

[Обратно в «СТАТЬИ»](#)

## Карманный флот Петра Великого. Часть I. Плезир-яхта.

В данной статье внесены некоторые изменения по отношению к предыдущей статье. Они появились благодаря большой работе проделанной Чепелевым Владимиром Романовичем.

Пётр Алексеевич появился в Астрахани уже на исходе жизненного пути, однако оставался человеком деятельным и предприимчивым. Постоянное желание двигаться не оставляло его и в эти годы. Очистка городских каналов, проток, организация рыбных промыслов, усиление военной мощи южного форпоста России. Все эти проблемы решались не в тиши царских палат, а на вольном воздухе. В условиях, так сказать, максимально приближённым к боевым. Возможно, именно поэтому для царских нужд было специально изготовлено Казанским адмиралтейством (возможно ботмастером В.Шипиловым) в начале 1722 года два малых судна. Это императорские Плезир-яхта и лодка-верейка. Оба судна были соответствующим образом украшены, хотя и без особых изысков.

Верейка императора (длина – 24 фута 6 дюймов, ширина – 5 футов 6 дюймов) была чисто гребным судном, хотя и имело небольшую съёмную мачту. Внешне она была такая же, как и иные лодки верейки, подобного типа. Даже узкая декоративная доска, украшенная резьбой и заканчивающаяся на корме резным двуглавым орлом, была достаточно распространённым элементом. Отличались подобные лодки только количеством резьбы и изображением на кормовом щите-картуше.

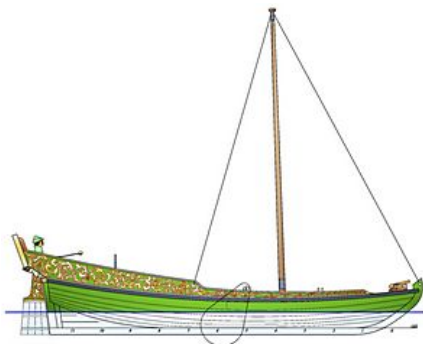
Плезир-яхта была приспособлена для движения под парусом, хотя и сохраняла возможность двигаться под вёслами. Для этой цели на ней имелись места для четырёх пар гребцов. По длине она была лишь немного больше верейки, но значительно шире и имела более высокий борт. Форма примерно соответствовала мелким европейским судам того времени. Резьба была обильной и богатой. По сути, она имела украшения от носа до кормы. Есть легенда, что сам монарх приложил руку к её украшению. Так или иначе, но на Волжской волне оказалось немного непривычное для этих мест судно с округлым форштевнем и высокой резной кормой. Даже головку баллера украшал деревянный бюст усатого мужа в голландской шляпе, имевшего портретное сходство с самим Судовладельцем.

Местом своей резиденции монарх выбрал Замановские сады, где ему построили достойное помещение, и каждое утро поднимался по Кутуму до Кремля на яхте. Использовались эти суда и для инспекционных поездок. Это и понятно – если во всей России с дорогами было «не очень», то перемещаться в пределах Дельты можно было исключительно по воде. В общем, суда были изготовлены не для баловства, а имели самое, что ни на есть утилитарное назначение.

Особое значение в этом отношении принадлежало Плезир-яхте. Приближался Персидский поход, призванный утвердить присутствие России на Каспии. В Астрахани были собраны значительные силы. Перед походом были устроен смотр кораблей вновь собранной Каспийской Флотилии. Принимал смотр 18 июля 1722 года император на Плезир-яхте. Этот момент изображён на картине Протасова (80-е годы позапрошлого века).

После того, как Пётр покинул Астраханский край, а вскоре и этот мир, оба судна бережно сохранялись. В конце концов, для многочисленных реликвий петровского времени в 1871 году было выделено отдельное здание (бывшего цехгауза) на набережной Волги, где вместе с оружием, знамёнами, инструментами того времени хранились и оба Петровских судна. Без специальных приёмов консервации Плезир-яхта продержалась до начала 20 века, хотя и в довольно печальном виде.

