

Министерство Культуры Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Санкт-Петербургский государственный академический
институт живописи, скульптуры и архитектуры
имени И. Е. Репина при Российской академии художеств»

Кафедра русского искусства

На правах рукописи

Цехановская Ольга Константиновна

Формирование и развитие корабельного декора
русского императорского флота XVIII – начала XX вв.

Специальность 17.00.04 – теория и история искусства

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата искусствоведения

Научный руководитель:
доктор искусствоведения, профессор
Нестерова Елена Владимировна

Санкт-Петербург

2015

Оглавление

Том I

I.

Введение	2
Глава 1. От петровского барокко к эпохе классицизма Николая I	
1.1. Стилистика убранства английских судов XVII-XIX веков	27
1.2. Предпосылки и начало создания русского флота	36
1.3. Развитие сюжетных линий в убранстве кораблей, согласно господствующему стилю и историческому контексту XVIII столетия	43
1.4. Корабельный декор начала XIX века	59
Глава 2. Корабельный декор второй половины XIX – начала XX века	
2.1. Корабельный декор середины XIX века. Работы скульпторов П.К. Клодта и Н.С. Пименова	76
2.2. Художник Морского ведомства. Произведения М.О. Микешина	94
2.3. Носовые фигуры скульптора М.А. Чижова	108
2.4. Корабельный декор конца XIX – начала XX вв.	111
Заключение	119
Примечания	124
Список сокращений и условных обозначений	136
Глоссарий	137
Список литературы	140
Список иллюстраций	154
Том II.	
Альбом иллюстраций	

Введение

Искусство корабельного декора имеет долгую историю. Оно существовало в разных странах на протяжении от тысячелетий до нескольких десятилетий [прим. 1]. Доподлинно нам не известно, как выглядели и украшались триеры [прим. 2] и другие плавательные средства Древних Греции, Рима и Египта. Гравюры дают возможность изучать архитектуру судна и его убранство в эпоху Средневековья. Обращаясь к тем немногим артефактам, что остались от парусных кораблей эпохи галеонов, сравнивая их с убранством судов предыдущих и последующих поколений, можно констатировать, что наивысший свой расцвет искусство корабельного декора пережило в эпоху барокко.

Как и общественные сооружения, убранство кораблей находилось под контролем государства и к его проектированию привлекались известные мастера живописи и архитектуры, декораторы и скульпторы. Именно с их помощью корабли становились не только транспортным или военным средством, но и произведением искусства. Дерево не долговечный материал и потому предметов подлинного корабельного декора в мире осталось немного. Широко известен пример шведского корабля «Ваза», который нёс на своем борту, кроме пушек, до семи тысяч деталей архитектурно-пластического убранства – скульптуры и деревянных рельефов. От такой тяжести, ошибок в конструктивных расчётах, в 1628 году он затонул в Стокгольмской гавани, так и не успев совершить своё первое плавание. В 1961 году корабль подняли, и сегодня «Ваза» остается единственным сохранившимся кораблём памятником XVII столетия, который является предметом изучения специалистов различных областей науки и искусства¹.

На сегодняшний день полномасштабных исследований, посвященных искусству убранства судов, которые охватывали бы весь период существования корабельного декора в отдельно взятой стране или в мировом

¹ Wasa. Helsingborg, 1976. – 47 p.

масштабе, не проводилось. Исследования касались, в основном, истории постройки корабля, его конструктивных особенностей и посвящены тем историческим событиям, личностям, что были с ним связаны. О его пластическом декоре упоминалось без подробного анализа и описания сюжетов. В последнее время возрос интерес к истории парусного флота². Глубокие исследования были выполнены в Англии Дэвидом Пулвертафтом (Pulvertaft, David), который в 2009 г. опубликовал свою первую книгу «The Warship Figureheads of Portsmouth»³, посвященную носовым фигурам военных кораблей, построенных в Портсмуте. Книга создавалась на основе коллекции носовых фигур Национального музея Королевского военно-морского флота. В 2011 г. вышла вторая монография, так же посвященная носовым фигурам, куда были включены материалы других музеев бывшей Британской империи⁴. Монографии содержат большое количество иллюстраций самих фигур, представлены рисунки, хранящиеся в архивах Великобритании, музеях, документы Адмиралтейства. Английские традиции и бережное отношение к своей истории, позволили Д. Пулвертафту проанализировать декор более семисот кораблей, свести их в единую таблицу, где указаны: название корабля, годы его службы и носовая фигура⁵. Исследователь впервые собрал накопленный за несколько десятилетий материал, дал анализ и разделил фигуры по времени и по сюжетам, отметив наиболее интересные, необычные и, напротив, типичные для кораблей той или иной эпохи носовые украшения.

Что касается отечественных исследований на данную тему, то единственной работой по корабельному декору считается монография Т.М. Матвеевой⁶, изданная в 1979 году на основе её кандидатской диссертации⁷.

² Peter A. Ship decoration 1630-1780. Barnsley, Seaforth Publishing, 2013. 240 p.;

Stammer M.K. Ships' figureheads. Aylesbury, Shire, 1983. 32 p.

³ Pulvertaft, David. The Warship Figureheads of Portsmouth. Hardcover, 2009. - 120 p.

⁴ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. HARDBACK, 2011. – 240 p.

⁵ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. HARDBACK, 2011. P. 204-234.

⁶ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. – 223 с.

Автор представила перед широким кругом читателей и специалистами малоизвестную область искусства – убранство русских кораблей, как вид декоративного искусства. Впервые было дано описание отечественных кораблей с художественной точки зрения. В своей работе Т.М. Матвеева описала архитектурно-пластический декор более ста кораблей эпохи парусного флота. В отличие от Англии, в нашей стране предметов декора сохранилось очень мало. Исследователь обращалась к историческим моделям кораблей, которые имели значительные утраты, были не опознаны, к архивному материалу, разрозненному и не систематизированному. Т.М. Матвеевой удалось атрибутировать фрагменты корабельной резьбы⁸, определить направления внутри единого стиля барокко, по которому шло развитие декора⁹; она определила тематику и смену сюжетов; изучила развитие убранства судов в эпоху классицизма¹⁰. Автор описала приёмы корабельной резьбы, способы крепления деревянных рельефов к корпусу кораблей и нашла в архивах документы о непосредственных исполнителях – резчиках¹¹. На сегодняшний день, несмотря на неточности, книга Т.М. Матвеевой по-прежнему остаётся основным источником информации по корабельному декору русского флота XVIII – первой половины XIX веков. С момента выхода книги прошло тридцать с лишним лет. За это время были найдены новые материалы; появилась возможность познакомиться с музейными предметами и исследованиями зарубежных коллег; расширить рамки изучаемого вопроса и проследить дальнейшее развитие скульптурно-пластического декора кораблей второй половины XIX – начала XX веков.

В данном исследовании автор лишь дополнила новыми материалами раздел, посвящённый периоду парусного флота, выбрав основным предметом

⁷ НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 1. Д. 912. Матвеева Т.М. Архитектурно-пластическое убранство русских кораблей XVIII – первой половины XIX вв. – 150 с.

⁸ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 44, 47.

⁹ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 19-20.

¹⁰ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 34-35.

¹¹ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 11, 26-27.

изучения декор стальных кораблей второй половины XIX – начала XX столетий.

Всплеск интереса к отечественной истории, обусловленный новым поворотом в политической жизни России в 1990-х годах, проявился в переосмыслении и переоценке некоторых вопросов, связанных как с самой историей, политикой, экономикой, так и с искусством. Исследователи получили возможность обратиться к ранее закрытым архивным материалам, открытыми стали фонды музеев, появилась возможность познакомиться с зарубежными коллекциями и публикациями. Накопленный материал представлялся на конференциях, издавался в сборниках, журналах. Так, традиционными становятся с 1994 г. конференции в Царском селе, с 2003 года Меншиковские чтения, с 2009 г. конференции «Война и оружие» в ВИМ АИВ и ВС (Артиллерийский музей) и другие. Выпускаются сборники трудов научно-практических конференций, где появляются статьи, таких авторов, как П.А. Кротова¹², М.Ю. Данкова¹³, А.В. Иванова¹⁴, Ю.М. Попова¹⁵, О.К. Цехановской¹⁶.

¹² Кротов П.А. Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения. Т.1: Парусное деревянное судостроение IX–XIX вв. СПб.: Судостроение, 1994. С. 83 –168;
Кротов П.А. Феномен российского флота на Балтике при Петре Великом // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы девятой ежегодной международной научной конференции (10–11 апреля 2007 г.). СПб.: РХГА, 2008. С. 176–185;

Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. СПб.: Историческая иллюстрация, 2011. 312 с.

¹³ Данков М.Ю. Балтийская «SSHNAUWE LISETTE». //Меншиковские чтения. Научный альманах. СПб.: изд. «XVIII век». 2012. С. 124-132.

¹⁴Иванов А.В. Пётр I и декоративно-художественное убранство 90-пушечного корабля «Лесное». // Меншиковские чтения. Научный альманах. СПб.: изд. «XVIII век», 2013. – с.125-145.

Иванов А.В. Предвестник Балтийского линейного флота. // Материалы Российской научно-практической конференции. Воронеж, 7 мая 2010 года. Изд. «Институт ИТОУР», 2010. – С. 134-162.

¹⁵ Попов Ю.М. Имяобразование кораблей Российского флота во времена царствования Петра I. Воронеж: изд-во ВАИУ, 2010. – 229 с.

¹⁶ Цехановская О.К. Коллекция авторских работ корабельного декора второй половины XIX века в ЦВММ. // Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 7. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2011. – с 166-178.

Цехановская О.К. Античная тема в архитектурно-пластическом убранстве парусных русских кораблей. // Актуальные проблемы теории и истории искусства: Тезисы докладов 5-й Международной конференции: СПбГУ, МГУ, Государственный Эрмитаж. СПб, 2014. С. 202.

Цехановская О.К. Из истории формирования изображения орла на кораблях русского императорского флота. // Труды Шестой Международной научно-практической конференции «Война и оружие. Новые исследования и материалы» 13 -15 мая 2015 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2015. – с. 321-333.

П.А. Кротов, А.В. Иванов и Ю.М. Попов подробно на основе архивных материалов описывают историю создания первых кораблей петровской эпохи. Исследовательскую работу проводит профессор Санкт-Петербургского Морского технического университета (Кораблестроительный институт) Г.А. Гребенщикова. Её монографии¹⁷, посвящены истории и строительству, как отдельных русских кораблей, так и Балтийскому и Черноморскому флотам. Работы автора освещают события флота в целом, даётся сравнительный анализ конструкции кораблей эпохи парусного флота, и их технические характеристики. В монографиях представлены чертежи и рисунки с элементами декора кораблей. Однако эти труды нельзя отнести к искусствоведческим, они затрагивают аспекты, связанные с историей строительства и дальнейшей службой корабля.

Большую исследовательскую работу проводили сотрудники корабельного фонда ЦВММ, такие как А.Л. Ларионов, Г.М. Рогачев¹⁸, внося уточнения в названия корабля, выявляя их строителей. Такая научная работа позволила дополнить и внести исправления в выпущенный в 1968 году ЦВМ музеем каталог¹⁹.

Непосредственно работая с предметами фонда, методом сравнительного и историко-культурного анализа, изучая архивы и зарубежные аналоги, реставраторы и научные сотрудники по крупицам воссоздают убранство кораблей парусной эпохи.

¹⁷Гребенщикова Г.А. 100-пушечные корабли типа «VICTORY» в русско-шведской и наполеоновских войнах. СПб.: ОСТРОВ, 2006. – 391 с.

Гребенщикова Г.А. 84-пушечные корабли адмирала Лазарева / Г.А. Гребенщикова; СПбГМТУ; РГА ВМФ. – СПб.: Остров, 2009. – 252 с.

Гребенщикова, Г.А. Черноморский флот в период правления Екатерины II: документы, факты, исследования: в 2 т. / Г.А. Гребенщикова; СПбГМТУ. – СПб.: Остров, 2012. – (Россия и флот) (Ц66,8(2)/Г790-Ч) Т.1. – 512 с. Т.2. – 560 с.

Гребенщикова Г.А. - 120 пушечный корабль Двенадцать Апостолов. СПб.: Гангут, 2003. – 87 с.

¹⁸Рогачев Г.М. Коллекция Великого князя. Журнал «Мир музея». М., 2005 № 5, с.16-22.

Рогачев Г.М. Коллекция японских черепаховых моделей кораблей из собрания Центрального военно-морского музея. //Материалы XV Царскосельской научной конференции РОССИЯ – ВОСТОК КОНТАКТ И КОНФЛИКТ МИРОВОЗЗРЕНИЙ. Сборник научных статей в 2-х частях. СПб, 2009. – Ч. 2. С.68-81.

¹⁹ Каталог моделей кораблей Центрального Военно-Морского музея. //Под ред. Е.Г. Кушнарёва. СПб., 1960. – 312 с.

Изучение декора второй половины XIX - начала XX века велось отрывочно и не в полном объёме. В 1975 году в журнале «Судостроение» появилась статья А.Л. Ларионова, посвященная убранству русских кораблей второй половины XIX века²⁰. Публикация, рассчитанная на широкий круг читателей, в общих чертах знакомила с теми носовыми фигурами и знаменитыми авторами, создававшими их, что находились в собрании ЦВММ на тот момент. Сегодня, не умоляя достоинств работы, всё же следует отметить, что новые документы и исследования позволяют дополнить и не согласиться с некоторыми выводами А.Л. Ларионова, о которых будет сказано во II главе.

В 1997 г. в издательстве «ЭГО» вышел альбом, посвященный императорским яхтам конца XVII – начала XX века²¹. В 1990-х гг. изменившаяся политическая обстановка дала возможность рассказать о малоизвестных страницах отечественной истории, о предметах, хранящихся в фондах музеев Петергофа, Артиллерии, инженерных войск и войск связи, в Военно-Морском музее, которые долгие годы находились в забвении. В иллюстрированном альбоме также были представлены элементы корабельного декора, художественные модели, гравюры и картины с изображением яхт.

Каталог носовых и кормовых украшений, выпущенный в ЦВММ в 1987 году, с текстами А.Л. Ларионова и А.Б. Стрелова²² собрал весь имеющийся на тот момент материал по корабельному декору. Но прошло более двадцати пяти лет со времени его издания, появился новый архивный материал, были сделаны копии и реконструкции носовых и кормовых украшений, выполненные по чертежам, фотографиям и моделям, обнаруженным в фондах ЦВММ и ГРМ.

²⁰Ларионов А.Л. Скульптурно-декоративное убранство русских кораблей второй половины XIX в. - //Судостроение 1975 г., №1, с.79-83. – Л.: «Судостроение», 1975

²¹Русские императорские яхты конец XVII– начало XX века. – СПб.: «ЭГО», 1997. – 263 с.

²²Государственные гербы СССР, эмблемы и украшение отечественных кораблей и судов (каталог). - //Под ред. капитана I ранга Алёшина А.М. – Л., 1987. -

В настоящем исследовании были использованы труды В.В. Стасова²³, Д.В. Сарабьянова²⁴, Г.Ю. Стернина²⁵, И.В. Рязанцева²⁶, И.М. Шмидта²⁷, С.О. Андросова²⁸, в которых дан анализ и стилистические особенности развития искусства в рамках исторической картины России XVIII – начала XX веков.

В работе Б.Ф. Борзина²⁹ рассмотрено декоративно-монументальное искусство XVIII столетия на примерах росписей петровских дворцов. Исследователь упоминает, что русские мастера, такие как Г. Одольский, М. Чоглоков, А. Захаров и Л. Смолянинов, привлекались в 1694-1697 гг. не только к росписям «царских хором», но и «к работам под Азовом и в Воронеже к прописки судов»³⁰. Реставратор Петергофского дворца, отмечает популярность изображения Нептуна и Амфитриты, под которыми подразумевались Петр I и Екатерина I. Автор настоящего исследования обращает внимание, что этот сюжет также широко использовался и в убранстве кораблей первой четверти XVIII столетия.

В работах В.В. Ермонской³¹, О.А. Кривдиной³², упомянутых выше И.В. Рязанцева, И.М. Шмидта прослежен путь развития скульптуры XVIII и XIX -

²³Стасов В.В. Избранное. Искусство XIX века. Т.2. // Сост.П.Т. Шипунов. Комментар. В.Я. Бродского. М., Л.: Искусство, 1951. – 499 с.

²⁴Сарабьянов Д.В. История русского искусства второй половины XIX века. М.: МГУ, 1989. – 381 с.; Сарабьянов Д.В. История русского искусства конца XIX - начала XX века. М.: Галарт, АСТ-Пресс, 2001. – 301 с.;

Сарабьянов Д.В. Модерн. История стиля. М.: Галарт, 2001. – 343 с.

²⁵Стернин Г.Ю. Русская художественная культура второй половины XIX –начала XX века. М.: Художник, 1984. – 296 с.

²⁶Рязанцев И.В. Скульптура в России XVIII – начало XIX века. Очерки. М.: Издательство Жираф, 2003. – 541 с.

²⁷Шмидт И.М. Беседы о скульптуре. М.: Искусство, 1963. – 95 с.;

Шмидт И.М. Николай Степанович Пименов 1812 – 1864. М.: Искусство, 1953. – 28 с.;

Шмидт И.М. Русская скульптура второй половины XIX - начала XX века. М.: Искусство, 1989. – 301 с.

²⁸Андросов С.О. Русские заказчики и итальянские художники в XVIII в. СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. – 291 с.;

Андросов С.О. От Петра I к Екатерине II. Люди, статуи, картины. СПб.: Дмитрий Буланин, 2013. – 337 с.

²⁹Борзин Б.Ф. Росписи петровского времени. Л.: Художник РСФСР, 1986. – 208 с.

³⁰Борзин Б.Ф. Росписи петровского времени. Л.: Художник РСФСР, 1986. С. 30.

³¹Ермонская В.В. Русские скульптуры второй половины XIX века. Путеводитель по выставке. М.: Советский художник, 1958. – 41 с.;

Ермонская В.В. Скульптор М.А. Чижев. 1832-1916. // ГТГ. Материалы и исследования. Т.1, М.: Советский художник, 1956. – 266 с.

³²Кривдина О.А. Марк Антокольский. Выставка произведений к 150-летию со дня рождения. Каталог РМ. СПб.: ГРМ, 1994. – 88 с.;

Кривдина О.А. Профессор скульптуры Н.С. Пименов. СПб.: Сударыня, 2007. – 424 с.;

XX вв. в как целом, так и на примере творчества отдельно взятого мастера. Не всегда искусствоведы, описывая произведения того или иного ваятеля, включали в список работы, связанные с корабельной скульптурой. Упоминания о таких фигурах встречаются в исследованиях И.М. Шмидта³³ и О.А. Кривдиной³⁴.

Труды Ю.Я. Герчука³⁵ и Б.М. Кирикова³⁶ не касались корабельной тематики, но их вклад в разработку темы, связанной с периодом модерна, пригодился при изучении корабельного декора рубежа XIX – XX веков. Особое внимание автора настоящего исследования было уделено главам, посвященным проблеме орнамента. По мнению Ю.Я. Герчука орнамент является «одним из наиболее четких воплощений художественного стиля времени – «почерком Эпохи»³⁷.

При работе над диссертацией, автором были так же изучены и просмотрены чертежи и рисунки, хранящиеся в фондах Центрального Военно-Морского музея, в Военно-Морском архиве, документы исторического архива. Впервые были привлечены к изучению рисунки и акварели из фондов Русского музея, в котором автор диссертации обнаружила и дала названия нескольким листам М.О. Микешина с изображением на них эскизов к носовым фигурам броненосных фрегатов «Князь Пожарский», «Минин», «Петр I».

В ходе изучения материалов, автору пришлось обратиться к основам архитектуры корабля, узнать какие изменения произошли в его конструкции, за указанный период времени, которые так же повлияли на изменения декора. Исследования коснулись истории отдельных судов, их строителей.

Скульптор П.К. Клодт. // О.А. Кривдина. Новые материалы: 200-летию со дня рождения. СПб.: Сударыня, 2005. – 266 с.

³³ Шмидт И.М. Николай Степанович Пименов 1812 – 1864. М.: Искусство, 1953. – 28 с.

³⁴ Кривдина О.А. Профессор скульптуры Н.С. Пименов. СПб.: Сударыня, 2007. – 424 с.

³⁵ Герчук Ю.Я. Что такое орнамент? Структура и смысл орнаментального образа. М.: Галарт, 1998. – 326 с.

³⁶ Кириков Б.М. Архитектура петербургского модерна. Особняки и доходные дома. СПб.: Нева, 2003. – 511 с.

³⁷ Герчук Ю.Я. Что такое орнамент? Структура и смысл орнаментального образа. М.: Галарт, 1998. С. 14.

Обращение к работам специалистов, таких как А.Г. Кучирь³⁸, И.А. Быховский³⁹, А.А. Чернышев⁴⁰, Ф.Л. Миддендорф⁴¹ и другие, позволили понять и глубже погрузиться в изучаемую тему.

Объектом исследования является корабль периода существования императорского флота России (XVIII – начало XX века). Модели кораблей, чертежи, элементы корабельного декора, модели носовых фигур и подлинная скульптура с боевых кораблей вошли в список изучаемых объектов.

Предметом исследования является развитие пластического убранства корабля, причем, только его внешний вид, который изменялся в зависимости от стиля, архитектоники и материала; изучение наиболее распространённых и характерных сюжетов архитектурно-пластического декора на кораблях периода XVIII – начала XX веков.

Целью исследования является изучение убранства русских кораблей. Определение истоков возникновения декора; проследить как изменялось искусство корабельного декора в соответствии с периодами его развития; выявить особенности и основные черты того или иного мастера.

В соответствие с целью исследования поставлены следующие задачи:

1. Изучить научную литературу и архивы, связанные с темой исследования и оценить степень их разработанности по данной теме.
2. Выявить зарубежные аналоги в убранстве судов, которые послужили примерами на первоначальной стадии строительства и формирования отечественных кораблей.
3. Обнаружить и ввести в научный оборот архивные материалы и произведения, расширяющие наше представление, как о корабельном декоре, так и об их разработчиках.

³⁸ Кучирь А.Г. Корабел екатерининской эпохи. СПб., 2007. – 210 с.

³⁹ Быховский И.А. Петровские корабельные. Л.: Судостроение, 1982. – 100 с.

⁴⁰ Чернышев А.А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.1. М.: Воениздат, 1997. – 311 с.

Чернышев А.А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.2. М.: Воениздат, 2002. – 479 с.

⁴¹ Миддендорф Ф.Л. Рангоут и такелаж судов. СПб.: Изд. К.Л. Риккера, 1905. – 384 с.

4. Рассмотреть чертежи, модели кораблей, гравюры и рисунки, ставшие объектом исследования и описать малоизученные произведения.

5. Изучить работы ведущих мастеров второй половины XIX в., сотрудничавших с Морским министерством и рассмотреть, как работы профессиональных скульпторов второй половины XIX столетия, повлияли на внешний облик корабля.

6. Выявить и описать мотивы орнаментов декора рубежа XIX – XX столетий.

Прежде чем приступить к освещению темы, необходимо оговорить некоторые вопросы, связанные с предметом и терминологией исследования:

1. В отечественной науке двухвековую историю императорского флота принято разделять на два периода. Историки флота выделяют период с **XVIII – по первую половину XIX столетия** и называют его **«эпохой парусного флота»**. В это время строительным материалом, как корабля, так и его убранства являлось дерево. Передвижение таких судов возможно было только с помощью вёсел или парусов. Второй период относится **ко второй половине XIX – началу XX века**. Он связан со сменой строительного материала и движителя корабля. Деревянный корпус судна вначале надевает броню, а затем, становится полностью стальным. Паровые машины приходят на смену парусам, но материалом, для корабельного декора по-прежнему оставалось дерево. Его пробовали «железить», покрывали дерево сверху цинковыми пластинами, но только, когда Морское ведомство в XX веке, после окончания русско-японской войны возьмётся за восстановление флота, декор, как и весь корабль, станет полностью стальным. Автор исследования придерживается временных периодов, связанных с историей флота и потому в исследовании выделены две главы, посвящённые парусному и паровому флотам.

2. **Специальная судостроительная терминология**, используемая в работе, заимствована у английских кораблестроителей, которым по праву принадлежит первенство в теории судостроения, и у голландских моряков, на практике изучавшим мореходные качества корабля. Русский перевод с иностранных языков давал новые вариации терминов. В диссертации используется терминология, которая сложилась и употреблялась в первой половине XIX века. В конце работы дан **гlossарий** для понимания и ориентации среди корабельных терминов;
3. Также следует оговорить дату, указанную в скобках после названия корабля, например, «Ингерманланд» (1715). Она соответствует моменту спуска судна на воду [прим. 3];
4. Традиционно сложилось так, что корабельный декор в XVIII веке в России носил название **«убранство»**. Этот термин просуществовал до второй половины XIX века. Поэтому в первой главе, посвященной декору парусного флота XVIII – первой половины XIX веков, автор представленной работы, употребляет термин «убранство корабля». Искусство корабельного декора относится к декоративно-прикладному виду искусства. В.Г. Власов в работе «Основы теории и истории декоративно-прикладного искусства», подчеркивает, что использование термина «декоративно-прикладное искусство» имеет свои особенности и не всегда уместен. Автор, разбирая морфологический процесс в западноевропейском и русском искусстве, считает, что разделение искусства на виды являлось частным моментом для различных стран и проходило в период с XVI по XX век. Поэтому термин «декоративно-прикладное искусство» в некоторых случаях требует «иные исторически-

корректные наименования»⁴². Во второй главе, посвященной декору кораблей второй половины XIX – началу XX столетия уже будет применяться термин «декоративно-прикладное искусство», появившийся в отечественном искусствознании как раз в это время.

В диссертации анализ и интерпретация предметов корабельного декора проводились комплексно, автор опирался на целую группу **методов искусствознания**:

1. **Историко-культурный метод**, позволил определить момент появления убранства кораблей в России, а также проследить степень влияния иностранных специалистов на развитие отечественного кораблестроения и приёмы резьбы по дереву;

2. **Сравнительно-описательный метод** использовался для анализа и выявления общих художественных свойств корабельного декора каждой эпохи, а также для определения почерка известных скульпторов, принимавших участие в его создании;

3. Для описания художественной стороны корабельного декора применялся **метод образно-стилистического анализа**.

Актуальность исследования обусловлена тем, что в обществе появился постоянно растущий интерес к изучению отечественной истории в целом и российскому кораблестроению в частности. Архивные документы открыли малоизвестные факты по истории флота, его созданию. Особый интерес у научных сотрудников и исследователей вызывает петровский период. Возникло желание не только изучать, но и воссоздавать художественные модели кораблей, строить копии петровских судов, писать марины с парусниками – всё это требует достоверности изображения архитектурно-пластического убранства корабля. Однако информации по экстерьеру судов найти трудно. На теоретических чертежах, как правило, проработка корабельного декора отсутствует, а подлинных артефактов судов

⁴² Власов В.Г. Основы теории и истории декоративно-прикладного искусства. Учебно-методическое пособие. СПб., 2012. С. 14.

XVIII – первой половины XIX столетия практически не осталось. Энтузиасты и некоммерческие организации, осуществляя реконструкции петровского флота, обращаются в архивы и ЦВММ с просьбой об оказании помощи. Так произошло, когда корабелы восстанавливали фрегат «Штандарт» (копию судна петровского времени), спущенного на воду в 1999 г. с верфей «Петровское Адмиралтейство». В Воронеже в 2014 году на воссозданном петровском корабле «Гото Предестинация» открылся музей, посвященный истории корабля и верфям. В марте 2015 года на Воскресенской набережной Петербурга был открыт памятник первому линейному кораблю «Полтава», построенному при личном участии Петра I в 1712 году в Санкт-Петербурге. Для достоверности и точности проведения таких работ, необходимо знать, каким был архитектурно-пластический декор кораблей. Исследования, проведенные в данной работе, позволят более точно воспроизводить убранство кораблей всего периода существования императорского русского флота.

Знание пластического убранства позволяет правильно провести атрибуцию судов, изображённых на старинных гравюрах.

Материал, собранный и изученный в диссертации позволит восполнить знания о корабельном декоре, дополнить имеющиеся каталоги, исправить допущенные в них ошибки, и вновь вернуться к изучению и осмыслению развития декоративного искусства XVIII – начала XX веков.

Научная новизна исследования. В представленной работе впервые исследован и собран материал по всему периоду существования архитектурно-пластического декора на судах Российского императорского флота, XVIII - начала XX столетий. Впервые отмечено как менялись сюжеты на корме, и какие мотивы орнамента в зависимости от стилистики эпох барокко, классицизма, эклектики, реализма и модерна становились наиболее популярными в убранстве кораблей. В работе исследовано более 30-ти работ отечественных мастеров второй половины XIX столетия П.К. Клодта, Н.С.

Пименова, М.О. Микешина, М.А. Чижова и других мастеров. В научный оборот вводятся ранее не описанные модели кораблей, архивные материалы, рисунки и акварели, а также ряд имен архитекторов и кораблестроителей, участвовавших в проектировании военных кораблей.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что впервые исследованы и проанализированы труды и эскизы иностранных специалистов в области корабельного декора, которые были заимствованы и повлияли на развитие убранства отечественных кораблей.

Практическая значимость исследования заключается в том, что результаты исследования расширяют наши знания в области отечественного декоративно-прикладного искусства XVIII – начала XX веков. Они могут быть использованы при разработке курса, посвященного отечественному скульптурно-пластическому декору. Работы, созданные для Морского ведомства ведущими мастерами второй половины XIX столетия (П.К. Клодтом, Н.С. Пименовым, М.О. Микешиним, М.А. Чижовым) могут быть включены как в общие теоретические труды, посвященные русской скульптуре, так и в монографии по отдельным авторам.

Степень достоверности научных результатов основывается на детальном изучении всех доступных материалов, сосредоточенных в архивах и музеях Российской Федерации и Морских музеев Швеции, Великобритании, Германии, Италии. Автор постоянно работала с предметами, хранящимися в фондах ЦВММ, были изучены в оригиналах модели и подлинные скульптуры, резные рельефы, выполненные для кораблей императорского флота и хранящиеся в фонде изобразительного искусства. Около 60 предметов сохранилось от коллекции императорского Морского музея, несколько предметов было поднято водолазами в 1960-е годы при работах на Неве. За последние двадцать лет скульптором студии маринистов при ЦВММ З.Г. Абашвили по моделям кораблей и чертежам было реконструировано 24 носовых и кормовых украшений, которые также

не остались без внимания автора диссертации. К ним относятся носовые украшения таких крейсеров, как «Варяг», «Синоп», «Память Азова», «Рюрик» и другие. В корабельном фонде ЦВММ просмотрены и исследованы модели кораблей XVIII – XX вв., на которых сохранился декор. Их количество превышает тысячу единиц хранения. Наиболее интересными представляются модели, входящие в личную коллекцию Петра I. Значительные по числу моделей кораблей коллекции были переданы в Морской музей Великими князьями и императорами, такими как Константином Николаевичем, Алексеем Александровичем, Николаем II и другими, которые также были исследованы автором. В чертёжном фонде ЦВММ проработаны чертежи, имеющие отношение к данной теме, такие как чертежи императорских яхт XVIII - XIX столетий и кораблей, выполненные кораблестроителями, например, Ямесом Ламбе (Чертеж теоретический 18-пушечной яхты "Диана", 1740), Василием Сарычевым (Чертеж 12-весельной шлюпки, конец XVIII в.) и другими. Всего было изучено более сорока чертежей. Автор работала в фондах ГРМ, где ознакомилась с работами Н.С. Пименова и П.К. Клодта в отделе скульптуры и рисунками М.О. Микешина в отделе акварелей.

При работе над диссертацией автор обращалась в архивы РГИА, РГА ВМФ, где ознакомилась с уникальными материалами, связанными с персоналиями, чертежами, документами, относящимися к изучаемой теме.

В 2011 году, находясь в командировке в Стокгольме в Морском музее, исследователю удалось познакомиться с коллекцией шведского корабельного декора, моделями кораблей и посетить знаменитый корабль-музей «Ваза». Предметы, увиденные в собрании музеев, позволили сделать сравнительный анализ и обнаружить черты сходства и отличия декора русских и шведских судов.

В работе над диссертацией были использованы альбомы и книги зарубежных исследователей, разрабатывающих подобные темы в Англии, Германии и др.

Апробация результатов исследования.

Основные положения диссертации представлены в докладах на семи научных конференциях: «Война и Оружие» (Военно-исторический музей Артиллерии, инженерных войск и войск связи 2011, 2013, 2014, 2015 гг.), «От Малороссии до Арктики, Российская империя в событиях и лицах» (филиал музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол Красин», 2014 г.), «Династия Романовых – покровители искусства» (Научно-исследовательский музея Российской Академии художеств, 2013 г.), «Актуальные проблемы теории и истории искусства» (Государственный Эрмитаж, СПбГУ, МГУ, 2014 г.).

А так же опубликованы рядом изданий, в том числе рекомендованных ВАК:

1. Работа М.О. Микешина по заказу Морского министерства. Модели носовых фигур. – сб. Научные труды РАХ институт им. И.Е. Репина. Выпуск № 28, январь/март 2014. - с. 80-90. (0,46 л, ВАК).
2. Корабельный декор, как монументальное искусство. Скульпторы М.О. Микешин и М.А. Чижов. «Судостроение». - № 2, 2014. - с.81 – 85. (0,46 л, ВАК).
3. К истории формирования судового герба на кораблях русского флота. «Судостроение» - № 6, 2014. – с. 76 – 77. (0,13 л, ВАК).
4. Инженер-кораблестроитель К.П. Боклевский. «Морской Сборник» № 6-7, 2014. – с. 86-93. (0,4 л, ВАК).
5. Коллекция авторских работ корабельного декора второй половины XIX века в ЦВММ. // Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 7. Консервация, реставрация и реконструкция

- памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2011. – с 166-178. (0,4 л.).
6. Уникальная реставрация гипсовой модели носового украшения с корвета «Витязь». // Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 9. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2013. – с. 72-82. (0,38 л.).
 7. Английский Лев на русских кораблях. Санкт-Петербург - Великобритания. XVIII - XXI. (Серия "Санкт-Петербург и мир"). СПб: Европейский Дом, 2014. - 534 с. - С. 217 - 223. (0,38 л.).
 8. Корабельный декор Германских и Российских кораблей конца XIX – начала XX века. // Труды Пятой Международной научно-практической конференции «Война и оружие. Новые исследования и материалы» 13 -15 мая 2015 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2014. – С. 351 -359. (0,29 л.).
 9. Античная тема в архитектурно-пластическом убранстве парусных русских кораблей. // Актуальные проблемы теории и истории искусства: Тезисы докладов 5-й Международной конференции: СПбГУ, МГУ, Государственный Эрмитаж. СПб, 2014. С. 202. (0,05 л.).
 10. Из истории формирования изображения орла на кораблях русского императорского флота. // Труды Шестой Международной научно-практической конференции «Война и оружие. Новые исследования и материалы» 13 -15 мая 2015 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2015 – с. 321-333. (0,45 л.).
 11. Цехановская О.К. Николай Дмитриевич Прокофьев – архитектор, художник-акварелист. / Общество Русских Акварелистов. Время

расцвета. Каталог. М.: Изд. школы Сергея Андрияки, 2015 – с. 106-109. (0,29).

Готовятся к публикации

12.К вопросу атрибуции носовой фигуры для винтового фрегата «Пересвет». // Сборник научных трудов ЦВММ. (0,37 л.)

13.Античная тема в архитектурно-пластическом убранстве парусных русских кораблей. // Актуальные проблемы теории и истории искусства: сб. науч. статей. Вып. 5. (0,67 л.).

14.Дело № 322 (Из истории реституции культурных ценностей) «Морской Сборник» (0,37 л., ВАК).

Общий объем опубликованных и отданных в публикацию работ составил 5,14 авторского листа.

Положения, выносимые на защиту:

1. Первые корабли и их убранство.

С приходом к власти Петра I, его воля и желание получить выходы к морям, иметь свой мощный флот привели к появлению новой отрасли – *кораблестроению*, – которое повлияло на развитие деревообрабатывающей промышленности, мануфактуры и другие производства. Реформы Петра Великого коснулись реорганизации армии, появляется новое Морское ведомство – Адмиралтейств-коллегия. В строительстве и убранстве кораблей петровского времени принимают участие иностранные корабли, поскольку опыта строительства больших кораблей Россия не имела. Привлеченные судостроители обучают своему делу русских мастеров. Часть молодежи отправляется государем на обучение за границу. Прототипами для русских кораблей послужили зарубежные суда, убранство которых основывалось на сюжетах, взятых из античной мифологии, Библии и книги «Символы и Эмблемата». Поверхности больших парусных судов почти полностью покрываются резными рельефами, на носовой части и корме судостроители размещают круглые фигуры - аллегорические изображения Надежды,

Мужества, Веры и другие. Большой популярностью в этот период пользуется носовая фигура в виде коронованного или некоронованного льва. Основная идея убранства корабля воплощалась в рельефах, расположенных на корме. Изображение носило повествовательный характер, целью которого являлось прославление побед в ходе Северной войны и приобщению населения к западноевропейской культуре. Однако Петр I и русские кораблестроители ведут поиск новых композиций и мотивов, которые в первую очередь связаны с утверждением государственности. Так, на кормах судов появляется штандарт государя с изображением двуглавого орла. Строительство кораблей повлияло на вспомогательные производства и ремёсла, дало толчок на развитие такого вида искусства, как скульптура.

2. Развитие убранства кораблей в после петровское время.

