

# УБРАНСТВО

Впервые  
в отечественной  
и зарубежной литературе  
рассматривается история развития  
пластического убранства  
русских кораблей  
XVIII - первой половины XIX вв.  
Материалом для исследования  
послужили документы,  
хранящиеся в Центральном архиве  
Военно-Морского Флота СССР,  
архивах Древних актов  
и Министерства иностранных дел.  
Книга иллюстрирована  
строительными чертежами судов,  
цветными фотографиями моделей,  
гравюрами  
и предназначена  
для широкого круга читателей,  
интересующихся историей  
отечественного флота  
и русского искусства.

# РУССКИХ КОРАБЛЕЙ



**ИЗДАТЕЛЬСТВО  
"СУДОСТРОЕНИЕ"  
ЛЕНИНГРАД  
1979**

М33

39.42

УДК [623.831 : 72] (092) (47+57)

31805-019

М ----- 3-79 3 605 030 000

048(01)-79

Издательство "Судостроение", 1979 г.

Книга посвящена убранству русских морских судов XVIII - первой половины XIX вв. Это самостоятельный и законченный период в истории русского судостроения от основания Петром 1 регулярного военно-морского флота до Крымской войны 1853 - 1855 гг., положившей конец строительству деревянных парусных кораблей.

Русские парусники указанной эпохи, по роскоши отделки порой не уступавшие дворцам, не сохранились до нашего времени в отличие от памятников архитектуры. После 15 - 30 лет службы корабли ветшали, теряли свои мореходные качества и в большинстве случаев кончали свой путь на верфи, где их разбирали корабельные плотники. О внешнем облике кораблей мы можем судить по картинам и гравюрам современников, которые изображали их то на фоне величавой глади Невы, то в морских баталиях. Рассматривая эти изображения, можно заметить, что силуэты многих судов изящны и выразительны, пропорции тонко выверены, декоративные композиции исполнены с большим мастерством и фантазией. Несомненно, пластическое убранство кораблей может быть отнесено к забытому ныне виду декоративно-прикладного искусства.

Однако картины не содержат достаточно подробных сведений о корабельной архитектуре, поскольку ракурсы судов, детали их отделки подчинены общей композиции, передаче определенного действия, колорита и световоздушной среды. В книге приведены репродукции картин для того, чтобы читатель прочувствовал всю архитектуру судна в целом, его объемно-пространственное построение, рангоут, такелаж, а также увидел жизнь корабля в парадах и сражениях, в дальних плаваниях и смотрах.

Наиболее достоверным источником сведений о корабельной архитектуре являются модели и строительные чертежи, которые делали мастера во время постройки судов. Редкая по полноте коллекция моделей хранится в Центральном военно-морском музее в Ленинграде. Большое количество уникальных чертежей собрано в Центральном государственном архиве Военно-Морского Флота СССР.

Из множества вопросов, связанных с корабельной архитектурой, автор выделяет лишь пластическое убранство, поэтому в книге приведены не только изображения судов в целом, но и те фрагменты корпусов, которые подвергались скульптурной обработке. На снимках общим планом отдельные детали отделки часто теряются.

Большинство иллюстраций публикуется впервые. Они помогут проследить изменение скульптурного декора русских судов, основные направления его развития, смену сюжетов и способов отделки на протяжении полутора веков. Читатель сможет наглядно убедиться в своеобразии процесса проникновения художественного стиля в корабельную пластику и вместе с тем почувствовать ее единство с изобразительным искусством страны.

Материалом для написания книги послужили помимо иконографических источников (моделей, чертежей, гравюр и картин) архивные документы и сведения, почерпнутые из книг, посвященных истории судостроения и флота.

Парусное судостроение имело очень сложную и запутанную терминологию. Исторически сложилось так, что среди кораблестроителей установилась в основном английская терминология, среди строевых моряков - голландская. При переводе на русский язык появлялись новые варианты терминов из-за различной транскрипции иностранных слов. В работе использована терминология, которую употребляли корабельные мастера в первой половине XIX в. в чертежах и деловой переписке. Приводимый в книге

краткий словарь судостроительных терминов облегчит читателю ориентацию среди сложных названий корабельных частей.

