицию и велеть против оной сделать 12- и 16-баночных [галер] чертежи и модели, по рассмотрению той экспедиции, чтоб можно было на оных ходить по рекам, и по учинении предложить Коллегии».

Появление указа было связано с подготовкой речного путешествия Екатерины II, состоявшегося два года спустя. Трудно сказать, насколько модель императорской галеры повлияла на изготовление новых судов, но уже



Модель царской галеры, хранящаяся в музее Волжской государственной академии водного транспорта в Нижнем Новгороде после реставрации

9 декабря 1765 г. Адмиралтейств-коллегия утвердила проект 12-баночной галеры, подготовленный галерным мастером Михаилом Озеровым, а также трех 10-баночных галер, построенных в дальнейшем в Твери галерным мастером Александром Щепиным, известных как «Тверь», «Волга», «Ярославль» и «Казань», вышедших в поход по Волге в мае 1767 г.

Модель «струга Москворецкого», находящаяся в ЦВММ, одно время ошибочно считалась моделью галеры, якобы построенной в Москве в 1670 г. голландскими мастерами, приехавшими в Россию в царствование Алексея Михайловича, на что указывал еще известный флотский историк Ф. Ф. Веселаго.

Интересно, что в музее Волжской государственной академии водного транспорта (ВГАВТ) в Нижнем Новгороде находится копия этой модели. Она была изготовлена столяром-краснодеревщиком К. И. Яковлевым в Казани по чертежам, подготовленным С. А. Завалишиным в 1895 г. Модель выставлялась в павильоне Волжско-Каспийского судоходства Казанского округа путей сообщения Всероссийской промышленно-художественной выставки, проходившей в 1896 г. в Нижнем Новгороде. Затем эта модель была передана в Музей ведомства путей сообщения им. императора Николая I (открыт в Санкт-Петербурге в 1902 г.), а в 1932 г. — в Ленинградский музей водного транспорта, который до этого именовался Музеем

торгового мореплавания и портов (открыт в 1925 г.). В 1935 г. Музей водного транспорта был реорганизован в Дом техники водного транспорта, а в послевоенные годы ликвидирован. Уцелевшие во время блокады Ленинграда экспонаты были переданы в другие музеи и в учебные заведения водного профиля. Видимо, именно тогда модель К. И. Яковлева и оказалась в Горьком (теперь Нижний Новгород).

Модели идентичны, но та, что хранится в ЦВММ, окрашена, а модель в Музее речного флота ВГАВТ имеет естественный цвет красного дерева, из которого была изготовлена, а также несколько упрощена и искажена по сравнению с оригиналом. Вполне возможно, таким был чертеж, разработанный Завалишиным. Судя по сохранившимся следам, модель неоднократно ремонтировалась, однако вид ее в последнее время был не очень пригляден. В 2013 г. эта модель была доставлена в ЦВММ Санкт-Петербурга, где ее тщательно отреставрировал историк и реставратор А. В. Иванов, причем на безвозмездной основе. В декабре 2014 г. она вернулась прежнему владельцу в Нижний Новгород.

Что же собой представляла государева галера? К сожалению, долгое время сведения об этом были крайне скупы. Со слов участника Персидского похода морского офицера Ф. И. Соймонова, на корме государева струга были сделаны «способные каюты, и на носу устроено

удобно для гребли наподобие галеры. На каждой стороне [борта] было по 18 весел». Судя по рисункам из записок Соймонова, хранящихся в РНБ (Санкт-Петербург) и РГАДА (Москва), на царском судне, кроме весел, имелась и парусная оснастка, состоявшая из одной мачты, на которой, видимо, поднимался косою (латинский) парус, используемый при попутном ветре. Не было точных данных даже об основных размерениях: по одним сведениям, длина составляла около 40 м, по другим — 30 м, ширина — 5,5 либо 7,5 м.

Во всех известных нам документах эта своеобразная речная яхта называлась просто судном или галерой, притом часто с приставкой «государева», и только в книге Ф. И. Соймонова «Описание Каспийского моря и чиненных на оном российских завоеваний, яко части истории государя императора Петра Великого...», вышедшей в Санкт-Петербурге в 1763 г., появилось: «Езда отправлялась по рекам Москве и Оке до Нижнего Новгорода на струге, Москворецким называемом». Затем это наименование повторилось в книге контр-адмирала А. С. Шишкова «Список кораблям и прочим судам всего Российского флота...» (Ч. I), вышедшей в 1799 г.: «1722, Москворецкий. Оснащенный-весельный струг».