История развития строительства кораблей в России происходила дискретно, в зависимости от отношения императора к флоту. Так, после кончины Петра I на верфях в основном достраивались суда, заложенные ещё при государе. Несколько десятилетий в кораблестроение наблюдалось затишье. Даже в первые годы царствования Екатерины II, некоторые вельможи предлагали государыне отказаться от столь дорогостоящего дела и вкладывать средства в модернизацию сухопутной армии. Лишь после окончания русско-турецкой войны (1768-1774), когда Россия получила выход к Черному морю и присоединения в 1783 году Крыма, начинается создание Черноморского флота. В Херсоне на верфях закладываются современные корабли, с изменёнными конструкциями обводов корпуса судна. Перед разработчиками убранства корабля ставились новые задачи. Теперь в декоре судов преобладают религиозные мотивы, связанные с укреплением монархической власти, реформами и наступившим мирным временем. Появляются носовые фигуры с изображением святых не в римских одеждах с копьем или мечом, а обнаженных, в набедренных повязках, и коленопреклоненной позе, такие как, например, на кораблях «Евангелист

Марк» (1773), «Трёх Иерархов» (1783) и других. Античная тема продолжает присутствовать в рельефах и скульптуре. Однако популярные прежде Нептун и Амфитрита, образы которых отождествлялись с Петром I и его супругой, а позднее под Амфитритой подразумевалась Анна Иоанновна, с воцарением Екатерины II (1762) заменяются на богиню мудрости Афины (катер «Екатерина II», 1780). В декоре появляются элементы рококо – трельяжная сетка, новая трактовка раковин. В орнаменты резных рельефов всё больше вводится флореальных мотивов.

3. Архитектурно-пластическое убранство первой половины XIX века.

Экономия средств и приход на смену барокко нового стиля классицизма, приводит к сокращению корабельной скульптуры сначала на европейских, а позже и на российских парусниках. К концу XVIII – началу XIX столетия боковые поверхности корабля постепенно освобождаются от пластического декора, в орнаменте появляется четкий порядок, сужается набор мотивов орнамента и уходит повествовательность сюжета. К разработке декора привлекаются не только корабельные мастера, но и выпускники Академии художеств и, открывшегося в 1798 году в столице, училища корабельной архитектуры. Художники поднимают корабельную пластику на новый уровень, возвращая её к лучшим образцам петровских рельефов, созданных знаменитым скульптором Б.К. Растрелли (1675 – 1744). Всё дальше манера резьбы деревянных рельефов и корабельной скульптуры отдаляется от народных традиций, всё глубже в неё проникает профессиональное академическое искусство, понимание пропорций и гармонии. Новый подъем в искусстве корабельного декора наблюдается в первые тридцать лет XIX века. Особенно ярко он проявился после победы России в Отечественной войне 1812 года и заграничных походах 1813-1814 годов. Со стапелей Адмиралтейства спускаются корабли, названия которых увековечили память взятых городов, такие как «Париж» (1814), «Кульм» (1813), «Бриен» (1813), «Лейпциг» (1816) и другие. В 1827 году вступают в

строй 110-пушечный линейный корабль «Император Александр I» и 84-пушечный корабль «Императрица Александра». Мощные корабли отличались необычайно великолепным скульптурно-пластическим убранством, выполненным охтинскими резчиками под наблюдением выпускников Академии художеств М. Стоцким и П. Соколовым. Всё убранство подчинялось строгим канонам классицизма, с многократным повторением мотивов скрещенных мечей и щитов, фасций, знамён и венков. Носовой фигурой на корабле «Император Александр I» было изображение двуглавого орла, а на «Императрице Александре» – в образе Афины предстает Александра Фёдоровна, супруга императора. Это был период взлёта античных мотивов в убранстве кораблей. В 1830-х годах Николай I проводит реформы, которые коснулись корабельных статуй. Теперь на носу корабля разрешалось устанавливать только геральдического двуглавого орла, изображение которого ещё раньше утверждается на корме. Интерес к корабельному декору снижается, что приводит к оттоку резчиков из Адмиралтейств и упадку профессионального уровня работ по дереву на верфях.

4. Корабельный декор 1850-1880-х годов – поиск новых мастеров и сюжетов.

В ходе Восточной (Крымской) войны (1853-1856) внимание государства вновь направлено на флот. Война показала несостоятельность парусного флота перед стальными флотами Англии и Франции. Новый Морской министр Великий князь Константин Николаевич берётся за модернизацию судов. Наступает исторический момент, когда парусный флот уступает место новому бронированному (смешанного типа корабли дерево-металл), а затем и полностью стальному. Это ведет к изменению конструкции судов, их архитектуры и материала. Казалось бы, с применением железа на кораблях, деревянному декору не осталось места. Но сила традиции настолько сильна, что в середине XIX века трудно было представить корабль

без носовой фигуры или рельефа с орнаментом на корме. Перед разработчиками убранства ставятся задачи, заключающиеся в согласовании металлического корпуса и деревянного пластического декора, разработки новых композиций для изменившихся силуэтов судов. Для решения поставленных задач Морское министерство приглашает опытных и известных в России скульпторов, и художников XIX столетия, таких как, П.К. Клодт, Н.С. Пименов, М.О. Микешин и М.А. Чижов. В 1855-1856 годах скульптор П.К. Клодт создал декор для серии винтовых корветов по типу «Удав». Это были последние суда, на корме которых размещались резные доски с изображениями различных животных.

После окончания Русско-турецкой войны (1853-1856) сюжеты скульптурно-пластического декора обращены к отечественным героям. В Морском ведомстве принимается решение строить новые суда, носящие имена русских князей, государственных людей и героев народного эпоса, и носовая фигура должна соответствовать названию, а не аллегории, как это часто случалось прежде. Таковы скульптуры, установленные на фрегатах «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Витязь», «Богатырь», «Варяг» и другие. В середине XIX в. П.К. Клодт и Н.С. Пименов создали корабельные носовые и кормовые фигуры, приближенные к натуре, к реальности.

В 1860-е годы Морское министерство принимает на службу Главного морского штаба популярного на тот момент художника М.О. Микешина. Мастер композиций уже сотрудничал с министерством и выполнял заказы, например, по созданию памятника адмиралу А.С. Грейгу в Николаеве. Теперь он разрабатывает проекты носовых скульптур для броненосных фрегатов «Князь Пожарский», «Минин», серии фрегатов, носящих имена выдающихся адмиралов В.Я. Чичагова, Г.А. Спиридова, А.С. Грейга и М.П. Лазарева, решая при этом задачи по установке фигур на носовую часть почти перпендикулярную поверхности воды. В работах художника присутствуют элементы эклектики, господствующего на тот период стиля. В произведениях

появляется повествовательный мотив, который был характерен в петровский период. Но в отличие от убранства XVIII века, которое захватывало поверхность всего корабля, художник компоует, выстраивает запоминающуюся композицию лишь на небольшом участке носовой части судна. Декоративная корабельная фигура при этом, выглядела монументально, значительно и не уступала монументальным городским памятникам.

В 1870-е годы к выполнению заказов от Морского министерства приступает М.А. Чижов. Мастер жанровых композиций, он привносит демократические веяния в корабельную скульптуру, создавая яркие портреты-типы простых людей для клиперов «Опричник», «Наездник», «Разбойник», «Джигит» и другие. При этом, скульптор «обыгрывает» архитектуру клипера, включая его выступающие детали в скульптурную композицию, придавая им черты пейзажа. Например, в носовой фигуре пластуна, где *бушприт* [см. глоссарий] выполняет «роль» укрытия, откуда разведчик ведет наблюдение за противником.

Произведения знаменитых ваятелей второй половины XIX века подняли корабельный декор до монументально-декоративного искусства и дополнили творчество мастеров новыми интересными образами.

5. Конец XIX – XX вв. Тенденции модерна в пластическом декоре судов.

Модернизация корабельного оружия, конструктивные особенности кораблей последующих поколений и новые задачи военного флота, приводят к тому, что уже к концу 1880-х годов постепенно корабельные скульптуры исчезают с форштевня судов. Теперь главная задача корабля как можно дольше оставаться незамеченным противником, поскольку артиллерия давала возможность поражать цель с больших расстояний.

К этому времени большинство европейских морских держав отказалось от каких-либо украшений на поверхностях судов. Оставались единичные суда, которые нельзя рассматривать как характерные и типичные примеры

для флота в целом. Корабли, на корпусах которых ещё присутствовал орнамент в стилистике модерна входили в состав российского и германского флотов. Следует отметить, что флот Германии начал создаваться достаточно поздно, после её объединения в 1871 году. На тот момент в декоративно-прикладном искусстве широко применялись элементы историзма. Германский флот за короткий период построил несколько кораблей, которые были украшены изображениями, связанными со средневековым эпосом. Так, пластическое убранство кормы броненосного фрегата «Пройссен» (1873) представляло собой изображение девы-Валькирии на щите⁴³.

Пластический декор в виде разнообразных орнаментов присутствовал на судах в эпоху модерна. Модерн, как художественное направление в искусстве, наиболее ярко проявился в архитектуре и декоративно-прикладном искусстве. Причем можно обнаружить много общего в витиеватых изломанных линиях узоров, разбегающихся по корме и на носовых участках поверхности российских и германских кораблей⁴⁴.

После поражения России в войне с Японией 1904-1905 годов на вновь строящихся русских кораблях на форштевне и корме размещались изображения двуглавого орла с короной над головами птицы. После Февральской буржуазной революции новое правительство А.Ф. Керенского распорядилось убрать короны⁴⁵ с кораблей и судов. В октябрьские дни 1917 года уже не требовалось никаких указаний, матросы сами сбивали символику разрушенной ими страны. На этом закончился этап существования двухвекового российского императорского флота и его декора, который, как и все виды искусства отразил, то чуть раньше, то запаздывая, характерные черты менявшихся за это время стилей и направлений. Однако традиция

⁴³ Цехановская О.К. Корабельный декор Германских и Российских кораблей конца XIX – начала XX века. // Труды Пятой Международной научно-практической конференции «Война и оружие. Новые исследования и материалы» 13 -15 мая 2015 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2014. – С. 351 -359.

⁴⁴ Альбом "Unsere Kriegsflotte" с пояснительным печатным текстом на немецком языке. (КП № 22256). Лейпциг: Изд. Брокгауз, 1895 – 46 с.

⁴⁵ РГА ВМФ. Ф. 715. Оп. 1. Д. 3. 24 апр. 1917 г. О снятии корон со всех орлов на носовых и кормовых украшениях кораблей и судов.

убранства корабля продолжила своё существование в новое время, но это история другой страны, другого общества.

Глава 1. От петровского барокко к эпохе классицизма Николая I

1.1. Стилистика убранства английских судов XVII-XIX веков

Сравнивая английские модели кораблей, изображения их убранства на гравюрах и чертежах с русскими аналогами, автор исследования обнаружила между ними большое сходство, и это не удивительно, так как в основу конструкций первых российских кораблей были положены английские. Поэтому прежде чем приступить к рассмотрению формирования убранства отечественного флота, автор обратилась к изучению декора британского флота.

Для достижения поставленной задачи автором были привлечены следующие источники и предметы:

- монографии английского исследователя Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy; Pulvertaft, David. The Warship Figureheads of Portsmouth. Hardcover;

- модели кораблей из коллекции Императора Петр I из ЦВММ, такие как:

1. Модель английского 50-пушечного корабля IV ранга «Седжмур» (1687);
2. Модель английского 20-пушечного корабля VI ранга (шлюпа) «Солебей» (1694);
3. Модель английского 50-пушечного корабля IV ранга «Дептфорд» (1687);
4. Модель 80-пушечного корабля «Святой Андрей» (1721);
5. Модель английского 120-пушечного корабля. На кардановом подвесе XVII в.;
6. Модель английского 120-пушечного корабля 1690 г. подарок Вильгельма III Петру I; и другие мелкие суда;

- Чертёж корпуса 52-пушечного корабля времён Петра I на воде со спусковыми флагами;

- Гравюры с образцами английских резных украшений кормы и носовой части небольших и больших судов конца XVIII века;

– Альбом вырезок из иностранных газет и журналов. В альбоме находятся изображения корабельного декора, с древнейших времен и до середины XX века. ЦВММ.

– Электронный ресурс: <http://collections.rmg.co.uk/> - Национальный Морской Музей в Гринвиче.

Традиция украшать суда зародилась у приморских народов с древнейших времен. По водным артериям проходили торговые пути, осваивались новые земли. Начало развиваться судостроение. Материалом для строительства служило дерево. Этот же материал использовался и для создания рельефов и скульптур, устанавливаемых на кораблях.

В Европе, появление колоний и борьба государств за господство на море, привели к созданию мощных и больших судов, способных совершать далёкие плавания и кругосветные путешествия. В XVI – XVII вв. во всех флотах мира появляются такие типы военных кораблей, как галеас [прим. 4] и галеон [прим. 5]. Сохранившиеся артефакты в виде носовых фигур, скульптуры и рельефов дают представление о том многообразии и богатстве убранства корабля, которое являлось неотъемлемой частью этих судов. Обязательными элементами декора являлись:

- колоссальная носовая фигура, расположенная на *княвдигеде* [см. глоссарий];
- множество резных рельефов и статуй, расположенных на корме, палубе и боковых поверхностях корабля;
- большое количество флагов и вымпелов на мачтах, выполненных из дорогих материй, нередко вышитых золотой и серебряной нитью.

Откуда же пошла традиция, так богато украшать суда? Ещё в раннехристианские времена церковь сравнивали с кораблем, который, по образному выражению апологета Тертуллиана, мчался по бурным волнам к тихой гавани успокоения. В пространстве некоторых средневековых храмов

находились мозаичные изображения судов, подвешивали к сводам их серебряные или деревянные модели. Тогда в эпоху проторенессанса и раннего средневековья основным заказчиком выступала церковь. Вероятно, отсюда берет начало стремление украшать корабль также пышно, как и церковь [прим. 6]. В дальнейшем, светское искусство начало преобладать над церковным. Заказчиком становятся правители, стремящиеся продемонстрировать во всём своё преимущество: в военной, политической, экономической деятельности и в искусстве. Корабль, осуществлявший коммуникации между континентами и государствами, являлся представительским объектом, который находился под пристальным вниманием монархов, и корабельному декору отводилась одна из главных ролей. Но не только этим объяснялось столь богатое убранство корабля, перед судостроителями ставилась задача скрыть архитектурные недостатки его конструкции. Например, колоссальная фигура «маскировала» завершение носовой части судна, образованной из громоздких деревянных брусьев. На *кофель-планке* [см. глоссарий] устанавливались резные головы воинов в шлемах, концы, выходящих за борт *крамбол* [см. глоссарий], заканчивались накладкой в виде розетки цветка. Так, мастера стремились придать кораблям законченный и эстетичный вид.

Европейский двор XVII – начала XVIII столетия утопал в роскоши барокко - одном из самых пышных, бурных и экспрессивных стилей. В первую очередь наиболее ярко стиль проявился в архитектуре, скульптуре, живописи, изделиях декоративно-прикладного искусства.

Убранство кораблей в это время достигло апогея: верхний пояс бортов, корма, балконные галереи, концы крамболов, *галъюн* [см. глоссарий], окна *казематов* [см. глоссарий] руль – все было покрыто резьбой. Живописный рельеф переходил в горельеф и круглую скульптуру. От убранства кораблей той эпохи осталось немного подлинных рельефов и носовых фигур, но даже по тем сохранившимся артефактам, можно представить, какое великолепное

зрелище представлял собой барочный корабль (ил. 1, 2, 3, 4). Для разработки проектов привлекались известные мастера графики, художники, скульпторы. Так, в Голландии и Англии украшением судов занимались художники Ван де Велде⁴⁶, Ван Дейк и Дж. Христмас, во Франции – резчик и график П. Пюже. Художники свободно соединяли изображения античных и библейских персонажей, светские и церковные образы. Сотрудничество кораблестроителей и художников превращало несущие балки в прекрасных дев-кариатид, атлантов, героев древнегреческого и римского эпоса. Мастера-резчики легко обращались с массами, пропорциями, исходным материалом – деревом. Стил барокко представлял собой неоднородное и «пёстрое явление» по жанровым сюжетам⁴⁷. Мифические и фантастические морские существа, рыбы, боги и герои, святые и ангелы, ракушки и гирлянды из цветов, заняв всю поверхность судна, создавали впечатление бутафории. Корабль выглядел как «задник» театральной сцены, а не орудие, несущее разрушение и смерть.

Носовые фигуры европейского корабля XVII - XVIII века делились на следующие группы:

1. царствующие особы и государственные люди;
2. библейские святые;
2. фигуры, связанные с античной мифологией;
3. животные и птицы, включая фантастических;
4. прочие.

По данным английского исследователя Д. Пулвертафта, опирающегося на известный список «The Anthony Roll» (1546) [прим. 7], английские суда XVI в. носили названия, связанные с именами простых людей, таких как Мэри или Мэтью. Из пятидесяти восьми имён морских судов, перечисленных в свитке, встречаются названия кораблей, связанные с фантастическими животными, например, Дракон и Саламандра. Во времена царствования

⁴⁶ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. HARDBACK, 2009. С. 227.

⁴⁷ Локтев В.И. Барокко от Микеланджело до Гварини (проблема стиля). М.: Архитектура. 2004. С. 308.

Елизаветы I названия кораблей приобрели более воинственный оттенок, они назывались «Victory», «Repulse», «Defiance», «Dreadnought», «Swiftsure» и «Warspite». Эти названия существуют и в современном военно-морском флоте Британии.

Первое изображение, относящееся к появлению государственной символики на борту британского судна, связывают с кораблем «Мэри Роуз» («Mary Rose», 1536), в убранстве которого появляется роза Тюдоров, геральдическая эмблема Англии и Хэмпшира. Геральдический лев, прочно занявший своё место на княвдигеде с конца XVII столетия, присутствовал в убранстве кораблей на протяжении полутора веков. Государственные люди, монархи и святые появляются на носовых частях корабля в этот же период. Изображения святых на английских кораблях встречается очень редко. Носовая фигура, установленная на первом корабле «Св. Георгий» («St George», 1687) представляла собой фигуру в полный рост, одетого в римские воинские одежды и вонзающего копье в дракона. В основном, носовые фигуры выполнялись в виде бюстов античных воинов как например, на кораблях «St Jean d'Acre» (1853), «St Jasef» (1808), «St Vincent» (1851) и других. Исключение составляет многофигурная композиция на корабле «St Michal» (1699), которая вообще не была связана с изображением святого, а включала изображение пеликана, клюющего себе грудь, рядом мастера вырезали путти и женскую фигуру.

Царствующую особу мужского пола изображали на коне в полный рост со шпагой. Примером таких композиций служат носовые статуи, установленные на английских кораблях «Sovereign of the Seas» (1637), «Naseby» (1655), «Boyen» (1790) и «Royal George» (1673). Носовые фигуры, установленные на *форштевне* [см. глоссарий], являлись изображениями короля Эдгара, руководителя Английской революции Кромвеля, королей Вильгельма III и Георга, соответственно. В коллекции ЦВММ находится модель английского 120-пушечного корабля на кардановом подвесе - это

подарок Вильгельма III Петру I. Носовая фигура изображает Георгия Победоносца, который топчет конём дракона, однако шляпа и черты лица выдают в нём царствующую особу (ил. 5).

На корме модели 120-пушечного английского корабля изображена фигура Вильгельма III на коне. Долгие годы модель, хранящаяся в ЦВММ, считалась подарком Петру I королем Вильгельмом III (1650-1702). В 1998 году старший научный сотрудник ЦВММ Г.М. Рогачев установил, что модель была подарена Петру I в 1710 году, уже после кончины английского короля Вильгельма III (совместно правившего с Анной). В это время первым монархом соединённого Королевства Великобритания оставалась королева Анна Стюарт, которая в качестве компенсации за оскорбление русского посла Артамона Матвеева и подарила модель русскому государю. В Россию она была доставлена в январе 1713 года. При сравнении носовой композиции модели (ил. 6), автор исследования обнаружила, что композиции модели, находящейся в ЦВММ и рисунка из архива Дикинсона, изображают один и тот же сюжет (ил. 7). На них запечатлена сцена коронации Анны. Английский исследователь, считает, что этот эскиз относится к периоду царствования королевы Анны Стюарт. Сходство эскиза из архива Дикинсона и декора модели из ЦВММ позволили сделать предположение, что в датировку изготовления модели следует внести уточнения. Вероятно, она будет датироваться не «1690 годом», а «между 1702 и 1704 годом», как предполагает и Д. Пулвелдрафт⁴⁸.

Английские мастера, как правило, изображали всадника на вздыбленном коне. Носовое украшение представляло круглую скульптуру, рассматриваемую со всех сторон. Фигура животного динамична, шея круто выгнута, конь закусил удила и как будто готовится перепрыгнуть через барьер. Ноздри трепещут, глаза расширены, грива живописными локонами ниспадает на шею. Фигура всадника полна достоинства, что подчеркнуто и

⁴⁸ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. С. 42.

парадным костюмом царствующей особы, и театральностью позы (ил. 8). На корме скульптурная группа трактовалась по-иному – это был горельеф. Изображение коня подавалось в более сдержанной манере, животное торжественно вышагивало, как будто понимая, что на его спине находится важная персона.

Во все столетия образ венценосных особ трактовался сдержанно и однозначно: в парадном костюме, с атрибутами власти – скипетром, державой и короной на голове, монарх в неподвижной позе, сидел на троне, восседал на коне или в полный рост предстоял перед зрителем. Тратовка скульптурного образа в убранстве кораблей аналогична живописному парадному портрету XVII столетия.

Второстепенные фигуры композиции напротив, полны динамики: сложные ракурсы поз, на их лицах запечатлены то детская наивность и шаловливость, как например, у купидонов с судов «Cambridge» (1755) и «Queen Charlotte» (1790), то суровость и строгость, как у Посейдона с корабля «Duke» (1777). Женская фигура, олицетворяющая Мир с приветливой улыбкой на лице, восседает на морском существе, с грозно сдвинутыми бровными дугами, раскрытой пастью и высунутым языком. Античные сюжеты и стилизованные орнаменты, навеянные мотивами Древней Греции и Рима, особенно ярко проявились в рельефах на бортах и корме судов. Нереиды, тритоны, путти, герои мифов существовали на поверхностях кораблей и в начале XIX столетия (ил. 9). Носовая фигура могла не всегда соответствовать названию корабля. Например, на английском корабле «Cumberland» (1774) и яхте «Plymouth» (1755) носовыми фигурами были установлены коронованный Нептун с трезубцем, и Гермес в крылатой шапочке с кадуцеем, соответственно. Всё же, начиная с XVIII в., носовая фигура, как правило, уже соответствовала названию корабля и, в большинстве своём, безграмотное население именно по ней узнавало судно, стоящее в порту. Иконография носовых фигур на античные сюжеты на

протяжении всего периода существования парусного флота не менялась. Так, фигура Цезаря, узнавалась по римским доспехам и лавровому венку на голове; Геракла определяли по накинутой на плечи шкуре немейского льва и палице в руке (ил. 10); Тритон, имел рыбий извивающийся хвост и дул в морскую раковину; Кентавра изображали получеловеком полуконем. Статуи находились на кораблях, имена которых соответствовали носовым фигурам «Ceasar» (1793), «Hercules» (1815), «Triton» (1773), «Centaur» (1759)⁴⁹.

Фигуры, связанные с изображением животных и птиц, таких как, пеликан, орёл, дракон, единорог, встречаются не так часто. Чаще всего во всех флотах мира носовой фигурой конца XVI – XVIII вв. являлся лев (ил. 11, 12). Лев, стоящий на задних лапах, олицетворял силу и мощь. Изображение зверя носило интернациональный характер, оно присутствовало в гербах многих государств, княжеств и городов. Нередко в морских сражениях корабли противника захватывались, становились так называемыми «призами». Плененный корабль, после ремонта входил в состав флота-победителя, а его носовая фигура, как правило, оставалась на форштевне. Так в Британском флоте фигура льва (как коронованного, так и некоронованного) находилась на кораблях, захваченных у датчан «Alliance» (1795), «Rotterdam» (1781), у французов «Belleisle» (1761), «Belle Poule» (1780), «Lutine» (1793), у испанцев были взяты «призы» «Grana» (1781), «Leocadia» (1781), «San Damaso» (1797), «Salvador del Mundo» (1797). Гერальдический лев, по мнению английского исследователя Давида Пулвертафта, оставался популярным на военных кораблях Англии вплоть до конца XVIII столетия⁵⁰.

Убранство корабля второй половины XVII – XVIII вв. не отставало от господствующего в Западной Европе стиля в живописи и скульптуры. Пластически все деревянные статуи и рельефы на кораблях решены в стилистике барокко, они динамичны и занимают большую поверхность судна. Светотеневая моделировка проработанной мускулатуры и эффектные

⁴⁹ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. С. 58; с. 62; с. 65, с. 66.

⁵⁰ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. С. 12; с. 57.

драпировки плаща, выявляют объем фигуры, орнамент из рыб, фантастических существ с рыбьими хвостами, свёрнутыми в тугие кольца, морские растения, воинские атрибуты – всё выполнено по типу «живописного» рельефа с передачей перспективного сокращения пространства. Фактурные, многофигурные композиции, динамичные орнаменты на носовой и кормовой частях скрывали архитектуру кораблей, переключая все внимание зрителя на изучение сюжетов и любование убранством. В эпоху барокко орнаменты, как правило, не повторялись и выполнялись в виде сплошного фриза на корме симметрично с правого и левого бортов.

Характерным орнаментом периода барокко являлся мотив с изображением рыб, наяд, путти, ракушек. В дальнейшем, когда на смену барокко придёт стиль рококо, в орнаменте появится новая трактовка раковин, трельяжная сетка, цветочные венки, гирлянды и т.д.

Уже в конце XVIII века английское Адмиралтейство сокращает бюджет на убранство кораблей и многофигурные композиции, носовые фигуры в полный рост заменяются на поясные фигуры или бюсты. В начале XIX столетия, расширяется круг персон. Резные портреты знаменитых адмиралов, членов королевской семьи и политических деятелей устанавливались на кораблях английского флота. Например, «Vernon» (1849), «Duncan» (1859), «Duke Wellington» (1852), и многие другие. Патриотический подъём и гордость за успешные компании в войнах с Наполеоном, привели к тому, что на кораблях, носящих название «Horatio Nelson» (1806) «Nelson» (1859), «Victorious» (1814), «Nile» (1839), «Trafalgar» (1841) были установлены бюсты выдающегося флотоводца Горацио Нельсона. Адмирал изображен с большим портретным сходством, в парадном мундире с наградами, парике и пустым правым рукавом.

Значительная часть носовых фигур XIX века, связана с географическими названиями. В первую очередь Адмиралтейство обратилось

к британской топонимии, так появляются корабли с названиями «Albion» (1860), «Britannia» (1820), «London» (1857), «Liverpool» (1860), «Bristol» (1860), «Edinburgh» (1811), «Cambridge» (1815) и т.д. В большинстве своем носовые украшения представляли поясные фигуры дев в средневековых платьях с коронами в виде крепости на голове, например, на кораблях «London» (ил. 13) и «Liverpool», женщин в латах со шлемом «Albion» или бюсты мужчин в военном мундире, например, «Gibraltar» (ил. 14) и «Edinburgh». С боку, рядом с фигурой выполнялся рельеф с изображением герба города или ключа от него. Несмотря на то, что в западноевропейском искусстве XIX века уже господствовал классический стиль, в декоре судов ещё присутствовали элементы барокко в виде закрученного листа аканта, стилизованной раковины и некоторых других элементов.

В XIX в. появляется группа кораблей, названия которых связаны с качествами, характеризующими человека, такими как активность, мстительность, неотразимость, смелость и т.д.

Резчики деревянных рельефов связывали активность с образом юной королевы Виктории («Active»), неотразимость – с богом Зевсом с пучком молний в правой руке («Irresistible»), смелость воплотилась в фигуре простого моряка, скрестившего на груди руки и смело смотрящего вперед («Daring») и т.д. Свободный выбор стиля и композиций позволил мастерам не следовать и мыслить по определённому шаблону, а выполнить каждую скульптуру оригинально и неповторимо.

Английские корабли и разработчики корабельного декора оказали огромное влияние на развитие флота не только Британии, но и всего мира, включая и Россию.

1.2. Предпосылки и начало создания русского флота

На территории Древней Руси существовало множество племён, которые селились возле рек и вдоль береговой линии моря. Люди

использовали плавательные средства для передвижения по воде в поисках новых земель, богатых пищей. Исследователь Карельских петрографов, доктор исторических наук Ю.А. Савватеев обнаружил древнейшие рисунки беломорских и онежских лодок, на носу которых видны изображения головы животного, чаще всего лося⁵¹. Видный советский историограф Б.А. Рыбаков на основании археологических данных считал, что в Древней Руси важным разделом обработки дерева было кораблестроение. Сложное производство стругов, челнов, ладей и других плавательных средств создало «особую отрасль древодельного ремесла»⁵². После образования в IX в. Древнерусского государства, появились выходы к Балтийскому, Черному, Азовскому и Северным морям. Однако, в XIII в. установление на Руси татаро-монгольского ига, лишило её выходов к южным морям. По итогам Ливонской войны (1558—1583) Московскому государству оказался отрезан путь и к Балтийскому морю. Выход оставался только к Северным морям. Но из-за сурового климата судоходство здесь могло продолжаться всего лишь 2 – 2,5 месяца, и то, это было каботажное плавание. Специальные суда, приспособленные для плавания во льдах, имели двойную деревянную обшивку, их корпус напоминал грецкий орех. Такие суда назывались кочами, и скорее всего, они не имели пластического декора, так как размеры их были незначительны. В Московском государстве, не имевшем выходов к морям, кораблестроение не развивалось. Следовательно, говорить о традициях убранства русских кораблей, которые сложились к XVI–XVII векам в ряде европейских государств, не приходится.

Строительство в селе Дединове в 1667 году под руководством боярина А.Л. Ордин-Нащокина корабля «Орёл», нельзя отнести к созданию регулярного флота на Руси. Корабль строился по западноевропейскому типу голландским мастером Ламбертом Гельтом, предназначался для охраны

⁵¹ Савватеев Ю.А. Рисунки на скалах. - Петрозаводск: Карельское книжное издательство, 1967. С. 141

⁵² Рыбаков Б.А. Развитие ремесел в древней Руси. - М.: Академия наук, 1948. С. 4

русских торговых судов на Каспийском море. Своё первое и единственное плавание, с полностью иностранной командой на борту, судно совершило от с. Дединова до Астрахани за три с половиной месяца. Восставшие казаки под руководством Степана Разина, по одной из версий, сожгли корабль, так как не сумели овладеть его управлением. Существует и другая версия, по которой корабль обветшал и сгнил в протоке Кутум. Больше попыток строительства больших судов во времена Алексея Михайловича не предпринималось. Лишь с приходом к власти его сына Петра Алексеевича начинается создание регулярного российского флота. Этому событию предшествовали его отроческие забавы - плавание на английском ботике, обнаруженном в селе Измайлове у его дяди Н.И. Романова, и строительство Потешной флотилии на Плещеевом озере. Приняв на себя ответственность за управление государством, пришло понимание, что для успешного экономического и политического развития российскому государству необходимо иметь выходы к морям. В 1695 году Петр I начинает поход на юг. Цель кампании - завладеть крепостью Азов, важным на тот период форпостом, откуда Россия могла получить выход в Азовское море, и далее к Черному морю. Но турецкая армия, получая подкрепление с моря, отстояла этот важный стратегический пункт. Спустя год, после постройки на Воронежских верфях кораблей «Апостол Павел», «Апостол Пётр», и нескольких гребных судов, Петр I вновь идет на Азов и, на этот, раз крепость не выстояла. Это была первая победа с участием кораблей, в результате которой молодой государь сумел провести через боярскую Думу решение о создании регулярного военного флота. Главной верфью на тот период становится Воронеж. Здесь были построены такие корабли как «Апостол Павел», «Апостол Пётр», «Святой Георгий», «Гото Предестинация» и другие.

Петр I, прибыв в 1697 году с Великим Посольством в Европу, особое внимание уделил кораблестроению и тем наукам, что были с ним связаны –

навигации и астрономии⁵³. Он лично участвовал в строительстве кораблей на голландских и английских верфях.

В 1700 году начинается война России со Швецией за выход к Балтийскому морю. На отвоёванных землях в устье Невы в 1703 году царь Петр Алексеевич заложил новый город Санкт-Петербург, а спустя год Адмиралтейские верфи. Военные действия, развернувшиеся на Балтике, диктовали необходимость перевести строительство судов ближе к морю. Адмиралтейство Санкт-Петербурга становится градообразующим центром, где были сосредоточены основные и вспомогательные производства. Судостроители выполняли половинчатые модели судов, так как сводом административных законов регламентировалось «когда который корабль строить, то надлежит приказать тому мастеру сделать половинчатую модель на доске, и оную, купно с чертежом, по спуске корабля, отдать в коллегию Адмиралтейскую»⁵⁴.

Процесс проектирования, строительства и создания убранства корабля шел по двум направлениям.

Первый путь связан с привлечением иностранных специалистов на русскую службу. Приобщение к западноевропейской архитектуре на Руси началось при Иване III, который пригласил во второй половине XV века итальянских зодчих для перестройки Московского Кремля. Иностранные архитекторы Аристотель Фиарованти, Алевиз Новый, Марко Фрязин, Бон Фрязин и Пьетро Антонио Солари, опираясь на принципы древнерусского строительства, обучали русских учеников новым пониманиям объёма и пропорций. Для отделки новых дворцов и их интерьеров в XVII столетии появляется «Палата резных и столярных дел», существовавшая при мастерских Московской Оружейной Палаты. Приглашенные иностранные мастера, такие как Конрад Оснер, Николай Пино, Конрад Гаи и другие

⁵³ Левинсон-Лессинг В.Ф. Первое путешествие Перта I за границу. // Государственный Эрмитаж: Культура и искусство петровского времени. Публикации и исследования / Л.: «Аврора», 1977 – С. 5-56.

⁵⁴ Морской музей России. - //Под ред. Е.Н. Кочергина. – СПб.: «Арт-Палас», 2004. С. 28.

оказали значительное влияние на искусство в целом и, на резьбу по дереву, в частности. Русские мастера перенимали у иностранцев пластику, технику и сюжеты, прежде не свойственные русской резьбе (витые колонны, виноградные лозы и другое).

Петр I в 1711 году закрывает мастерские Оружейной Палаты в Москве и всех ремесленников переводят в Петербург. Здесь создаются новые учреждения, объединившие работы по строительству и декоративным отделкам дворцов и государственных сооружений. Первоначально до 1723 года таким центром являлась Канцелярия городских дел и Городовая канцелярия, непосредственно подчинявшаяся государю.

Второй путь, по которому шло развитие судостроения и его убранства в России, связан с участием в его создании отечественных мастеров. Помимо строительства, иностранные специалисты обязаны были обучать своему ремеслу русских подмастерьев. Государь привлекал талантливых, способных людей разных сословий, которые впоследствии стали ведущими специалистами в области кораблестроения, среди них Ф.М. Склаев, И.Ю. Татищев, Ф.С. Салтыков, Ф.П. Пальчиков, Г.А. Меншиков, Л.А. Верещагин и многие другие⁵⁵.

Адмиралтейство XVIII века становится крупным центром декоративной резьбы по дереву. Всё большее число работников требовалось для строительства военного флота, и на Охте образуется поселение плотников, резчиков и столяров. Из разных районов, там, где были развиты деревообрабатывающие промыслы, по указу Петра I в Петербург перебирались ремесленники. Они являлись носителями не только определенных технических навыков, но и сложившихся в этих районах художественных традиций. В Европу были посланы на обучение русские молодые люди, такие как П. Жиряков, К. Воронов, Михайло Нерыцкий, Яков Арсентьев и другие. После возвращения на Родину многие из них

⁵⁵ Быховский И.А. Петровские корабли. Л.: Судостроение, 1982. – 100 с.

добросовестно трудились на верфях Адмиралтейства в Санкт-Петербурге и Воронеже.

Как было сказано выше, своего опыта строительства морских судов Россия не знала, и Петр I нанимал специалистов из Европы, которые получили в России благодатную почву для реализации своих смелых и грандиозных проектов. На верфях Петербурга, Воронежа и Архангельска успешно трудились судостроители-иностранцы: Р. Броун, Р. Козенец, В. Геренс, О. Най, К. Ниулон, В. Никлас и многие другие. Кораблестроители привозили с собой инструмент, альбомы и чертежи [прим. 8]. Прототипами убранства первых русских кораблей являлись модели, которые в качестве рекомендаций иностранные мастера дарили Петру I.

По воле Петра I под руководством иностранных специалистов и по образцам лучших западноевропейских кораблей XVII – начала XVIII веков с привлечением отечественных ремесленников в России организуется новая отрасль производства – кораблестроение. Производство кораблей привело к реорганизации военного дела, создаётся регулярный флот, который повлёк за собой образование новых структур, таких как Адмиралтейств-коллегия, флотские экипажи и т.д. Большое число людей вовлекается в основную производственную сферу и вспомогательные производства, такие как мануфактурная, деревообрабатывающая отрасли и т.д.

При строительстве кораблей совершенствуются и ремёсла, некоторые из которых способствовали становлению такого вида искусства, как скульптура. Первый скульптурный портрет в виде поясного изображения Петра I, выполненный известным скульптором Б.К. Растрелли, появился в 1725 году на корабле «Не тронь меня». Мастер писал, что 15 мая 1724 года по указу государя, генерал Ушаков «приказал сделать Его Величества портрет, в дереве изваянный, чтобы оный потом поставить на корабль военный»⁵⁶. Известно, что скульптор выполнил модель конного монумента,

⁵⁶ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 10.

установленного сейчас у Михайловского замка, при жизни царя, однако отлита скульптура была только в 1746 году, а установлена в царствование Павла I в 1800 году. Бронзовый скульптурный парадный портрет Анны Иоанновны в полный рост с арапчонком, находящийся сейчас в залах Государственного Русского музея, Б.К. Растрелли отлил в 1841 году. Однако ещё раньше в 1733 году бюст императрицы Анны Иоанновны, помещенный в тондо, находился на корме линейного корабля «Слава России» (ил. 15). Он имел портретное сходство: государыня изображена с черными волосами, уложенными в высокую прическу, одета в модное малиновое платье с глубоким декольте, отделанное белым кружевом, через плечо перекинута лента Ордена Святого апостола Андрея Первозванного. Возможно, что автором этого бюста был так же Б.К. Растрелли. Одним из первых скульптурных портретов можно считать и бюст принцессы Анны, дочери Петра I, установленный на императорской яхте «Принцесса Анна» (1719) (ил.16). Бюст, как и яхта, полихромен: в костюме принцессы присутствуют синие, пурпурные, жёлтые цвета. Верхняя часть борта яхты покрашена в пурпурный цвета и сплошь покрыты золоченой резьбой, далее идет чередование желтых и синих полос.