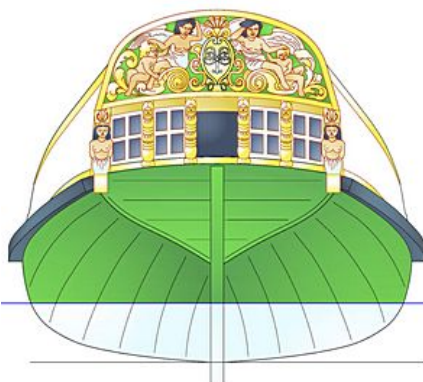
В Нижнем Новгороде намечалась большая торгово-промышленная ярмарка



[Боковой вид](#)



[Продольный разрез. Трюм](#)



[Корма](#)

и к этому событию яхту, как могли, подтатили и отправили вверх по Волге показаться широкой общественности, как выяснилось, в последний раз. Вскоре грянула Революция и в её вихрях собрание Петровского домика, сильно обветшавшего к тому времени, исчезло.

Что же сохранилось до нашего времени? Сохранилось немного, но достаточно, чтобы реконструировать и лодку-верейку и Плезир-яхту. Суда были очень неординарными по внешнему виду и имели прямое отношение к Петру, поэтому попали в поле зрения художников. Их рисовали и достаточно подробно (хотя и недостаточно точно, но что взять с художника?). Сохранились также и открытки и фотографии Плезир-яхты и лодки-верейки. В Астраханском краеведческом музее сохранилась часть декоративной бортовой доски от Плезир-яхты. Но, самое главное, Петра не назвали бы Великим, если бы он просто привёл бы государство в божеское состояние. Он хотел большего. Он хотел первенства и собирал, как бы сейчас сказали, самые передовые технологии. В этой связи, по возвращении из Голландии, он отметил, что суда там строят по старинке, а вот в Англии принято делать чертежи будущих судов. Этот же порядок он завёл и в России. Благодаря этому сейчас у нас есть возможность увидеть своими глазами модели и чертежи кораблей Петровского времени. Есть чертежи и Плезир-яхты, и лодки-верейки императора.

После Революции были тридцатые годы, затем Великая Отечественная Война, за ней - холодная. На некоторое время о петровских судах забыли. Но прошло время. Первым, кто про них вспомнил, был Астраханский писатель Марков. В своей книге «Были Астраханского края» им была посвящена отдельная тема. И хотя по объёму статья была небольшая, но работа по восстановлению облика судов была проделана значительная. Главным её результатом можно считать то, что о судах вспомнили. В журнале «Катера и яхты» № 215 была напечатана статья о Плезир-яхте, написанная историком Владимиром Романовичем Чепелевым. Дело сдвинулось с мёртвой точки.

Чепелев приводит в своей статье целый ряд интересных фактов из жизни исторических судов – свидетелей одной из самых ярких страниц Русской истории.

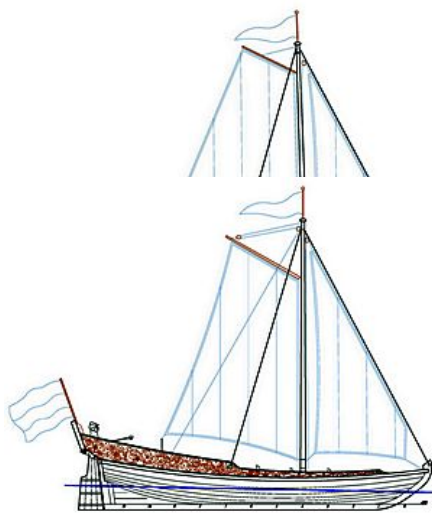
Итак, размеры Плезир-яхты. В книге Маркова приведены размеры судна, снятые с натуры художником Боголюбовым: длина – 38 футов, ширина – 5 футов 6 дюймов. Эти данные присутствуют во всех современных и не очень, источниках. Попробуем доверять этим цифрам. Но коль уж сомнения остаются, проверим их с помощью формальной логики... инженеры мы всё-таки.