Автор глубоко благодарен своему учителю доктору искусствоведения, члену-корреспонденту Академии художеств СССР И.А. Бартеневу за помощь и ценные советы и признателен сотрудникам Центрального военно-морского музея за предоставленную возможность изучить и сфотографировать ценнейшие экспонаты музейной коллекции; сотрудникам Центрального государственного архива Военно-Морского Флота СССР, Центрального государственного архива древних актов, Исторического, архива Министерства иностранных дел СССР за помощь в сложных поисках исторических документов, а также работникам Государственного Эрмитажа, Петергофского дворца, музеев Высшего военно-морского Краснознаменного орденов Ленина и Ушакова училища им. М. В. Фрунзе, Высшего военно-морского ордена Ленина училища им. Ф. Э. Дзержинского за любезное содействие при фотографировании картин и гравюр.

**АРХИТЕКТУРНО-  
ПЛАСТИЧЕСКОЕ  
УБРАНСТВО  
РУССКИХ КОРАБЛЕЙ  
(XVIII - первая половина XIX вв.)**



Основание регулярного морского флота России относится к бурной эпохе Петра 1. Рост экономики вынуждал искать новые рынки для сбыта продукции. Овладение морскими путями становилось неотложной задачей, от решения которой зависело дальнейшее развитие страны. История России сложилась так, что шведы преградили выход к Балтийскому морю, татары и турки - к Черному. И только на далеком севере поморы, новгородские переселенцы, выходили коротким северным летом на своих лодьях и кочах в открытое море.

Победа над Швецией в трудной и длительной борьбе за балтийские берега явилась результатом глубоких преобразований, затронувших все сферы жизни. Проводились реформы государственного устройства, армии, финансов, целью которых было вырвать Россию из пут вековой отсталости. Развивалась промышленность, росла добыча ископаемых, строились дороги и каналы, которые должны были соединить северные и южные моря России. По выражению А. С. Пушкина, "Россия вошла в Европу, как спущенный корабль при стуке топора и громе пушек".

Во главе всех начинаний стоял Петр 1 (1672 – 1725), тонкий политик, пылкий патриот, талантливый полководец и реформатор, опередивший свое время по широте взглядов и грандиозности замыслов, которому удалось сплотить вокруг себя деятельных и преданных делу преобразования России сподвижников.

В легендарно короткий срок был создан и морской флот. За 25 лет царствования Петра 1 было построено около 150 линейных кораблей и фрегатов, более 360 галер и большое количество мелких судов, основано 30 верфей, выросли кадры квалифицированных судостроителей.

По грозным царским указам тысячи людей покидали свои родные места и селились в растущих вокруг верфей городах. Так, в одном только санкт-петербургском Адмиралтействе работали плотники из Московской губернии, Киевской, Смоленской, Казанской, Архангельской, Азовской и Сибирской \*. В ведомости за 1712 г. числятся рабочие тверские, устюжские, пошехонские, новоторжковские, ярославские, новгородские и пр.\*\* К 1725 г. число "работных людбй" здесь достигло 15 тысяч.

В движение пришла вся страна. Не были оставлены без дела и знатные боярские семьи. Русский барич, до этого времени праздно живший в своем поместье, вынужден был по воле царских указов идти на государеву службу и в ученье.

Нужда в специалистах была огромной, и Петр 1 приглашает иностранных мастеров, посылает русских учеников за границу для овладения различными науками. Среди двухсот учеников, изучавших судостроение, были не только будущие корабельные мастера, но и специалисты по "убору" корабля. Так, Николай Куликов и Андрей Веревкин в Голландии, Семен Кондратьев в Англии обучались "каютным уборам и убору корабля", Константин Суздальцев в Голландии "живописному мастерству" у мастера Такнемо, Дмитрий Новиков в Англии "столярству для убрания кают" у Ефрия, Григорий Остроумов "молеванию" у Вильяма Каркора, Степан Протопопов у малярного мастера Якова Кнехтуза и т. д.\*\*\*

\* Указ Сената князю Меншикову о наряде людей.– В кн.: Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. III. Спб., 1866, с. 2С0.