Следует отметить, что Петр I, решая проблемы, связанные с изображением и постановкой на кораблях фигур не только зверей и птиц, но в первую очередь людей, входил в конфликт с религиозными взглядами церковнослужителей. В России круглая деревянная скульптура была под запретом церкви, которая видела в ней отголоски языческих идолов [прим. 9].

Борьба России за возвращение земель вдоль Балтийского моря и необходимость ведения войны на море, привели к началу строительства военного регулярного флота. Пристальное внимание Петра I к флоту и значительное вливание денежных средств в его строительство и отделку позволили уже в первые годы своего существования вывести российский

флот на одно из ведущих мест в мире. Сотрудничество с иностранными специалистами-кораблестроителями, передача их опыта на местах, обучение русской молодёжи за границей и привлечение ремесленников из российских глубин способствовали этому феномену и повлияли на развитие декоративного искусства, скульптуры и убранства судов.

1.3. Развитие сюжетных линий в убранстве кораблей согласно господствующего стиля и исторического контекста XVIII столетия

Автор исследования, при изучении этой темы помимо перечисленных в 1.1 источников, обратилась к гравюрам XVIII века. В фондах ЦВММ насчитывается 24 гравюры А.Ф. Зубова, в том числе знаменитый лист «Панорама Санкт-Петербурга и 11 видов города и его окрестностей. 1715 г.»; 23 гравюры А. Шхонебека; 24 работы, выполненные П. Пикартом; гравюра «Перспектива Большой Невы в середине XVIII в.», исполненная М.И. Махаевым; гравюры, выполненные по рисункам М.И. Махаева с панорамой Невской артерии; акварельный рисунок «Корабль, построенный Петром I 26/VI – 1700 «Гото Предестинация» в Воронеже» работа художника П. Бергмана и многие другие гравюры неизвестных авторов с видами первых российских верфей и судов. Чтобы глубже проникнуть в эпоху становления Российской империи и зарождения регулярного флота автор обратилась к предметам быта и флагам этой переломной и сложной эпохи. В знаменном фонде хранятся подлинные вещи Петра I, его адмиралтейское кресло, колет, штандарт 1703 года, который находился на «дедушке русского флота» - ботике Петра Алексеевича; флаг царя Московского 1693 года, под которым молодой государь ходил по Белому морю к Соловецким островам. В морских баталиях Северной войны (1700–1721) русскими моряками были захвачены военно-морские шведские флаги, которые можно увидеть только в фондохранилище знаменного сектора ЦВММ.

Автором подробно описан резной рельеф транцевой доски «Триумф Нептуна и Амфитриты», на которой изображен миф о сватовстве бога

океанов и морей Нептуна, к дочери Неря морской нимфе Амфитрите и выявлены античные прототипы, которые легли в основу сюжетов этой многофигурной композиции. В процессе изучения гравюр, хранящихся в фонде ЦВММ, были переатрибутированы некоторые гравюры петровской эпохи, среди которых изображение корабля «Предестинация», работы А. Шхонебека.

Искусствоведами отмечено, что в убранстве кораблей зрелое барокко возникло на два-три десятилетия раньше, чем в гражданских постройках. Влияние стиля барокко продолжало сохраняться на русской почве даже тогда, когда ему на смену в Европе пришел классицизм. «Выработанные в этот период традиции художественного оформления парусных судов сохраняются вплоть до начала XIX столетия»⁵⁷.

Большую роль в развитии судостроения в России сыграли английские корабли. Они привнесли свой опыт и знания в создание русских кораблей и их убранство. В разделе 1.1 были рассмотрены стилистические особенности архитектурно-пластического убранства английских судов этого периода. На русских кораблях, по аналогии с английскими кораблями, устанавливались всё те же носовые фигуры геральдических львов, героев античной мифологии, государственных и политических деятелей.

Британцы, как правило, на носовой части судов устанавливали фигуру с изображением геральдического льва, коронованного или некоронованного. Практически на всех английских и российских моделях XVIII века, хранящихся в Центральном Военно-Морском музее, можно увидеть именно этого зверя. При аттестации в 1705 году корабельный мастер Ричард Бент подарил Петру I модель 50-пушечного корабля IV ранга «Седжмур» (1687). Корабел под руководством мастера Ли участвовал в строительстве этого судна в Англии. В России Р. Бент трудился на верфях Воронежа и Олонца. Он заложил сначала 50-пушечный «Пернов» и второй корабль, который так и

⁵⁷ НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 2. Д. 1166. Воронова В.Н. Русская корабельная скульптура. С. 29

остался безымянным. В августе 1712 года корабль должен был прибыть в С.-Петербург и получить имя, но, при проходе по Ладожскому озеру, он затонул во время бури. Прототипом для обоих судов послужил «Седжмур», и на носовой части корабля находился коронованный полнофигурный лев.

Другой судостроитель Ричард Броун прибыл из Англии в Россию в 1705 году и преподнес Петру I свою модель 50-пушечного корабля IV ранга «Дептфорд» (1687) [прим. 10]. На родине Броун вместе с судостроителем Фишером Хардингом, принимал участие в строительстве флагмана английского флота 100-пушечного корабля «Ройал Соверейн». Княвдигед «Дептфорда» венчала резная фигура вставшего на задние лапы льва с короной на голове. На кораблях, построенных в России, Р. Броун в качестве носовой фигурой использовал именно этот образ. В 1705–1707 годах Р. Броун трудился на верфях Воронежа, Олонецка (1707–1708). В 1708–1710 годах на Новолadoжской верфи построил два 50 пушечных корабля – «Выборг» и «Рига». В 1728 году Ричард Броун участвовал в строительстве 32-пушечного фрегата «Россия». Модель этого судна была выполнена мастером в 1733 году во время ремонта и хранилась в Модель-камере Адмиралтейств-коллегии Санкт-Петербурга [прим. 11]. Носовую часть завершал коронованный лев, стоящий на задних лапах. Корабельный декор того времени, как правило, был полихромным. Лев выкрашен в желтый цвет, красная корона венчает голову зверя, а на спине животного восседает нежно-розового цвета Посейдон, в набедренной повязке и с трезубцем в руке. Россия для Ричарда Броуна стала второй Родиной, с 1710 года до конца своей жизни он работал на Адмиралтейской верфи Петербурга. Умер корабел в 1740 году.

Фигура льва украшала и другой русский корабль «Ингерманланд» (1715), в проектировании которого принимал участие царь Петр Алексеевич. В 1716 году в ходе Северной войны (1700–1721) «Ингерманланд» являлся флагманом объединенной англо-голландско-датско-русской эскадры, царь

держал на нем свой штандарт. После завершения Северной войны и срока службы корабля, Петр I завещал сохранить корабль для потомков. Однако время его не пощадило. В 1735 году, находясь в Кронштадте на вечной стоянке, он затонул. Восстановить корабль было невозможно, и его разобрали на дрова.

В 1835 году в «Записках ученого комитета Главного морского штаба», в статье «Корабль Ингерманланд» отмечалось, что «...княвдигед его украшен поставленною фигуною льва, изображающего силу и поддерживающего передними лапами Российский герб...»⁵⁸. Фигура зверя появилась не случайно, ведь строителем судна был англичанин Ричард Козенц. Корабел проработал на Адмиралтейских верфях С.-Петербурга более двадцати лет, и построил 17 кораблей, фрегатов и другие суда.

На форштевень парусного линейного корабля 2 ранга «Святой Андрей», построенного англичанином Ричардом Рамзом, также опирался коронованный лев. Корабль спустили на воду в 1721 году в Санкт-Петербурге. Государь старался не пропускать такие события и устраивал по этому поводу грандиозные праздники. Перед Адмиралтейством выстраивались суда, разукрашенные цветными флагами, и когда корпус нового корабля врезался в невскую воду, ему салютовали корабельные орудия и пушки Петропавловской крепости. Корабельный мастер получал на серебряном блюде из рук государя или главного начальника по три рубля серебром за каждую пушку. Затем, государь с корабелями отмечали рождение нового корабля. П. Свиньин в «Отечественных записках» писал, что несколько лет после смерти Петра Великого, корабельные мастера в день спуска, построенного судна, одевались в черную одежду.

Р. Рамз соединил на носовой части «Святого Андрея» несколько фигур совершенно разных по тематике (ил. 17). В центре композиции расположена фигура геральдического коронованного льва, вставшего на задние лапы, -

⁵⁸ Корабль Ингерманланд. //Записки ученого комитета Главного морского штаба Его Императорского Величества. Ч. XII. СПб., 1835. С. 254.

круглая голова, широкий приплюснутый нос, грива, разделенная на аккуратные пряди, раскрытая пасть. Рядом с гривой мастер вырезал античного героя Геракла с поднятой вверх палицей. Балки галюна представляют собой торсы дев-русалок, с распущенными волосами и опущенными веками. Лишь веселый путти, парящий над головой древнегреческого героя вносит диссонанс в эту зловещую группу. Персонажи пользовались большой популярностью и в последующие десятилетия. Знакомые Геракл с палицей, львы на задних лапах, русалки, путти, античные боги, - все они ещё долго присутствовали в убранстве кораблей.

На чертеже 52-пушечного корабля времен Петра I со спусковыми флагами (чертежный фонд ЦВММ) носовой фигурой изображен коронованный лев (ил. 18). Чертеж выполнил Ч. Жильбер. Таких львов можно обнаружить на кораблях «Гото Предестинация», «Штандарт», шняве «Фаворитка»⁵⁹.

В конце XVIII – начале XIX вв. фигуры львов стали заменять на фигуры античных богов, героев, святых, изображения которых соответствовали названию корабля. Так появились куттер «Меркурий» (1788, 1815), фрегаты «Гектор» (1781) и «Амфитрида» (1807, 1853), фрегат «Евангелист Марк» (1773) и другие. Об этих носовых фигурах будет сказано ниже.

Композиции с государственными лицами первоначально не нашли широкого распространения на отечественных судах. Изображение конных царствующих особ в качестве носовых фигур обнаружить не удалось ни в архивных документах, ни на моделях кораблей. Кроме указанных выше скульптурных портретов Петра I с корабля «Не тронь меня» (1725) и Анны Иоанновны с кормы корабля «Слава России» (1733), можно отметить изображение императрицы Анны Иоанновны, выполненное известным мастером Я. Ламбе. Он поместил статую государыни в полный рост, в

⁵⁹ Цехановская О.К. Английский Лев на русских кораблях. СПб.: Издательство «Европейский дом», 2014 г.

парадном платье в мантии и со всеми атрибутами власти на корму и носовую часть яхты «Диана» (1740) (ил. 19). Золочёный бюст императрицы Екатерины II в шлеме греческой богини Афины Паллады размещался на 12-вёсельном катере государыни (ил. 20).

Античные сюжеты в убранстве российских кораблей появились с самого начала строительства регулярного военного флота в XVIII веке и сохранились до середины XIX. Некоторые композиции для украшения судов брались с гравюр. Голландские мастера, работавшие в России, такие как А. Шхонебек, П. Пикарт, И. Бликлант, Г. Девит, фиксировали первые постройки новой российской столицы, любовно, словно вспоминая каналы своей родины, резали на меди панораму города с невской водной артерией и кораблями на ней. Они составляли топографические карты и планы батальи, торжественные шествия, связанные с победами, в ходе Северной войны (1700-1721). Работы их сохранили для потомков образы сподвижников Петра Алексеевича. Гравёр П. Пикарт запечатлел образ А.Д. Меншикова, мастер П. Шенк выполнил портрет Ф.Я. Лефорта. Резчики А. Шхонебек [прим. 12] и П. Пикарт организовали первую в России гравировальную мастерскую. Почти всегда в углу листа А. Шхонебек размещал картуши с изображением мифических сцен, в аллегорической форме повествующие о событиях, происходящих в эпоху петровских преобразований (ил. 21, 22). Знаток древнегреческой и римской мифологии он пользовался большим доверием у Петра I, и государь, при выборе изображений, отсылал судостроителей к гравюрам мастера. При выборе композиции корабля «Быстрая ластовица» (1709) Пётр I отсылает строителя корабля Ф. Склеяева к работам голландца «...по сторонам весь гакаборт резать так как Шонобеков текен... Паче же трудитца вам надлежит в подделке под *Предистинацию*»⁶⁰.

Часто героем таких сюжетов становился античный герой Геракл и его подвиги. Так на одной из галерей «Гото Предестинации» изображен Геракл,

⁶⁰ Алексеева М.А. Гравюра петровского времени. Л.: Искусство, 1990. С 32

удерживающий небо и Атлант, приносящий ему яблоки, охраняемые Гесперидами. На гакаборте корабля «Лесное» одна из основных четырех фигур, олицетворяющих Мужество, также воплотилась в образе древнегреческого героя.

Особой популярностью в XVIII веке пользовалось изображение триумфа Нептуна и Амфитриты. В фондах ЦВМ музея сохранились великолепные деревянные рельефы с корабля петровской эпохи, имя которого пока не установлено. Доски представляли единый рельеф, потом их разрезали на две, почти равные части и поместили в рамы. Сюжет повествует о том, как с помощью морских существ Нептун добивается взаимности у nereиды Амфитриты. Композиция выполнена в виде сплошного фриза, мотивы которого ни разу не повторяются, но имеют свою внутреннюю логику и структуру. То, что перед нами избранница бога морей и протоков указывает покрывало поднятое над её головой. Рассказ ведется неторопливо: вначале Амфитрита стремительно уплывает, закрывает руками уши, чтобы не слышать звуки гимнов, извлекаемые тритоном из раковины (ил. 23). Она не обращает внимания на амура, который высунувшись из воды, тербит её ладошку и о чем-то просит (ил. 24). Постепенно, внимая игре на лире и уговорам, она соглашается и дает отвезти себя к Нептуну (ил. 25). В целом, композиция расходится от центра к бортам корабля, что поддержано развевающимися одеждами, наклоном трезубца Нептуна, направлением разворота лир и зеркал, древками знамен в руках амуров. Изображение «Триумфа...» размещалось на корме на транцевых досках и прежде имело другое цветовое решение: на красном фоне (сейчас – голубой) плескались серебряные рыбы-дельфины, позолоченные тритоны, амур и мчалась в колеснице сама божественная чета (ил. 26). Трудно сказать, в какое время были перекрашены в голубой цвет небо и вода, а все фигуры приобрели шоколадный оттенок. Только пучеглазые рыбы и раковины сохранили свой серебристый перламутр. Рельеф выполнен в типично барочном стиле: сочное

цветовое решение, многофигурная композиция динамична, движение происходит и на море, и в воздухе. Шаловливые амурсы носятся по небу, трубят в ракушки, играют на лире, катаются на рыбах. Двое кудрявых мальчишек, приоткрыв рты от испуга, вцепились в стремительно несущихся коней колесницы Нептуна (ил. 27). Позы персонажей даны в сложных ракурсах, тщательно проработаны волосы, мускулатура и мимика лиц. Все это говорит о высоком профессионализме исполнителя рельефа и хорошем знании древних мифов. В рельефе можно обнаружить мотивы античных мозаик из римских провинций Северной Африки III – IV в. н.э., г. Остии II в.н.э., помпеянских фресок I века нашей эры. По мнению искусствоведа Т.М. Матвеевой таким мастером в то время мог быть знаменитый скульптор Б.К. Растрелли. Автор предполагает, что рельефы являлись образцом для последующих работ и были сняты с корабля «для особого хранения»⁶¹.

На корме петровского «Ингерманланда» также находились изображения Нептуна и Амфитриты⁶².

В декоре кормы неосуществленного проекта корабля «Лесное» Нептун и Амфитрита поддерживают ленту, с девизом судна. Божественная чета восседает в колеснице, запряженной гиппокампами.

На модели корабля фрегата «Крейсер», построенного в 1723 году в Санкт-Петербурге на Адмиралтейских верфях, на гакаборте так же изображена nereida Амфитрита, сидящая в колеснице, запряженной морским коньком. Рядом с Амфитритой в колеснице восседал Нептун. В образах божественной четы мастера подразумевали Петра I и его супругу Екатерину I, которые несутся в колеснице по волнам Балтийского моря.

На чертеже двухмачтовой яхты «Диана», как отмечалось ранее, в колеснице рядом с Нептуном в образе Амфитриты изображена императрица Анна Иоанновна в парадном платье. В композиции носовой части возле её

⁶¹ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 47.

⁶² Корабль Ингерманланд. //Записки ученого комитета Главного морского штаба Его Императорского Величества. Ч. XII. СПб., 1835. С. 255.

ног у трона скромно присел с трезубцем Нептун, и сюжет приобрёл другое толкование. Может показаться, что бог морей состоит на службе при русской государыне (ил. 28). В композиции явно просматривается влияние британских художников (ил. 29).

Несмотря на то, что практически во всем убранстве присутствовали сюжеты, взятые из мифов Древней Греции и Рима, на протяжении всего XVIII века имена кораблей, связанные с античной тематикой и топонимикой встречаются крайне редко. Куттер «Меркурий», фрегат «Гектор», яхта «Диана», корабль «Европа», бомбардирский корабль «Юпитер», корабль «Нептунус», фрегаты «Этна» и «Везувий» и несколько мелких судов – всё, что удалось обнаружить на сегодняшний день. Бомбардирские и мелкие суда не имели резных украшений. Носовыми фигурами куттера «Меркурий» (1788) и фрегата «Гектор» (1781) были скульптуры в полный рост бога торговли Меркурия и героя троянской войны Гектора, соответственно. Фигура Меркурия (ил. 30, публикуется впервые) имеет утраты, но по тому, что осталось можно установить, что статуя была традиционно раскрашена: на розовом теле бога отчетливо выделяется коричневая сумка и развевающийся сзади плащ, сандалии и шапочка с золотыми крылышками. Левая рука утрачена, но вероятно в ней Меркурий держал кадуцей, как на и английской гравюре (ил. 31). Фигура Меркурия будет популярна и её изображение можно увидеть на фрегате XIX века. Княвдигед фрегата «Гектор» венчает статуя, вырезанная из натурального дерева, изображающая эллинского воина в шлеме (ил. 32). В левой руке он держит щит, а в правой - меч. Носовое украшение корабля типа «Европа» (1768-1769) выполнено в виде обнаженной женской фигуры в накинутом на голову и развивающимся за спиной плаще. Эта скульптура, выполнена мастером с большим вкусом и умением. Несколько удлиненные ноги, плавные, мягкие линии тела, изящные складки материи создали притягательный образ Европы (ил. 33). На самом корабле *битенги* [см. глоссарий] выполнены в виде бюстов воинов в шлемах,

по бортам, накладки из розеток цветов отделяют переход кормы к палубе. Эллипсоидная линия гакаборта уже имеет очертания характерные для кораблей эпохи классицизма. На самой корме элементов декора не так много, но верхняя раковина гакаборта по-прежнему несёт повествовательность. В центре вырезано раскидистое дерево по бокам от него сидящие фигуры женщины в хитоне и мужчины в воинских доспехах. Возможно, это иллюстрация к мифу о похищении Европы богом Зевсом, который по преданию отнес её на крону высокого дерева.

Как отмечалось выше, особое место в убранстве кораблей отводилось корме. Именно на ней в аллегорической форме разворачивался рассказ о событиях современной жизни. На верху гакаборта в центральном медальоне вырезалось название корабля или аллегорическое изображение, раскрывающее его название. Здесь же размещался рельеф с девизом. Первоначально, кораблестроители создавали композиции, в которых отражались основные победы русского оружия в ходе Северной войны (1700-1721). Например, на корме первого, спущенного с Адмиралтейских верфей в 1712 году 54-пушечного корабля «Полтава», в резном рельефе нашли отражение победы и триумфа русского оружия под Полтавой в 1709 году (ил. 34). В центре гакаборта в круглом медальоне вырезано название корабля, возле которого справа и слева возлежат нимфы. Они дуют в трубы и оповещают о свершившейся победе. Под ними на *квартописах* [см. глоссарий] мастера симметрично вырезали изображения Фаэтона, низвергнутого молниями Зевса. Согласно древнегреческому мифу Фаэтон, сын Гелиоса и океаниды Климены, взялся не за свое дело - управлением крылатой солнечной колесницей отца. За что и был наказан Зевсом. На рельефе в роли Зевса-громовержца выступал царь Петр Великий, а шведский король Карл XII предстал в образе скинутого с колесницы тщеславного Фаэтона. Как писал государь после Полтавской победы: «вся неприятельская

армия Фаэтонов конец восприняла»⁶³. В пространстве между рельефом с Фаэтоном и нишей мастер поместил библейский сюжет, изобразив Георгия Победоносца, пронзающего копьем дракона. На подзоре сюжет, взятый из книги «Символы и Эмблемата», - головки амуров надув щёки дуют на русское оружие, посылая удачу и победу.

Петр I принимал участие не только в проектирование кораблей, но и в их убранстве, сам выбирал сюжеты, указывал места их расположений. Также давал имена кораблям, называя в честь первых русских побед - «Лесное», «Гангут», «Полтава»; или именами городов и крепостей, которые были построены или отвоеваны на Балтийских землях – «Кронштадт», «Выборг», «Нарва», «Петербург» и другие.

Имя раскрывалось через аллегория, как например, изображение ласточки, украшавшее корму «Быстрая ластовица», олицетворяло предвестницу будущих свершений и побед. Изображение апостола Петра, голубя, летящего с миртовой ветвью в клюве и, виднеющегося на горизонте корабля, вселяло «надежду на превращение России в сильную морскую, но миролюбивую державу»⁶⁴. Рельеф размещался на гакаборте корабля «Гото Предестинация», спущенного с Воронежских верфей в 1700 году [прим. 13].

На *квартописах* [см. глоссарий] кормы устанавливались ростовые аллегорические фигуры. Например, женская фигура с якорем означала Надежду, изображение женщины с крестом – Веру, фигура Марса или Геркулеса – Мужество и т.д. В большинстве своём пластика фигур не отличалась высоким художественным мастерством. Статичные статуи с круглыми, ничего не выражающими глазами, лишенными мимики крупными чертами лиц, с обобщенными формами мышц тела, неуклюжими движениями, - они походили на кукол марионеток (ил. 35). В XVIII веке в большинстве, резные деревянные фигуры, по своей стилистике как никогда были близки к народному творчеству. Перед резчиками ставилась задача не в

⁶³Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 13.

⁶⁴ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 42.

точном соблюдении пропорций и передаче портретного сходства или психологического состояния героя, а в том, чтобы фигуры, крупные и ярко раскрашенные, были видны издалека. Во времена петровского барокко количество таких фигур доходило до четырех, в конце XVIII столетия останется две, а к середине XIX в. они совсем покинут корму.

В XVIII в. шел поиск и отбор основных элементов убранства корабля, которые впоследствии станут обязательными на всём протяжении существования Российского императорского флота. Вкусы правителей, господство того или иного стиля, вносили свои изменения в сюжеты и орнаменты, присутствующие на поверхностях кораблей. Однако элементы декора, связанные с государственной символикой, проходили сквозь все эпохи, с одного корабля на другой.

Вначале зарождения флота идет поиск изображений с Российской символикой и к 1720-м годам на корме петровских судов обязательными элементами становятся штандарт, вензель царя и имя корабля. Такая схема сохранится, но будет видоизменяться в последующие столетия. Например, изображение штандарта преобразуется в геральдического орла, и поднимется с *транцевых досок* [см. глоссарий] в верхнюю часть раковины *гакаборта* [см. глоссарий]. Имя корабля опустится на нижнюю доску кормы (ил. 36). Царский вензель в XIX веке поместят в щит на груди геральдического орла (ил. 37). Такой конструктивный элемент, как центральная арка в виде раковины, присутствующая в декоре на кораблях «Полтава», «Выборг», «Быстрая ластовица» и некоторых других, со временем исчезнет. Так же, как и девиз корабля, который вырезался на доске и помещался на корме.

В первой трети XVIII века на кормах кораблей «Полтава», «Быстрая ластовица», «Выборг», «Лесное» появляется изображение штандарта. На гравюрах с рисунка Х. Марцелиуса «Набережная Невы у Адмиралтейства» и А. Зубова «Панорама Петербурга» на кормах кораблей отчетливо виднеется изображение двуглавого орла с короной на голове и картами морей в клювах

и лапах птицы. Несколько иное изображение двуглавого орла на корме «Ингерманланда» и на одном из вариантов убранства «Лесного»⁶⁵. Оно аналогично изображению двуглавого орла на флаге царя Московского, на котором птица удерживает в когтях скипетр и державу. Флаг в 1693 году был поднят на яхте «Святой Петр» во время плавания Петра Алексеевича по Белому морю и его можно отнести к первому судовому штандарту⁶⁶.

Автор исследования считает, что Петр I ввел бы положение об обязательном порядке размещать изображение штандарта на корме военных кораблей, если бы не его преждевременная кончина. После смерти Петра I на несколько десятилетий сюжетная линия прервётся. В царствование Екатерины II на корме вновь появится штандарт с двуглавым орлом. В первой половине XIX века геральдические орлы утвердятся не только на корме, но и на носовой части корабля⁶⁷. После Февральской буржуазной революции 1917 году с двуглавых орлов уберут короны, а после октябрьских событий символ Российской империи исчезнет с поверхностей кораблей. Так завершится история геральдического сюжета на русских кораблях.

В 1697 году Петру I английским королем Вильгельмом III Оранским была подарена яхта «Транспорт Ройал»⁶⁸. Модель привезли в Петербург в 1698 году. На форштевне яхты восседал золотой дракон, из пасти которого вырывались огненно-красные языки пламени (ил. 38). В европейских государствах образ этого мифического животного пользовался популярностью. Так в Англии были построены корабли «Dragon» (1782, 1807, 1844), «St. George» (1855), «Spitfire» (1844), в пластическом убранстве которых присутствовало изображение этого животного. Образ дракона, созданный британскими художниками, агрессивен и наводил ужас на

⁶⁵ Иванов А.В. Пётр I и декоративно-художественное убранство 90-пушечного корабля «Лесное». // Меншиковские чтения. Научный альманах. СПб.: изд. «XVIII век», 2013. С. 136.

⁶⁶ Мир вещей Петра Великого. Мемориальные предметы из собрания ЦВММ. Каталог. СПб., 1999. С.40.

⁶⁷ Цехановская О.К. Из истории формирования изображения орла на кораблях русского императорского флота. // Труды Шестой Международной научно-практической конференции «Война и оружие. Новые исследования и материалы» 13 -15 мая 2015 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2015. – с. 321-333.

⁶⁸ Русские императорские яхты конец XVII– начало XX века. СПб.: ЭГО, 1997. С. 63.

противника: напряженно в кольцо скручен мощный хвост, крылья растопырены, оперение вздыблено, шея выгнута, глаза вылезают из орбит, а из раскрытой пасти с острыми клыками вырываются языки пламени или тонкий в виде стрелы язык (ил. 39). Композиции выполнена в барочном стиле: динамична поза дракона, характерный орнамент в виде скрученных листьев аканта, форма носовой оконечности, выполнена в виде завитка. На русских кораблях носовая фигура в виде дракона, по-видимому, не была популярна. Автору исследования не удалось обнаружить ни чертежей, ни рисунков, ни моделей с изображением животного. Возможно, что такой носовой фигуры в этом веке не было на судах. В XVIII в. в русском флоте название «Дракон» носили галеры (1729, 1738) и полушебека (1789), которые не предусматривали носовую фигуру. Как второстепенный, сюжет с драконом встречается на рельефах *подиштыльцах* [см. глоссарий] петровского «Ингерманланда» (1715), на неосуществленном проекте «Лесное» (1717) и на чертеже корабля типа «Норд Адлер» (1720). Композиция во всех случаях типична: на усмирённом чудовище восседает радостный купидон. Стилистика барокко выразилась в аллегории и динамичности поз дракона, последний буквально втиснут в размер деревянной доски, а его скрученный в кольцо хвост готов вырваться за рамки рельефа и даже вырывается, как на эскизе корабля «Лесное» (ил. 40). Такая аллегория означала покорение Швеции Россией. Пока остаётся открытым вопрос о том, устанавливались ли на русских кораблях в петровское время носовые фигуры в виде дракона или нет.

Несмотря на то, что изображение дракона было известно русским людям по иконам, связанным с образом Георгия Победоносца и легенде о царевне Елисаवे, в дальнейшем, образ дракона претерпел значительные изменения. Так, на гребном катере Екатерины II (1780) изображение дракона скорее напоминает ящерицу: небольшие крылья плотно прижаты к гладкому

вытянутому туловищу, из раскрытого клюва высунут тонкий язык в виде стрелы.

После смерти Петра I, флоту уже не уделялось должного внимания, на стапелях достраивались суда, заложенные ещё при государе. Строительство новых кораблей значительно сократилось.

Только в царствование Екатерины II, когда Россия получила выход к Черному морю, продолжилось полномасштабное строительство парусного флота. Императрица считала себя преемницей петровских дел, придерживалась прежних традиций, и потому, в первые годы своего правления, суда продолжали, украшать в стилистике барокко, а позже рококо.

С усилением абсолютной власти в России в годы царствования Екатерины II на первый план выдвигается религиозно-монархическая тема. В 1760-1770 годы появляются корабли такие как:

- «Три святителя: Пётр, Алексей, Иона» (1766);
 - «Три святителя: Василий Великий, Григорий Богослов, Иоанн Златоуст» (1766) [прим. 14];
 - «Святой Георгий Победоносец» (1770);
 - «Святой князь Владимир» (1771);
 - «Святые Жены Мироносицы» (1771);
 - «Святой великомученик Исидор» (1772);
 - «Святой великомученик Пантелеймон» (1773);
 - «Борис и Глеб» (1772);
 - «Александр Невский» (1772);
- и т.д.

Если носовые фигуры святых в 1760-е годы, как правило, изображались в одеждах римских воинов с копьями и щитами (ил. 41, 42), то в 1780-е годы святых изображают уже обнаженными в набедренной повязке и в молитвенной позе (ил. 43). Воинственные настроения, связанные с

амбициями вступившей на престол молодой императрицей Екатериной II, сменились на повиновение и покорность высшей власти.

Элемент российской символики – двуглавых орел – вновь появляется на поверхности корабля. Его изображение становится обязательным для императорских яхт (Махаев М.П. «Вид вверх по Неве между галерной верфью и 13 линией В.О.»; модель катера «Екатерина II»; «Проспект (вид) вниз по Неве между Зимним Дворцом и Академией Наук». Художник-гравёр: Качалов А.Г.). В 1766 году изображение двуглавого орла со скипетром и державою появляется на балконе кормы военных кораблей, таких как, «Трёх Иерархов», «Ростислав» (1784) и некоторых других.

К концу XVIII столетия, когда в искусстве начинают преобладать тенденции классического стиля, убранство кораблей становится скромнее. Упростился вид кормы, появляется больше гладких поверхностей, так с *подиштыльцев* [см. глоссарий] и *транцевых досок* [см. глоссарий] исчезает резьба. Например, кормы кораблей «Трёх иерархов» (1766, 1783), «Ростислав» (1768, 1784) (ил. 44), «Святой равноапостольный князь Владимир» (1788) и другие. Появляется четкая структура и порядок в орнаментах: повторяющиеся сюжеты в виде цветочных гирлянд, воинских атрибутов, трельяжной сетки⁶⁹ (ил. 45). Декор судов по-прежнему полихромен, ярок и наряден.

В конце XVIII – первой половине XIX в. произошли изменения в архитектонике судна, например, стал более острым к горизонту наклон княвдигеда, линия бортов более цельной и плавной, увеличились размеры корпуса. В 1798 году в Петербурге открылось Училище корабельной архитектуры, которое выпускало отечественных специалистов, способных проектировать современные суда, не уступающие по качеству и красоте отделки европейским. Специалисты училища прорабатывали не только

⁶⁹ Чертёж мелководной яхты, построенной для Его Императорского Высочества в Гатчину. 1792. ЦВММ. Чертёжный фонд КП № № 12098/14.

теоритические чертежи, но рисовали в цвете декоративные элементы корабля, его носовые украшения.

К работе над корабельной пластикой привлекались преподаватели и выпускники Академии художеств, такие как академик П. Брылло, отец братьев Александра и Карла Брюлловых, П. Соколов, Н. Долганов и другие. На смену иностранным мастерам пришли профессионально обученные отечественные художники и ремесленники.

1.4. Корабельный декор начала XIX века

В конце XVIII века сформировался и получил развитие классический стиль. В судостроении смена художественных стилей происходила постепенно и зависела не только от изменения конструкции корабля, но и от экономической политики. Экономия средств, выделяемых Адмиралтейств-коллегии на художественную отделку кораблей, привела к тому, что предпочтение стало отдаваться изображению геральдического двуглавого орла, который прочно и надолго утвердился на корме в 1830-е годы. С боковых плоскостей судов убрали резные рельефы, покрытые барочным орнаментом. Исчезает рокайль с раковин *подштупцев* [см. глоссарий], ему на смену пришло стилизованное изображение пучка листьев аканта, характерное для классицизма, с более плавными линиями, лишёнными крутых изгибов.

Пластический декор эпохи классицизма уже не скрывал, а подчеркивал конструкцию корабля. «Открытые гладкие плоскости, контрастные резной фактуре крупномасштабного декора, усиливали его воздействие»⁷⁰. Композиции стали сдержанней, а присутствие на корме и на галюнной части рельефов значительно уменьшилось. Орнамент получил четкий порядок, заданный ритм, строгий набор повторяющихся мотивов из атрибутов античных воинских доспехов, ликторских связок, знамен и венков. Сдержанней стали краски на поверхностях корабля. Корпус красили в

⁷⁰ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 33.

черный цвет с белой полосой, а на корме присутствовало три цвета – чёрный, зеленый и золотой (либо бронзовая краска под золото).

Исследования, связанные с продолжением развития сюжетной линии, связанной с античностью, продолжились не только в корабельном фонде ЦВММ, но и в ГРА ВМФ, в чертежном фонде № 327. Оп. 1. (Чертежи и рисунки кораблей). Автором было просмотрено 78 чертежей и обнаружено несколько листов с элементами декора, выполненные в классическом стиле. Некоторые из них публикуются впервые.

Художники и резчики продолжали активно обращаться к идеалам античности, но образы богов и героев Древнего мира решались уже в лаконичной, сдержанной манере. Появляется большое количество кораблей, чьи названия так или иначе связаны с античным миром, вот некоторые из них:

- фрегаты: «Аврора», «Амфитрида», «Аякс», «Аполлон», «Аргус», «Венера», «Гектор», «Диана», «Кастор», «Мельпомена», «Меркурий», «Минерва», «Паллада», «Помона», «Прозерпина», «Урания», «Флора», «Церера» и другие;
 - корабли: «Геркулес», «Нептунус»;
 - бриги: «Орфей», «Улисс», «Филоктет»;
 - пароходы «Колхида» «Гермес»
- и многие другие.

В убранстве судов носовая фигура всё чаще отождествляется с названием, а орнамент выполнен в стиле классицизма. На фрегате «Княгиня Лович» (1828) (ил. 46, 47) под поясным изображением богини Ники в тунике, с венком в руках подразумевалась морганатическая жена Константина Павловича. Одна из девяти муз Аполлона, покровительница астрономии Урания с венком из звезд на голове была установлена на фрегате «Урания» (1820). Однако на чертеже корабля «Геркулес» (ил. 48, публикуется впервые) носовой фигурой была изображена Афина Паллада в шлеме с копьем в

правой руке и щитом в левой. Возможно, мастер поместил богиню на княвдигед потому, что Афина покровительствовала Геркулесу.

В середине XIX века отечественные кораблестроители вернулись к образу Амфитриты, который к этому времени утратил свою популярность. За прошедшие десятилетия кораблестроители перестали отличать нимф, обитающих на земле, от морских нереид и в изображении последних допускались вольные трактовки. Так произошло с носовой фигурой Амфитриты для одноименного фрегата, спущенного на воду в 1853 году. Чертёж имеет незначительные утраты бумажной основы, но если мысленно восстановить его, то перед зрителем в полный рост предстает обнаженная женская фигура с отточенным классическим профилем. Плащ, перехваченный через правое плечо, льющимися, волнообразными складками охватывает её крепкое тело. В высокоподнятой левой руке она держит длинную цветочную гирлянду и в ней трудно узнать нереиду супругу бога Нептуна (ил. 49, публикуется впервые), скорее это нимфа лугов и лесов.

В 1841 году Черноморский флот пополнился новым пароходом «Колхида». Декор, выполненный инженер-полковником И.Д. Воробьевым, основывался на Древнегреческом мифе. Как известно, Колхида - страна, с которой связывают рассказ о походе Аргонатов за золотым руном. Шкура барана висела в священной роще на дереве, а охранял её могучий и страшный дракон.

На рисунке И.Д. Воробьев изобразил зверя с раскрытым клювом, наостренными ушами и размахистыми крыльями, но вид его не вызывает ни трепета, ни страха. Напротив, у животного аккуратный загривок, пышные локоны, которые придают ему милый и франтоватый вид (ил. 50 публикуется впервые). В когтистых лапах дракон держит овальный медальон с изображением барашка, перехваченного под брюшком широкой лентой с бантом на спине. Такое впечатление, что дракон не стережет, а сам преподносит его в дар. Орнамент включает мотивы с изображением того же

барашка с бантом на спине, элементы барочного растительного мотива и атрибуты, присущие стилю классицизма – знамена, топорик, щит и меч. Такое сочетание говорит о смешении стилей, характерное для эпохи эклектики.