Сначала – длина. В описании упоминаются четыре пары гребцов. Согласно эргономике для одного гребца необходимо минимум 1,1 м – царские гребцы должны были быть ребятами не слабыми. Получаем 4,4 метра на гребцов. Рулевое устройство предполагало наличие специального рулевого. Считаем: декоративная консоль (0,3-0,4м), рычаг руля (0,4-0,6м), место рулевого (если это был сам Судовладелец, то никак не менее 1,1-1,3м), места для пассажиров (1-2м), носовая оконечность (никак не менее 1,5м). Итого –  $4,4+0,35+0,5+1,2+1,5+1,5 = 9,45$  м – минимум. Если перевести футов в метры в замерах Боголюбова, то мы получим 11,58 метра... у нас получилось чуть меньше. Что-ж – на то Он и Император, чтобы не мелочиться!

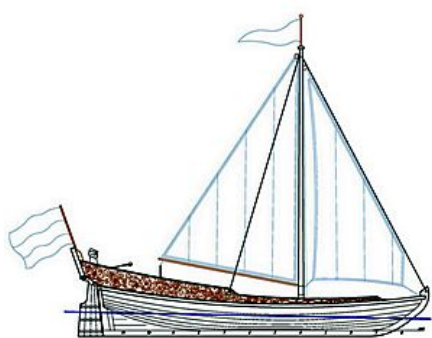
Следует, видимо, уточнить упоминание мест для пассажиров. Это предположение прямо вытекает из назначения судна. Если уж Пётр производил инспекцию государственных объектов, то без сопровождающих лиц, ответственных за работу, это было бы просто невыносимо.

Наличие пушки требует некоторого обоснования. Во-первых, следует отметить её необходимость. Она была. Пётр, по некоторым свидетельствам, принимал на плезир-яхте смотр Каспийской Флотилии, стало быть, он, согласно Уставу, должен был салютовать из пушки боевым кораблям, в ответ на их салют, а к Уставу Пётр относился очень серьёзно. Второе – это возможность. Достоверно известно, что в те времена пушки в Астрахани лили. Одна такая пушка хранится в музее Махачкалы. Раз есть необходимость и возможность, то можно смело утверждать – пушка на Плезир-яхте была. Возможно, это была пушка вроде тех, что были изготовлены на олонцеком заводе и подаренных Меньшиковым для установки на ботике Петра. Нельзя исключить даже, что пушка была не одна – на том же ботике их установили аж три! Отсюда и выходят полтора метра в носовой оконечности – они нужны для пушки, инструментов и припасов к ней.

Теперь о ширине. Снова придётся вспомнить широкоплечих, могучих императорских гребцов. Попробуйте просто мысленно посадить их плечом к плечу на лавочку шириной не более 1,1-1,3м и дайте им по веслу. Очевидно, что для работы им нужно не менее 1,3 – 1,5 метра на каждого. То есть ширина судна должна быть 2,8 – 3,0 метра. Не меньше. Второе. Отношение длины к ширине по приведённым в различных источниках цифрам получается почти 7(!). Получается длинный, узкий корпус, характерный для гребных судов, но ведь Плезир-яхта была парусной! Если посмотреть на европейские суда аналогичного класса и назначения того времени, то отношение длины к ширине у них не более 5. Кроме того судно парусное, плоскодонное, стало быть – мелкосидящее, т.е. без киля. При такой узкой действующей ватерлинии под парусом оно рискует просто перевернуться.