\*\* Ведомость о числе рабочих людей, находящихся при санкт-петербургском Адмиралтействе, 11 января 1712 г.– Там же, с. 250.

\*\*\* Ведомость школьникам, посланным в Англию и Голландию для обучения мастерствам, 12 сентября 1715 г.– Там же, с. 110 – 111.

Многие из них по возвращении на родину были освидетельствованы в Адмиралтействе как "добрые мастера" \*.

Приглашенные в Россию иностранные специалисты, такие, как Ричард Броун, Ричард Козенц, Осип Най, Ричард Рамз, нашли здесь вторую родину, много сделали для строительства ее молодого флота. На русских верфях работали также иностранные резчики, позолотчики, живописцы, маляры. Имена некоторых из них сохранились в архивных документах: Роберт Гейснел, Клас Кнаак, "ристофель Веллес, Курт Курст, Антон Малтварт, Франц Тетюль, Иаков Фенкуль, Василий »пак, Франц Цыглер, Конрат Оснер, Эдгар Кроузер и др.\*\*

Все они обязывались по контракту "не таить своего мастерства от русских". Так, по табелю 1717 г. в Санкт-Петербургском Адмиралтействе три "резных мастера" имели 73 ученика, два "живописных мастера" – 25 учеников, один "малярный мастер" – 126 учеников \*\*\* и т. д. Русские мастеровые, работавшие над "убором" кораблей, быстро овладевали новыми для них приемами декора, потому что были подготовлены всем предшествующим развитием древнерусского искусства, имевшего богатые традиции.

Иногда к убранству судов привлекались художники, не работавшие в Адмиралтействе. Так, например, в 1724 г. был приглашен знаменитый скульптор К.-Б. Растрелли для исполнения носовой фигуры корабля "Не тронь меня", которая представляла собой поясной портрет Петра I. "... В том же 1724 г. мая 15 дня генерал Ушаков пришел ко мне и, по указу Его Императорского Величества, приказал сделать Его Величества портрет, в дереве изваянный, чтоб оный потом поставить на корабль военный, который указ тотчас исполнен," – писал К.-Б. Растрелли в своей челобитной.\*\*\*\* Пожалуй, никто, кроме Растрелли, не мог в то время с таким виртуозным мастерством исполнить и два резных фриза, которые ныне хранятся в Центральном военно-морском музее в Ленинграде (ил. 34 – 42). На судне они были частью композиции на корме.

Какие же суда строили на русских верфях в первой четверти XVIII в.?

Основу морского флота составляли линейные корабли и фрегаты. Они имели специфическую форму корпуса с наклоненными внутрь бортами, высокими кормовыми надстройками, разным уровнем палуб, которые уступами спускались к миделю, и такими полными оконечностями, что в плане ватерлиния приближалась к прямоугольнику (ил. 8, 11, 12, 13, 19, 27, 45). Обводы корпуса кораблей и фрегатов были эмпирически найдены судостроителями. Полнота оконечностей обеспечивала судну хорошую плавучесть, легкий всход на волну и спокойную килевую качку. Прямоугольные обводы ватерлинии и почти вертикально поднимавшиеся от

\* Выписка из доклада о некоторых мастерах, май 1723 г.– В кн.: Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. 111. Спб., 1866, с. 283.

\*\* О выдаче паспортов иностранным подданным для выезда в Россию 1723 г.– Историко-дипломатическое управление МИД СССР. Архив внешней политики, ф. 2. Внутренние коллежские дела, д. 3421.

О выездах иностранцев в Россию.– ЦГА древних актов, ф. 150, д. 4, 8, 15, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 33, 40.

\*\*\* Табель, коликое число при Адмиралтействе велено быть каких служителей ... 1 июня 1717 г.– В кн.: Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. 111. Спб., 1866, с. 153.

\*\*\*\* Сборник императорского русского исторического общества. Т 108. Юрьев. 1900, с. 240. – ЦГИА, ф. 467, оп. 4, д. 84, л. 818; д. 143, л. 420.

воды флортимберсы способствовали повышению остойчивости судна.