Другое носовое украшение с 12-пушечного брига «Язон» (1850) также выполнено в виде полуфигуры дракона (ил. 51). Это было четвертое судно Черноморского флота с таким названием и, судя по постановке фигуры и форме щита, прототипом украшения послужила фигура с парохода «Колхида».

Анализ некоторых элементов корабельного декора, до сих пор не может дать однозначного ответа к какому кораблю его можно отнести и почему кораблестроитель выбрал для убранства именно этих персонажей. Так, музейный предмет под КП № 213, был записан как «Модель фрегата 18 века»⁷¹ [прим. 15]. На корме судна изображен очаровательный мальчик, которого на могучих крыльях несёт орел (ил. 52). По-видимому, речь идет о Ганимеде, которого Зевс перенес на Олимп, пленившись его красотой. На носовой части корабля установлена фигура обнаженного мужчины в набедренной повязкой с окладистой бородой и аккуратно постриженными волосами, перехваченными обручем (ил. 53). Искусствовед Т.М. Матвеева назвала его в аннотированном списке иллюстраций как «44-пушечный фрегат»⁷² и атрибутировала носовую фигуру как изображение Геракла, мотивируя это тем, что на херборкете и гакаборте изображены рычащие львы, которые «почти всегда присутствуют в композициях с Гераклом»⁷³. Однако сотрудники корабельного фонда ЦВММ, изучив архивные материалы, пришли к выводу, что это модель 36-пушечного фрегата «Гектор» (1817). Возникает вопрос, почему же на фрегате, названном в честь одного из главных героев троянской войны Гектором, носовой фигурой

⁷¹ ГИК № 1 основного фонда ЦВММ (с № 1 по № 1350). С. 121.

⁷² Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 57.

⁷³ Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 57.

установлено изображение Геракла, а на корме размещён Ганимед? В XIX в. существовало судно с названием «Ганимед», но это был люгер, который отличался по архитектуре и назначению от фрегата. В описании модели «Гектора» говорится, что она выполнена с максимальным соблюдением масштабных величин конструкции корпуса корабля и его деталей. Автор настоящего исследования предполагает, что на княвдегеде мастер В.Д. Власов всё же разместил фигуру Гектора. С утверждением Матвеевой, что рядом изображены львы, можно не согласиться по тем причинам, что у вырезанных из слоновой кости животных короткие хвосты, тогда как у львов они длинные и имеют кисточку на конце и, кроме того, в изображении зверей отсутствует грива, которая так же является их отличительным признаком.

Примером поиска новой стилистики являются фигуры, выполненных для 80-пушечного корабля «Уриил» (ил. 54) и 66-пушечного корабля «Скорый» (ил. 55). Оба корабля закладывались в 1800 г. в С.-Петербургском Главном адмиралтействе. Первый строили М. Сарычев и Поспелов, второй – М. Сарычев и И. Курепанов. Пластическое убранство имеет и общие черты, и свои особенности. Обе фигуры выполнены в полный рост. Однако композиции решены с учетом изменения архитектуры корабля: «Скорый» имеет более острый угол наклона к линии горизонта, который будет характерен для кораблей первой половины XIX века. Носовая фигура не выходит за линию форштевня, воин, облаченный в античные одежды, как бы возлежит на форштевне корабля.левой ногой он опирается на завиток регеля, который является характерной деталью эпохи барокко, а правую изящно заложил за щиколотку левой. В правой руке, согнутой в локте, он держит изгибающуюся пальмовую ветвь (символ триумфа и победы), а в левой – вытянутой вперед – лавровый венок победителя. Из-под шлема выбиваются модные на начало XIX века бакенбарды. Возможно, художник наделил воина чертами, сходными с будущим императором Александром I. Светотеневая моделировка складок плаща придает особый эффект образу,

который ассоциируется с денди. Но в целом декор судна довольно скромнен. Небольшой узор из венка и расходящихся от него пальмовой и лавровой веток на *хербровете* [см. глоссарий], повторен под балконом галереи с белыми балясинами. Раковины под балконом украшены скромным пучком акантовых листьев.

Силуэт корабля «Уриил» ещё сохранил бочковатую форму корпуса, высоко поднятый княвдигед, что позволило поставить фигуру на две ноги почти вертикально. В пластическом движении Уриила участвует все тело: правая нога выдвинута вперед и прочно опирается на опору, другая нога свободна, она как бы отталкивается от опоры в виде листа аканта. Далее в движении участвуют руки архангела: левая со щитом поднята на уровне плеча и выдвинута вперед, правая - с копьем – отведена назад. Художник решил фигуру в барочной стилистике. Это выразилось в тщательной проработке мускулатуры и подвижности одежд: пышных перьях на шлеме, в свободном движении складок короткой туники и закрученном, развивающемся плаще. На чертеже нет продолжения декора, но, по всей видимости, орнамент на корме был значительно скромнее. Вероятно, фигура была полихромна, как и статуя с корабля «Скорый».

Продолжает развиваться сюжетная линия, связанная с венценосными персонами. Мастера обращались как к античным аллегориям, так и к современной трактовке образов. Молодую императрицу Александру Федоровну, супругу Николая I, резчики исполнили в образе Афины Паллады. Монохромная фигура была установлена на 84-пушечном корабле «Императрица Александра» (1827). Статуя выполнена в полный рост, стройная фигура женщины прилегает к носовой части корабля и повторяет его плавные обводы. На ней греческие одежды, коринфский шлем и нагрудные доспехи, в руках она держит копье и щит, на котором помещено изображение Медузы Горгоны (ил. 56). На корме размещались резные рельефы, выполненные в виде фриза с чередующимися изображениями

крылатых женских фигур и орлов, гирляндами цветов. Углы подзора выделены пучком листьев аканта (ил. 57).

В полный рост предстаёт вдовствующая императрица Мария Фёдоровна на одноимённом 84-пушечном корабле «Императрица Мария» (1827). Статуя прямо поставлена на площадку, представляющую пучок позолоченных акантовых листьев, и выполнена полихромно: пурпурная мантия, подбитая горностаем, накинута на платье тёмно-синего цвета, золотые корона, скипетр и держава, - производили впечатление непосредственного присутствия Марии Фёдоровны на корабле (ил. 58).

Бюст государыни Елизаветы Алексеевны, установленный на фрегате «Елизавета» (1828), запечатлел супругу Александра I в современном на тот период платье, с перьями на головном уборе, в крупных серьгах и ниткой бус (ил. 59). Достаточно просто и в тоже время с большим вкусом были оформлены корма и отдельные детали, выполненные в виде накладок из розеток цветка, стилизованных листьев аканта и цветочных гирлянд.

Носовая фигура 110-пушечного линейного корабля «Император Александр I» (1827) была выполнена в виде геральдического двуглавого орла. Во всём убранстве корабля утверждалось величие и могущество России, спасшей мир от наполеоновского вторжения. Корабль строился в Санкт-Петербурге на Адмиралтейской верфи и был спущен на воду в 1827 году. Художественная модель была выполнена по указанию императора Николая I и с 1828 по 1831 годы находилась в его коллекции. Материалом для императорской модели были выбраны ценные породы дерева, такие как груша, клён, чёрное дерево и слоновая кость. Благородное сочетание черного и светло-коричневого дерева корпуса не имеет декора, который был так характерен для кораблей XVII и XVIII столетий. По *херброкету* [см. глоссарий] идет резной декор в виде склоненных трофейных знамен из грушевого дерева. Линия композиции направлена вверх, где княвдигед из карельской берёзы, венчает носовая фигура двуглавого орла с короной и

вензелем «AI». Левой лапой птица держит лавровый венок. Геометрические узоры классицистического стиля подчеркнули и выявили архитектуру кормы корабля. В центральной части композиции, расположенной в кормовой раковине, изображен геральдический двуглавый орел, который опирается на русские флаги и знамена, среди которых можно разглядеть Андреевский флаг. К орлу с обеих сторон устремлены венки славы из лавровых веток. В нижней части раковины на черном дереве золоченая надпись: "Императоръ Александръ 1-й». Три яруса окон разделяли фриз с орнаментом, мотив которых неоднократно повторялся. Окна между собой членились ликторскими фасциями с воткнутыми в них топориками. Таким образом, корма, выкрашенная изумрудно-зеленым цветом, выглядела как фасад здания, с четко выраженными вертикалями и горизонталями (ил. 60). Архитектурным модулем конструкции являлся классический ордер. Узор в виде светло-коричневых фасций создавал вертикальные линии. Перетянутые шнуром пучки прутьев, походили на желобки каннелированных колонн, роль валюты выполняли воткнутые в них секиры. Большая внимание в убранстве корабля уделялось орнаменту. Он олицетворял собой порядок и четкость. Чтобы разбираться в классицистическом орнаменте, прочесть то, что зашифровано в нём, надо знать древнегреческую и древнеримскую мифологию, основы архитектуры и историю Греции и Рима. В геральдике ликторские фасции символизировали государственное и национальное единство, воспринимались как символ защиты государственности, что соответствовало названию корабля "Император Александр I». Пучки-колонны держали фриз, где многократно повторялся мотив из скрещенных секир, на перекрестье которых размещался щит с изображением головы горгоны Медузы. Аллегорически авторы декора связывали отрубленную голову с поверженной Францией. Ликторские связки отделяли один мотив от другого. Несмотря на монотонность узора, корма выглядела нарядной и величественной.

Боковые галереи также были украшены орнаментом из скрещенных секир, щитов с изображением головы горгоны Медузы и фасциями.

В 1831 году модель была передана в Управление генерала-гидрографа, а в 1834 году в Модель-камеру Кораблестроительного департамента, где находилась до 1866 года, откуда уже поступила в Морской музей.

Первая половина XIX века для России стала эпохой триумфа парусного флота. Русские военные моряки совершали десятки кругосветных и дальних плаваний, стали первооткрывателями континента Антарктида и островов. Они ходили на современных для того времени линейных кораблях и фрегатах, которые были оснащены не только мощной боевой техникой, но и элегантно украшены в стиле классицизма.

Классицизм занял главенствующие позиции в корабельной пластике в 1815-1835 годы. Это связано в первую очередь с патриотическим подъемом, вызванным победами русской армии в Отечественной войне 1812 года и заграничных походах 1813-1814 годов. Идеи героизма и патриотизма нашли свое воплощение в первую очередь в решении градостроительных задач, в синтезе архитектуры и скульптуры. Ими были пронизаны живопись, графика и предметы прикладного искусства.

Увековечивание в памяти потомков триумфа русского оружия нашло отражение в названии и декоре судов. Так в российском флоте появились корабли, названия которых связаны с взятыми городами и победами русской армии: «Париж» (1814), «Кульм» (1813), «Смоленск» (1830), «Бриен» (1813), «Лейпциг» (1816) и другие.

На носовую часть корабля «Бриен» судостроители поместили позолоченную фигуру Прометея, у которого орел клюёт печень (ил. 61). Титан изображен в набедренной повязке, с короной на голове. В образе Прометея понималась Россия, которая как титан, невзирая на муки войны, дала народам Европы свободу.

В 1829 году в Санкт-Петербурге на Адмиралтейских верфях был заложен 74-пушечный корабль «Смоленск» (ил. 62). В 1830 году корабль был спущен на воду. Декоративная композиция кормы полна величия и торжественности. Её цветовая палитра ограничена тремя цветами: изумрудно-зеленым, светло-коричневым и черным. Основным мотивом декора оставались все те же воинские атрибуты и ликторские фасции. Два яруса окон разделены ленточным фризом из щитов, скрещенных знамён, шлемов, мечей и топориков. Низ верхней раковины орнаментирован листьями, которые словно чешуйки, плотно прижатые друг к другу, симметрично «разбегаются» к левому и правому бортам и, плавно уменьшаясь дугами, сходятся в точку и упираются в ликторский пучок. Две крайние фации увенчаны венками с живописно развевающимися лентами. Ликторские связки заполняют промежутки между окнами верхнего этажа. В нижнем ярусе промежутки между окнами с мелкой растекловкой занимают узоры со скрещенными секирами, перехваченные венками. Силуэт кормы подчёркнут ювелирно исполненными иониками. Изображение геральдического орла помещено в верхней раковине. Боковые галереи по декору являются продолжением кормовой композиции: фриз из щитов и знамен, колчана со стрелами и оружия, причем места соединения штулцев с корпусом прикрыты волютами. Носовое украшение утрачено, но скорее всего это было изображение орла, так как во времена царствования Николая I с 1829 года двуглавый орел стал обязательным элементом носового украшения.

В первой трети XIX века появляется много судов с женскими именами, такие как 44-пушечные фрегаты «Александра» (1826), «Мария» (1826), «Ольга» (1826), «Княгиня Лович» (1827), «Елисавета» (1828), «Анна» (1828) и т.д. Образы носовых фигур решены мастерами поэтично и лаконично.

В 1822 году на воду был спущен 84-пушечный линейный корабль «Эмгейтен». Вот как описывал это событие известный писатель и журналист, издатель «Отечественных записок» П.П. Свиньин: «Прошедшего 8-го августа

в здешнем Адмиралтействе спущен на воду 84-х пушечный корабль Эмгейтен (согласие), получивший сие название в память плененного при прорыве шведского корабля сего имени... Мы взошли на корабль, когда уже находился на нем военный генерал-губернатор и многие любопытные, желавшие спуститься с ним. Можно ль было и мне отказаться от сего удовольствия? - Поднимаются три огромных флага: государственный, адмиралтейский и штандарт. Капитан отдает приказание в рупор: мы чувствуем потрясение; огромная масса сия осела на сани свои и покатила в воду. Минута восхитительная!.. Эмгейтен сошел на воду весьма легко и скоро. Ощущение, чувствуемое при сем, равно как и тогда, как течение реки понесло его вниз по стремлению, весьма приятно. Масса корабля напором своим в воду произвела высокий вал, окропивший корму его брызгами и развела сильную зыбь, от коей вдруг заколебались лодки и катера, державшиеся на веслах против корабля и кинувшиеся внезапно во все стороны, как будто его испугавшись»⁷⁴. О декоре автор статьи пишет совсем немного, упоминая вскользь, что отделка у корабля «изысканная». Рисунок носовой и кормовой части 84-пушечного корабля «Эмгейтен» подтверждает мнение автора статьи, пластическое убранство корабля действительно изысканно и аристократично (ил. 63). Три цвета: зеленый, черный и желтый (золотой) наличествует в декоре. Орнамент четок и геометрически выверен, в нем отсутствуют криволинейные волнующие линии, только диагонали, прямоугольники, круг. Элегантный узор из перекрещенных мечей и лаврового венка не отвлекает внимания от носовой фигуры. На форштевне изображение женщины, одетой в тунику, сверху накинута широкая стола, драпировка которой идеальна и царственна. На голове девы корона в виде крепостной стены с башнями, а в руке она держит ключи от города. На корме двуглавый орел распростер свои крылья.

⁷⁴ Свиньин П.П. Спуск корабля со стапелей. Отечественные записки. 1822, сентябрь, № 29. С. 413-420.

Декор был тесно связан с историей развития искусства, с тем стилем, который господствовал на данном этапе. За полуторавековой путь развития парусного флота произошла смена художественных стилей – барокко, рококо, классицизм и эклектика. Корабль эпохи барокко, деревянные плоскости которого практически все были покрыты живописным полихромным рельефом, напоминал театральные декорации.

В середине XIX столетия с утверждением классического стиля корабль больше был похож на фасад здания с классическим ордером. Следует отметить, что, перенимая опыт у иностранных мастеров на начальном периоде в эпоху барокко, отечественные резчики достигли такого высокого уровня в период русского зрелого классицизма, который позволяет причислить корабельный декор к произведениям декоративно-прикладного искусства.

В царствование Николая I развитие корабельного декора практически прекратилось. Декор на корме и носовой части корабля свелся к изображению геральдических орлов. Появление изображения вызвано патриотическим подъёмом в обществе, связанным с победами России над Наполеоном в Отечественной войне 1812 года и успешных походов русской армии в 1813-1814 годах. Во всяком случае, практически на всех кораблях, построенных в конце 1820-х годов, на корме изображен двуглавый орел.

В XIX веке изображение орла закрепится не только за кормой. В 1829 году выйдет указ «Об украшении всех кораблей и фрегатов орлами вместо носовых статуй»⁷⁵. Поиск носовой фигуры будет идти на протяжении нескольких десятилетий и отразится в таких указах как: «О производстве изображений орлов для установления в носовой части линейных кораблей по образцовому лекалу, снятому с корабля «Не тронь меня»⁷⁶; «О покраске носовых орлов на кораблях и фрегатах в белый цвет или изготовление их

⁷⁵РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 342, 1829. Об украшении всех кораблей и фрегатов орлами вместо носовых статуй. Л. 1-26.

⁷⁶РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 830, 1833 г. О производстве изображений орлов для установления в носовой части линейных кораблей по образцовому лекалу, снятому с корабля «Не тронь меня». Л. 1-9.

позолоченными»⁷⁷; «О переделке кормовых орлов на судах Черноморского Флота»⁷⁸; «О выборе формы изображения гербового орла на кормовой и носовой частях военных судов»⁷⁹. Геральдическая символика и орнаменты, выполнены в строгом порядке, с определенным набором элементов, связанным с изображением ликторских связок, фасций, атрибутов воинских доспехов и оружия. Убранство занимает значительно меньшую площадь поверхности корабля, чем это было в эпоху барокко. Название корабля и изображение орла меняются местами. В начале XIX века изображение двуглавого орла будет находиться в центре верхней части кормы, а название корабля зафиксировано на нижней доске. Изменения коснутся и изображения. Во-первых, увеличатся размеры - орел, расправив свои крылья, займет всю поверхность гакаборта. Во-вторых, на носовой фигуре, в центре щита, помещенного на груди орла, появится вензель императора, в когтях птицы могут находиться не только символы власти, но и лавровый венок, и факел, опущенный вниз, и свиток законов. Такое единообразие приведет к тому, что к середине XIX века морские гавани выглядели так, как на рисунке Премации Л.О. «Военная гавань в Кронштадте. 1851 г.» - аккуратно, единообразно, но скучно (ил. 64). С 1834 года носовые фигуры разрешат устанавливать на судах в установленном порядке⁸⁰.

В Николаеве в 1836 году был спущен на воду 88-пушечный корабль «Султан Махмуд», на котором была установлена фигура, изображавшая султана Османской империи Махмуда II (1775-1839). Отдалённость от столицы позволила мастерам обратиться к традициям прошлого и выполнить статую полихромной. Резчики детально проработали одежду и, вероятно, придали чертам лица портретное сходство. Султан изображен молодым человеком с острым носом, пышными бровями и усами, бесстрастным

⁷⁷ РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 225, 1848 г. О покраске носовых орлов на кораблях и фрегатах в белый цвет или изготовление их позолоченными. Л. 1-8.

⁷⁸ РГА ВМФ. Ф. 920. Оп. 9. Д. 15, 1851 г. О переделке кормовых орлов на судах ЧФ. Л. 1-2.

⁷⁹ РГА ВМФ. Ф. 164. Оп. 1. Д. 1208, 1858 г. О выборе формы изображения гербового орла на кормовой и носовой частях военных судов. Л. 1-5.

⁸⁰ РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 896, 1834 г. О носовых фигурах на судах разных рангов. Л. 1-6.

взглядом черных очей. Полосатый тюрбан на голове, широкий пояс на тонкой талии и зеленый с малиновым отворотом расшитый узорами кафтан – таким предстаёт турецкий правитель. Статуя декоративна и выполнена с оглядкой на традиции XVIII столетия (ил. 65).

Развитие убранства кораблей XVIII – начала XIX века носило дискретный характер и зависело от степени внимания и понимания значимости флота для России, от государственной политики.

Суда эпохи барокко поражают своей сложной архитектурой и до сих пор удивляют нас богатством убранства, многофигурными композициями, разнообразием сюжетов, обилием резьбы. Сама корма по форме напоминала раковину двустворчатого моллюска Гиппопус гиппопус (*Hippopus hippopus*) и потому, основной орнамент на кораблях периода барокко, как уже было сказано выше, состоял из изображений раковин, рыб, дельфинов, наяд, тритонов, путти, которые находились в движении, в сложных ракурсах. Мотивы орнамента располагались симметрично диаметральной плоскости, но не имели определенного интервала, ритма. На флоте, на «любимом детище» Петра I, архитектурно-пластическое искусство получило большую свободу в масштабе декорирования поверхностей и выборе сюжетов. Античным сюжетам и сюжетам, выбранным из книги «Символы и Эмблемата» отдавалось предпочтение в петровский период. С помощью аллегорий на поверхностях корабля вёлся рассказ о современной жизни новой России. Первоначально, русские мастера резных дел, обучались пониманию пространства, перспективы, осваивали новые приемы техники резьбы у иностранных специалистов.

Высокая планка декоративного искусства, заданная в эпоху петровского барокко, с уходом старых мастеров начала снижаться. Невнимание политиков к флоту привело к тому, что корабли ветшали, а новых не строили. Резчики по дереву теряли навыки, мастерство. С приходом к власти Екатерины II, расширению границ на юг и с выходом России к

Черному морю, российский флот, получив «второе дыхание», начал возрождаться. Резчиков вновь отправляют на обучение за границу, привлекают специалистов из Академии художеств. На новых южных верфях (Херсон, Николаев, Новороссийск), закладываются линейные корабли, которые несут дозор на Черном и Средиземном морях. Расширяется тема убранства судов, все больше появляется сюжетов, связанных с религиозными образами. Изображения святых и мучеников, таких как, евангелист Марк, Иезикиль, Пантелеймон, Святой Равноапостольный Князь Владимир и другие на одноимённых судах, получают новую трактовку, близкую к библейскому представлению святых, не сопоставимые с прежними античными образами. Сюжеты, связанные с античностью, уходят на второй план. Разработчики корабельного декора вновь обращаются к государственной символике в виде изображения двуглавого орла на корме кораблей. Убранство судов по-прежнему полихромно и решено в барочном стиле, но постепенно, отказываясь от многофигурных носовых композиций и нарративного характера рельефов кормы, с заменой рокайльных элементов на классические, происходит смена стиля. Корабельный декор «догоняет» утвердившийся в живописи и скульптуре классический стиль в эпоху Александра I. Теперь, отделка судов становится не столько богатой и пышной, сколько лаконичной и изысканной. На судах все больше появляется плоскостей свободных от рельефа, которые подчёркивали плавные обводы корпуса. Значительно уменьшилось количество скульптуры на кормовой части судна. Отечественная война 1812 года и заграничные походы вывели на первое место в убранстве кораблей античные мотивы в орнаменте: лавровые и дубовые венки славы, ликторские пучки, листья аканта, римские доспехи, оружие и щиты с изображением головы Медузы Горгоны – прочно займут своё место на корабле. Герои – Геркулес, Афина Паллада, Гермес, Гектор, Прометей займут место на носовой оконечности корабля. В период правления Николая I корабельный декор постепенно сводится к небольшим

растительным орнаментам с использованием элементов различных художественных стилей, и изображениям двуглавых орлов, как на корме, так и на носовой части.

Обобщая представленный материал можно добавить, что в течение полутора веков существования убранства парусных кораблей особой популярностью пользовались античные сюжеты, которые видоизменялись согласно господствующему на тот или иной период стилю. Листы из английских альбомов, хранящиеся в фондах ЦВММ, на которых изображены герои и орнаменты, связанные с Древнегреческими и Римскими персонажами, долгие годы служили прототипами для многих русских кораблестроителей⁸¹. Во второй половине XIX века античная сюжетная линия утратила интерес у Морского ведомства. Это связано и с появлением новых металлических корпусов, и с обращением искусства в целом, к национальным корням и героям, после поражения в Крымской войне (1853-186). Изображения царственных особ, как показали исследования, появились на кораблях в начале XVIII века, и первые скульптурные портреты Петра I, Анны Иоанновны, вырезанные из дерева знаменитым К.Б. Растрелли и установленные на кораблях «Не тронь меня» и «Слава России», дали толчок развитию академической скульптуры в России.

Автор данной работы считает, что, начатый Петром I поиск государственной символики затронул и корабельный декор, когда впервые появились изображения штандарта с двуглавым орлом на корме таких кораблей, как «Ингерманланд», «Полтава», «Лесное», «Выборг» и другие. Сюжетная линия, связанная с геральдической символикой, была прервана на несколько десятилетий, но продолжила развитие в эпохи Екатерины II, Александра I и окончательно закрепились в царствование Николая I. Именно в 1830-е годы геральдический двуглавый орёл узаконено размещается на корме и носовой части корабля. Автор данного исследования не может

⁸¹ КП № 28929 – КП № 28945 – Жюне, Ж. Гравюры. Образцы резных кормовых и резных носовых украшений больших кораблей XVIII в. Англия, 1799. – 17 л.

согласиться с мнением Т.М. Матвеевой, что «этим завершилась сюжетная линия развития корабельной пластики»⁸². Да, с уходом парусного флота закончился первый этап развития убранства кораблей, во многом ещё неровный, связанный с народным творчеством, ремеслом. Когда наряду с высокохудожественными произведениями пластики, работами К.Б. Растрелли «Триумф Нептуна и Амфитриты», некоторых неизвестных мастеров, в большинстве, резчиками из российских глубинки создавалось убранство, решенное в народном стиле, часто с несоблюдением пропорций и своим пониманием тех или иных сюжетов.

После окончания Восточной (Крымской) войны (1853-1856) очередной патриотический подъём приведет к созданию таких носовых статуй, которые могут быть приравнены к лучшим образцам монументальной скульптуры второй половины XIX столетия. Исследования корабельного декора второй половины XIX столетия обнаружили интересные и значимые работы, выполненные знаменитыми и неизвестными мастерами, которые убедительно доказали, что корабельная пластика поднялась на новую высоту, окончательно оторвавшись от народного искусства, она слилась с академической школой и, достигнув монументальности, вступила в следующую фазу развития декоративно-прикладного искусства. Этот период можно назвать «лебединой песней» искусства корабельного декора.

⁸²Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. – Л.: «Судостроение», 1979. С. 34.

Глава 2. Корабельный декор второй половины XIX – начала XX века

2.1. Корабельный декор середины XIX века. Работы скульпторов П.К. Клодта и Н.С. Пименова

Вторая половина XIX века – эпоха технического прогресса и формирования буржуазного общества. Развитие капитализма в России дало толчок строительству стальных кораблей. Корабли военного флота с паровыми машинами и металлическими корпусами начали строиться после Восточной (Крымской) войны (1853-1856). Дерево уступало место главному судостроительному материалу – стали. Не сразу, а постепенно, через бронирование деревянных корпусов, императорский флот переходит к кораблям с полностью металлическими корпусами. Появление металла как корпусного материала в корне изменило архитектуру корабля. Казалось бы, корабельному деревянному декору на новых корпусах не осталось места. Однако традиции убранства кораблей продолжают развиваться уже с учётом современной архитектуры корабля и новых веяний в искусстве.

В ходе исследований, связанных с корабельным декором второй половины XIX – начала XX столетия, автор обратилась к архивным материалам фонда 578 ГРА ВМФ – Морской музей имени императора Петра Великого. Петроград (1709-1917), в котором сосредоточено 222 дела. Большая часть документов относится ко второй половине XIX века. В них можно ознакомиться с приказами и записками по истории флота и музея, прочитать о кругосветных плаваниях, изучить записки историка военно-морского флота Ф.Ф. Веселаго (1817-1895), связанные с созданием новой экспозиции в здании Адмиралтейства в 1867 году. Часть документов касается известных архитекторов, художников и скульпторов, сотрудничавших с Морским министерством.

При изучении персональных дел скульпторов и художников, обучавшихся в Академии художеств, автор обращалась в Российский

государственный исторический архив. В фонде 789 хранятся дела выпускников этого учебного заведения, среди которых личные дела Н.С. Пименова, П.К. Клодта, М.О. Микешина, М.А. Чижова. Все эти материалы дополнили знания о творчестве и личностных качествах мастеров XIX столетия, внесли уточнения в понимание отношений между художником и государственными учреждениями.

В середине XIX века Морское министерство, при выборе носовых фигур, всё чаще обращается к образам героев русских былин и сказаний, которые постепенно приходят на смену античным богам и героям. В названиях кораблей также стали преобладать русские имена. Так в 1851 году был заложен винтовой фрегат «Полкан», в 1854 году - «Громобой», в 1855 году – «Илья Муромец». Затем последовали суда с именами «Аскольд», «Олег», «Ослябя», «Пересвет», корветы «Воевода», «Боярин», «Посадник» и другие. Сохранилась подлинная носовая фигура с винтового фрегата «Ослябя», выполненная Н.С. Пименовым. Скульптор выполнил фигуры Пересвета и Варяга. Для фрегата «Олег» фигуру исполнил П.К. Клодт⁸³. В 1858 году вступает в строй винтовой фрегат «Светлана», названный в честь героини одноименной баллады В.А. Жуковского (1783-1852). Морской министр Великий князь Константин Николаевич был воспитанником и поклонником поэта, состоял с ним в дружеской переписке и после смерти организовал сбор средств на памятник В.А. Жуковскому⁸⁴. В архивах не удалось обнаружить ни эскизов, ни рисунков носовой фигуры к фрегату. На чертеже «Светланы» изображен геральдической орёл⁸⁵. Такая практика существовала давно, и на многих проектных чертежах носовой фигурой до особого распоряжения изображался двуглавый орёл. Скульптуру, вероятно, установили позже, поскольку в корабельном фонде ЦВМ музея хранятся две

⁸³РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 2493, 1860. Дело о заказе академику Клодту моделей носовых фигур для корабля «Император Николай I», фрегата «Олег», корвета «Богатырь» и яхты «Тигр».

⁸⁴РГА ВМФ. Ф. 224. Оп. 1. Д. 406. 1825, 1835-1889, 1914-1915. Константин Николаевич, Великий князь, генерал-адмирал (1827-1892).

⁸⁵РГА ВМФ. Ф.327, оп. 1., Д. 1498. Чертеж 40-пушечного парусно-винтового фрегата «Светлана».

модели фрегата «Светлана», на которых носовая фигура представлена в виде женщины, в русском сарафане, кокошнике, с бусами на шее. В руках она держит овальное зеркало (ил. 66).

В этот период времени появляются суда, названия которых связаны с малыми народностями, проживающими на Дальнем Востоке многонациональной Российской империи, такие как, «Якут», «Алеут», «Хивинец» и другие. Название транспортного судна «Гиляк» связано с племенами, обитающими в низовьях Амура и на Сахалине. Носовая фигура изображала мужчину-охотника в национальной одежде, в руках которого лук со стрелой. Скульптор достоверно и со всеми подробностями изобразил детали костюма и внешность самого гиляка. Гладкое скуластое лицо с небольшими узкими глазами, изогнутые дугой брови, тонкие прямые усы, волосы, связанные в пучок и крест-накрест переплетённые лентой, даже то, что в левое ухо вставлена серьга, говорит о большом внимании мастера к натуре. Длинная рубаха подпоясана. За кожаный пояс заткнут охотничий нож, ложка, курительная трубка, подвешена небольшая прямоугольной формы сумка (ил. 67). На ногах мужчины высокие сапоги с загнутыми слегка носами, на голове конической формы головной убор. Неизвестно, находились ли на форштевнях других судов статуи, с изображением алеута, хивинца или представителя какой-либо ещё народности, в настоящее время выявлена только одна эта носовая фигура гиляка.

Резчики корабельного декора под руководством знаменитых скульпторов добиваются в работах жизненной правды и достоверности изображений.

Продолжила своё развитие тема, связанная с государственными и царственными персонами, геральдическая линия упрочила позиции на корме.

После поражения России в Восточной (Крымской) войне (1853–1856) Морское ведомство уделяет внимание патриотической теме, героическим примерам прошлого русской военной истории. В столице и провинциальных

городах устанавливались памятники героям недавней войны. Скульптор Н.С. Пименов в 1854 г. создал памятник генерал-адъютанту В.А. Корнилову; знаковый для середины XIX века монумент - памятник адмиралу М.П. Лазареву, который после смерти мастера (1864 г.) был отлит и установлен в Севастополе его учеником И.И. Подозёровым в 1867 году. Морское министерство высоко оценило заслуги мастера и Подозёров был награжден орденом Святого Станислава III степени⁸⁶. Под руководством М.О. Микешина академик А.М. Опекушин создал статую адмирала А.С. Грейга, установленную в г. Николаеве (1873). Скульптор был так же награжден орденом Святого Станислава III степени⁸⁷. В 1890-х – первом десятилетии 1900 годов заказы от морского министерства получил академик И.Н. Шредер. Им были выполнены фигуры памятников героям Крымской войны адмиралу П.С. Нахимову и военному инженеру Э.И. Тотлебену (оба в Севастополе). В эти же годы профессор скульптуры Н.А. Лаверецкий работал над памятником мореплавателю, исследователю Новой Земли П.К. Пахтусову (памятник установлен в Кронштадте). В 1913 году в Кронштадте воздвигли памятник флотоводцу и ученому адмиралу С.О. Макарову по проекту Л.В. Шервуда.

Помимо монументов, возводимых в городах и увековечивавших в общественной памяти подвиги и образы выдающихся флотоводцев и мореплавателей, знаменитые деятели искусства разрабатывали проекты носовых украшений для русского флота. На броненосных фрегатах устанавливались фигуры, связанные с именами адмиралов В.Я. Чичагова, Г.А. Спиридова, П.М. Лазарева и А.С. Грейга. Образы прославленных флотоводцев вызывали чувства гордости и воспитывали новое поколение моряков патриотами, верными сынами российского отечества и приверженцами флотских традиций. В образах носовых фигур мастера

⁸⁶РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2952. 1867-1870 гг. О награждении скульптора И.И. Подозёрова за сооружение в Севастополе памятника адмиралу М.П. Лазареву.

⁸⁷РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 3356. 1873 г. О награждении академика А.М. Опекушина за сооружение в памятника адмиралу Грейгу.

воплотили героев народных былин, таких как Витязь, Варяг, Богатырь, легендарных князей, защитников Отечества и Православия, таких как Дмитрий Донской, Александр Невский, князь Пожарский и других.

Формирование скульптурно-декоративного убранства русских кораблей шло тем же путём, что и монументально-декоративное искусство, которое формировалось под влиянием эстетики и философии нового времени. В этот период в обществе наблюдается нравственный подъём. Началось переосмысление уроков недавнего прошлого и соотношение их с общественными потребностями и задачами искусства нового времени. Развитие передовой демократической эстетики меняло взгляды на задачи искусства. Расширился круг сюжетов в литературе и публицистике, который был подхвачен художниками, музыкантами, артистами. Если в литературе к середине XIX века критический реализм становится уже ведущим направлением, то в скульптуру его проникновение произошло даже позднее, чем в живопись. Связано это с трудоёмкостью и дороговизной работ, с тем, что большинство заказов инициировалось государством, которое долгое время смотрело на скульптуру как на искусство «высокого стиля». Сотрудничество с Морским министерством было материально выгодно и престижно, несмотря на то, что мастера искусства зависели от заказчиков и не всегда могли быть свободны в своих замыслах.

Носовые фигуры для новых классов и типов кораблей, скульпторы разрабатывали, решая сложные технические и художественные задачи. Необходимо было по-новому размещать и крепить скульптуру на металлических корпусах, форштевни кораблей по конфигурации существенно отличались от форштевней парусных кораблей. Почти на всех судах исчезли развитые княвдигеты с галюнными площадками, штульцы и окна салонов в кормовой части. Новые металлические корабли постепенно приобретали чёткий, строгий силуэт. У первых броненосных фрегатов, таких как «Князь Пожарский», «Минин» и другие форштевни почти

перпендикулярны воде. От мастера требовалось новое решение в постановке фигур и их креплении к корпусу. Увеличение количества строящихся кораблей привело к отсутствию согласованности действий между строителями и скульпторами. При установке фигур выяснялось, что нарушались пропорции между фигурой и архитектурой судна. Необходимо было координировать работы художников и судостроителей. Обязанность по наблюдению за изготовлением носовых украшений возложили на начальника Морского музея Н.М. Баранова⁸⁸, энергичного и просвещённого лейтенанта [прим. 16].

Российский императорский флот всегда отличался высоким творческим началом. Кадеты Морского кадетского корпуса и Технического училища Морского ведомства изучали, помимо специальных предметов, историю, риторику, иностранные языки, морскую практику, фехтование, рисование, танцы. Отечественная культура пополнилась выпускниками этих элитных заведений: талантливыми живописцами, литераторами, композиторами. Для некоторых из них живопись стала основной профессией. Так произошло с А.П. Боголюбовым, А.К. Беггровым, К.В. Круговихиным, Н.Н. Гриценко. Художниками-любителями оставались морской министр адмирал И.К. Григорович, корабельный инженер генерал-майор А.П. Алексеев, профессор Морской академии Н.Л. Кладо, контр-адмирал А.Ф. Можайский, инженер-кораблестроитель К.П. Боклевский и многие другие.

Морское ведомство принимало художников на службу. Первым в 1844 году был принят И.К. Айвазовский. В разные годы в морском министерстве служили А.П. Боголюбов, Н.Н. Гриценко, М.С. Ткаченко, Л.Д. Блинов, А.К. Беггров, М.О. Микешин и другие. Со скульпторами и архитекторами заключался договор на выполнение определенных заказов.

⁸⁸РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 39. 1870-1876 гг. Л.1-345. Дело Морского музея. По поручению, возложенного на начальника Морского музея Лейтенанта Баранова по наблюдению за изготовлением для строящихся судов носовых украшений.