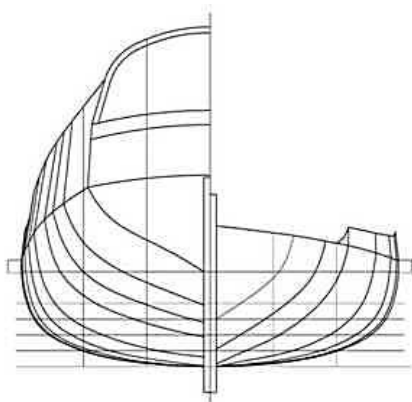
[Вариант парусного вооружения №2](#)



[Вариант парусного вооружения №3](#)



[Снабжение](#)



[ТЧ \(JPG\)](#)

[ТЧ \(PDF\)](#)

Остаётся самый резонный вопрос – откуда взялась цифра 5ф бд? Честно сказать – не знаю. Могу только предположить, что замеры были верными, но при публикации была допущена опечатка, и написали 5 вместо 8 или 9 – эти цифры похожи по начертанию и при чтении с рукописи их могли и перепутать. Случай совсем не редкий. Впоследствии все, кто переписывал эти цифры, были в судостроении людьми не более искушёнными, чем наборщик и просто старательно тиражировали эту ошибку.

Конструктивно Плезир-яхта, вероятнее всего, соответствовала голландским яхтам. Это можно предполагать потому, что плотницкому делу Пётр учился именно в Голландии, а, как мы помним, он принимал участие в строительстве. Обшивка судна была выполнена вгладь. Шпангоуты — составные. Форштевень, судя по изображениям — округлый, то есть либо составной, либо кокора. По борту, почти до самого форштевня шла декоративная накладная резная доска, плавно увеличивающаяся по ширине и переходящая в декоративную резную корму. В средней части судна имелись четыре банки для гребцов. В корме отдельная банка для кормчего. Руль крепился на ахтерштевне, проходил через кормовую площадку и заканчивался декоративным бюстом. В носовой части корпуса имелась достаточно прочная платформа, на которой устанавливалась пушка.

Мачта на Плезир-яхте была съёмная. Это и понятно — иначе на ней было бы невозможно проплыть по Кутуму под мостами. Длина её была, судя по изображениям, не более 9 метров. Чепелев отметил, что обычно парусное вооружение подобных судов того времени состояло из большого гафельного грота, стакселя и одного или двух кливеров. Однако утверждать, что на Плезир-яхте оно было именно таким, нет возможности. Поэтому мы просто изобразили некоторые вероятные варианты парусного вооружения яхты. Доподлинно известно, что в конце 19, начале 20 века в списке предметов, хранящихся вместе с яхтой, значились одна мачта с железной оковкой, подъёмные тали, два весла да брезентовый парус. Интересно, что не упоминается рей, но, возможно его потеряли вместе с остальными вёслами. Парус тоже только один и, какой – неизвестно. Нигде и никто не упоминает о шверцах, имевшихся на яхте. Однако на бортах, в районе миделя, сохранились упоры для их крепления. Именно поэтому можно предположить с высокой степенью вероятности, что шверцы таки были. К слову сказать, что хотя в описании говорится о двух парах гребцов, но на деле, на фотографиях видна только одна пара «кочетов» для вёсел вблизи носовой банки.

Император, по свидетельству историков, большое значение придавал символике украшений. Поэтому декору Плезир-яхты следовало бы посвятить отдельную статью, а мы просто попытаемся максимально точно изобразить то, что нам известно по фотографиям и рисункам. Узор по бортовой декоративной доске представлял собой стилизованное изображение виноградной лозы с листьями и гроздьями. На кормовой транцевой доске были изображены четыре фальшивых окна, а над ними резное украшение в виде пары неяд, сидящих на спинах дельфинов и держащих в руках щит с вензелем Императора. Рядом с неядами порхали парочка путти – карапузики с крыльями.

Замечательно! Если бы ни одна деталь – фотографии кормовой части яхты. И на ней нет дельфинов и крыльев у карапузиков. Зато крылья есть у «неяд», а стало быть – это никакие не неяды. Можно предположить, что одна из женских фигур с крыльями – это Ника, кто вторая - отдельная тема. Что же касается письменного описания, то оно может свидетельствовать о том, что либо состояние резьбы было к тому времени попросту «никакое»; либо автор писал по памяти и всё на свете перепутал. Второе более вероятно – фотографии ведь были сделаны примерно в то же время, а на них резьба выглядит очень даже хорошо.