Долгое время наши представления об устройстве «струга Москворецкого» были ограниченными, и лишь сравнительно недавно историк А. В. Иванов обнаружил в РГАВМФ документ под названием «Чертеж галеры, состоявшей в Москве из давних лет», оказавшийся его обмерным чертежом (вернее, эскизом), в масштабе 1:36, изготовленный галерным учеником Есиповым, видимо, не ранее 1749 г.

Судя по надписи на чертеже, основные размерения судна были следующими: длина между штевнями — 105 футов, ширина — 16 футов, высота на миделе — 5 футов (32 × 4,87 × 1,5 м). Причем уключин и, соответственно, весел, оказалось 16 на каждом борту (всего 32), а не 18 (всего 36), как считали ранее. Кроме того, сравнение этого чертежа со старой моделью, хранящейся в ЦВММ (инв. № 176), автором которой также является Есипов, с ее более поздней копией, изготовленной К. И. Яковлевым в 1896 г., подтвердило: обе они являются моделями одного и того же струга, — что ранее ставилось под сомнение.

Иванов отметил в своей статье об этой модели: «Перед галерным учеником Есиповым стояла непростая задача: вначале снять обмерный чертеж, а затем сделать модель судна, имевшего уже значительные разрушения и утраты, — поэтому часть своего чертежа, и особенно модели, он был вынужден додумывать (осмысливать), опираясь на интуицию и на свой пока еще небольшой профессиональный опыт. Усугубилась эта задача и проявленной невнимательностью Есипова к собственным записям размеров на чертеже, и искажениями, допущенными им при изготовлении модели. А поскольку как чертеж, так

и модель Есипова не являются точными копиями императорского струга, то, к сожалению, они могут служить источником для его описания лишь приблизительно».

Как бы там ни было, средних размеров плоскодонное речное судно было сделано, видимо, в основном из древесины хвойных пород. Корпус был обшит досками вгладь, а борта имели еще и внутреннюю обшивку. Палубный настил был только в корме, там, где находились каюты. 16 толстых досок поперек корпуса в передней части судна служили как банки для гребцов, так и бимсами. Роль уключин выполняли парные дубовые нагели — шкармы, весла к которым крепились веревочными петлями. Управлялось судно потесью — большим рулевым веслом. Якорное устройство и артиллерийские орудия располагались на небольшом полубаке. Пушки (о трех из них упоминается в документах) использовались не столько для защиты, сколько для производства салютов. Имела императорская галера и таран.

Примерно треть длины судна занимала обширная кормовая надстройка, на крыше которой имелось легкое деревянное ограждение и парусиновый тент, а на корме были укреплены большой фонарь и флагшток. Внутри надстройки оборудованы две большие каюты, разделенные узким коридором, и две кладовые. Одна из кают была царской спальней, обогревалась печью с железной трубой; другая служила для общих целей и столовой (в ней находились большой стол, кирпичный очаг и вся необходимая кухонная утварь). Видимо, из этого же помещения наверх вел трап. Все стены внутри были обиты красным сукном, а на окнах висели занавеси.

Судя по чертежу и моделям, на царском судне отсутствовала не только пышная и, соответственно, дорогостоящая, но и скромная декоративная отделка, что кажется маловероятным. Возможно, это объясняется тем, что Есипов просто не застал ее или таким было решение самого Петра I: судно строилось на скорую руку, и царю было не до убранства. Ведь, кроме галеры-струга, государя и государыню в «низовом походе» обслуживало еще несколько судов: кабинетное, гардеробное, поваренное, аптечное, банное, мыленное, токарное, конюшенное и прочие (например, 6-весельная лодка-верейка и так называемая плезир-яхта, которые затем более двухсот лет хранились в Астрахани как бесценные исторические реликвии).

Остался еще один вопрос: к какому именно типу относилось это историческое судно? Галера или струг? К сожалению, известные материалы (как архивные документы, так и различные публикации) не дают точного ответа на вопрос. На мой взгляд, это гибрид, ведь в его конструкции сочетаются конструктивные элементы традиционного русского струга и «новоманерной» заморской галеры.