В 1855-1856 годах в Санкт-Петербурге на Охтинской верфи и в Архангельске были заложены однотипные деревянные винтовые корветы: «Удав» (головной в серии), «Рысь», «Зубр», «Волк», «Буйвол», «Вепрь», «Тигр», «Вол» и «Медведь» [прим. 17]. Кормы предполагалось украсить резными рельефами, с изображением голов зверей, соответствующих названию корвета. Разработка эскизов и моделей была поручена знаменитому русскому скульптору Петру Карловичу Клодту⁸⁹ (1805-1867). Мастер был ещё полон впечатлений от работы над образами животных для памятника А.И. Крылову. В 1855 году состоялось открытие монумента баснописцу в Летнем саду. С четырёх сторон пьедестала по рисункам А.А. Агина П.К. Клодт выполнил барельефы, на которых были изображены животные - герои басен Крылова. Мастер внимательно изучал, любил и хорошо знал животных. Дома у него жили и кошки, и собаки, и птицы и даже волк по имени Воля⁹⁰. «Живописный» рельеф позволил скульптору свободно расположить зверей в разных ракурсах и естественных позах. На переднем плане барельеф становится высоким (горельеф) и фигурки мартышки, волка, овцы почти отрываются от фона. П.К. Клодт создал яркие образы, подкупающие зрителя реалистичностью, свежестью и точностью восприятия натуры.

На корме корветов скульптор предложил изобразить не головы, а фигуры зверей полностью. Сначала им были исполнены восковые эскизы фигур, которые П.К. Клодт разместил на одной доске и показал заказчикам из министерства. После одобрения моделей, он изготовил фигуры из гипса в натуральную величину и вторично обратился в высшие инстанции для утверждения. Затем мастера-резчики из Кронштадтского военного порта приступили к резным работам по дереву. Эти рельефы стали последними скульптурными украшениями на кормах русских кораблей XIX столетия.

⁸⁹РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1817. 1856 г. Л. 1-41. О заказе профессору Клодту П.К. моделей зверей для строящихся восьми корветов.

⁹⁰Кривдина О.А. Скульптор П.К. Клодт. —//Новые материалы: 200-летию со дня рождения. — СПб.: Сударыня, 2005.

Все животные изображены в динамике. Исключение составляют вол и зубр (ил. 68). Скульптор подчеркнул, как характерные особенности этих зверей их спокойный и самоуверенный нрав. Стремительно, угрожающе оскалив пасть, проносится мимо зрителя волк (ил. 69). На рельефе для корвета «Рысь» зверь изображен в момент подготовки к прыжку: уши приподняты, глаза зорко следят за добычей, она угрожает, демонстрируя свои острые клыки (ил. 70). О хорошем знании анатомии животных свидетельствует работа для корвета «Буйвол». Молодое животное изображено в боевой позе: голова наклонена к земле, левой ногой буйвол как будто бы в нетерпении бьет о землю (ил. 71), так и чувствуется его разгоряченное дыхание. Клодт детально проработал анатомию животного: показал проступающий сквозь кожу рельефный костяк, изобразил все складки кожи на мощной шее, передал напряженность развитой мускулатуры.

В январе 1860 года П.К. Клодт получает заказ на изготовление моделей носовых фигур для корабля «Император Николай I», фрегата «Олег», корвета «Богатырь»⁹¹.

В работе для корабля «Император Николай I» П.К. Клодт опирался на созданный им ранее памятник Николаю I. МонуMENT строился по проекту Огюста Монферрана и был открыт в 1859 году в Санкт-Петербурге. Шестиметровую конную статую, имеющую только две точки опоры, отливал Петр Карлович, а барельефы, расположенные с четырех сторон, выполнили Н.А. Ромазанов и Р.К. Залеман. Первоначально П.К. Клодт пытался придать чертам лица императора некоторый психологизм. Но такой образ не соответствовал замыслу О. Монферрана, который видел в памятнике только монументально-декоративный объект и Клодт отказался от своей идеи.

Оригинальная фигура носового украшения корабля находится в фонде Русского музея. Император изображен в парадном мундире, с большим

⁹¹РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 2493. 1860 г. Л. 1-10. Дело о заказе академику Клодту моделей носовых фигур для корабля «Император Николай I», фрегата «Олег», «Корвета «Богатырь» и яхты «Тигр».

портретным сходством. Бюст Николая I, созданный ваятелем, напоминает египетский скульптурный портрет – на шее, зафиксированной жестким воротником-стойкой, фронтально посажена голова, лишенное мимики застывшее лицо и слегка на выкате глаза, словно смотрят в вечность. Плотное облегающее мундир так же подчеркивает статичность фигуры (ил. 72).

В Центральном Военно-Морском музее сохранились гипсовые модели и оригиналы фигур, выполненные из дерева, в натуральную величину «Витязя» и «Богатыря». Черты лица, сложение богатыря явно идеализированы и не претендуют на психологический портрет (ил. 73).

В здании бывшей Биржи на Стрелке Васильевского острова, где прежде располагался Центральный Военно-Морской музей, на Каменной лестнице в нишах и на стенах экспонировались большие фигуры носовых украшений второй половины XIX столетия. В 2012 году начался переезд музея в здание бывших Крюковских казарм на пл. Труда. 17 февраля 2012 года при демонтаже носового украшения с корвета «Витязь» крюк, находившийся в скульптуре, к которому крепились такелажные тросы, неожиданно выскочил из фигуры и, глиняный исполин рухнул на каменную лестницу (ил. 74). Гипсовое творение П.К. Клодта рассыпалось на множество крупных и мелких осколков, казалось, работа потеряна навсегда. Однако консилиум реставраторов Русского музея, ООО «Реставрационные мастерские «Наследие» и Музея городской скульптуры, после изучения проблемы, вынес решение: спасти, восстановить фигуру возможно. Практически все фрагменты удалось собрать и рассортировать по зонам, связанным с частями статуи. Кропотливо и бережно шла работа, реставраторы находили каждому кусочку свое место. Следующий этап работы заключался в восстановлении полностью утраченных фрагментов. Выполненные по форме детали заполнялись гипсом и отливались. Когда скульптуру собрали, то стало очевидно, что утраты составили не более 10 % от общей площади фигуры (ил. 75). Воссозданные же фрагменты пластики

были отформованы по оттискам с подлинных частей кольчуги воина. За короткий срок, всего 2 месяца и 10 дней колоссальная работа реставраторов была завершена⁹². Сегодня рассмотреть творение П.К. Клодта, получившее «вторую жизнь», благодаря специалистам ООО «Реставрационная мастерская «Наследие», можно в атриуме нового здания Центрального Военно-морского музея. Фигура выполнена в реалистичной манере, в движении. Клодт изобразил воина в бою, который держит в левой руке щит, а правой, с палицей, замахнулся на неприятеля (ил. 76).

В апреле 1860 года Клодт работал над фигурой для фрегата «Олег». В сентябре того же года он изготовил модель головы льва для клипера «Абрек» и получил заказ вылепить модель головы тигра для клипера «Всадник»⁹³. Но эти работы мастера в настоящее время не обнаружены. Вскоре его мастерскую в Адмиралтействе передали Н.С. Пименову, который сохранил модели скульптора и благодаря этому они поступили на хранение в Морской музей.

В работах для флота П.К. Клодт умножил свою славу как скульптор-анималист и ваятель образов эпических героев-воинов. В них мастер показал прекрасное знание анатомии и законов движения у животных и человека.

Выдающийся скульптор Николай Степанович Пименов (1812-1864) сотрудничал с Морским министерством в последние годы своей жизни. По заказам министерства он создал ряд скульптурных фигур для строившихся в 1859-1862 годах броненосных фрегатов «Дмитрий Донской», «Александр Невский», «Ослябя», «Пересвет», корвета «Варяг». Творчество скульптора представлено в ЦВМ музее подлинными корабельными скульптурами и двумя гипсовыми моделями - «Ослябя» и «Варяг». В этих работах мастер, как и П.К. Клодт продолжил разрабатывать тему легендарных героев.

⁹²Пчелова И.П., Цехановская О.К. Уникальная реставрация гипсовой модели носового украшения с корвета «Витязь». // Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 9. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2013. С.78.

⁹³РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 2. Д. 118. 1860 г. Дело о заказе академику Клодту модели льва для клипера «Абрек» и головы «Тигра» для клипера «Всадник».

Фигуры композиционно и пластически решены в едином стиле, им характерны монументальность, ясность силуэта, выразительная динамика движения, обобщенность деталей. Лица героев пропорциональны и идеальны. Скульптором точно найдены положения тел, схвачен момент движения, который вовлекает и зрителя в сложную работу моторной энергии героев. Энергично вытянув правую руку вперед, Дмитрий Донской как бы указывает на неприятеля; подавшись вперед всем торсом, Александр Невский устремлён навстречу врагу; замахнувшись правой рукой с секирой Ослябя готов нанести удар. Лица воинов гармоничны и прекрасны.

Воспитанник академической, классической школы, Николай Степанович прекрасно знал, как можно передать задуманное автором впечатление, вызвать нужную эмоцию у зрителя. Так движение фигуры Дмитрия Донского он усиливает не только с помощью вытянутой вперёд правой рукой, но и, поднятой головой, устремленным вверх выразительным взглядом (ил. 77). Фигура, расположенная почти параллельно глади воды и бушприту и создавала единый образ с кораблём, усиливала впечатление его устремлённости вперёд.

Статуя полководца Александра Невского для одноимённого броненосного фрегата продолжила тему великих государственных деятелей Руси. Иконография новгородского князя канонизирована и узнаваема: голова приподнята вверх, взгляд устремлен к небесам, правая рука прижата к груди. Александр Невский как будто молится и просит помощи у Бога перед сражением. В работе Пименова композиция решена по-иному: князь предстаёт перед нами воином на поле боя. Торс наклонен вперёд, решительным движением правой руки он вынимает из ножен боевой меч. Его подбородок приподнят, взгляд прямо устремлен на противника, черты лица пропорциональны и привлекательны. На голове Александра - шлем, тело облачено в кольчугу с железными нагрудниками (ил. 78).

Судьба самого фрегата «Александр Невский» была трагична. В ночь на 13 сентября 1868 года, находясь недалеко от датского берега, он попал в шторм и разбился о подводные камни. Великий князь Алексей Александрович, брат царя Александра II, в это время служил лейтенантом на корабле и принимал участие в спасении экипажа. Носовая фигура была снята с фрегата и в октябре 1869 года доставлена на корвете «Аскольд» в Кронштадт, а затем в 1871 году передана Морскому музею.

Выпускник и пенсионер Академии художеств, Н.С. Пименов долгие годы жил и работал в Италии, изучал произведения, методику и технику работы итальянских ваятелей. Это важный момент для понимания творчества мастера. Приверженец академической школы, Н.С. Пименов придерживался классического процесса создания скульптуры. Вначале, получив заказ на монументальную статую, скульптор создавал эскизы памятников, статуй. Затем, следовал этап создания «боцетти» - небольших, часто незаконченных этюдов из глины. Они служили для общего понимания будущей композиции, анализа произведения с разных точек зрения. Далее, в масштабе создавалась более законченная модель («моделлино»), которая представлялась заказчику для окончательного утверждения. На этой стадии заказчик мог попросить внести изменения или утвердить модель. После чего из глины создавалась колоссальная фигура, которая затем под наблюдением мастера переводилась в нужный материал, будь то камень, бронза, дерево⁹⁴. В отделе рукописей и в фонде акварелей и рисунка Русского музея сохранилось несколько эскизов академика к проектам таких монументов как, например, пять аллегорических групп «Москва», «Петербург», «Новгород», «Киев», «Сибирь», к памятнику А.С. Пушкина. В Архиве Военно-морского флота находится рисунок к памятнику М.П. Лазареву. Однако рисунков Н.С. Пименова носовых фигур пока обнаружить не удалось. Гипсовые модели носовых фигур к винтовому

⁹⁴ Андросов С.О. Итальянская живопись эпохи барокко в собрании Эрмитажа: каталог выставки в выставочном центре «Эрмитаж – Выборг» Ч. 2 / Итальянская скульптура барокко из Эрмитажа. СПб: ГЭ, 2011 – С. 49-55.

фрегату «Ослябя» и винтовому корвету «Варяг», находящиеся в фондах Русского и Военно-Морского музеев совершенно идентичны, ни в чём не различаются. Как следует из записей в книге «Медных номеров», в Морской музей, обе модели, числящиеся под номерами 1753 – «Ослябя» и 1739 – «Варяг», поступили в 1871 году. В Русский музей фигуры «Ослябя» и «Варяг» поступили в 1897 году из Академии художеств. Вероятно, они поступили от сына Н.Н. Пименова, который прежде предлагал приобрести оставшиеся после смерти скульптора Н.С. Пименова модели Канцелярии императора. Однако, письмо было оставлено «без последствий, так как в Модельном ведомстве имеются уже три фигуры»⁹⁵.

То, что ГРМ и ЦВММ модели воина-монаха Ослябя и модели Варяга совершенно одинаковы, говорит о том, что такие изображения были утверждены заказчиком и приняты как образцы для исполнения носовых фигур из дерева. Модель из гипса (ил. 79) и деревянная корабельная фигура (ил. 80) для корвета «Варяг» полностью повторяют друг друга. Стройная фигура воина пропорциональна, а черты лица идеализированы. Удлиненный овал лица, миндалевидный разрез глаз, выразительный взгляд, сосредоточенный на стреле небольшой, слегка приоткрытый рот, прямой тонкий без переносицы нос, – этими лаконичными средствами Пименов добился необыкновенной целостности образа прекрасного героя народного эпоса.

Небольшая модель для фрегата «Ослябя» (ил. 81), изображает воина-монаха. Ослябя как будто находится на ратном поле, в гуще врагов. Он весь в движении: левое плечо выдвинуто вперед и прикрыто круглым щитом. В правой, согнутой в локте и поднятой на уровне плеча руке, монах держит небольшой боевой топор и, замахнувшись, готов нанести удар противнику. На голове его куколь, поверх рубашки кольчуга, тонкий гибкий стан перехвачен ремнем, на груди большой крест, прикрепленный цепями.

⁹⁵РГА ВМФ. Ф.410. Оп. 2. Д. 2763. Л. 146. Письмо сына Н.Н. Пименова на имя Императорского Высочества с просьбой приобрести фигуры «Ослябя» и «Варяг».

Скуластое лицо худощаво, нос прямой, глаза глубоко посажены, небольшая окладистая борода аккуратно пострижена и разделена на две части. Мастер изобразил человека средних лет активного и полного сил. В историческом очерке С.Ф. Огородникова есть запись, что в 1871 году в музей поступили «работы профессора Пименова: 1) гипсовая модель носового украшения фрегата «Ослябя»; гипсовая модель носового украшения корвета «Варяг»; 3) колоссальная фигура, резная из дуба, снятая с фрегата «Александр Невский» после крушения его в 1868 г. и 4) гипсовая модель памятника адмиралу М.П. Лазареву»⁹⁶.

Однако подлинное украшение с фрегата «Ослябя», находящееся в ЦВММ, разительно отличается от малой модели. В инвентарной книге «Медных номеров» фигура под порядковым № 1728 она записана как «украшение, носовое работы профессора Пименова 45 пушечного винтового фрегата «Ослябя» 1860 г.»⁹⁷. В графе «Дата поступления» запись отсутствует. На странице 44 вышеупомянутого издания С.Ф. Огородникова помещена фотография носовой фигуры с подписью «Носовое украшение 45-ти пушечного винтового фрегата «Ослябя». Позже, в советские время, при переносе записей из «Медной книги» в главную инвентарную книгу учёта ей присвоили новый номер и записали уже как «**Модель** (здесь и далее - текст выделен автором) носового украшения 45 пушечного винтового фрегата «Ослябя». ... Фигура окрашена в бронзовый цвет. Гипс»⁹⁸.

В каталоге 1987 г. «Государственные гербы СССР, эмблемы и украшения отечественных кораблей и судов» дано следующее описание колоссальной статуи: «фигура ратника отличается мощным телосложением, спокойствием и уверенностью. В левой руке воин держит щит, в правой –

⁹⁶ Морской музей России. - //Под ред. Е.Н. Кочергина. – СПб.: «Арт-Палас», 2004. С. 53.

⁹⁷ ГИК ОФ (Книга «Медных номеров»).

⁹⁸ ГИК ОФ № 02 № 1351-3390.

секиру. **Кожаный боевой шлем** прикрывает голову. (...) Через правое плечо перекинута **боевая цепь** (...)»⁹⁹.

Долгие годы колоссальная статуя находилась в экспозиции здания Биржи на Каменной лестнице, куда её поместили в 1939 году после переезда музея из здания Адмиралтейства (ил. 82). Носовая фигура многократно перекрашивалась как в дореволюционный период, так и в последующие годы, поэтому многие детали одежды и черты лица утратили рельефность, сгладились. К тому же фигура находилась на достаточно высоком уровне, и разглядеть её было не просто. В 2012 году в процессе переезда представилась уникальная возможность не только рассмотреть скульптуру, описать её, но произвести реставрационные работы.

В результате визуального осмотра выяснилось, что на голове воина-монаха не боевой шлем, а куколь - в виде остроконечного капюшона с изображением на нём крестов, разделяющийся в нижней части на три конца (ил 83). Такой головной убор носили монахи великой схимы. По краю куколя вырезан текст молитвы: «Боже, Крепкий и Безсмертный, помилуй нас». «Боевая цепь» на самом деле оказалась цепью, которая опоясывает фигуру монаха и фиксирует на груди большой крест, чтобы он не мешал движениям воина.

Важные данные были получены от реставраторов ООО «Реставрационные мастерские «Наследие» и ОАО «Санкт-Петербургский научно-исследовательский и проектный институт по реставрации памятников истории и культуры», которые дали ответы на следующие вопросы:

- из какого материала выполнены фигуры;
- состояние материала;
- количество красочных слоёв.

В результате было установлено, что статуи Варяга, Баяна, Богатыря, Витязя, Ослябя вырезаны из дерева. Результаты анатомо-морфологического

⁹⁹ Государственные гербы СССР, эмблемы и украшение отечественных кораблей и судов (каталог). - //Под ред. капитана I ранга Алёшина А.М. – Л., 1987. С. 49.

исследования трех срезов с фигур позволили отнести образцы древесины к виду Сосна обыкновенная (*Pinus silvestris* L.). Состояние материала у некоторых фигур вызывало серьёзные опасения за сохранность музейных предметов. Так обнаружилось, что элементы фигур «Варяга» и «Баяна» повреждены биодеструкторами, потеряна их механическая прочность.

Совместно с сотрудниками химико-биологической лаборатории Русского музея были произведены стратиграфические анализы образцов покрытия носовых фигур. Лабораторные исследования подтвердили, что носовые фигуры являются фигурами с боевых кораблей второй половины XIX столетия. Химический анализ пигментов красочного слоя и лака позволил определить в каком столетии была произведена покраска каждого слоя на фигурах. Некоторые фигуры имели более 20 слоёв покрытия. К ним следует отнести и грунт, и масляные краски, и лаки, и металлизированные слои. Результаты анализа образцов отделочных слоёв фигуры Ослябя показали, что ранее статуя была позолочена. Во втором и третьем слоях от деревянной основы под масляным лаком обнаружилось сусальное золото. Отсутствие денежных средств не позволили выполнить полномасштабную реставрацию носовой фигуры, необходимо было бы снять 26 слоёв покрытия. Но даже те минимальные работы, которые были произведены, позволили яснее проявить пластику лица инок. После расчистки и размывки последних слоёв, четче проявились надбровные бугорки, обозначился рельеф скул и слегка впалые щеки, прояснились завитки волос на бороде и усах, полные красивые по форме губы. Глаза воина, большие, глубоко посаженные, с подчеркнутым контуром радужной оболочки придали взгляду необыкновенную выразительность. Теперь он стал суров, спокоен и проникновенен.

Изучение отечественной истории и самих произведений Н.С. Пименова, методики его работы, позволили сделать предположение, что деревянная фигура воина с винтового фрегата «Ослябя» на самом деле может

быть фигурой с фрегата «Пересвет». Самой модели Пересвета обнаружить не удалось, не сохранились и авторские эскизы к данной работе. Чертежи и фотоматериалы с изображением декора фрегата так же отсутствуют. К изучению были привлечены две гипсовые модели и деревянная фигура с корабля. Сравнивая небольшую модель с большой фигурой не трудно заметить отличия в композиции: в гипсовой модели инок дан в движении, в гуще сражения, тогда как колоссальная статуя статична, воин находится как бы в состоянии раздумья перед поединком. Автор настоящего исследования считает, что в модели воплощен образ Осляби, а в подлинной носовой фигуре – Пересвета.

Иконография иноков немногочисленна и имеет широкий диапазон. Образы на иконах расходятся не только в представлении ликов, но и в одежде, и оружии святых. То их изображают глубокими старцами, то людьми средних лет. Иногда один из иноков предстаёт седовласым пожилым мужчиной, тогда как другой - молодой, с русыми волосами. Часто Пересвет держит в руке копьё, а Ослябя меч или секиру. На некоторых иконах они оба с копьями, но щиты разные по форме – у Осляби щит круглый, у Пересвета в виде «капли». В сказаниях о Мамаевом побоище сообщалось, что Пересвет погиб в поединке с Челубеем перед началом боя, когда противники, пронзив друг друга копьями, упали с коней и скончались от полученных ран. Инок Ослябя участвовал в Куликовском сражении и, по некоторым данным, не был убит, а вернулся в Троице-Сергиевский монастырь. В 1398 году он был послан великим князем Василием Дмитриевичем в Византию к императору для оказания помощи. Незадолго перед этим Царьград подвергся осаде и опустошению со стороны Турции. И всё же в визуальном ряде прослеживается тенденция в изображении Осляби с круглым щитом и коротким топором, а Пересвета с копьём и каплевидным щитом.

История фрегатов очень похожа. Оба были заложены в 1857 году: «Ослябя» на Охтинской верфи С.-Петербурга, а «Пересвет» на

Архангельской верфи. Как известно, фигуры для них выполнил Н.С. Пименов в 1860 году. После достройки суда были приписаны к Балтийскому флоту, участвовали в походе 1863-1864 годов к берегам Америки под командованием контр-адмирала С.С. Лесовского.

Архивные документы сохранились только на фрегат «Пересвет». Они связаны с историей службы фрегата и отдельными личностями, служившими на нём. В фонде хранятся Приказы командира фрегата и список матросов¹⁰⁰. Выписки из шканечного журнала о плавании фрегата "Пересвет" в 1863-1864 годах и в Средиземное море. Интересны документы, связанные с командиром фрегата в 1863-1864 годы, будущим вице-адмиралом Копытовым Николаем Васильевичем¹⁰¹ [прим. 18].

В октябре 1874 года фрегаты «Ослябя» и «Пересвет» были выведены из строя. Известно, что после списания корабли разбирались, крепкие, хорошо сохранившиеся части использовались вторично, поступали на склад, но большая часть уходила на дрова. В каталоге «Государственные гербы СССР...» сообщается, что фигура с корабля «Ослябя» попала в музей из Кронштадтского порта в 1903 году. Можно предположить, что, пролежав почти 30 лет в складских помещениях порта, фигура «потеряла» своё подлинное имя и, отправляя в музей, ей дали «новое».

Н.С. Пименов, воспитанный в академической школе, достиг в образах классического совершенства, большой художественной цельности, свойственной монументальному искусству. Фигуры, выполненные Н.С. Пименовым для морского министерства, отличаются монументальностью и лаконизмом композиции, в них отсутствуют театральные эффекты. Несомненно, статуи можно отнести к творческим удачам Н.С. Пименова. Как отмечает И.М. Шмидт: «Скульптору удаётся прекрасно решить задачи

¹⁰⁰РГА ВМФ. Ф.858. Оп.1. Д. 9; 1859-1875. "Пересвет", фрегат Балтийского флота (1858-1874). Приказы командира фрегата; список матросов.

¹⁰¹РГА ВМФ. Ф.12. Оп.2. Д. 110; 1860-1915. Копытов Николай Васильевич, вице-адмирал. Предписание Управляющего Морским Министерством Н.К. Краббе командиру фрегата "Пересвет" Н.В. Копытову об отправлении фрегата в заграничное плавание и целях плавания; копии приказов Командующего эскадрой Атлантического океана контр-адмирала С.С. Лесовского.

монументально-декоративного характера: фигуры, помещённые на носу корабля, отличались общей величавостью, чётким, ясным силуэтом, динамичностью. Благодаря этому достигалось органическое сочетание корпуса корабля с возвышающейся впереди монументальной полуфигурой героя, чьё имя носил данный фрегат или корвет»¹⁰².

Работы скульптора Н.С. Пименова относятся к переходному периоду «от позднего классицизма к собственно - реалистическому методу второй половины XIX века»¹⁰³. В этих работах ваятель, прежде всего, обращается к воле и интеллекту зрителя, а уж затем к чувствам и эмоциям.

В 1850-60-е годы новые корабли носили имена русских легендарных героев, князей, императоров, выдающихся отечественных флотоводцев и «людей из народа». Мастера середины XIX столетия уже не обращались к аллегории, они отошли от старых шаблонов в постановке фигур на носовой части судов. Теперь, фигуры давались свободно, в сложных ракурсах, как например, изображение Дмитрия Донского, Витязя, Осляби и другие. Скульпторы всё больше уделяли внимание историческому костюму героя. В своих работах П.К. Клодт и Н.С. Пименов обращались к натуре, отталкивались от реальных образов и выполняли заказы на высоком профессиональном уровне.

2.2. Художник Морского ведомства. Работы М.О. Микешина

В 1860-70 годы реалистическая манера исполнения проникает и в скульптуру. Во второй половине XIX столетия наметился процесс сближения между монументальной и станковой скульптурой. Это проявилось в первую очередь в излишней детализации, эклектичности, которые оборачивались порой дробностью, измельчением форм, что не всегда шло на пользу монументальной скульптуре. За это, в частности, доставалось Михаилу Осиповичу Микешину (1835-1896), как от критиков его современников, так и

¹⁰²Шмидт И.М. Николай Степанович Пименов 1812 – 1864. - М.: Искусство, 1953. С. 25.

¹⁰³Шмидт И.М. Русская скульптура второй половины XIX - начала XX века. – М.: Искусство, 1989. С. 109.

сегодняшних искусствоведов. Особенно часто критиковали памятник «Тысячелетие России» (1862). Искусствовед И.М. Шмидт упрекал М.О. Микешина в том, что художник не сумел успешно воплотить новые и «пластически целостные» композиции «в реально убедительные решения. Это характерно ... для монументов, сооруженных по проектам едва ли не самого популярного мастера второй половины прошлого века – М.О. Микешина... (Именно этим и отличается памятник «Тысячелетия России»))»¹⁰⁴.

В 1857 году, в преддверии памятной даты 1000-летия призвания Рюрика на княжение, по желанию министра внутренних дел и последовавшего за ним постановлению Комитета Министров был объявлен конкурс на проект памятника, который планировалось поставить в Новгороде, куда, согласно легенде, варяг и был призван. Государство объявило о начале повсеместного сбора денег от всех сословий населения на сооружение этого монумента. На конкурс было подано более пятидесяти проектов, из которых Конкурсный совет признал соответствующим условиям конкурса только три проекта. Первое место было присуждено работе художника М.О. Микешина.

Под руководством и по эскизам Микешина над памятником работали мастера-монументалисты и начинающие скульпторы - И.П. Шредер, М.А. Чижов, А.М. Любимов, Н.А. Лаврецкий, П.Н. Залеман и другие.

М.О. Микешин нравился людям. Острослов и балагур, находчивый и деловой, мастер обладал талантом привлекать к себе знаменитых и только начинающих свой профессиональный путь в искусстве скульпторов, которые выполняли за него всю работу. Известный критик В.В. Стасов, его современник, писал по поводу памятника: «Микешин внёс самую легкую дозу собственного творчества, все остальное делано другими художниками. Он очень любил пользоваться трудом товарищей и приятелей. Как известно

¹⁰⁴ Шмидт И.М. Русская скульптура второй половины XIX - начала XX века. – М.: Искусство, 1989. С. 110.

вся скульптурная часть создана Шредером, Чижевым, Лаверецким. Залеманом»¹⁰⁵.

В композиции памятника впервые наряду с легендарными деятелями России, такими как Рюрик, княгиня Ольга, летописец Нестор, Александр Невский, Дмитрий Донской, Минин, Пожарский, Петр I и другие, появляются полководцы и флотоводцы, деятели культуры. Четыре темы фриза монумента: «Государственные люди», «Военные люди и герои», «Просветители» и «Писатели и художники» были выполнены скульпторами М. Чижевым, Н. Лаверецким, А. Любимовым и другими. Среди персонажей раздела «Военные люди и герои», запечатлены генералиссимус А.В. Суворов, маршал М.И. Кутузов, адмиралы М.П. Лазарев, В.А. Корнилов, П.С. Нахимов. На фризе, посвященном деятелям культуры, фигуры: В. Жуковского, А. Пушкина, А. Грибоеда, М. Глинки, М. Ломоносова и других. В 1862 году в присутствии Александра II, императрицы и ближайшей свиты состоялось торжественное открытие памятника в Великом Новгороде.

Художник пользовался популярностью и получал большие заказы, например, на возведение памятника Богдану Хмельницкому, освободителю Сербии Георгию Черному, Екатерине II, Александру II и многие другие. При таком успехе Михаил Осипович подал прошение в Совет Санкт-Петербургской Императорской Академии художеств о присуждении ему звания академика скульптуры с соответствующим чином. Но убежденность профессоров Совета в том, что Микешин не сам исполнял работы, была однозначна, и прошение отклонили. Неудовлетворенный, он обращается к Министру Императорского двора, который запросив академический Совет, получил ответ о том, что, закончив Академию, Микешин «...не выказал никаких успехов как живописец или как скульптор... После этого г. Микешину отдано было сооружение памятника Императрице Екатерине II ... но Императорская Академия художеств, не видя и тут работы г. Микешина

¹⁰⁵ Шмидт И.М. Русская скульптура второй половины XIX - начала XX века. – М.: Искусство, 1989. С. 115.

как художника живописца или скульптора, не считает себя в праве, особенно до совершенного окончания памятника, удостоивать его академическим званием.

Но т.к. г. Микешин обратился в Совет с просьбою о поощрении его трудов по сочинению эскизов для разных монументов, то Совет Императорской Академии художеств, затрудняясь дать г. Микешину звание академика за живопись или скульптора, удостоил его этим званием за удачные сочинения»¹⁰⁶.

В 1861 году в Царском селе установили памятник Екатерине II по проекту М.О. Микешина, который в годы Великой Отечественной войны был вывезен на территорию Германии и пропал. Изображение памятника сохранилось на изображениях старых довоенных открыток и на эскизе, который хранится в фондах Русского музея. Художник стремился соответствовать стилю Екатерининского дворца и выполнил монумент с оглядкой на барокко. Особенно вычурным и пышным выглядел постамент, где разместились скульптурные портреты вельмож екатерининского окружения.

В 1863 году к императору поступило ходатайство от внука генералиссимуса А.В. Суворова Петербургского губернатора князя А.А. Суворова о сооружении подобного монумента в столице. Как и в монументе для Новгорода, Микешин в композиции использовал тот же прием, разместив у подножия царицы её сподвижников, только уже в полный рост. Бронзовую фигуру императрицы выполнил его ближайший помощник М.А. Чижов. Он же сделал четыре фигуры, а именно: Г.Р. Державина, Е.Р. Дашкову, П.А. Румянцева и А.В. Суворова. Остальные пять фигур выполнил скульптор А.М. Опекушин. Открытие памятника состоялось 24 ноября 1873 года.

Проекты художника, при внимательном их изучении, отражали монархические взгляды Микешина и совпадали с триадой российского

¹⁰⁶ РГИА. Ф. 789. Оп. 14. Д. 51 М. 30 января 1854 – 25 ноября 1910. Микешин Михаил Осипович.

государственного деятеля С.С. Уварова (1786–1855) «Православие, Самодержавие, Народность». Причем они воплотились как в грандиозных, монументальных памятниках, уже упомянутых «Тысячелетие России», Екатерина II, так и в моделях носовых фигур «Князь Пожарский», «Минин», «Петр Великий», «Держава», в эскизах неосуществленных памятниках композитору М. Глинке и одному из организаторов ополчения 1612 года. К. Минину.

Накануне реформ Александра II, в период, когда в массы проводились новые идеи глобальных социально-политических и технических преобразований, особо востребованными становились монументальные произведения. В искусствознании под «монументальностью» понимается то свойство художественного образа, которое тождественно категории «возвышенное». Монументальному произведению, в отличие от декоративно-прикладного, присуще общественно значимая идея или политическое содержание, воплощённое в масштабной, величественной пластической форме. Как правило, в произведениях монументального искусства стремятся увековечить выдающихся политических или общественных деятелей, знаковые исторические события, повлиявшие на дальнейший ход истории страны. Морское ведомство перед художниками поставило новые задачи в пропаганде отечественной истории. Ведомство обратилось к образам легендарных князей и героев, государственных деятелей и флотоводцев, чьи деяния оставили после себя доблестную память потомкам. Многие скульптуры, созданные для судов мастерами второй половины XIX столетия можно отнести к монументальному искусству.

Михаил Осипович начал сотрудничать с Морским ведомством с 1867 года. По его эскизам были выполнены и установлены в г. Николаеве памятники адмиралу А.С. Грейгу (1873, памятник не сохранился) и матросу Игнатию Шевченко (1874). В 1870 году М.О. Микешин становится художником Главного морского штаба. В фонде отдела акварелей и рисунка

РГМ хранится большое количество набросков и эскизов, выполненных мастером. Среди неподписанных набросков удалось опознать рисунки, выполненные к носовым украшениям «Князь Пожарский» (Р-48426) и «Пётр I» (Р-480406).

По заказам Морского ведомства по проектам М. О. Микешина были созданы носовые и кормовые украшения для броненосных фрегатов [прим. 19]: «Князь Пожарский», «Минин», «Адмирал Лазарев», «Адмирал Грейг», «Адмирал Чичагов», «Адмирал Спиридов», для эскадренного броненосца «Петр Великий», мониторов «Русалка» и «Чародейка», императорских яхт «Ливадия» и «Держава». К сожалению, не все модели сохранились и дошли до наших дней, некоторые из них сильно пострадали при частых перемещениях, переездах и недостаточно профессиональной реставрации.

Морское министерство предоставило М.О. Микешину скульптурную мастерскую Главного адмиралтейства, в которой ранее работали К.П. Клодт, а затем Н.С. Пименов. Художник ознакомился с опытом работы скульпторов и разработал свою методику работы над статуями. Для уменьшения трудозатрат Микешин предложил исполнять модели носовых фигур не в натуральную величину, а в уменьшенном масштабе 1:4. Архитектоника бронированного корпуса фрегата «Князь Пожарский», форштевень которого был почти вертикален воде, требовала нового подхода к расположению и креплению фигуры на форштевне. Михаил Осипович поставил Пожарского вертикально (ил. 84) с небольшим разворотом вправо. Князь как будто опирается на ноги, правой рукой вынимает меч, готовясь к встрече с врагом, голова повернута вправо (ил. 85). Лицо тщательно проработано: появились мимические складки у рта, сурово сдвинулись к переносице брови. В левой руке предводителя крест с цепью - знак того, что Пожарский защитник не только Отечества, но и Православной веры (ил. 86). За плечами как знамя победы развивается плащ. По бокам корпуса корабля орнамент из стилизованных листьев аканта и ветвей. Обилие мелких деталей несколько

снижает монументальность произведения и целостное восприятие. Зритель начинает рассматривать орнамент креста с цепочкой, узоры на латах, плаще и шлеме князя, узорочье постамента.

В образе ещё одного организатора народного ополчения Кузьмы Минина также нашла воплощение «триада» С.С. Уварова. Фигура была установлена на броненосном фрегате «Минин», заложенном в 1864 году, одновременно с фрегатом «Князь Пожарский». Фрегат «Минин» строился долго и вступил в строй лишь в 1878 году. При работе над проектом носовой фигуры, художник, вероятно, оттолкнулся от композиции памятника Минину и Пожарскому скульптора И.П. Мартоса (1818), установленного в Москве. Тот же мотив движения вперед правой руки применен и в модели носового украшения. Сохранился набросок фигуры Минина в отделе графики Русского музея, где на рисунке (Р-48217) обозначена дата и авторская надпись: «16 сентября 1867 г. Риза, деньги, пояса, ожерелья, стопы». Микешин, очевидно, замыслил выполнить полнофигурное носовое украшение, как памятник, но в результате образ Минина получился поясной. В 1894 году Микешин вернется к этой идеи и предложит установить в Нижнем Новгороде статую К. Минину. Вначале идею даже поддержали, но средства, предназначенные на изготовление, пошли на нужды города, и памятник остался только в проекте.

На модели носового украшения Минин изображен в момент своего выступления перед народом (ил. 87). Кронштейн, соединяющий статую с кораблем, смотрится как трибуна. Рядом с оратором Микешин поместил икону с изображением Казанской божьей матери, автор и здесь проводит линию народной защиты Православия и Отечества (ил. 88). С правой стороны старосты кружка для собирания денег на ополчение и оружие для обороны государства. Лицо его вдохновенно, рот приоткрыт, обозначены мимические складки возле губ. Модель выполнена в масштабе 1:3. Полномасштабная фигура была вырезана из липы за шесть дней. Фабриканту А.П. Соколову заказали перевести её в цинк. В дальнейшем Микешин и

Соколов планировали её позолотить. Однако представленная смета оказалась слишком велика, и министерство дало распоряжение статую «железить или бронзировать»¹⁰⁷. Деревянную скульптуру установили на высокий ажурный кронштейн, из стилизованных стеблей растений.

Гипсовая модель носового украшения для императорской яхты «Держава» снова воплотила в себе уваровскую триаду. Образ России решен Микешиним в виде стройной женщины в национальной русской одежде и в латах, с орденом Андрея Первозванного на цепи (ил. 89, 90). На голове её кокошник, расшитый речным жемчугом, пояс, на талии выполнен в виде трёх частной иконы, с изображением Иисуса Христа в центре и апостолов Петра и Павла по бокам. Статуя полнофигурная, слегка согнутая правая нога женщины повторяет очертания форштевня корабля. Длинные косы, перевязанные лентами, вторят складкам эффектно развивающихся одежд, как бы наполненных ветром. В левой руке женщина легко и свободно удерживает скипетр с изображением двуглавого орла. Красивым жестом, вытянув вперед правую руку, она гордо подняла символическое изображение державы. Её голова приподнята, небольшой рот слегка приоткрыт, поверхность лица и шеи гладкая, ровная, черты лица идеализированы. Стремительность движения фигуры вперёд в композиции гармонично поддержано ритмом складок одежд и кос, распределением в них света и тени. Образ «Державы» получился поэтичным и в то же время величавым. Сочетание черного корпуса корабля и стремительно «бегущей» по волнам прекрасной женщины в белом платье как нельзя лучше раскрывали название яхты. Однако в 1870 году М.О. Микешину было дано высочайшее повеление - заменить ранее сделанное носовое украшение на геральдического двуглавого орла.