Кажется – всё. Теперь вопросов нет. Не всё так просто, господа, история любит сюрпризы – и это тот самый случай! Дошла очередь до упомянутого уже чертежа. На нём, действительно, изображена яхта, и даже надпись имеется для отсутствия сомнений: «Чертёж ботика Государя Императора Петра Iго Под названіем Яхты Плезиръ». Но изображённая яхта довольно сильно отличается от описываемой Плезир-яхты из Астрахани. Головка баллера украшена скульптурным изображением головы бородатого мужчины в шлеме с плюмажем, по всему фальшборту – растительный узор, но он не похож на виноградную лозу. Фальшборт почти до форштевня. Есть два фальшивых окна в подзоре и есть декоративный резной транец округлой формы, но рисунок на нём сильно отличается от описания, во всяком случае, щит есть, но женщин нет, а есть пара крылатых существ на одной стороне, т.е. всего – четыре. Фигурки нарисованы несколько схематично, но на обычных для того времени барочных крылатых карапузиков (путти) не очень похожи. Но, самое главное, это размеры судна: «Длиною между штевнями 23 ф 2 д; Шириною Собшивкою 6 ф 1 д; Глубина сфальшбортом 2 ф 2 д». Длина между штевнями это значит – длина по килю. Тогда габаритная длина судна должна была составить около 9,4 м. Маловато будет... но, заметим, что эта цифра почти один в один совпала с нашей логической реконструкцией. Любопытно... Однако делаем вывод – на чертеже не та «Плезир-яхта».

Против только Боголюбов, но у него есть преимущество – он видел «живую» яхту и даже если измерял её вместе со всеми выступающими частями,

а не только по корпусу, то ошибка всё равно не могла быть в полтора раза. Напрашивается один возможный вывод – в настоящее время на лицо очевидная путаница и, на самом деле судов с названием Плезир-яхта было два, а, возможно и больше. На это косвенно указывает тот факт, что лодок-вереек было точно не меньше двух и одна из них до сих пор живёт и здравствует в музее. В некоторых современных источниках говорится о том, что Плезир-яхта носила название «Эксперанец» (варианты по разным источникам: «Эсперанец», «Эсперанс»), что в переводе означает «Надежда», но очевидно, что это было совсем другое судно. Во всяком случае, Астраханская яхта такого названия не имела, иначе об этом обязательно упомянули бы в путеводителях.

Пока не всё прояснилось в этом вопросе, но на сегодняшний день мы считаем нашу реконструкцию Астраханской Плезир-яхты Петра Великого наиболее достоверной. И посему приводим теоретический чертёж, рисунки общего вида, варианты парусного вооружения и ...

#### Данные для моделирования.

Внутри яхта не окрашивалась. Набор и обшивка был сделан из дуба, платформы, слани и банки гребцов — сосна, резные доски — осина. Бюст на головке баллера — раскрашен. Одежда и шляпа — зелёные, волосы — чёрные, лицо — в соответствии с натуральным цветом. Днище выкрашено грязно-белой краской, борта – тёмно-зеленой, резьба – жёлтой, привальный брус – чёрный.

Осталось добавить, что всё свидетельствует о том, что резные украшения на яхте были выкрашены «под золото», но в традициях того времени было многоцветие и мы не исключаем варианта, при котором фигуры на корме были раскрашены именно так, как показано на нашем рисунке.

Краснощёков Евгений Викторович,  
инженер-кораблестроитель.

Copyright © КиЖиМ, 2010 Все права защищены

#### Условия копирования.

При копировании материала ссылка на источник обязательна.

Ссылка должна содержать текст: [Материал взят с сайта «КиЖиМ»](#)

Ссылка должна охватывать весь текст и вести на страницу-источник.

Текст ссылки должен иметь размер не меньше размера основного текста.

[Обратно в «СТАТЬИ»](#)



[Главная](#) - [Проекты](#) - [Статьи](#) - [Готовые лодки](#) - [Объявления](#) - [Фото](#) - [Связь](#)