Видное место занимали галеры (ил. 1 – 6). Их низкий вытянутый корпус заканчивался носом-тараном. В кормовой оконечности помещалась надстройка, иногда двухъярусная, которая сильно возвышалась над палубой и зрительно увеличивала седловатость судна. Корма была плоская и узкая, с большим подзором, нависавшим над водой.

Флот первой четверти XVIII в. включал в себя еще ряд мелких судов – шняв, шмаков, прамов, флейтов, буеров, тартанов и др., которые использовались как вспомогательные для посылок, разведки, перевозки провианта и т. п.

Убранство кораблей по роскоши и пышности отделки отличалось обычно в зависимости от их ранга. Мелкие суда и галеры имели вполне определенную схему декора: в центре кормы помещался герб, который поддерживался с двух сторон фигурами, и чуть ниже шло название судна. Разнообразие достигалось тем, что герб поддерживали либо фигуры святых, либо воинов, либо путти (так называли изображения маленьких пухленьких мальчиков) (ил. 5). Об этом же свидетельствует и переписка корабельных мастеров: "Шнява ... совсем готова и на гакаборте герб Вашей особы вырезан и вызолочен ..." " ... Велел резать ... три герба каторжные (галерные – Т. М.), один святого Петра, другой святого Стратилата, третий Александра Македонского".\*\* " ... У всех шлюпов резать назад адмиралтейский герб и имя корабля..."\*\*\*

У кораблей и фрегатов украшались корма, боковые галереи, верхний пояс бортов, концы крамболов, херброкет, гальюн и носовая оконечность.

Наиболее распространенным типом декора была резьба в виде рельефов и круглой скульптуры. Как видно из деловой переписки корабельных мастеров, часть резьбы заготовлялась в мастерских и затем устанавливалась на корабле, часть исполнялась прямо на месте, на специально предназначенных для нее досках. "... На гакабортах и на окнах резьба прибита", – читаем в письме И. Я. Яковлева к Петру 1 с Олонецкой верфи, датированном 14 апреля 1705 г.\*\*\*\* Крепилась резьба к корпусу крупными болтами, которые затем расклепывались. Столь прочный способ крепления был оправдан на море, но создавал неудобства при ремонте – снять рельефы было уже невозможно.

Резьбу золотили или расписывали яркими красками, для чего дерево покрывали слоем левкаса и полировали. Оно теряло свою природную фактуру, но приобретало цветовую насыщенность и гладкую, гляцевитую поверхность. Изображения человеческих фигур большей частью расписывали "под натуру": в телесный цвет – открытые участки кожи, в черный или золотистый – волосы, в яркие цвета – одежды. Гербы и воинские трофеи часто золотили. Борта судна красили в желтый цвет, зеленый, голубой, синий – строгой регламентации на этот счет не было. Рельефы, состоявшие из большого количества фигур и незначительного

Письмо И.Я. Яковлева к А. Д. Меншикову от 20 июня 1705 г.– В кн.: В е с е л а г о Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. 1. Спб., 1865, с. 82.