Композиция носовых украшений для броненосных фрегатов «Адмирал Грейг», «Адмирал Спиридов», «Адмирал Чичагов», «Адмирал Лазарев»

¹⁰⁷ РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1., 1870-1876., Д. 39. Дело Морского музея. Л. 278.

однотипна и решена как парадный портрет: все адмиралы имеют большое портретное сходство, одеты в парадные мундиры с государственными наградами, накинутый на плечи плащ напоминает римскую тогу. Зачастую движение складок, игра света и тени в них, особенно в гипсовых моделях, полны экспрессии, что противоречит статичности фигур, их спокойным и сосредоточенным выражениям лиц, полным чувствам собственного достоинства. В руках адмиралы держат подзорную трубу, как атрибут профессии. Пьедесталы фигур богато украшены орнаментами из листовенных завитков, гирлянд с цветами. Такие витиеватые узоры на постаменте были характерны для Микешина, в отличие от небольших классических переходов в виде листьев аканта у Н.С. Пименова. Фигуры по-прежнему вырезались из дерева. М.О. Микешин предложил покрывать деревянные фигуры металлом. На двух носовых фигурах адмирала Лазарева и адмирала Чичагова реставраторами ООО «Наследие» были обнаружены свинцовые пластины поверх дерева. Художник предлагал покрыть фигуры золотом, чтобы они не страдали от осадков и перепадов температуры. Министерство сочло это предложение слишком дорогостоящим и фигуры были оцинкованы.

В 1866 году в г. Севастополе торжественно открыли памятник адмиралу М.П. Лазареву (работа скульптора Н.С. Пименова). Над заказом совместно с Пименовым трудился его помощник И.И. Подозёров, который после смерти мастера завершил работу, отлив бронзовый монумент¹⁰⁸. Вероятности, М.О. Микешин опирался именно этот монумент, создавая модель носовой фигуры для фрегата «Адмирал Лазарев». Точно, как в памятнике, поставлена фигура, слеплена и форма головы, и лицо адмирала, с характерным выпуклым подбородком, и положение рук, держащих подзорную трубу со свойственной только Лазареву манерой (ил. 91).

Мастер проработал детали форменной одежды: воротник-стойка, эполеты, аксельбанты, и даже фамильный герб мореплавателя. Наброшенный

¹⁰⁸ Кривдина О.А. Профессор скульптуры Н.С. Пименов. СПб.: Сударыня, 2007. – 424 с.

на плечи флотоводца плащ, эффектными складками заходил на правый борт корабля и вплетался в лиственный орнамент (ил. 92).

Памятник адмиралу А.С. Грейгу, установленный в Николаеве в 1873 году, создан по проекту М.О. Микешина скульптором А.М. Опекушиным. В первые годы советской власти он был уничтожен. Сохранились старые открытки с его изображением, а в фонде ЦВММ находится модель (без постамента), выполненная Опекушиным. В каталоге ЦВММ утверждалось, что модель носового украшения для броненосного фрегата «Адмирал Грейг», выполнена «как скульптурный памятник адмиралу С.К. Грейгу (1736-1788)»¹⁰⁹. Однако проведенный сравнительный анализ портретов отца и сына Самуила Карловича и Алексея Самуиловича Грейгов из собрания живописи ЦВММ, модели памятника А.С. Грейгу, хранящегося в коллекции музея, изучение формы одежды адмирала, позволили автору настоящего исследования атрибутировать данную модель, как скульптурный портрет Алексея Самуиловича Грейга¹¹⁰.

Модель носового украшения броненосного фрегата «Адмирал Грейг» (ил. 93) и модель памятника в Николаеве идентичны и создавались в одно время (ил. 94). Авторы памятника через конкретного человека – выдающегося адмирала и общественного деятеля – создали образ идеального гражданина государственного масштаба, который своей службой царю и Отечеству принес немалую пользу народу.

В архиве ГРА ВМФ в Фонде Канцелярии Морского Министерства хранится письмо, в котором М.О. Микешин ходатайствовал о награждении А.М. Опекушина за его труды по сооружению памятника адмиралу А.С. Грейгу орденом Св. Станислава 3-й степени. Кроме того, из докладной временно Управляющему морским министерством от 17 декабря 1874 года

¹⁰⁹ Государственные гербы СССР, эмблемы и украшение отечественных кораблей и судов (каталог). //Под ред. капитана I ранга Алёшина А.М. Л., 1987. С. 66.

¹¹⁰ Цехановская О.К. Коллекция авторских работ корабельного декора второй половины XIX века в ЦВММ. //Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 7. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2011. – С. 166-178.

капитан-лейтенанта Н.М. Баранова, в то время начальника Морского музея, в ответ на просьбу подыскать вместо Микешина нового художника-скульптора, Баранов рекомендовал двух претендентов: «...знаменитого профессора – скульптора Лаврецкого и начинающего самостоятельно работать Академика Опекушина*». (*Бывшего сотрудника Микешина по исполнению монумента Екатерины II и заказам Морского ведомства.)»¹¹¹. Н.М. Баранов знал о деятельности Опекушина для флота и возможно, догадывался, что непосредственным исполнителем фигур являлся А.М. Опекушин. К такому же выводу пришла и автор настоящего исследования.

На сегодняшний день набралось достаточно материалов, позволяющих утверждать, что М.О. Микешин не являлся непосредственным исполнителем своих проектов. При изучении архивных материалов РГА ВМФ удалось установить, что у Микешина был помощник, которого он не называет, но часто дает ему различные поручения в Кронштадтский порт, где шла установка носовых фигур на фрегаты. В одном из документов, в ответ на упрек управляющего о высокой цене своих работ Микешин и вовсе предлагает министерству обратиться к услугам художника Шутова, «который назначает цену за каждую модель по сто рублей серебром»¹¹². Поиск авторов моделей носовых скульптур, процесс, требующий большой работы с архивами. Предположение в пользу авторства А.М. Опекушина было обнаружено в исследованиях искусствоведа С.И. Романовой, которая, изучая творчество молодого скульптора, обратила внимание, что в эти годы он как раз работал с М.О. Микешиним¹¹³.

В 2013 году несколько моделей второй половины XIX века были отданы на реставрацию в ООО «Реставрационная Мастерская «Наследие». В результате расчисток была сделана интересная находка, позволившая по-новому взглянуть на композицию носовой фигуры для фрегата «Адмирал

¹¹¹ РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 39. Дело Морского музея. Л. 260.

¹¹² РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 39. Дело Морского музея. Л. 132.

¹¹³ НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 1. Д. 1364. Романова С.И. Творчество Александра Михайловича Опекушина (1838-1923).

Чичагов». Реставраторы обратили внимание на левую руку, которая была непропорциональна, и подозрительная труба смотрелась в ней чужеродным элементом, что позволило сделать предположение об утрате и более ранней реставрации (ил. 95). При внимательном изучении и сравнении драпировок плаща обнаружилось, что плащ объединили с полотнищем флага, и он заканчивался тремя «косицами» (т.е. концами). Автор настоящего исследования предположила, что, композиция могла быть следующей: В.Я. Чичагов держал в левой руке опущенное вниз древко с намотанным на него шведским флагом, а в правой руке подозрительную трубу. При сравнении фигуры Чичагова, со скульптурой выполненной для памятника Екатерины II, расположенном на Невском проспекте, было установлено, что флотоводец так же изображен со шведским флагом (ил. 96). Метод работы М.О. Микешина позволяет утверждать, что композиция была задумана художником именно такой. Совместно принятое решение Реставрационного совета сотрудников ЦВММ и реставраторов ООО «Наследие» позволили завершить работу согласно новой концепции (ил. 97).

Также в процессе изучения материалов и самих фигур автор настоящего исследования пришла к выводу, что модели первоначально были белого цвета. На фотографии со Всероссийской мануфактурной выставки в С.-Петербурге 1870-го года, опубликованной в историческом очерке С.Ф. Огородникова, можно разглядеть что фигуры белого цвета. В начале 2000-х годов реставратором из ЦВММ Д.И. Киселёвым была отреставрирована модель носового украшения яхты «Держава». Реставратор в результате расчисток обнаружил авторский светлый слой и фигуре вернули её первоначальную окраску. В 2014 году при работе реставраторов ООО «Наследие» с носовыми фигурами адмиралов Грейга и Чичагова предположение, что и эти модели имели светлую окраску подтвердилось, и фигурам вернули их первоначальный цвет.

В статуях других адмиралов М.О. Микешин использовал одну композиционную схему: все флотоводцы одеты в парадный мундир с государственными наградами, имели большое портретное сходство, в руках каждого находилась подзорная труба. Красиво развивающийся за плечами плащ собирался впереди и подвязывался подобно римской тоги. Как писал И.М. Шмидт: «Использование атрибутов требует от скульптора большого такта и художественного чутья, чтобы избежать убогой примитивности и штампа, навязчивости и однообразия»¹¹⁴. М.О. Микешину в этих работах не удалось уйти от шаблона.

Работа над украшением для броненосца «Петр Великий» стала последним заказом Морского министерства. Сохранился эскиз, выполненный М.О. Микешиним. Художник, в своем письме от 8 октября 1873 года, писал о том, что хотел изобразить Петра I в момент морского сражения, которое состоялось в устье р. Нева в 1703 году. Он собирался представить царя с бомбой или гранатой в одной руке и с секирой или топориком в другой. «Экспрессия, изображенная на эскизе фигуры Императора с фаса – кажется холодна, но эта же самая поза в натуре, т.е. скульптуре, а в особенности, если глядеть на неё сбоку, с профиля – вполне энергична»¹¹⁵. Как видно, автор мыслил носовое украшение в первую очередь как полноценный памятник российскому государю.

Однако последовавшая резолюция полностью изменила композицию. Министерство рекомендовало выполнить голову императора по «Фальконету и вензель внизу фигуры был сделан согласно современным его изображениям»¹¹⁶.

¹¹⁴ Шмидт И.М. Русская скульптура второй половины XIX - начала XX века. – М.: Искусство, 1989. С. 14.

¹¹⁵ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4745. 1874-1878 гг. Об изготовлении носовых фигур строящихся броненосцев. Носовые фигуры, исполненные М.О. Микешиним: яхта «Держава»; фрегат «Князь Пожарский»; фр. «Адмирал Спиридов»; «Адмирал Чичагов»; «Адмирал Лазарев»; «Адмирал Грейг»; фр. «Минин»; фр. «Генерал-Адмирал»; фр. «Петр Великий». Л. 83.

¹¹⁶ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4745. 1874-1878 гг. Об изготовлении носовых фигур строящихся броненосцев. Носовые фигуры, исполненные М.О. Микешиним: яхта «Держава»; фрегат «Князь Пожарский»; фр. «Адмирал Спиридов»; «Адмирал Чичагов»; «Адмирал Лазарев»; «Адмирал Грейг»; фр. «Минин»; фр. «Генерал-Адмирал»; фр. «Петр Великий». Л. 83.

Рисунок, хранящийся в фондах ЦВММ, лишний раз подтвердил прекрасные качества Михаила Осиповича, как художника-графика. Уверенные и точные линии карандаша передали, и портретное сходство Петра I, и стремительный полёт двуглавого орла. Композиция несколько официозна и фантастична. Двуглавый орёл на своих мощных крыльях несёт бюст императора, в лавровом венке. Линия горизонта завышена, зритель смотрит снизу-вверх и зловещий образ птицы, и грозный лик царя, производят несколько устрашающее впечатление (ил. 98). Предложенный художником вариант не был принят и на носовой части установили всё того же геральдического орла с петровским вензелем из двух латинских букв «Р» на щите. Позже бюст, выполненный из гипса, был установлен в надстройке по центру корабля. Но из-за климатических условий, халатного отношения он разрушился и больше не восстанавливался.

После 1876 года Микешин прекратил сотрудничать с Морским ведомством, однако, в 1894 году художник вновь обращается к корабельному декору и выполняет эскиз проекта носового украшения парохода «Петербург» (Р-48389, РГМ). Пароход Добровольческого флота «Петербург», был построен в 1893 году и носовой фигурой был установлен двуглавый орёл. На эскизе Микешина в цвете на носовой части изображен памятник Петру I работы Э. Фальконе. Рисунок был создан в 1894 году и, по всей вероятности, предназначался в качестве подношения адмиралу Павлу Петровичу Тыртову [прим. 20]. В конце XIX столетия об установке таких колоссальных носовых украшений на кораблях уже не могло быть и речи. На княвдигеде, как всегда, М.О. Микешиен изобразил витиеватый орнамент в виде закручивающихся в спирали стеблей растений. Художник остался верен себе: мыслил масштабно и отдавал предпочтение монументальной скульптуре.

Как бы критики ни относились к работам художника, но на тот период М.О. Микешин являлся автором многочисленных памятников,

установленных в России. Его творчество и монархические идеи, воплощенные в произведениях искусства, оказали значительное влияние на развитие русской монументальной скульптуры второй половины XIX века.

В процессе изучения творчества М.О. Микешина автором данного труда было уточнено, в честь кого из адмиралов Грейгов был назван броненосной фрегат «Адмирал Грейг». Прежде его соотносили с именем адмирала С.К. Грейга, но в результате изучения выяснилось, что корабль назван в честь сына – Алексея Самуиловича Грейга. Совместно с реставраторами ООО «Наследие» возвращен изначальный вариант модели носовой фигуры для броненосного фрегата «Адмирал Чичагов». Также в результате исследования был выявлен авторский цвет у моделей носовых фигур, который первоначально был светлого, а в поздние годы они были выкрашены под бронзу. Несколько рисунков из фондов Русского музея были опознаны, как эскизы к носовым украшениям, выполненные художником в 1860-1870-е годы.

2.3. Работы скульптора М.А. Чиждва

Во второй половине XIX века наряду с историко-героической темой в отечественном искусстве на первый план выходит бытовой жанр, который ярко выразился в творчестве таких скульпторов, как Ф.Ф. Каменского, В.А. Беклемишева, М.А. Чиждва и других. Художники обращаются к простым сюжетам, к чувствам, понятным людям любых сословий. Работы В. Беклемишева «Деревенская любовь», М. Чиждва «Крестьянин в беде», «Игра в жмурки», Ф. Каменского «Первый шаг», «Молодой скульптор», «Вдова и сын», принесли им славу наблюдательных и тонких мастеров. Эти лирические произведения были положительно восприняты критикой и широкой публикой. Скульптурная композиция М.А. Чиждва «Крестьянин в беде» была отмечена золотой медалью за экспрессию, учрежденную при академии на средства А. Ржевской и Н. Демидова. Кабинетная скульптура «Резвушка», в 1875 году, получила золотую медаль имени Лебренa и золотую

медаль 3-го класса на парижской всемирной выставке в 1878 году¹¹⁷. В портретном жанре появились новые типы: писатели, ученые, художники и просто люди из народа.

В 1870-е годы с Морским министерством начинает сотрудничать Матвей Афанасьевич Чижов (1838-1916). Талантливый скульптор, обучавшийся в Академии художеств (1864-1867) у Н.С. Пименова и П.К. Клодта. Он закончил Академию с золотой медалью и правом на пенсионерскую поездку. Шесть лет Матвей Афанасьевич провел в Риме и привез в Петербург работы, которые были высоко оценены Академией, удостоившей Чижова звания академика по скульптуре.

Запоминающиеся, интересные скульптурные портреты-типы создал Чижов для клиперов, построенных во второй половине 1870-х годов [прим. 21]. Мастер старался нигде не повторяться и точно выбирал композицию, ракурс фигур, атрибуты, чтобы образ получился яркий и эмоциональный. Так, в работе для клипера «Разбойник» Чижов создал выразительный портрет-тип лихого человека. Скульптор «схватил» тот миг, когда ещё мгновение и топор разбойника со всего размаха опустится на жертву (ил. 99). Чижов изобразил и сильное напряжение мышц обнаженного тела, и вздутые на шее жилы, и выпученные глаза. В произведении чувствуется влияние итальянских скульпторов эпохи барокко с характерной для них динамичностью и экспрессивностью. Работу Матвея Афанасьевича над образом для корвета «Пластун», можно отчасти отнести как к жанровой скульптуре, так и к попытке воплотить в пластической форме обострённое внимание. Пластунами в казачьих кубанских войсках называли пеших казаков-разведчиков. Целыми днями в любую погоду, притаившись в укромном месте, они выслеживали противника. Чижов изобразил пластуна в засаде, замершего в позе внимательного наблюдателя, удачно обыграв корабельный рангоут – бушприт, который являлся как бы укрытием, и

¹¹⁷ РГИА. Ф. 789. Оп. 14. Д. 9- «Ч». 1865 – 1916., Чижов Матвей Афанасьевич.

пластун, притаившись за ним, высматривает неприятеля. Левая рука приложена «козырьком» ко лбу, правой, согнутой в локте, он держит закинута за плечо кистень (ил. 100).

Скульптор создал яркие, эмоциональные образы людей отнюдь не знатного сословия. Их лица не назовёшь «приятными» и «достойными», но именно в этих работах заметен процесс демократизации скульптурного портрета.

В 1876 году на воду был спущен клипер «Джигит». Его форштевень украшала фигура, изображавшая джигита в папахе, развивающейся бурке с кинжалом в правой руке и плетью в левой. Вновь М.А. Чижов ищет характерную пластику в лице, в движении. Сложный разворот торса, поворот головы, богатая мимика - все это характерно для человека, охваченного глубоким переживанием, возможно чувством мести. Глубоко посаженные глаза зорко следят за «добычей», он закусил губы, чтобы ни звука не вырвалось из уст – все это усилило эмоциональный накал. Джигит весь как сжатая пружина и правая рука почти до боли сжимает прижатый к груди кинжал (ил. 101). Небольшая (60 см высотой) гипсовая модель фигуры джигита имеет незначительные отличия. Пластическое решение носит больше эскизный характер, несколько другое выражение лица – горец улыбается, надбровные дуги сглажены. Он как будто смеётся над кем-то, ухмыляется (ил. 102).

Одна из главных характеристик клипера – быстроходность. Это качество отражает носовое украшение клипера «Наездник». Фигура жокея, сидящего на скакуне, как бы подчеркивала стремительность корабля.левой рукой он удерживает узду, а плетью, зажатой в правой руке, готов в любой момент подстегнуть коня. Лицо всадника гладко выбрито, бакенбарды соответствуют моде того периода (ил. 103).

Модель носового украшения для клипера «Опричник» поступила в Морской музей в 1916 году от М.М. Чиждова, сына скульптора. Воины

опричного войска использовались не только для личной охраны Ивана IV (1530-1584), они также несли охрану южной границы Русского государства. Воин в кожаной одежде и шлеме. Он только что произвёл выстрел и наблюдает за выпущенной стрелой. По-видимому, модель была когда-то повреждена и черты лица и декора смазаны (ил. 104).

Для фигуры клипера «Стрелок» (1879) скульптор выбрал момент, когда, вскинув ружье, человек вот-вот готов нажать на курок (ил. 105). Прильнув правой щекой к ружью, прищулив левый глаз, стрелок в папаше поделовому спокоен. Если в лице опричника проглядываются монголоидные черты – широкие скулы, прямой, приплюснутый нос, узкие глаза, то в стрелке легко угадываются русские черты – окладистая борода, пышные усы, широкий нос.

Работы М.А. Чижиова выполнены в реалистической манере. Мастер старался передать в пластике тот пограничный момент, когда ещё мгновение и цель будет поражена стрелой, пулей, кинжалом или топором, либо достигнута заветная черта финиша, как у наездника. Мастер жанровых произведений, он и в носовых фигурах стремился уйти от статичности и перенести некоторые приемы живописи в скульптурные портреты своих героев, в область субъективного восприятия образов.

2.4. Корабельный декор конца XIX – начала XX веков

С конца 1880-х годов средства, отпускаемые на корабельный декор, значительно сокращаются. Морское ведомство объявляет конкурс по созданию носовых украшений, где немаловажное значение теперь отводится цене работ. Высокая стоимость разработки и исполнения корабельного декора привели к их упрощению. В конце XIX - начале XX века развитие стального кораблестроения привело к существенным изменениям формы и конструкции корабля.

Убранство сводилось к небольшому орнаменту, который соответствовал эстетике модерна. Искусствовед Ю.Я. Герчук отмечал, что

орнамент – это порядок, который противопоставляется хаосу, что он является популярнейшим искусством, всем доступным и понятным без особых толкований. Орнамент обращен, прежде всего, к нашей интуиции, к подсознательному ощущению выразительности ритма, цвета и формы. Он почти не затрагивает интеллектуальные области сознания.

Орнамент может существовать только в союзе с каким-либо предметом, и «представляется всего лишь «украшением», подчиненным оформляемому им предмету, растворяющимся в его значении»¹¹⁸. С другой стороны, его можно как бы изъять из контекста вещи и сделать предметом отдельного исследования.

Мотивы орнамента, переходя с предмета на предмет, с одного материала, на другой сохраняют свою устойчивость. «Не без оснований считают именно орнамент одним из наиболее четких воплощений художественного стиля времени – «почерком Эпохи». Типичные орнаментальные мотивы рококо, ампира или модерна одинаково демонстрируют принципы стиля, появляясь на мебели и ордере, в решетках балконов и на обоях»¹¹⁹. Отметим, что на кораблях орнаменты подчинялись тому же принципу. Собственно говоря, орнамент изначально присутствовал в его экстерьере. В зависимости от эпохи он, то увеличивал своё присутствие, то почти исчезал. На смену «живописному» богатому барочному декору XVIII века, который покрывал практически всю поверхность корабля, пришёл классический орнамент. Его присутствие на корпусе значительно сократилось, в мотивах появились строгая симметрия, четкость и лаконизм. В эпоху царствования Николая I разнообразие сюжетов носовых фигур исчезло, остался только геральдический орел на корме и носовой части. Только с середины XIX века скульптурно-декоративное убранство кораблей вышло на новый виток своего развития.

¹¹⁸ Герчук Ю.Я. Что такое орнамент? Структура и смысл орнаментального образа. М.: Галарт, 1998. С. 17.

¹¹⁹ Герчук Ю.Я. Что такое орнамент? Структура и смысл орнаментального образа. М.: Галарт, 1998. С. 14.

Наступила эпоха эклектики – искусства, обращенного в прошлое, примеряющего на себя ушедшие в века стили и направления. Орнаменту во всех жанрах искусства отводилась заметная роль. Он проникал в архитектуру новых зданий, в живопись, скульптуру, декоративно-прикладное искусство. С проблематикой формообразования тесным образом был связан вопрос об орнаменте, о той роли, которую он занимал в модерне. В работе, посвященной истории нового стиля, Д.В. Сарабьянов отмечал, что «орнамент стоит на первом месте по способности проникновения в разные виды искусства и по возможности обретать новый смысл, ранее с орнаментом не ассоциировавшийся»¹²⁰. Его присутствие можно обнаружить на предметах быта, в рекламе, печатных изданиях и т.д. Декоративные формы становились все многообразнее и сложнее. Мотивы узора заимствовались из античности, готики, Ренессанса, барокко или древнерусской архитектуры. «Но ритмы его все равно отвечали мироощущению и вкусу тех людей, которые с таким восхищением набрасывались на все эти вдруг открывавшиеся им орнаментальные богатства ушедших культур»¹²¹.

В 1850-60-е годы орнаменты, использовавшиеся П.К. Клодтом и Н.С. Пименовым, обращались к древнегреческому листовидному узору, взятому из природы. Это были листья аканта, природный мотив которых представлял собой почти уже готовый орнамент. На протяжении тысячелетий он служил излюбленным источником орнаментальных мотивов самым разным культурам. Как правило, узор являлся продолжением носовой фигуры, соединяющей форштевень с *херброкетом* [см. глоссарий] судна. Зритель сразу включался в его ритм и легко прочитывал рисунок. Художественная задача такого узора воплощалась в идеи лаконичного, стройного порядка, не привлекающего на себя много внимания. Очень естественно фигуры продолжают носовую часть корабля, соединяясь с ним при помощи волют. У

¹²⁰ Сарабьянов Д.В. Модерн. История стиля. М.: Галарт, 2001. С. 249.

¹²¹ Сарабьянов Д.В. История русского искусства второй половины XIX века. М.: МГУ, 1989. С. 187.

Пименова волюты играют немаловажную роль в создании образа, они подчеркивают стремительность и полет фигур (ил. 106).

Пластическое решение орнаментов, выполненных по проекту художника М.О. Микешина в 1870-е годы, весьма разнообразно и «многословно». В своих узорах он пытался через характерную деталь указать на эпоху, в которой жил человек. Так, в работе для фрегата «Адмирал Спиридов», появился мотив в виде стилизованной ракушки (ил. 107). Классицистический в виде ветки лавра и дуба в скульптуре А.С. Грейга. Не всегда узор согласовался с образом, например, на кронштейне фрегата «Адмирал Лазарев» в узоре просматриваются готические мотивы (ил.108), а на «Минине» орнамент по площади занимает почти столько же места сколько и сама фигура (ил. 109). Часто его орнаменты, как и сами фигуры, становились «повествовательными», требовали особого внимания, как например, на эскизе для броненосного фрегата «Князь Пожарский», куда Микешин включил узор, похожий на русскую письменную вязь.

Скульптор М.А. Чижов в своих работах также подходил индивидуально к каждому узору. Он возвратился к деликатному, ненавязчивому и лаконичному орнаменту. Например, в носовой фигуре Разбойника, рубашка, скрученная на поясе, переходит в лиственный завиток и трудно определить, где заканчивается материя и появляется живая ткань растения (ил. 110). Мотив узора «Опричник» повторяет геометрию лука и согнутую спину воина, а мотив «Наездника» - седло и уздечку.

Рубеж XIX и XX веков искусствоведами принято называть «эпохой модерна». Он просуществовал недолго, около тридцати лет и пришел в Россию позже, чем в Европу. Его стремление обобщить весь художественный опыт человечества, оттолкнувшись от предшествующего стиля - эклектики, вылилось в мечту о красоте, которая «спасет мир». Как справедливо писал Б.М. Кириков «формирование новой художественной системы основывалось на стремлении адекватно воплотить дух современности и эстетически

преобразить строй жизни. Модерн противопоставлялся не только своей непосредственной предшественнице - эклектике, но и всей классицистической системе, восходящей к ренессансу»¹²².

Объединяющим признаком модерна служила стилизация. Через неё преломлялись изобразительные мотивы и черты исторических стилей. Декоративная стилизация являлась ключом к решению проблемы синтеза искусств – одной из центральных проблем модерна. Изначальная тяга к ясной рациональности и четкой геометризации отчетливее проявилась на зрелой стадии этого направления искусства. Именно модерну принадлежал приоритет в активном осмыслении формообразующей роли и эстетических возможностей новых металлических и железобетонных конструкций. В конце XIX – начале XX века архитектура кораблей приобретала прямоугольные формы: четкие горизонтальные и вертикальные линии. В разработке корабельного декора для стальных судов новой геометрии шел процесс поиска более лаконичного и экономичного убранства. К сожалению, время не сохранило нам подлинных носовых украшений этого периода. Лишь по моделям и фотографиям можно судить о том многообразии узоров, которые украшали суда. Остается открытым вопрос о том, кто разрабатывал эти орнаменты. Для некоторых судов как внутренним, так и внешним декором занимались профессиональные архитекторы, такие как Н.В. Набоков, И.А. Монигетти, Н.Д. Прокофьев. Академик архитектуры Н.Д. Прокофьев выполнял заказы для императорских яхт «Полярная звезда», «Александрия», для крейсера «Алмаз» [прим. 22] и эскадренного броненосца «Император Александр III». Профессор Императорской академии И.А. Монигетти трудился над созданием интерьеров, посуды для яхты «Держава». Эскизы для носового украшения крейсера «Память Азова» (1888) выполняли художник Морского ведомства А.П. Боголюбов (1824-1896) и инженер-кораблестроитель К.П. Боклевский (1862-1928). Предложенный

¹²² Кириков Б.М. Архитектура петербургского модерна. Особняки и доходные дома. СПб.: журнал «Нева», 2003. С. 5.

Боголюбовым эскиз, с изображением пышных колосьев хлеба, Георгиевской ленты и ордена Святого Победоносца Георгия был отклонен (ил. 111). Носовое украшение выполнили по проекту К.П. Боклевского, декор которого был скромнее, а Георгиевская лента растекалась и овладевала доступной ей поверхностью на скулах корабля. В этом орнаменте проявилось стилистическое качество модерна, выразившееся в напряженности, ритмической экспрессии узора из ленты (ил. 112).

Отголоском эпохи классицизма можно считать узор броненосца «Синоп», спущенного на воду в 1887 году. Некоторую переключку мотивов можно увидеть в его орнаменте с кораблем «Смоленск» (1830). Однако мотивы знамен и растительный узор в каждом случае несут отпечаток своего времени (ил. 113). Для «Смоленска» – классицистический орнамент, с четким заданным ритмом и определенной последовательностью занимал на корме значительное место, по сравнению с поверхностью, отведенной на броненосце. На небольшом пространстве свободно развевались складки знамен и прихотливые изгибы лавровых ветвей (ил. 114).

Широкое распространение в корабельном декоре получил флореальный мотив. Это направление проявилось на фасадах домов в раннем петербургском модерне и было подхвачено прикладным искусством. Необычайно красив узор крейсера «Алмаз» (архитектор Н.Д. Прокофьев). Линия, изящно изгибаясь, как живой, трепетный поток убегала с кормы на борта корабля (ил. 115). Она захватывала иллюминаторы, которые естественно вплетались в рисунок. В носовой части гибкие стебли растений и цветов затейливо переплетались и являлись как бы продолжением крыльев орла (ил. 116).

Деликатно и нарядно смотрелся на белой поверхности крейсера «Варяг» золотой орнамент из стилизованных листьев и цветов (ил. 117).

Вышеперечисленные орнаменты придерживались треугольной формы, где центр находился на форштевне. Острый же угол треугольного декора

спускался либо к воде, либо поднимался к палубе. Движения округлых форм завитков с вариациями масштабов усиливали динамику волнообразной линии узора, однако не выходили за рамки геометрической фигуры.

Приемы нового стиля получили массовое распространение. Увлечение ими превратилось в модное поветрие. Творческим исканиям сопутствовало поверхностное тиражирование новоизобретенных форм. Трактовка оригинальных мотивов зачастую приобретала оттенок китча. Несколько грубоватым и аляповатым смотрится орнамент на броненосном крейсере «Рюрик». От центральной части - герба – хаотично расходились ветки с листьями, цветами и виноградными лозами, линии которых нельзя назвать утонченными и совершенными (ил. 118).

После поражения в Русско-японской войне (1904–1905), когда Россия потеряла больше половины Балтийского флота. Министерство разработало программу, по восстановлению кораблей и это требовало огромных средств. Но не только жесткая экономия повлияла на отказ от декора. Если прежде в тактике боя парусного флота противник, становясь друг перед другом в линию, одним видом своих мощных и богато украшенных судов внушал трепет и уважение к державе, то в XX веке корабельные орудия могли наносить удары по противнику с гораздо большей дальности, до 20 км. (Для сравнения: эффективная дальность стрельбы орудий на парусном корабле не превышала 300 м). Задача перед эскадрой ставилась как можно дольше оставаться незамеченной. Военные корабли красились в шаровой цвет и надобность в корабельном декоре отпала. Сложные скульптурные композиции, размещенные на его носовой части, утратили свою актуальность. Декор потерял своё значение и постепенно исчез. Только двуглавый орел, как символ государственной принадлежности к российскому военно-морскому флоту, оставался на корабле вплоть до революционных событий октября 1917 года. В царствование Александра III на корме изображение двуглавого орла вернется к петровскому штандарту, в когтях и

ключевые птицы появятся карты морей, к которым Россия имела выходы. В декоре последних императорских яхт, таких как «Штандарт», «Ливадия», «Держава», «Полярная звезда» и «Александрия» так же будут присутствовать геральдические орлы. После февральской буржуазной революции 24 апреля 1917 года выйдет указ «О снятии корон со всех орлов на носовых и кормовых украшениях кораблей и судов»¹²³.

В 1906 году был создан Морской генеральный штаб, который занимался модернизацией флота. Однако представленная на обсуждение Государственной думе широкомасштабная программа по строительству флота была отвергнута. Только в 1909 году новые линкоры, крейсера, и эсминцы были заказаны для Балтийского флота. Ухудшение отношений с Османской империей также выявила необходимость провести перевооружение и усиление Черноморского флота линкорами типа «Императрица Мария».

Но на новых кораблях корабельный декор даже в виде орнамента уже отсутствовал, на корме и на носу размещались исключительно геральдические двуглавые орлы.

Так завершилась история скульптурно-декоративного убранства русских кораблей, длившаяся более чем два столетия.

¹²³ РГА ВМФ. Ф. 715. Оп. 1. Д. 3., 24 апр. 1917 г. О снятии корон со всех орлов на носовых и кормовых украшениях кораблей и судов. Л. 199.

Заключение

История убранства корабля резными орнаментами и скульптурой продлилась в России два века. За это время произошли существенные изменения в конструкции и материале кораблей. Убранство судов также видоизменилось. Пышное и богатое, покрывающее практически все поверхности судна на начальном этапе строительства из дерева, оно минимизировалось и оставалось лишь на малых участках кормы и носовой части на стальных кораблях начала XX века. Многочисленные сюжеты декора, первоначально заимствованные с иностранных кораблей, и развивающиеся в зависимости от стиля, исторических событий, вкуса заказчика, постепенно свелись к российской геральдике. Поиск композиции с российской геральдикой начался в царствование Петра I, когда на корме целого ряда кораблей появились рельефы с изображением российского штандарта. Прервавшаяся на несколько лет тенденция возобновилась во времена царствований Елизаветы I и Екатерины II. Масштабные реформы по выработке определенного изображения и формы двуглавого орла были подхвачены Александром I и привели к значительным изменениям в период царствования Николая I. В это время не только корма, но и носовая часть корабля украшается скульптурой в виде орла. Несмотря на то, что резной деревянный рельеф представлял двуглавого орла, он всё же носил стилизованный характер и играл роль украшения. В когтях птицы могли находиться и факел, и венок, и скрижали. При Александре II вновь вернуться к геральдическому орлу, в когтях которого будут держава и скипетр. В царствование Александра III изображение двуглавого орла на корме станет как на петровском штандарте, в когтях и клюве птицы появятся карты морей, к которым Россия имела выходы. Изображения двуглавого орла на корме и носовой части просуществует вплоть до событий октября 1917 года.

Сюжетная линия, связанная с античностью продлится полтора столетия. В аллегорической форме в петровское время шел рассказ о первых

победах русского оружия в ходе Северной войны, о современной жизни. В большей части безграмотное население, рассматривая деревянные резные рельефы на кораблях, через древнегреческие и римские мифы приобщалось к мировой культуре.

Скульптурные изображения животных и птиц, как и названия кораблей, не нашли столь широкого распространения на поверхностях русских кораблей, как, например, в западноевропейском флоте. Связано это с религиозными понятиями, когда животных и птиц считали атрибутами языческой веры. В эпоху Петра I самой популярной носовой фигурой становится изображение коронованного или некоронованного льва, которую государь перенял у британских корабелов. К концу XVIII столетия, «львы» покидают форштевень корабля. Сюжетная линия с изображением животных появилась в середине XIX века. Продлилась она недолго и связана была с именем скульптора-анималиста П.К. Клодта, который создал серию кормовых рельефов с изображением животных, а также носовых украшений в виде голов льва и тигра.

С приходом к власти Екатерины II (1762), на первый план выходит монархическая сюжетная линия, отразившаяся в названиях и украшении судов, связанных с религиозно-государственной тематикой, такие как, «Трёх Иерархов» (1766), «Трёх Святителей» (1781), «Евангелист Марк» (1773), «Святой Николай» (1775), «Иануарий» (1790), «Святой Пантелеймон» (1786), «Святослав» (1781), «Родислав» (1782), «Болеслав» (1783) и многие другие.

В первой половине XIX века в подходе к разработке убранства корабля перед конструкторами ставились в первую очередь патриотические и эстетические задачи. Декор судна подчинялся господствующему классическому стилю, просветительство не играло столь важную роль. Пластический декор значительно уменьшился, освободив и подчеркнув красоту архитектоники судна. Повторяющийся строгий орнамент с античными мотивами ликторских пучков, оружия, доспехов, венков, щитов с

изображением головы Медузы горгоны, листьев аканта создавал впечатление наземного дворца, храма. Носовые фигуры соответствовали названию корабля или в аллегорической форме воплощали образы императриц и известных людей. После Восточной (Крымской) войны (1853–1856) императорский парусный флот начал заменяться на стальной. Произошли существенные изменения в конструкции корабля и сюжетах. Античных героев сменили богатыри Древней Руси, флотоводцы, люди разных национальностей и сословий. Так с уходом парусников, во второй половине XIX века, ушли в историю мотивы Древней Греции и Рима. Лишь стилизованный мотив в виде листьев аканта на короткое время задержится на корме и носовой части корабля в эпоху модерна.

Корабли, чьи имена хранили память побед русского оружия, бороздили моря и океаны во всех уголках света. Они прекрасно решали задачи монументальной пропаганды: побуждали к познанию истории нашей страны, активно способствовали росту её престижа как одной из крупнейших морских держав первой половины XIX столетия.

В годы правления Александра II в кораблестроении происходят коренные изменения: появляется бронированный флот, нарезная артиллерия, орудия главного калибра размещаются в башнях, на палубах появляются дымовые трубы и т.д. Главное внимание уделяется пропорциям корпуса, объёмному проектированию, архитектуре корабля и скульптурному декору. Судостроители стали обращаться к талантливым скульпторам-монументалистам, которые разрабатывали темы отечественной истории в реалистической манере, что соответствовало современному пониманию искусства. К сотрудничеству и службе привлекались одаренные, большие мастера в области живописи и скульптуры, такие как И.К. Айвазовский, А.П. Боголюбов, А.К. Беггров, Н.С. Пименов, М.О. Микешин. Воспитанию молодых офицеров российского флота помогали картины, прославляющие победы русского оружия. Начался новый подъем в искусстве убранства

кораблей, который вывел его на уровень монументального. Носовые украшения броненосного флота носили высокий идейный и патриотический характер. Ваятели создавали скульптуры легендарных русских богатырей, князей и выдающихся флотоводцев. Как отмечает В.В. Ермонская: «Следуя за литературой, живописью и музыкой, русская скульптура решала своими средствами те же прогрессивные задачи»¹²⁴. К «правде» образа стремились в своих работах и проектах Н.С. Пименов, М.О. Микешин. Созданные ими статуи героев, таких как Александр Невский, Дмитрий Донской, Ослябя, Князь Пожарский и другие проникнуты идеями патриотизма и поднимали статус корабля, как носителя «высокого» искусства. 1860-70-е годы XIX века можно назвать «лебединой песней» в убранстве кораблей, тогда отечественный флот украшали такие произведения, которые не уступали памятникам, что возводились в столицах и в крупных российских городах. Фигуры А.С. Грейга украшали площадь в Николаеве и носовую часть одноимённого броненосного фрегата, в Севастополе скульптура М.П. Лазарева послужила прототипом для носовой фигуры броненосного фрегата «Адмирал Лазарев» и т.д.

Конец XIX – начало XX столетия завершил историю корабельного декора на флоте. Флореальный орнамент, в котором самобытно проявился модерн, получил широкое распространение. Возможно, принадлежность к Морскому министерству накладывала определенные обязательства, и мастерам не хватало смелости так ярко выразить стилистику модерна в корабельном декоре, как это произошло на гражданских постройках. Новые модные течения не успели глубоко проникнуть в архитектуру корабля. К тому же в Русско-японской войне империя потеряла больше половины Балтийского флота. Необходимо было срочно восстанавливать флот, строить новые суда, более мощные, требующие больших затрат и экономить приходилось на всем, в первую очередь на художественных «излишествах».

¹²⁴ Ермонская В.В. Русские скульптуры второй половины XIX века. Путеводитель по выставке. – М.: «Советский художник», 1958. С. 6.

Даже орнаменту больше не нашлось места, на корме и на носовой части остались только геральдические орлы. Вскоре революционные события 1917 года прервали историю развития императорского флота России, геральдические орлы с кораблей были сбиты новыми хозяевами страны.

Искусство убранства императорского русского флота естественным путем пришло к своему логическому завершению.

Но на этом искусство пластического декора на кораблях не закончилось. Молодое советское государство разрабатывало новые символы и эмблемы, которые устанавливались на надводных и подводных судах. Их изучение может стать темой последующих исследований. До конца ещё не изучены материалы отечественных и зарубежных архивов, где могут обнаружиться чертежи и рукописи, которые расширят наши представления об архитектурно-пластическом убранстве российского императорского флота.

Примечания

1. Военный флот на греческих островах известен с 500 до н.э. Особую роль флот сыграл в период Греко-персидских войн. К началу Пелопоннесской войны (431 до н.э.) Афины имели приблизительно 400 кораблей. Такой же мощный флот существовал в Египте, Фракии и в Карфагене. В Риме флот создавался в течении 1-й Пунической войны (264-241 до н.э.) и строился по греческому образцу¹²⁵. Суда Римской империи находились в Средиземном и Черном морях, в Британии, на Рейне, Дунае, Евфрате. После распада Великой Римской империи, флот создается в Испании, Португалии, Британии. В Испании первая верфь была построена в Севилье в первой половине IX века¹²⁶. С конца XI века Барселонское графство строило военный флот для защиты торговых судов. Флот создавался на судовой верфи в Барселоне и подчинялся, начиная с середины XIV века, морскому кодексу. Командование флотом с 1230 года поручалось адмиралу (от арабского слова *amir*), которому подчинялись три вице-адмирала Валенсии, Каталонии и Майорки. Некоторые епископы Компостелы также имели вооруженные суда для защиты побережья еще в X веке. К XVI веку Испания считалась «Владычицей морей» и контролировала все водные коммуникации Атлантического и Тихого океанов. Непобедимая армада в составе которой находилось 130 боевых кораблей (карракасы, галеасы и галеры), предназначенные для вторжения в Англию и восстановления католицизма, во время англо-испанской войны (1587–1604), была изрядно потрепана штормами и английским флотом. Испанский флот вынужден был вернуться домой, так и не достигнув своей цели. Однако Испания ещё некоторое время сохраняла приоритет на море. Для Англии успешная операция стала началом на пути к будущему статусу «Владычицы морей». Начало организации военного флота в Британии можно отнести к

¹²⁵ Словарь античности. М.: Прогресс, 1989. С. 614.

¹²⁶ <http://www.covadonga.narod.ru/> - Реконкиста.

правлению короля Генриха XVIII (1491-1547)¹²⁷. Известно, что в 1546 году, в английском флоте находилось, по крайней мере, 58 кораблей. В эпоху Просвещения, когда большое значение придавалось науке, английские корабельщики одни из первых строили корабли по чертежам, учитывая новейшие достижения в технике, переводя опыт в математические формулы. На протяжении нескольких столетий Англия оставалась ведущей морской державой. Одними из первых в первой половине XIX в. британские кораблестроители начали строить флот из металла, и отказались от корабельного декора. Исключение составили три корабля, построенные в 1901 году «Fantome», «Odin» и «Merlin». И два корабля «Clio» и «Cadmus», построенные в 1903 году, на форштевнях которых были установлены носовые фигуры¹²⁸. В России военный флот появился в XVIII веке, когда возникла необходимость в экономическом и политическом расширении государства. Корабли строились в эпоху барокко и потому сразу же украшались в этой стилистике, беря за образцы, в первую очередь, декор английских кораблей. Несмотря на переход к стальным судам, корабельный декор просуществовал на русских кораблях до начала XX столетия в виде рельефов с изображением геральдических орлов. Одним из последних государств, применявших пластическую пластику на поверхностях военных кораблей является Германия, которая только во второй половине XIX столетия, после объединения княжеств могла приступить к строительству своего флота¹²⁹.

2. Триера – простое по конструкции, маневренное военное гребное судно с тремя рядами вёсел. Длина составляла 40-50 м, ширина до 5 м. Команда состояла из 200 человек: около 20 матросов; 170 – гребцов; 10-12 воинов. Первые триеры появились в 6 в. до н.э. на Эгейском море. Римляне

¹²⁷ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. HARDBACK, 2009. С. 12.

¹²⁸ Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. HARDBACK, 2009. С. 200.

¹²⁹ Цехановская О.К. Корабельный декор Германских и Российских кораблей конца XIX – начала XX века. Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 10. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2015.

держали на вооружении этот тип судов наряду с тяжелыми боевыми кораблями вплоть до позднего периода Римской империи. Расходы на строительство оплачивались богатыми гражданами¹³⁰.

3. Корабль, как человек, имеет несколько фаз своего развития. На первом этапе на стапеле закладывались основные элементы, каркас будущего судна: киль, *форштевень* [см. глоссарий], *архштевень* [см. глоссарий], *шпангоуты* [см. глоссарий]. С петровских времен при закладке судна присутствовал либо сам государь, либо генерал-адмирал. Возникла традиция на память о событии преподносить серебряные закладные доски. Следующий этап - обшивка корабля и т.д. Затем, корабль торжественно со стапелей спускали на воду. Именно эта дата считалась датой рождения судна. После достройки на воде, корабль вступал в строй и его приписывали к Балтийскому или Черноморскому флоту. Срок службы деревянных судов XVIII – XIX вв. не превышал 15 – 30 лет. Списанные корабли, испытав на себе шторма, солёность морей и океанов, перепады температур, разбирали на части: что-то поступало на склад и шло на другие нужды, но большинство деревянных деталей уходило на дрова. Поэтому подлинного убранства кораблей XVIII – первой половины XIX вв. сохранилось очень мало.

4. Галеас - представлял крупное парусно-гребное судно 70-80 м длиной и 9 м шириной. На борту его находилось до 70 пушек различного калибра. Они отличались от галер повышенной мореходностью и возможностью плавать в зимнее время года.

5. Галеоны предназначались для океанских плаваний и сыграли решающую роль в ходе войны Англии с Непобедимой армадой в 1588 году. После этого сражения Британия начала путь к будущему статусу «владычицы морей».

В XVII в. началось усовершенствование галеонов, которое привело к появлению трехмачтовых линейных кораблей. Они были легче и короче

¹³⁰ Словарь античности. М.: Прогресс, 1989. С. 587.

галеонов, что позволяло быстро выстроиться в линию бортом к противнику, и вести огонь из всех бортовых орудий. Мощные «плавающие крепости» были не только хорошо вооружены пушками, количество которых доходило до 135, но и богато декорированы.

6. «Кораблем» - латинское *navis* («неф») - в базилике называли вытянутое помещение, ограниченное с одной или обеих продольных сторон рядом колонн.

7. «The Anthony Roll» (1546) - «Свиток Энтони» является отчетом о кораблях Тудорского Королевского флота, названный в честь его создателя Энтони. Сын фламандского пивовара, который поставлял пиво армии Генриха VIII, Энтони, служил клерком в артиллерийском Управлении. Он составил иллюстрированный обзор военно-морского флота Генриха VIII. Картины пятьдесят восемь судов на трех рулонов пергамента были представлены королю в 1546 году. Позже, Карл II отдал два рулона Самуилу Пепису, который их вырезал, и переплёл виде книги, которая сейчас находится в Pepys библиотеки в колледже Магдалины, Кембридж. Третий рулон остался в первоизданном виде и был продан леди Мэри Фокс Британскому музею.

8. В чертежном фонде ЦВММ хранятся два альбома семьи Ван Дауве. Рисунки из альбома дают представление о том, какими работами занимались специалисты [КП № 3560, КП № 12698]. В Голландии Семья Ван Дауве была известна своими художниками, скульпторами-декораторами, резчиками по дереву, архитекторами, которые состояли в Гильдии Святого Луки. На протяжении XVII – XVIII столетий они выполняли заказы в Роттердаме, Гауде, Дюссельдорфе, Мангейме [Уникальные голландские рисунки петровской эпохи: открытие коллекции роттердамской семьи Ван Дауве. Каталог выставки]. В альбомах собраны проектные эскизы скульптурных убранств кораблей и дворцов, архитектурные детали, наброски праздничных украшений, гидротехнических сооружений и многое другое. Возможно при

проектировании и отделки судов, дворцов и праздников в России пользовались сюжетами, почерпнутыми и из этих альбомов.

9. Центром деревянной скульптуры в XVII-XVIII веках на Руси оставались Северо-Западный и Пермский края. Уникальные храмовые деревянные статуи этих регионов, несмотря на влияние западноевропейского барокко, были не лишены отголосков язычества. Фигуры Иисуса и Святых монументальны, лаконичны и наивны, мышцы лица и тела обобщены, пропорции несколько удлинены и архаичны. Резьба порой несовершенна и проста. Но одухотворенность ликов, их искренность и сакральность придает им исключительное значение и непреходящую ценность.

10. Модель «Дептфорд» принадлежала Петру Великому и хранилась в его кабинете в Санкт-Петербургской Академии Наук. В 1848 году она в числе других моделей и вещей из кабинета Петра I поступила в Модель-камеру Кораблестроительного департамента при Главном Адмиралтействе [моя статья для сборника АН].

11. Ранее модель в фондах ЦВММ числилась как корабль «Крейсер», автором модели и строителем корабля являлся О. Наем [с. 46]. Однако, в 1995 г. на основе архивных материалов РГА ВМФ (Ф. 215. Оп.1 д. 778, л. 1-236, Ф. 212. Оп. 1. Д. 47, л.12-13), хранителем корабельного фонда А.Л. Ларионовым была проведена новая атрибуция.

12. А. Шхонебек – гравер и типограф, поступил на русскую службу в мае 1698 года. Он называл себя мастером «во украшении кораблей со всякою резьбою»¹³¹. В октябре 1698 г. он приступил к работе в Оружейной палате в Москве, среди первых его учеников были Пётр Бунин, Василий Томилов и Алексей Зубов, пожалуй, самый известный на сегодняшний день русский мастер. Гравюры голландского мастера отличались световоздушной перспективой и стремительностью движений изображаемых персонажей.

¹³¹ Алексеева М.А. Гравюра петровского времени. Л.: Искусство, 1990. С. 30-31.

13. При изучении гравюр, хранящихся в фондах ЦВММ автор исследования обратила внимание на гравюру, которая значилась в учётных инвентарных книгах, как гравюра Шхонебека «36-пушечный корабль «Апостол Пётр» 1696 г.» (КП 4668). Однако, это работа известна специалистам под другим названием, как гравюра «Корабль «Предестинация». Вид с кормы»¹³². Листы, с изображением корабля, находятся в собраниях Государственного Эрмитажа и в Государственном музее изобразительных искусств им. А.С. Пушкина. Это позволило провести переатрибуцию музейного предмета и внести изменения в коллекционные книги.

14. В 1763-1766 годах два 66-пушечных корабля получили одно название «Три Святителя», с той лишь разницей, что в полном названии упоминаются эти святители. Первый, строившийся Качаловым (1763-1765) - Петра, Алексея, Ионы, так и остался сокращенно «Трёх Святителей». Второй, строившийся Ульфовым (1763-1766) - Василия Великого, Григория Богослова, Иоанна Златоустого, для различия коротко называли «Трёх Иерархов», что часто используется в литературе.

15. Модель фрегата «Гектор» предназначалась для Великого Князя Николая Павловича, но по неизвестной причине хранилась у мастера В.Д. Власова до 1831 года. После его смерти её выкупил у родственников начальник Главного морского штаба адмирал А.С. Меншиков. Адмирал собирался преподнести её в качестве подарка к Пасхе в 1833 г. Великому Князю генерал-адмиралу Константину Николаевичу, но в последний момент поменял на модель 84-пушечного корабля «Императрица Александра».

16. Николай Михайлович Баранов (1837-1901) - генерал-лейтенант, с 1864-1866 гг. начальник модель-камеры. В 1866—1877 годах возглавлял Морской музей, привёл его в блестящее состояние, занимался созданием военно-морских экспозиций на различных российских и международных

¹³² Алексеева М.А. Гравюра петровского времени. Л.: Искусство, 1990. С. 27.

выставках. С 21 марта по 24 августа 1881 был градоначальником Санкт-Петербурга. С 1882-1897 – губернатор Нижнего Новгорода. Участвовал в Крымской (1853-1856) и в русско-турецкой (1877-1878) войнах. Награжден орденом Святого Георгия 4 степени. В исторических очерках Морского музея С.Ф. Огородников писал: «Вступив в обязанности заведующего Морским музеем, Н.М. обнаружил и в новой своей должности ту же энергию и умелость, какие проявлены были им при устройстве Модель-камеры»¹³³. Огородников упоминает, что Н. М. Баранов являлся изобретателем первого в России образца винтовки, заряжавшейся с казны и принятой на вооружение в русском флоте как винтовка системы Баранова образца 1869 года.

17. Корвет – в VII – XIX вв. класс военных кораблей с прямым парусным вооружением и 18 - 30 орудиями на верхней палубе, использовался для разведывательной и посыльной службы. Водоизмещение 460 тонн и больше. С 40-х гг. XIX века появились колёсные, а позднее - парусно-винтовые корветы.

Парусно-винтовые корветы «Удав» (головной в серии), «Рысь», «Зубр», «Волк», «Вепрь», «Буйвол», «Вол» и «Медведь» строились в 1855 – 1856 гг. в Санкт-Петербурге на Охтинской верфе. Они оказались не долговечными. «Медведь» и «Рысь» были разобраны в 1866 году. «Вол» - в 1867 году. Остальные корветы прослужили до 1869 года.

18. Николай Васильевич Копытов (1833-1901) – русский вице-адмирал, главный командир флота и портов Чёрного и Каспийского морей. В 1863—1864 годах участвовал в Американской экспедиции в составе эскадры под командованием контр-адмирала С.С. Лесовского, командовал фрегатом «Пересвет». В 1865—1866 годах командуя фрегатом «Пересвет» перешел из Кронштадта в Средиземное море и обратно. 1 января 1891 года Копытов был назначен главным командиром флота и портов Чёрного и Каспийского морей и военным губернатором Николаева. В 1898 году он был освобожден от

¹³³ Морской музей России. - //Под ред. Е.Н. Кочергина. – СПб.: «Арт-Палас», 2004. С. 56.

должности главного командира и назначен членом Адмиралтейств-совета и генерал-адъютантом.

Награждён орденами: Св. Станислава 2-й степени, Св. Анны 2-й степени, Св. Владимира 3-й степени, Св. Станислава 1-й степени, Св. Анны 1-й степени, Св. Владимира 2-й степени, Белого Орла.

19. Фрегат - военный трёхмачтовый корабль с полным парусным вооружением с одной или двумя (открытой и закрытой) орудийными палубами.

Фрегат отличался от парусных линейных кораблей меньшими размерами и артиллерийским вооружением и предназначался как для дальней разведки, так и крейсерской службы - самостоятельных боевых действий на морских и океанских коммуникациях с целью защиты торговли или захвата и уничтожения торговых судов противника. Главное отличие фрегатов от линейных кораблей заключается в назначении - фрегаты, в отличие от линейных кораблей, не были предназначены для ведения боя в линии. С распространением в первой половине XIX века паровых судов, класс фрегатов начал претерпевать заметные изменения. К середине столетия большинство флотов мира уже широко применяло так называемые пароходо-фрегаты, вариант классического фрегата, оснащённый паровой машиной и гребными колесами.

Парусно-винтовой фрегат «Дмитрий Донской».

Строился в Петербурге. Был спущен на воду в 1861 г. Выполнял четыре дальних плавания в Южную и Западную Атлантику. С кадетами и гардемаринами военно-морских учебных заведений был у берегов Северной и Южной Америки, спускался на юг до мыса Доброй Надежды. После одиннадцати лет службы в 1872 г. разобран.

Парусно-винтовой фрегат «Александр Невский».

Фрегат строился на Охтинской верфи в Петербурге в 1859-1861 гг. по чертежам парусно-винтового фрегата «Дмитрий Донской». Выполнял

несколько плаваний по Балтийскому морю и два дальних: в Атлантический океан и в Северное, Средиземное, Черное моря. В 1863 г. в составе эскадры под командованием С.С. Лесовского крейсировал вдоль берегов Северо-Американских Соединённых Штатов с целью их поддержки в Гражданской войне и воспрепятствования враждебных действий Англии. В 1867 г. фрегат вышел в плавание вокруг Европейского континента в Черное море. В июне 1868 года направился в Потти, где принял на борт Великого Князя Алексея Александровича. В августе «Александр Невский» направился на Балтику, по пути посетив Пирей.

В ночь с 12 на 13 сентября 1868 г., следуя под всеми парусами Ютландским проливом, южнее маяка Ханстхольмен в 2 милях от города Лемвиг корабль выскочил на прибрежную косу.

После кораблекрушения носовая фигура была снята и доставлена на корвете «Аскольд» в Кронштадт.

Однотипные парусно-винтовые броненосные фрегаты «Адмирал Лазарев», «Адмирал Грейг», «Адмирал Спиридов», «Адмирал Чичагов» строились в период 1865-1869 гг. на петербургской верфи «Новое Адмиралтейство». Входили в состав Балтийского флота.

Парусно-винтовой броненосный фрегат «Минин» строился на петербургском Балтийском заводе. В период с 1866 по 1878 годы. Особенно долго (девять лет) шла достройка. С 1892 г. его отнесли к классу крейсеров I ранга. В 1909 году переделали в минный заградитель «Ладога», который участвовал в Первой мировой войне. 15 августа 1915 года при выполнении боевого задания подорвался на mine у о. Эре при выходе в пролив Малый Бельт.

20. Павел Петрович Тыртов (1836- 1903) - русский флотоводец, адмирал. С 1893 года - начальник Главного управления кораблестроения и снабжения и председатель Комитета Добровольного флота. С 1896 года - управляющий Морским министерством и член Государственного Совета.

21. Клипер - парусное судно с развитым парусным вооружением и острыми, «режущими воду» обводами корпуса.

Клипер «Джигит» строился в Петербурге, на Галерном острове, и был спущен на воду в 1876 году. Клипер «Разбойник» строили на Невском заводе, а машину для него - на заводе Берда. Он был спущен на воду в 1878 году. Как и «Джигит», этот клипер был в 1905 году затоплен в Порт-Артуре перед занятием крепости японцами. «Стрелок» строился на Балтийском заводе, здесь же изготавливалась и машина. Он был спущен на воду в 1879 году и к осени того же года был вооружен и приготовлен к плаванию. Корпуса клиперов «Наездник», «Пластун», «Вестник» и «Опричник» были построены по смешанной системе: с железным набором корпуса и деревянной наружной обшивкой. Клипер «Наездник» строили в петербургском Новом Адмиралтействе на казенные средства, а машина для него была заказана в Англии, на заводе Пэна. Такой заказ был рассчитан на получение своего рода образца новой системы (компаунд) и внедрение его на русских заводах. Клипер этот был спущен на воду в 1878 году, а осенью следующего года он отправился по назначению в Тихий океан. Клипера «Пластун» и «Опричник» вместе с машинами строились на Балтийском заводе и были спущены на воду летом 1879 и 1880 года соответственно.

22. Крейсер — класс боевых надводных кораблей, способных выполнять задачи независимо от основного флота, среди которых может быть борьба с лёгкими силами флота и торговыми судами противника, оборона соединений боевых кораблей и конвоев судов, огневая поддержка приморских флангов сухопутных войск и обеспечение высадки морских десантов, постановка минных заграждений и другие.

Крейсер «Память Азова» строился в 1886 – 1890 гг. В октябре 1890 г. цесаревич Николай Александрович совершает на нем путешествие на Восток [Ил.70]. Он посещает Грецию, Египет, Индию, Сиам. В апреле 1891 г. цесаревич прибывает в Японию. Знакомство с Японией началось с г.

Нагасаки, затем Николай со спутниками посетил города Киото, Оцу, Осака, Кобэ. В день отплытия состоялась последняя встреча русского наследника с императором Мэйдзи на “Памяти Азова”. Во Владивостоке Николай Александрович торжественно попрощался с экипажем корабля и с эскадрой, сопровождавшей его в путешествии. В августе 1906 г. на крейсере вспыхнуло вооруженное восстание, которое было подавлено. Корабль перевели в ранг учебных, в 1909 г. переименовали в «Двину». Снятое с корабля носовое украшение было сдано в Морской арсенал в Кронштадте, а в 1912 г. поступило в Морской музей Петербурга.

«Алмаз» — крейсер был заложен на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге в сентябре 1902 года. Спущен на воду 2 июня 1903 года. Фактически, это была яхта для наместника на Дальнем Востоке адмирала Е.И. Алексеева.

С началом русско-японской войны корабль был переведён на Тихий океан. Участвовал в Цусимском сражении, он единственный из крейсеров прорвался во Владивосток. Летом 1905 перевооружен во Владивостоке и в ноябре этого же года ушёл на Балтику. С 1906 года использовался в качестве посыльного судна. С 1908 г. стал императорской яхтой.

В 1911 году после ремонта на Франко-Русском заводе вошёл в состав Черноморского флота. В Первую мировую войну использовался в качестве гидрокрейсера.

В январе 1918 года «Алмаз» принял участие в восстании Румчемода против власти Украинской народной рады и в установлении в Одессе советской власти.

Весной 1918 года «Алмаз», находясь в Севастополе, был захвачен немецкими войсками, затем перешёл к британским союзникам и передан ими Белому флоту.

В ноябре 1920 года в составе Русской Эскадры под флагом контр-адмирала П.П. Остелецкого ушёл в Бизерту, в декабре 1920 был

интернирован там французскими властями. После установления дипломатических отношений между Францией и Советской Россией, в 1924 году был признан собственностью СССР и продан «Рудметаллторгом» на слом французской фирме. В 1934 году крейсер был разобран на металл.

Список сокращений и условных обозначений

БАН – Библиотека Академии Наук

ГИК ОФ – Государственная Инвентарная Книга (учёта) Основной Фонд

ГРА ВМФ – Российский Государственный Архив Военно-Морского Флота

ГРМ – Государственный Русский Музей

НА РАХ БО – Научный Архив Российской Академии Художеств

Библиографический Отдел

РГАДА – Российский Государственный Архив Древних Актов

РГИА – Российский Государственный Исторический Архив

ЦВММ – Центральный Военно-Морской музей

Глоссарий

Ахтерштевень – кормовая часть судового набора, скрепленная под углом с килем и несущая на себе всю тяжесть кормы.

Баллер руля – ось для вращения руля, скрепленная с пером руля.

Битенг – прочная полая тумба, употребляемая при канатной тяге судов, устанавливаемая на судне для управления равномерным ходом судна и устранения ударов и толчков во время движения.

Бушприт – горизонтальный или наклонный брус, выступающий за форштевень парусного судна и служащий главным образом для крепления носовых парусов.

Винтранец – верхняя часть транца.

Гакаборт – плоская закруглённая сверху поверхность кормовой оконечности судна, украшенная барельефами, военными трофеями, изображениями зверей и фигурами святых.

Гакаборт – самая верхняя часть борта у кормовой оконечности судна.

Гальюн – носовой свес, на котором устанавливалось носовое украшение. На этом же свесе по оба борта судна устраивались отхожие места и места для сбрасывания всяких нечистот.

Грот-мачта – судовая мачта, обычно вторая мачта, считая от носа судна.

На двух- или трехмачтовых судах наиболее высокая мачта вне зависимости от её местоположения.

Каземат – закрытое помещение на военных судах для установки артиллерийских орудий и защиты личного состава.

Кварторписы – часть конструкции с боку кормы, которая служила для крепления боковых галерей; часто украшалась фигурами.

Клипер – судно с очень узким корпусом и огромным количеством парусов, что позволяет даже при слабом ветре развивать чрезвычайно большую скорость. Водоизмещение этих судов первоначально не превышало 700 т.

Кнехт – брус квадратного сечения, служащий для тяги и крепления концов и некоторых снастей бегучего такелажа.

Княвдигед – выдающаяся вперед наделка в верхней части форштевня, которая служила опорой для гальюна; верхняя часть княвдигеда украшалась резной фигурой.

Кофель-планка – деревянный или металлический брус с отверстиями для кофель-нагелей, прикрепленный горизонтально на палубу у мачт и у внутренней части борта.

Крамбол – брус, который служил для подъема якорей и часто украшался резьбой.

Куттер – самое малое одномачтовое судно для несения дозорной и посыльной службы. Вооружалось 8-14 орудиями.

Лодья (ладья) – морское и речное парусно-весельное судно славян VI-XIII вв., приспособленное для дальних плаваний. Длина до 20 м, ширина до 3 м. Принимала до 60 воинов. Вооружение: таран, метательные машины.

Неф – старинное парусное судно, ставшее по мере развития в XVI веке крупным кораблем с прямыми парусами и сильным артиллерийским вооружением, одномачтовый аналог гата. Одномачтовые суда такого типа назывались также буз, килс, хулк. К началу XVI века неф стал общим названием судов венецианского флота, которые имели до 4-х мачт и развитое парусное вооружение.

Подзор контртимберсов – наклонная плоскость, расположенная выше винтранца и нависающая над водой; часто украшалась резьбой.

Подштульц – на боковой галерее плоскость, расположенная между рым- и фут- рельсами.

Раковины – верхняя и нижняя часть боковых галерей.

Рым-реельсы – карнизы, шедшие под окнами.

Сапартус – кница, которая поддерживала крамбол.

Тимберс-индигеды – вертикальные прутья гальюнной решетки.

Топ-тимберсы – верхняя часть шпангоутов.

Транцы – горизонтальные поперечные брусья и доски, которые образуют нижнюю часть кормовой оконечности судна.

Шпангоут – деревянный или металлический поперечный элемент жёсткости обшивки корпуса корабля, также элемент теоретического чертежа — сечение корпуса вертикальной поперечной плоскостью.

Форштевень – носовая часть судового набора, являющаяся продолжением киля вверх.

Фут-реельсы – карнизы, шедшие на уровне пола.

Хербокет – плоскость в носовой части судна, образуемая кницами для крепления княвдигеда с бортом судна и ограниченная сверху и снизу двумя регелями.

Список литературы

Архивы

1. НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 1. Д. 912. Матвеева Т.М. Архитектурно-пластическое убранство русских кораблей XVIII – первой половины XIX вв. – 150 с.
2. НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 1. Д. 1364. 1996. Романова С.И. Творчество Александра Михайловича Опекушина (1838-1923). – 100 с.
3. НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 2. Д. 1166. 1968. Воронова В.Н. Русская корабельная скульптура. – 104 с.
4. НА РАХ БО. Ф. 11. Оп. 2. Д. 6501. 2009. Канашкина О.Н. Монументальные памятники, осуществленные по проектам М.О. Микешина. – 185 с.
5. РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 1817. Л. 1-41. – О заказе профессору Клодту П.К. моделей зверей для строящихся восьми корветов. 1856 г.
6. РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 2. Д. 2493. Л. 1-10. – Дело о заказе академику Клодту моделей носовых фигур для корабля «Император Николай I», фрегата «Олег», «Корвета «Богатырь» и яхты «Тигр». 1860 г.
7. РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 39. Л.1-345. – Дело Морского музея. По поручению, возложенного на начальника Морского музея Лейтенанта Баранова по наблюдению за изготовлением для строящихся судов носовых украшений. 1870-1876 гг.
8. РГА ВМФ. Ф. 921. Оп. 2. Д. 118 Л. 1-20. – Сборник документов, извлечённых из предназначенных к уничтожению при разборе в 1922 г. дел Конторы С.Петербургского Порта за 1860 г.
9. РГА ВМФ. Ф.327. Оп. 1. – Чертежи по судостроению парусного и гребного флотов (коллекция):
Д. 1110. – Чертеж гальюна, кормы и боковой галереи 44-пушечного фрегата «Амфитрита», 1853 г.

- Д. 1147. – Чертеж галюна, круглой кормы и боковой галереи 44-пушечного фрегата «Беллона», 1830 г.
- Д. 1241. – Рисунок кормы и носовой фигуры 44-х пушечного фрегата «Елисавета» от 25 марта 1828 г. № 827.
- Д. 1283. – Рисунок кормы и носовой фигуры 44-х пушечного фрегата «Княгиня Лович» (заказано сканирование).
- Д. 321. – Общий чертёж 100-пушечного корабля «Императрица Анна», 1732
- Д. 403, 404. – Общий чертёж 66-пушечного корабля «Мария Магдалина», 1796
- Д. 554. – Чертёж 84-пушечного винтового корабля, предполагаемого к построению в Новом Адмиралтействе, в крытом деревянном Элинге. 1855 г.;
- Д. 1498. – Чертеж фрегата «Светлана» (на французском языке);
- Д. 78. – Рис. украшения носовой части 74-х пушечного корабля «Смоленск», 1830 г.
- Д. 61 - Чертеж кормы корабля «Благодать» 1807 г.
- Д. 77. – Общий чертёж 66- пушечного корабля «Слава России», 1731
- Д. 260 – 66-пушечный «Европа», 1767 г.
- Д. 260. – Общий чертёж 66-пушечного корабля «Европа», 1767 г.
- Д. 425. – Общий чертёж 54-пушечного корабля «Новая Надежда», 1730
- Д. 601. – Общий чертёж 74- пушечного корабля «Св. Елена», 1780
- Д. 78 – общий чертеж корабля «Бородино»
- Д. 275 – Чертеж галюна, кормы и боковой галереи корабля «Изекиил», 1832 г.
- Д. 302 – Рисунок галюна корабля «Император Николай I» с украшениями.
- Д. 314 – Чертеж галюна, кормы и боковой галереи корабля «Император Петр I» 1829 г.
- Д. 479 – План балкона и боковой галереи в красках корабля «Император Петр I», 1831 г.

- Д. 695. – Чертеж галюна, круглой кормы и боковой галереи «Сысой Великий», 1851 г.
- Д. 746. – Чертеж галюна, круглой кормы и боковой галереи «Уриил», 1799 г.
- Д. 824. – Чертеж галюна, круглой кормы и боковой галереи «Эмгейтен», 1824 г.
- Д. 971. – Раскрашенный рисунок кормы корабля. «Незабвенному Генерал-адмиралу/Великому князю/Алексею Александровичу/ Флота»
- Д. 972. – Рисунок карандашом кормового геральдического орла по типу Микешина М.О. для крейсеров типа «Бородино».
- Д. 973. – Носовое украшение яхты «Держава» (карандаш, тушь), с морским пейзажем. 1857 г. Кап. Богославский.
- Д. 1784. – Чертеж архитектурного оформления верхней части кормы «Беллона» и «Елисавета», 1839 г.
- Д. 75, 76. – Общий чертёж корабля «Слава» «Св. Екатерина», 1779 г.
- Д. 186 – чертеж кормы «Выборг» 1839 г.
- Д. 304 – Рисунок кормы корабля «Император Николай I» 1859 г.
- Д. 590. – Общий чертёж корабля «Великомученица Варвара», 1743
- Д. 683. – Общий чертёж яхты «Счастье», 1739.
- Д. 1351, 1352. – Чертеж носовой части «Мельпомена», 1838-1840 гг. кап. Глазырин.
- Д. 972 – Рисунок карандашом кормового геральдического орла по типу Микешина М.О. для крейсеров типа «Бородино».
- Д. 973 – Носовое украшение яхты «Держава» (карандаш, тушь), с морским пейзажем. 1857 г. Кап. Богославский.
- Д. 1077 – Чертеж носовой части фрегата «Аврора», 1836 г.
- Д. 1110 – Чертеж галюна, кормы и боковой галереи 44-пушечного фрегата «Амфитрита», 1853 г.
- Д. 1113 – Чертеж кормы и галюны фрегата «Анна»
- Д. 1115 – Чертеж носовой части фрегата «Аргус»

- Д. 1147 – Чертеж гальюна, круглой кормы и боковой галереи 44-пушечного фрегата «Беллона», 1830 г.
- Д. 1183 – чертеж гальюна фр. «Громобой» 1856 г.
- Д. 1215 – чертеж гальюна, кормы и боковой галереи фр. «Диана», 1853 г.
- Д. 1234 – чертеж кормы и княвдигеды фр. «Диана», 1834 г.
- Д. 1241 – Рисунок кормы и носовой фигуры 44-х пушечного фрегата «Елисавета» от 25 марта 1828 г. № 827
- Д. 1249 – чертеж кормы и княвдигеды фр. «Илья Муромец», 1858 г.
- Д. 1283 – Рисунок кормы и носовой фигуры 44-х пушечного фрегата «Княгиня Лович».
- Д. 1407 – Чертеж гальюна фр. «Ослябя»
- Д. 1443 – чертеж деталей кормовой части «Пересвет», 1860 г.
- Д. 1632 – Вид борта в красках фр. «Флора».
- Д. 1635 – чертеж гальюна фр. «Цесаревна» 1847 г.
- Д. 1779 – чертеж гальюна «Церера» и «Амфитрита» 1853 г.
- Д. 1784 – Чертеж архитектурного оформления верхней части кормы «Беллона» и «Елисавета», 1839 г.
- Д. 2434 – чертеж кормы и гальюна парохода «Геркулес» 13 сент. 1830 г..
- Д. 2444 – чертеж кормы и гальюна парохода «Дарго»
- Д. 2470 – Рисунок гальюна парохода «Колхида» 1841 г.
- Д. 2506 – рисунок орла «Невки» 1838 г.
- Д. 2700 – чертеж гальюна «Казарский», 1834 г.
- Д. 2752 – чертеж кормы и гальюна парохода «Патрокл»
- Д. 2871 – чертеж гальюнов в красках «Телемак» и «Улисс» 1828 г.
10. РГА ВМФ. Ф.410. Оп. 2. Ед. хр. 2763. Пименов Н.С. – профессор Академии художеств, скульптор. Письмо его сына генерал-адмиралу с просьбой приобрести две гипсовые фигуры для корветов «Варяг» и «Ослябя».

11. РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 86. – Сведения и материалы по составлению каталогов Морского музея (Из Архива исторической комиссии по описанию для Архива Морского Министерства Ф.Ф. Веселаго). Февраль 1883 – октябрь 1885 г.
12. РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 37. – Об участии музея в устройстве Морского отдела Всероссийской мануфактурной выставки 1870 г. В Петербурге. Часть I. Июнь 1869 – март 1879 г.
13. РГА ВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 75. – Переписка о приёме исторических предметов флота на хранение в музей. Июнь 1880 – декабрь 1889 г.
14. РГИА. Ф. 789. Оп. 14. Д. 51 М. Микешин Михаил Осипович. 30 января 1854 – 25 ноября 1910.
15. РГИА. Ф. 789. Оп. 14. Д. 9- «Ч». Чижов Матвей Афанасьевич. 19 марта 1865 – 29 мая 1916.
17. ОР ГРМ. Ф. 60. Подраздел № 6. Чижов Матвей Афанасьевич.
18. РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 225. л.1-8, 1848 г. О покраске носовых орлов на кораблях и фрегатах в белый цвет или изготовление их позолоченными.
19. РГА ВМФ. Ф. 164. Оп.1. Д. 1208. Л. 1-5, 1858 г. О выборе формы изображения гербового орла на кормовой и носовой частях военных судов.
20. РГА ВМФ. Ф. 170. Оп. 3. Д. 375. л.1-3, 1835 г. О командировании в Портсмут Корпуса корабельных инженеров поручика Дмитриева для усовершенствования в области корабельной архитектуры.
21. РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4674. Л.1-180, 1872-1874 гг. О доставке ведомостей спасенного имущества потерпевшего крушение фрегата «Александр Невский».
22. РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 4745. Л. 83, 1874-1878 гг. Об изготовлении носовых фигур строящихся броненосцев. Носовые фигуры, исполненные М.О. Микешиныным: яхта «Держава»; фрегат «Князь Пожарский»; фр. «Адмирал Спиридов»; «Адмирал Чичагов»; «Адмирал Лазарев»; «Адмирал Грейг»; фр. «Минин»; фр. «Генерал-Адмирал»; фр. «Петр Великий».