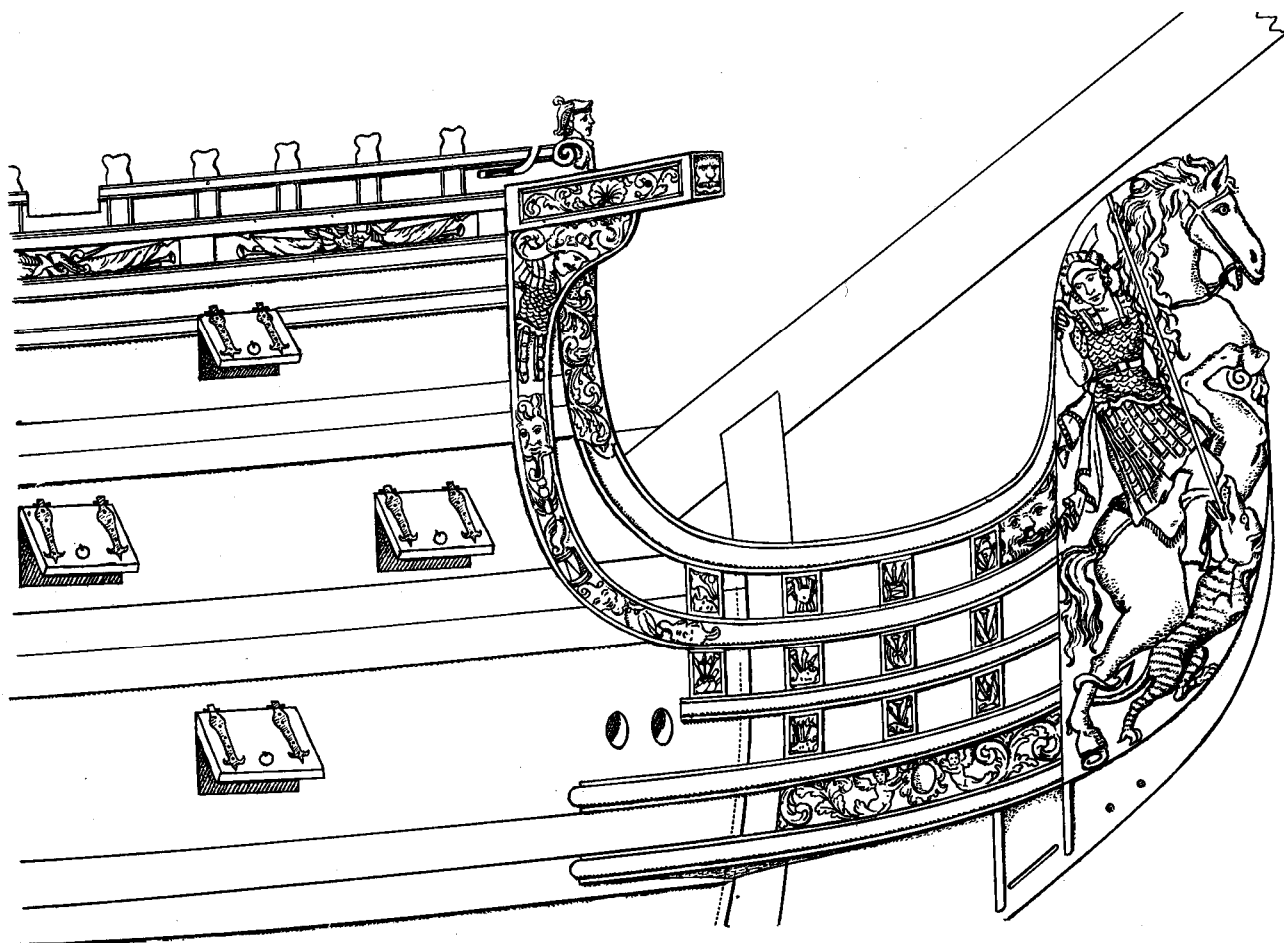
\*\*\*\* Письмо шаяубенахта И. Ф. Боциса к Ф. А. Головину с Олонецкой верфи, 4 мая 1704 г.– Там же, с. 32.

\*\*\* Мемориал Петра 1 Крюйсy, март 1718 г.– там же, с. 32.

\*\*\*\* Письмо И. Я. Яковлева к Петру 1 с Олонецкой верфи, 14 апреля 1705 г.– Там же, с. 1.

орнамента, покрывали почти всю плоскость кормы и несли основную смысловую нагрузку в общем убранстве судна. Именно в кормовых композициях наиболее отчетливо проявлялась индивидуальность мастера, его творческий почерк.

Оформление носовой части было в достаточной степени канонизировано. Как правило, нос украшала фигура грозно рычащего льва, вставшего на задние лапы (ил. 8, 24, 26, 31). Иногда, кроме льва выполняли фигуры амуров, Геракла и других мифологических персонажей, которые образовывали скульптурные группы. Однако основной в этих группах оставалась все та же фигура льва, символизовавшая силу, благородство и величие. Были и исключения. Так, нос 88-пушечного корабля "Норд Адлер", судя по сохранившемуся чертежу, украшала пятиметровая скульптура Георгия Победоносца на коне, поражающего копьем дракона.



Сюжеты для оформления кораблей выбирали тщательно, они исходили либо от адмиралтейств-коллегии, либо от самого Петра, заботившегося о таком убранстве кораблей, которое, по его словам, "зело первейшим монархам приличествует".

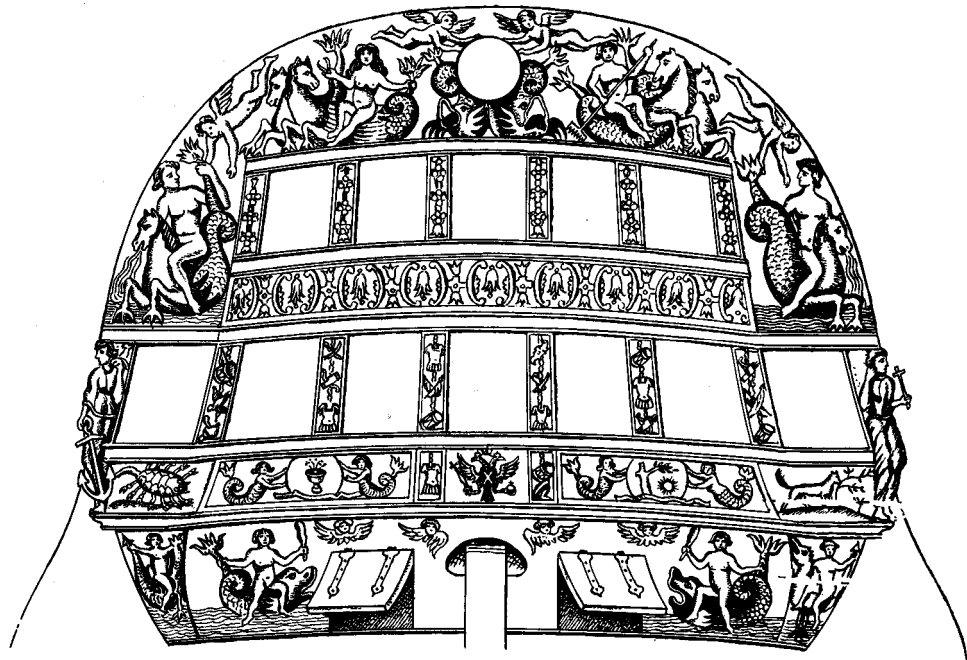
Скульптурные композиции на кораблях должны были не только содействовать поддержанию патриотического духа моряков, так как морские бои парусных флотов требовали большой отваги и самообладания, но и содействовать славе молодой российской империи. Впрочем, эти же задачи стояли и перед всем русским искусством того времени. Пластические композиции, украшавшие

*Галейная фигура  
80-пушечного  
корабля «Норд  
Адлер», 1720. Рамз.*

корабли, должны были выражать гордость русских людей за свою родину, радость первых побед.

Названия таких кораблей, как "Полтава", "Лесное", "Гангут", говорили о славных победах русских войск в Северной войне. Фрегаты "Петербург", "Лиссельбург", "Кронштадт" и "Нарва" носили имена только что построенных или отвоеванных у шведов городов. Даже распространенные тогда религиозные и мифологические сюжеты переосмыслились и отражали реальные события в жизни страны. Так, например, для убранства корабля "Полтава" (ил. 13) был выбран миф о Фээтоне. Современники видели в образе Фээтона Карла 11, затеявшего авантюрный поход на русские земли. После Полтавской битвы Петр 1 писал: "вся неприятельская армия Фээтонов конец восприяла".