23. РГА ВМФ. Ф. 715. Оп. 1. Д. 3. Л. 199, 24 апр. 1917 г. О снятии корон со всех орлов на носовых и кормовых украшениях кораблей и судов.
24. РГА ВМФ. Ф. 920. Оп. 9. Д. 15. Л. 1-2, 1851 г. О переделке кормовых орлов на судах ЧФ.
25. РГА ВМФ. Ф. 928. Оп. 1. Д. 1131. Л. 55, 1902 г. Об отпуске командирам судов денег на производство работ по золочения носовых и кормовых украшений, надписей, церковных щитов и колонн на зимующих в порту судах.
26. РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 830. Л.1-9, 1833 г. О производстве изображений орлов для установления в носовой части линейных кораблей по образцовому лекалу, снятому с корабля «Не тронь меня».
27. РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 896. Л.1-6, 1834 г. О носовых фигурах на судах разных рангов.
28. РГА ВМФ. Ф. 283. Оп. 1. Д. 3125. Л. 1-4 1834 г. Об установлении на судах малого ранга носовых фигур в виде статуи.
29. РГА ВМФ. Ф. 283. Оп.3. Д. 979. Об определении художника академика Михаила Микешина на службу по Морскому Министерству, с утверждением в чине титулярного советника. 1870 г.

Литература

1. Алексеева М.А. Гравюра петровского времени. Л.: Искусство, 1990. – 206 с.
2. Алпатов М.В. Этюды по истории русского искусства. Т.2. М.: Искусство, 1967. – 234 с.
3. Альбом "Unsere Kriegsflotte" с пояснительным печатным текстом на немецком языке. (КП № 22256). Лейпциг: Изд. Брокгауз, 1895 – 46 с.
4. Аркин Д.Е. Образы скульптуры. М.: Искусство, 1961. – 188 с.
5. Андросов С.О. Русские заказчики и итальянские художники в XVIII в. СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. – 291 с.

6. Андросов С.О., Берташ А.В., Талалай М.Г. Античные и библейские сюжеты в камне и бронзе. Петербургское городское убранство. СПб.: ЛИК, 2006 - 352 с.
7. Андросов С.О. Итальянская скульптура барокко из Эрмитажа. // Итальянская живопись и скульптура эпохи барокко в собрании Эрмитажа. каталог выставки в выставочном центре «Эрмитаж – Выборг» / СПб.: Гос. Эрмитаж, Ч. 2., 2011 – С. 49-55.
8. Андросов С.О. От Петра I к Екатерине II. Люди, статуи, картины. СПб.: Дмитрий Буланин, 2013. – 337 с.
9. Борзин Б.Ф. Росписи петровского времени. Л.: Художник РСФСР, 1986. – 208 с.
10. Быховский И.А. Петровские корабли. Л.: Судостроение, 1982. – 100 с.
11. Васильев В.Н. Старинные фейерверки в России. Л.: ГЭ, 1960. – 61 с.
12. Виппер Б.Р. Введение в историческое изучение искусства. М.: Издательство В. Шевчук, 2008. – 368 с.
13. Власов В.Г. Основы теории и истории декоративно-прикладного искусства. Учебно-методическое пособие. СПб., 2012. – 155 с.
14. Герчук Ю.Я. Что такое орнамент? Структура и смысл орнаментального образа. М.: Галарт, 1998. – 326 с.
15. Государственные гербы СССР, эмблемы и украшение отечественных кораблей и судов (каталог). //Под ред. капитана I ранга Алёшина А.М. Л., 1987. – 155 с.
16. Гребенщикова Г.А. - 120 пушечный корабль Двенадцать Апостолов. СПб.: Гангут, 2003. – 87 с.
17. Гребенщикова Г.А. 100-пушечные корабли типа «VICTORY» в русско-шведской и наполеоновских войнах. СПб.: ОСТРОВ, 2006. – 391 с.
18. Гребенщикова Г.А. 84-пушечные корабли адмирала Лазарева / Г.А. Гребенщикова; СПбГМТУ; РГА ВМФ. – СПб.: Остров, 2009. – 252 с.

- 19.Гребенщикова, Г.А. Черноморский флот в период правления Екатерины II: документы, факты, исследования: в 2 т. / Г.А. Гребенщикова; СПбГМТУ. – СПб.: Остров, 2012. – (Россия и флот) (Ц66,8(2) /Г790-Ч) Т.1. – 512 с. Т.2. – 560 с.
- 20.Данков М.Ю. Балтийская «SSHNAUWE LISETTE». //Меншиковские чтения. Научный альманах. СПб.: изд. «XVIII век». 2012. С. 124-132.
- 21.Добровольский О.М. Микешин. М.: Терма-Книжный клуб, 2003. – 415 с.
- 22.Доценко В.Д. Морской биографический словарь. СПб.: «LOGOS», 1995. – 494 с.
- 23.Ермонская В.В. Русские скульптуры второй половины XIX века. Путеводитель по выставке. М.: Советский художник, 1958. – 41 с.
- 24.Ермонская В.В. Скульптор М.А. Чижов. 1832-1916. // ГТГ. Материалы и исследования. Т.1, М.: Советский художник, 1956. – 266 с.
- 25.Золотарев В.А., Козлов И.А. Три столетия Российского флота. В 3 томах. Т.2. XIX — начало XX вв. М.: АСТ; СПб.: Полигон, 2004. – 685 с.
- 26.Иванов А.В. Пётр I и декоративно-художественное убранство 90-пушечного корабля «Лесное». // Меншиковские чтения. Научный альманах. СПб.: изд. «XVIII век», 2013. – с.125-145.
- 27.Иванов А.В. Предвестник Балтийского линейного флота. // Материалы Российской научно-практической конференции. Воронеж, 7 мая 2010 года. Изд. «Институт ИТОУР», 2010. – С. 134-162.
- 28.История отечественного судостроения. Парусное деревянное судостроение IX-XIX вв. Т.1.//Под общ. Ред. Академика И.Д. Спасского. СПб.: Судостроение, 1994. – 470 с.
- 29.Каталог моделей кораблей Центрального Военно-Морского музея. //Под ред. Е.Г. Кушнарёва. СПб., 1960. – 312 с.

- 30.Кириков Б.М. Архитектура петербургского модерна. Особняки и доходные дома. СПб.: Нева, 2003. – 511 с.
- 31.Корабль Ингерманланд. // Записки ученого комитета Главного морского штаба Его Императорского Величества. Ч. XII. СПб., 1835. – 341с.
- 32.Кривдина О.А. Марк Антокольский. Выставка произведений к 150-летию со дня рождения. Каталог РМ. СПб.: ГРМ, 1994. – 88 с.
- 33.Кривдина О.А. Профессор скульптуры Н.С. Пименов. СПб.: Сударыня, 2007. – 424 с.
- 34.Кротов П.А. Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения. Т.1: Парусное деревянное судостроение IX–XIX вв. СПб.: Судостроение, 1994. С. 83 –168;
- 35.Кротов П.А. Феномен российского флота на Балтике при Петре Великом // Санкт-Петербург и страны Северной Европы: Материалы девятой ежегодной международной научной конференции (10–11 апреля 2007 г.). СПб.: РХГА, 2008. С. 176–185;
- 36.Кротов П.А. Осударева дорога 1702 года: пролог основания Санкт-Петербурга. СПб.: Историческая иллюстрация, 2011. 312 с.
- 37.Кучирь А.Г. Корабел екатерининской эпохи. СПб., 2007. – 210 с.
- 38.Ларионов А.Л. Корабль как объект художественного творчества мастеров прошлого. // Судостроение. - 1974. - №9. - С. 70-74.
- 39.Ларионов А.Л. Скульптурно-декоративное убранство русских кораблей второй половины XIX в. // Судостроение. – 1975. - №1. - С. 79-83.
- 40.Левинсон-Лессинг В.Ф. Первое путешествие Перта I за границу. // Государственный Эрмитаж: Культура и искусство петровского времени. Публикации и исследования / Л.: «Аврора», 1977 – С. 5-56.
- 41.Локтев В.И. Барокко от Микеланджело до Гвранини (проблема стиля). М.: Архитектура, 2004. – 496 с.

- 42.Матвеева Т.М. Архитектурно-декоративное оформление русских деревянных парусников. // Судостроение. – 1974. - № 10. - С. 58-61.
- 43.Матвеева Т.М. Декоративное оформление петровского «Ингерманланда». // Морской флот. – 1974. - № 5. - С. 57-58.
- 44.Матвеева Т.М. Забытый вид декоративного искусства. // Ежегодник АН СССР, Памятники культуры. Новые открытия. М.: Наука, 1975. С. 278-285.
- 45.Матвеева Т.М. Пластическое убранство русских кораблей первой половины XIX века. // Сборник научн. трудов Института живописи, скульптуры и архитектуры им. И.Е. Репина, 1971. С. 28-33.
- 46.Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. Л.: Судостроение, 1979. – 224 с.
- 47.Миддендорф Ф.Л. Рангоут и такелаж судов. СПб.: Изд. К.Л. Риккера, 1905. – 384 с.
- 48.Микешин М.О. // Альбом. Автор-составитель А. Савинов. М.: Искусство, 1971. – 39 с.
- 49.Мир вещей Петра Великого. Мемориальные предметы из собрания ЦВММ. Каталог. СПб., 1999. – 79 с.
- 50.Мозговая Е.Б. И.П. Зарудный. Материалы к биографии художника // Проблемы развития рус. искусства. Л., 1981. Вып. 14. С. 33–40;
- 51.Мозговая Е.Б. Иконостас. // Иконостас Петропавловского собора. Альбом. СПб.: Гос. Музей истории СПб, 2003 – С. 8-32.
- 52.Мозговая Е.Б. Творчество И.П. Зарудного. Диссертация на соискание ученой степени кандидата искусствоведения. Л., 1976. – 122 с.;
- 53.Молева Н., Белютин Э. Русская художественная школа второй половины XIX – начала XX века. М.: Искусство, 1967. – 492 с.
- 54.Морской музей России. // Под ред. Е.Н. Кочергина. СПб.: Арт-Палас, 2004. – 198 с.

- 55.Нейман М.Л. Скульптура. // История русского искусства. / Под ред. И.Э. Грабаря. В 13-ти Т. – М.: Наука, 1965. Т. 9. Кн. 2. – 442 с.
- 56.Памятник 1000-летию России. Альбом. // Автор составитель Басыров А.Я. Л.: Лениздат, 1983. – 64 с.
- 57.Попов Ю. М.Имяобразование кораблей Российского флота во времена царствования Петра I. / Ю.М. Попов; ВАИУ (г. Воронеж). – Воронеж: изд-во ВАИУ, 2010. – 229 с.
- 58.Пчелова И.П., Цехановская О.К. Уникальная реставрация гипсовой модели носового украшения с корвета «Витязь». // Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 9. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2013. С.72-82.
- 59.Рогачев Г.М. Коллекция Великого князя. Журнал «Мир музея». М., 2005 № 5, с.16-22.
- 60.Рогачев Г.М. Коллекция японских черепаховых моделей кораблей из собрания Центрального военно-морского музея. //Материалы XV Царскосельской научной конференции Россия – Восток контакт и конфликт мировоззрений. Сборник научных статей в 2-х частях. СПб, 2009. – Ч. 2. С.68-81.
- 61.Русские императорские яхты конец XVII– начало XX века. СПб.: ЭГО, 1997. – 263 с.
- 62.Рыбаков Б.А. Развитие ремесел в древней Руси. М.: Академия наук, 1948. – 803 с.
- 63.Рязанцев И.В. Скульптура в России XVIII – начало XIX века. Очерки. М.: Издательство Жираф, 2003. – 541 с.
- 64.Савватеев Ю.А. Рисунки на скалах. Петрозаводск: Карельское книжное издательство, 1967. – 168 с.
- 65.Сарабьянов Д.В. История русского искусства второй половины XIX века. М.: МГУ, 1989. – 381 с.

- 66.Сарабьянов Д.В. История русского искусства конца XIX - начала XX века. М.: Галарт, АСТ-Пресс, 2001. – 301 с.
- 67.Сарабьянов Д.В. Модерн. История стиля. М.: Галарт, 2001. – 343 с.
- 68.Свиньин П.П. Спуск корабля со стапелей. Отечественные записки. 1822, сентябрь, № 29. С. 413-420.
- 69.Скульптор П.К. Клодт. // О.А. Кривдина. Новые материалы: 200-летию со дня рождения. СПб.: Сударыня, 2005. – 266 с.
- 70.Скульптура XVIII – начала XIX в. Каталог. – ГРМ; /Сост. Г.М. Преснов и др.: Авт. Вступ. Статьи Л. Шапошникова. Л.: Искусство, 1988. – 318 с.
- 71.Стасов В.В. Избранное. Искусство XIX века. Т.2. // Сост.П.Т. Шипунов. Коммент. В.Я. Бродского. М., Л.: Искусство, 1951. – 499 с.
- 72.Стернин Г.Ю. Русская художественная культура второй половины XIX –начала XX века. М.: Художник, 1984. – 296 с.
- 73.Уникальные голландские рисунки петровской эпохи: открытие коллекции роттердамской семьи Ван Дауве: каталог выставки // СПб., 2011. – 48 с.
- 74.Цехановская О.К. Английский Лев на русских кораблях. СПб.: Издательство «Европейский дом», 2014 г. - С. 217 – 225.
- 75.Цехановская О.К. Инженер-кораблестроитель К.П. Боклевский. «Морской Сборник» № 6-7, 2014. – С. 86-93.
- 76.Цехановская О.К. Коллекция авторских работ корабельного декора второй половины XIX века в ЦВММ. //Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 7. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2011. – С. 166-178.
- 77.Цехановская О.К. Корабельный декор Германских и Российских кораблей конца XIX – начала XX века. // Труды Пятой Международной научно-практической конференции «Вона и оружие. Новые

- исследования и материалы» 14 -16 мая 2014 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2014. – с. 351-359.
- 78.Цехановская О.К. Корабельный декор, как монументальное искусство. Скульпторы М.О. Микешин и М.А. Чижов. «Судостроение». - № 2, 2014. - с.117 – 121.
- 79.Цехановская О.К. Работа М.О. Микешина по заказу Морского министерства. Модели носовых фигур. – сб. Научные труды РАХ институт им. И.Е. Репина. Выпуск № 28, январь/март 2014. - с. 80-90.
- 80.Цехановская О.К. Уникальная реставрация гипсовой модели носового украшения с корвета «Витязь». // Сохранность культурного наследия: наука и практика. Выпуск 9. Консервация, реставрация и реконструкция памятников военной истории. ВИМАИВ и ВС. 2013. – с. 72-82.
- 81.Из истории формирования изображения орла на кораблях русского императорского флота. // Труды Шестой Международной научно-практической конференции «Вона и оружие. Новые исследования и материалы» 13 -15 мая 2015 года. СПб.: ВИМАИВ и ВС. Ч. IV, 2015 – с. 321-333.
- 82.Цехановская О.К. Николай Дмитриевич Прокофьев – архитектор, художник-акварелист. / Общество Русских Акварелистов. Время расцвета. Каталог. М.: Изд. школы Сергея Андрияки, 2015 – с. 106-109.
82. Чернышев А.А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.1. М.: Воениздат, 1997. – 311 с.
83. Чернышев А.А. Российский парусный флот: Справочник в 2-х томах. Т.2. М.: Воениздат, 2002. – 479 с.
84. Шмидт И.М. Беседы о скульптуре. М.: Искусство, 1963. – 95 с.
85. Шмидт И.М. Николай Степанович Пименов 1812 – 1864. М.: Искусство, 1953. – 28 с.

86. Шмидт И.М. Русская скульптура второй половины XIX - начала XX века. М.: Искусство, 1989. – 301 с.
87. Die deutsche flotte in grober zeit. Printed in Germany, 1926. – 172 p. (48381)
88. Museum fur Meereskunde in Berlin. Berlin, 1907. – 152 p. (B-6054)
89. Peter A. Ship decoration 1630-1780. Barnsley, Seaforth Publishing, 2013. 240 p.
90. Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. – 240 p.
91. Pulvertaft, David. The Warship Figureheads of Portsmouth. Hardcover, 2009. - 120 p.
92. Stammer M.K. Ships' figureheads. Aylesbury, Shire, 1983. 32 p.
93. Symbola et Emblemata selecta. Амстердам, 1705. – 291 с.
94. Wasa. Helsingborg, 1976. – 47 p.

Интернет-ресурсы

95. <http://collections.rmg.co.uk/> - Национальный Морской Музей в Гринвиче.
96. <http://www.sailormodels.ru>. - Модели кораблей, модели парусников.
97. <http://www.ruscadet.ru/> - Гурковский В.А. Кадетские корпуса в России (XVIII-начало XX вв.).
98. <http://guardcrew.com/> - Международный ВИК "Морской Гвардейский Экипаж".
99. <http://www.transport.ru> - Из истории носовых украшений кораблей.
100. <http://www.navsource.narod.ru>. - Архив фотографий кораблей русского и советского ВМФ.

Список иллюстраций

1. Неизвестный мастер. Модель английского 120-пушечного корабля. 1690 (?). Дерево. 139 х 38 х 48 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
2. Неизвестный мастер. Модель английского 120-пушечного корабля. 1690 г. Дерево. 139 х 38 х 48 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
3. Неизвестный мастер. Модель английского 120-пушечного корабля. 1690 г. Дерево. 139 х 38 х 48 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
4. Неизвестный мастер. Модель английского 120-пушечного корабля. 1690 г. Дерево. 139 х 38 х 48 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
5. Неизвестный мастер. Модель английского 120-пушечного корабля. На кардановом подвесе XVII в. Дерево. 223 х 76 х 242 см. ЦВММ, СПб.
6. Неизвестный мастер. Модель английского 120-пушечного корабля. 1690 г. Дерево. 139 х 38 х 48 см. Носовая часть. ЦВММ, СПб.
7. Рисунок. Неизвестный корабль. Pulvertaft, David. *Figureheads of the Royal Navy*. – HARDBACK, 2011. - 42 p.
8. Носовая часть английского корабля *Boyn*. 1690. Pulvertaft, David. *Figureheads of the Royal Navy*. – HARDBACK, 2011. - 56 p.
9. Гравюра. Образцы резных носовых украшений военных кораблей XVIII в. Гравёр: Жюне, Ж. Англия. Конец XVIII в. Бумага, гравюра офортом. 18 х 22,5 см. ЦВММ, СПб.
10. Гравюра. Образцы резных носовых украшений больших кораблей XVIII в. Гравёр: Жюне, Ж. Англия. Конец XVIII в. Бумага, гравюра офортом. 18 х 22,5 см. ЦВММ, СПб.
11. Неизвестный художник. Рисунок. Шведский линейный военный корабль XVII в. (вид в трех положениях). Первая половина XVIII в. Бумага, акварель. 48 х 64 см. ЦВММ, СПб.

12. Гравюра. Изображение резных носовых украшений французского и датского фрегатов. Англия. Конец XVIII в. Бумага, гравюра акватинтой. 30 x 26 см.
13. Рисунок носового украшения HMS London. 1857. Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. - 119 p.
14. Рисунок носового украшения HMS London. 1859. Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. - 118 p.
15. Най, Осип (?–1737). Модель адмиралтейская 66-пушечного корабля "Слава России". 1733. Дерево. 122 x 37 x 38 см. ЦВММ, СПб.
16. Неизвестный художник. Рисунок. Императорская яхта «Принцесса Анна». Бумага, акварель. 29 x 40 см. ЦВММ, СПб.
17. Абашвили З.Г. (1948 г. р.) Модель носового украшения 84-пушечный корабль "Святой Андрей". 1986-1987. Гипс. 91 x 71 x 52 см. ЦВММ, СПб.
18. Жильбер, Ч. (? - ?). Чертёж корпуса 52-пушечного корабля времён Петра I на воде со спусковыми флагами. Бумага. 44 x 130 см. ЦВММ, СПб.
19. Ламбе, Ямес (около 1700–1787). Чертеж теоретический 18-пушечной яхты «Диана». 1740. Бумага, тушь 103 x 34 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
20. Модель 12-вёсельного катера императрицы Екатерины II. с гребцами и механизмом имитации гребли (1780-е). Модельная мастерская Музеума ГАД под рук. А.Я. Глотова. Дерево. 95 x 17 x 17 см. ЦВММ, СПб.
21. Шхонебек А. Гравюра. Корабль «Предестинация». Вид с кормы. 1701. Бумага, гравюра офортом. 50 x 59 см. ЦВММ, СПб.
22. Шхонебек А. Гравюра. Корабль «Предестинация». Вид с кормы. 1701. Бумага, гравюра офортом. 50 x 59 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.

23. Растрелли Б.К. (1675–1744). Кормовое украшение «Триумф Нептуна и Амфитриты». XVIII в., первая четверть. Дерево, крашенное. 255 х 55 см; 236 х 55 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
24. Растрелли Б.К. (1675–1744). Кормовое украшение «Триумф Нептуна и Амфитриты». XVIII в., первая четверть. Дерево, крашенное. 255 х 55 см; 236 х 55 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
25. Растрелли Б.К. (1675–1744). Кормовое украшение «Триумф Нептуна и Амфитриты». XVIII в., первая четверть. Дерево, крашенное. 255 х 55 см; 236 х 55 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
26. Растрелли Б.К. (1675–1744). Кормовое украшение «Триумф Нептуна и Амфитриты». XVIII в., первая четверть. Дерево, крашенное. 255 х 55 см; 236 х 55 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
27. Растрелли Б.К. (1675–1744). Кормовое украшение «Триумф Нептуна и Амфитриты». XVIII в., первая четверть. Дерево, крашенное. 255 х 55 см; 236 х 55 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
28. Ламбе, Ямес. (около 1700–1787). Чертеж теоретический 18-пушечной яхты «Диана». 1740. Бумага, тушь 103 х 34 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
29. Гравюра. Образцы резных носовых украшений больших кораблей XVIII в. Гравёр: Жюне, Ж. Англия. Конец XVIII в. Бумага, гравюра офортом. 18 х 22,5 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
30. Неизвестный мастер. Модель 29-пушечного куттера "Меркурий". 1788. Дерево, металл. 265 х 235 х 60 см. ЦВММ, СПб.
31. Гравюра. Образцы резных украшений кормы и носа небольшого судна конца XVIII в. Англия. Конец XVIII в. Бумага, акватинта. 28 х 23 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.

32. Ламбе, Ямес. (около 1700–1787). Модель 26-пушечного фрегата «Гектор». 1774-1777. Дерево, олово, ткань. 124 x 149 x 73 см. ЦВММ, СПб.
33. Игнатъев Г. Модель 66-пушечного корабля «Европа» (1793). 1791. Дерево. 43 x 112 x 16 см. ЦВММ, СПб.
34. Репродукция с гравюры. Типы некоторых военных судов, построенных в царствование Петра Великого. Вторая половина XIX в. Фрагмент. Бумага. 45 x 60, 5 см. ЦВММ, СПб.
35. Модель с рангоутом 66-пушечного корабля «Трёх Иерархов» (1766). 1872. Дерево, ткань. 140 x 60 x 136 см. Корма. ЦВММ, СПб.
36. Егорнов. И.Е. Модель 120-пушечного корабля «Россия» (1839). 1850. Дерево ценных пород, слоновая кость, хлопок. 150 x 210 x 58 см. ЦВММ, СПб.
37. Неизвестный резчик. Кормовое украшение броненосного крейсера «Князь Пожарский». Вторая половина XIX в. Дерево, тонировано. 90 x 75 x 16 см. ЦВММ, СПб.
38. Неизвестный художник. Рисунок. Императорская яхта «Транспорт Ройял». Бумага, акварель. 27,5 x 37,5 см. ЦВММ, СПб.
39. Рисунок носового украшения корабля HMS Dragon. 1844. Pulvertaft, David. Figureheads of the Royal Navy. – HARDBACK, 2011. 128 p.
40. Неизвестный художник. Рисунки пером и акварелью. Система сигналов и флагов при Петре I. Бумага, акварель, перо. 30 x 45 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
41. Модель с рангоутом 66-пушечного корабля «Трёх Иерархов» (1766). 1872. Дерево, ткань. 140 x 60 x 136 см. Носовая фигура. ЦВММ, СПб.

42. Алёшин Л.И. Модель корабля 66-пушечного ранга "Святой Евстафий Плакида" (1763). 1977. Дерево, бронза, хлопок. 124 х 146 х 63 см. Носовая фигура. ЦВММ, СПб.
43. Ламбе, Ямес. (около 1700–1787). Модель корпуса 110-пушечного корабля «Трёх Иерархов» на спусковых салазках (1783). 1785. Окрашенное дерево. 143 х 36 х 84 см. Носовая фигура. ЦВММ, СПб.
44. Катасанов А.С., Игнатъев Г. (?). Модель 100-пушечного корабля «Ростислав» (1784). Конец XVIII в., после 1784. Дерево. 40 х 130 х 33 см. Корма. ЦВММ, СПб.
45. Сарычев В.А. (1766-?). Чертёж теоретический мелководной яхты для Гатчины. Бумага. 32 х 54 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
46. Чертёж галюна и кормы 44-пушечного фрегата «Княгиня Лович». ГРА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1283.
47. Егорнов И.Е. Модель 44-пушечного фрегата «Княгиня Лович» (1828). 1830. Дерево ценных пород, слоновая кость. 35 х 116 х 30 см. ЦВММ, СПб.
48. Чертёж кормы и галюна 22-пушечного морского парохода. ГРА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 2434.
49. Чертёж кормы, галюна и боковой галереи 44-пушечного фрегата «Амфитрита». ГРА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1110.
50. Рисунок галюна парохода «Колхида» 1841 г. ГРА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 2470.
51. Неизвестный мастер. Модель носовой части 12-пушечного брига «Язон». 1850. Дерево. 50 х 26 х 21 см. ЦВММ, СПб.
52. Власов В.Д. Модель 36-пушечного фрегата «Гектор». 1818. Дерево, слоновая кость. 160 х 42 х 50 см. Корма. ЦВММ, г. СПб.

53. Власов В.Д. Модель 36-пушечного фрегата «Гектор». 1818. Дерево, слоновая кость. 160 х 42 х 50 см. Носовая часть. ЦВММ, г. СПб.
54. Чертеж гальюна, круглой кормы и боковой галереи «Уриил», 1799. РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 746.
55. Неизвестный художник. Акварель. Вид в Адмиралтействе спуска 74-пушечного корабля "Скорый". Бумага. 86 х 48 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
56. Неизвестный мастер. Модель с парусами 84-пушечного корабля «Императрица Александра» (1827). 1833. Ценные породы дерева, слоновая кость, ткань. 185 х 30 х 220 см. Носовая фигура. ЦВММ, СПб.
57. Неизвестный мастер. Модель с парусами 84-пушечного корабля «Императрица Александра» (1827). 1833. Ценные породы дерева, слоновая кость, ткань. 185 х 30 х 220 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
58. Егоров И.Е. Модель 84-пушечного корабля "Императрица Мария" (1827), 1828. Дерево ценных пород, кость слоновая, медь. 54 х 68 х 30 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
59. Рисунок кормы и носовой фигуры 44-х пушечного фрегата «Елисавета» от 25 марта 1828 г. РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 1241.
60. Неизвестный мастер. Модель 110-пушечного корабля «Император Александр I». 1831. Ценные породы дерева. 155 х 45 х 40 см. ЦВММ, СПб.
61. Неизвестный мастер. Модель корабля 74-пушечного корабля "Бриен" (1829). 1845. Дерево. 26 х 125 х 32 см. ЦВММ, СПб.
62. Неизвестный мастер. Модель 74-пушечного корабля «Смоленск». 1830. Дерево. 145 х 32 х 45 см. Корма. ЦВММ, СПб.

63. Чертеж галюна, круглой кормы и боковой галереи «Эмгейтен». 1824. РГА ВМФ. Ф. 327. Оп. 1. Д. 824.
64. Премацци Л.О. Военная гавань в Кронштадте. 1851. Бумага, акварель. 36 x 55. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
65. Неизвестный резчик. Носовая фигура линейного корабля «Султан Махмуд». 1836. Дерево, окрашенное. 100 x 50 x 36 см. ЦВММ, СПб.
66. Абашвили З.Г. (1948 г. р.). Модель носового украшения фрегата «Светлана». 2002. Гипс крашенный 48 x 56 x 55 см. ЦВММ, СПб.
67. Неизвестный резчик. Носовая фигура парусного транспорта «Гиляк». 1861-1862. Дерево, тонировано под бронзу. 440 x 220 x 58 см. ЦВММ. СПб.
68. Клодт П.К. (1805–1867). Кормовое украшение парусно-винтового корвета «Зубр». 1856. Дерево, бронзировано. 120 x 200 см. ЦВММ, СПб.
69. Клодт П.К. (1805–1867). Кормовое украшение парусно-винтового корвета «Волк». 1856. Дерево, бронзировано. 120 x 200 см. ЦВММ, СПб.
70. Клодт П.К. (1805–1867). Кормовое украшение парусно-винтового корвета «Рысь». 1856. Дерево, бронзировано. 120 x 200 см. ЦВММ, СПб.
71. Клодт П.К. (1805–1867). Кормовое украшение парусно-винтового корвета «Буйвол». 1856. Дерево, бронзировано. 120 x 200 см. ЦВММ, СПб.
72. Абашвили З.Г. (1948 г.р.). Модель носового украшения 111-пушечного винтового корабля «Император Николай I». 2002. Гипс, тонировано под бронзу. 84 x 46 x 50 см. ЦВММ, СПб.

73. Клодт П.К. (1805–1867). Носовое украшение корвета «Богатырь». 1860. Дерево, гипс, крашенный под бронзу. 430 х 215 х 78 см. ЦВММ, СПб.
74. Фотография. Носовая фигура Витязя после падения на Каменную лестницу 17.02.2012 г. (фотография автора). ЦВММ, СПб.
75. Фотография. На заседании Реставрационного Совета сотрудников ЦВММ в помещении ООО «Реставрационные мастерские «Наследие» 09.07.2012 г. (фотография автора). Тележная ул., СПб.
76. Клодт П.К. (1805–1867). Модель носового украшения корвета «Витязь». 1860. Гипс, крашенный под бронзу. 420 х 220 х 105 см. ЦВММ, СПб.
77. Пименов Н.С. (1784–1833). Носовое украшение 51-пушечного винтового фрегата «Дмитрий Донской». 1860 - 1861. Дерево, крашенное под бронзу. 480 х 300 х 64 см. ЦВММ, СПб.
78. Пименов Н.С. (1784–1833). Носовое украшение 51-пушечного винтового фрегата «Александр Невский». 1860. Дерево, крашенное под бронзу. 440 х 220 х 58 см. ЦВММ, СПб.
79. Пименов Н.С. (1784–1833). Модель носового украшения 18-пушечного корвета «Варяг». 1860–1861. Гипс, крашенный под бронзу. 87 х 40 х 35 см. ЦВММ, СПб.
80. Пименов Н.С. (1784–1833). Носовое украшение 18-пушечного корвета «Варяг». 1860–1861. Дерево, крашенное под бронзу. 190 х 70 х 65 см. ЦВММ, СПб.
81. Пименов Н.С. (1784–1833). Модель носового украшения 45-пушечного винтового фрегата «Ослябя». 1860–1861. Гипс. 110 х 32 х 31 см. ЦВММ, СПб.

82. Пименов Н.С. (1784–1833). Носовое украшение 45-пушечного винтового фрегата «Ослябя». 1860–1861. Дерево, крашенное под бронзу. 515 x 290 x 250 см. ЦВММ, СПб.
83. Пименов Н.С. (1784–1833). Носовое украшение 45-пушечного винтового фрегата «Ослябя». 1860–1861. Дерево, крашенное под бронзу. 515 x 290 x 250 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
84. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Князь Пожарский». 1867. Гипс, крашенный под бронзу. 114 x 50 x 13 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
85. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Носовое украшение броненосного фрегата «Князь Пожарский». 1867. Дерево, крашенное под бронзу. 400 x 140 x 64 см. ЦВММ, СПб.
86. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Носовое украшение броненосного фрегата «Князь Пожарский». 1867. Дерево, крашенное под бронзу. 400 x 140 x 64 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
87. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Минин». 1867. Гипс, крашенный под бронзу. Высота 190 см. ЦВММ, СПб.
88. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Минин». 1867. Гипс, крашенный под бронзу. Высота 190 см. ЦВММ, СПб.
89. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения императорской яхты «Держава». 1867–1869. Гипс, крашенный под слоновую кость. Высота 120 см. ЦВММ, СПб.

90. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения императорской яхты «Держава». 1867–1869. Гипс, крашенный под слоновую кость. Высота 120 см. ЦВММ, СПб.
91. Пименов Н.С. (1784–1833). Модель памятника адмиралу М.П. Лазареву. Вторая половина XIX века. Бронза. 113 x 38 x 38 см. ЦВММ, СПб.
92. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Адмирал Лазарев». 1867–1868. Гипс, крашенный под бронзу. Высота 160 см. ЦВММ, СПб.
93. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Скульптор Опекушин А.М. (1838–1923). Модель носового украшения броненосного фрегата «Адмирал Грейг». 1867. Гипс, бронзировано. Высота 160 см. ЦВММ, СПб.
94. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Скульптор: Опекушин А.М. (1838–1923). Модель памятника адмиралу А.С. Грейгу. 1860-е гг. Бронза. Высота 61 см. ЦВММ, СПб.
95. Фотография с реставрационными расчистками, выполненными в ООО «Реставрационные мастерские «Наследие». 07.03.2014 г. СПб.
96. Автор проекта Микешин М.О. (1835–1896). Скульпторы: Опекушин А.М. (1838–1923); М.А. Чижов (1838–1916). Памятник Екатерине II. 1862–1873. Фрагмент. Бронза. Высота 4,35 м. СПб.
97. Автор проекта Микешин М.О. (1835–1896). Скульптор: Опекушин А.М. (1838–1923). Модель носового украшения броненосного фрегата «Адмирал Чичагов». Гипс, бронзировано. Высота 195 см. ЦВММ, СПб.

98. Микешин М.О. (1835–1896). Рисунок. Проект носового украшения эскадренного броненосца «Петр Великий». 1875. Бумага, карандаш, белила, тушь. 59 x 45,5 см. ЦВММ, СПб.
99. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Разбойник». 1873-1876. Гипс, тонировано под бронзу. Высота 60 см. ЦВММ, СПб.
100. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Пластун». 1873-1876. Гипс, тонировано под бронзу. Высота 60 см. ЦВММ, СПб.
101. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Джигит». 1873-1876. Гипс, тонировано под бронзу. Высота 60 см. ЦВММ, СПб.
102. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Джигит». 1876-1877. Гипс, тонировано под бронзу. 340 x 200 см. ЦВММ, СПб.
103. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Наездник». 1876-1877. Гипс, тонировано под бронзу. 340 x 200 см. ЦВММ, СПб.
104. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Опричник». 1876–1877. Гипс, тонировано под бронзу. Высота 60 см. ЦВММ, СПб.
105. Чижов М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Стрелок». 1876-1877. Гипс, тонировано под бронзу. Высота 60 см. ЦВММ, СПб.

106. Пименов Н.С. (1784–1833). Носовое украшение корвета «Варяг». 1860. Дерево, крашенное под бронзу. 190 х 70 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
107. Автор проекта Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Адмирал Спиридов». 1867. Гипс, тонировано под бронзу. Высота 195 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
108. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Адмирал Лазарев». 1867–1868. Гипс, крашенный под бронзу. Высота 160 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
109. Автор проекта: Микешин М.О. (1835–1896). Модель носового украшения броненосного фрегата «Минин». 1867. Гипс, крашенный под бронзу. Высота 190 см. ЦВММ, СПб.
110. Чижев М.А. (1838–1916). Модель носового украшения клипера «Разбойник». 1873–1876. Гипс, бронзировано. Высота 60 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
111. Боголюбов А.П. (1824–1896). Эскиз проекта носового украшения крейсера «Память Азова». 1887. Бумага, акварель. 29 х 23 см. ЦВММ, СПб.
112. Боклевский К.П. (1862–1928). Эскиз носового украшения крейсера "Память Азова". 1887. Бумага, акварель, тушь. 39 х 50,5 см. ЦВММ, СПб.
113. Неизвестный автор. Модель корабля 74-пушечного ранга "Смоленск" (1830). 1837. Дерево ценных пород. 45 х 145 х 32 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.
114. Неизвестный автор. Модель броненосного корабля "Синоп" (1887). 1886. Дерево, металл. 80 х 200 х 50 см. Фрагмент. ЦВММ, СПб.

115. Неизвестный автор. Модель крейсера II ранга "Алмаз" (1903).
1912. Дерево ценных пород, металл. 120 х 200 х 32 см. Фрагмент
кормы. ЦВММ, СПб.
116. Неизвестный автор. Модель крейсера II ранга "Алмаз" (1903).
1912. Дерево ценных пород, металл. 120 х 200 х 32 см. Фрагмент
носовой части. ЦВММ, СПб.
117. Абашвили З.Г. (1948 г.р.). Модель носового украшения крейсера
"Варяг". 2005. Дерево, гипс. 47 х 60 х 42 см. ЦВММ, СПб.
118. Абашвили З.Г. (1948 г.р.). Модель носового украшения крейсера I
ранга "Рюрик". 2001. Дерево, гипс. 69 х 43 х 50 см. ЦВММ, СПб.