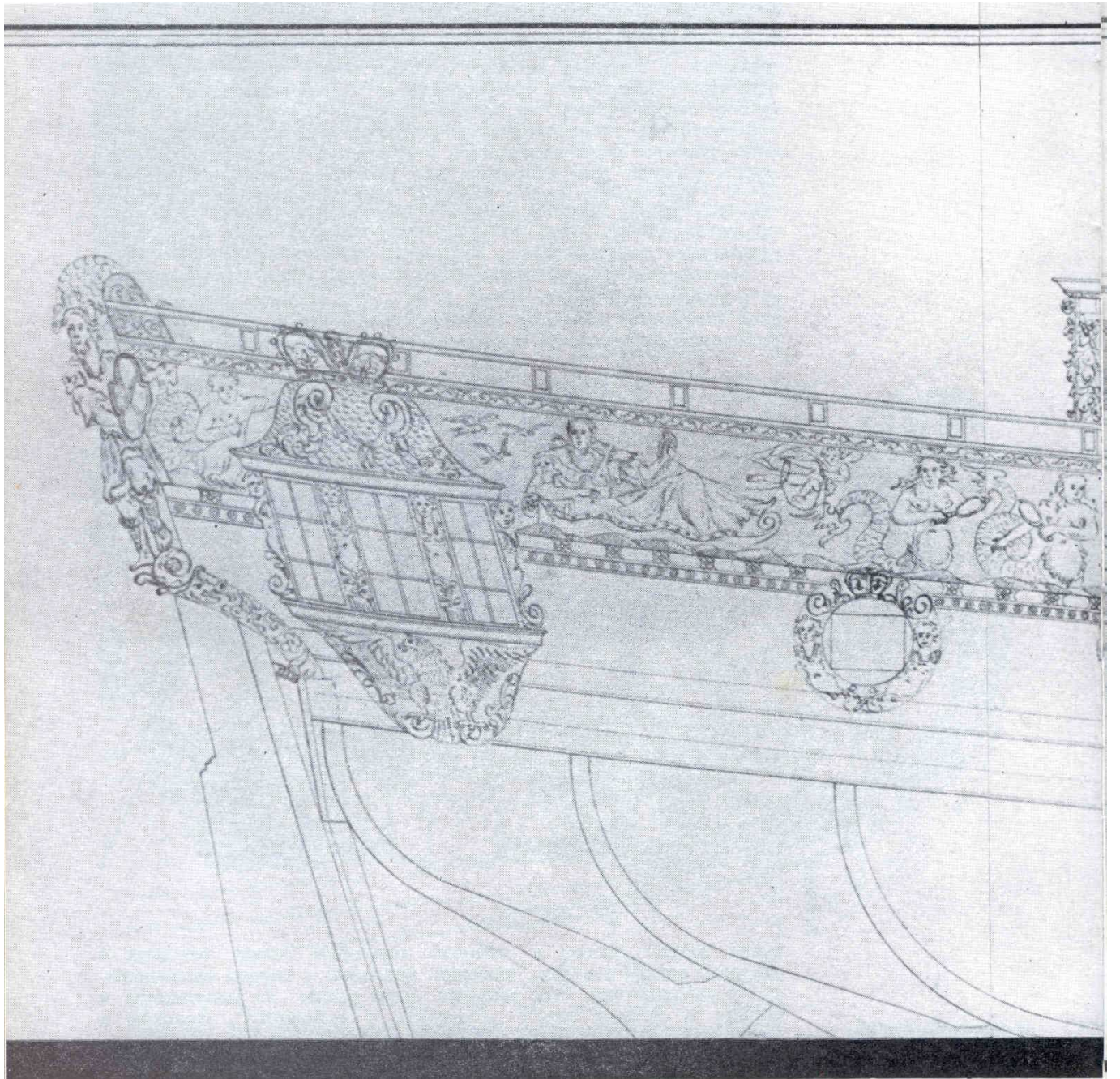
Или другой пример – пластические композиции, "Ингерманланд", любимого корабля Петра 1, на котором он поднял в 1716 г. свой штандарт, командуя соединенными флотами Англии, Дании, Голландии и России. На кормовом подзоре контртимберсов изобра-

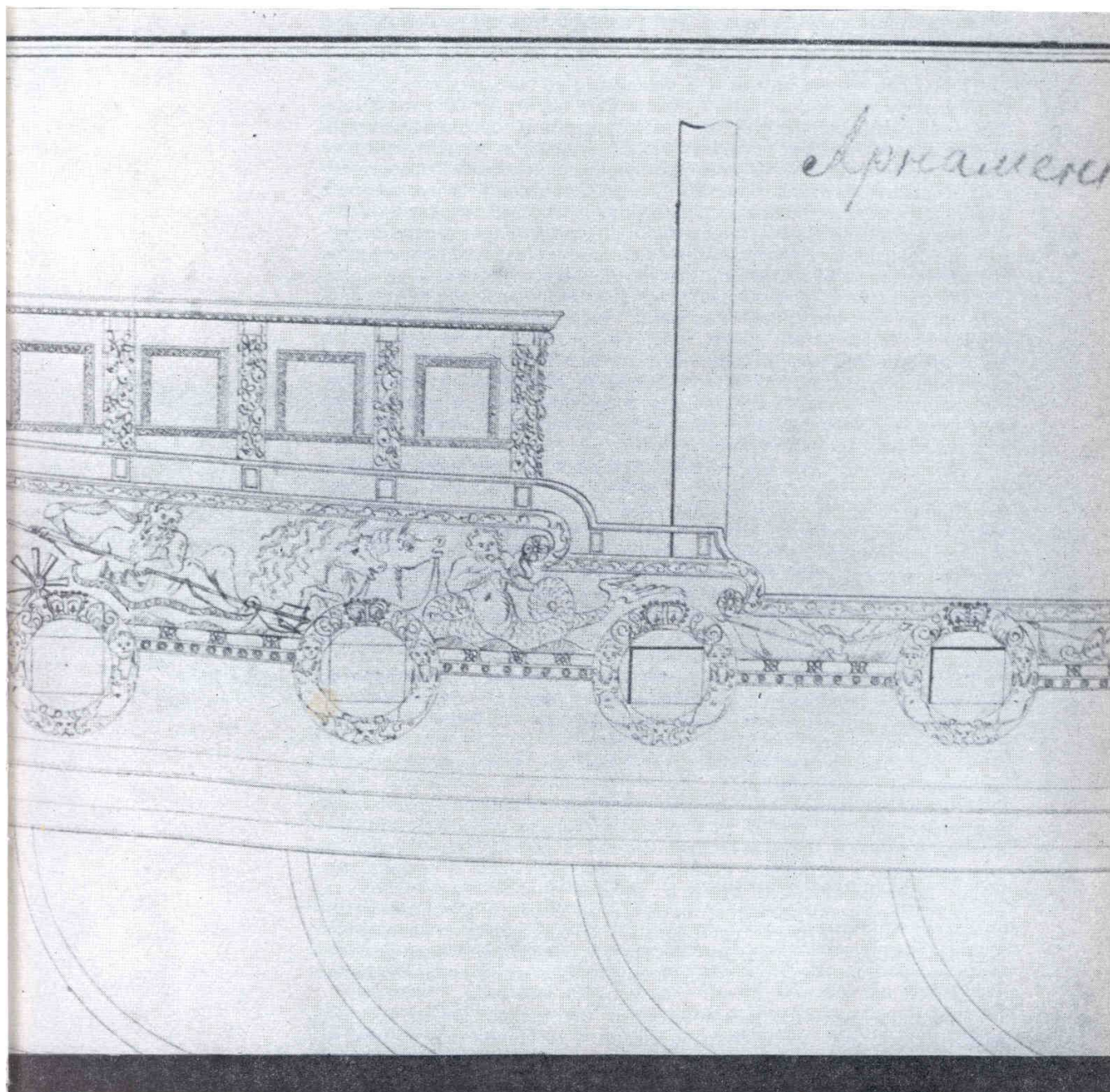


64-пушечный корабль  
«Ингерманланд», 1715.  
Козенц.

жены старое дерево с молодой порослью; зверь, бегущий с лавровой веткой в зубах; черепаха, медленно, с трудом преодолевающая препятствия. Эти рисунки были взяты из популярной в Европе и России книги "Символы и эмблемата", изданной в Амстердаме в 1705 г., в которой перечисленные сцены сопровождались следующими девизами: "Старый дуб обновляет надежду", "Победа любит прилежание", "Терпением увидишь делу окончание". Эти аллегории были ясны, они говорили о надеждах на возрождение былой славы русских мореходов, о первых победах и о том, что успехи требуют редкого упорства и терпения.

Форма аллегии, когда отвлеченные понятия выражались при помощи конкретных образов, была характерна для всего искусства той поры. Мифология, аллегория возвышали искусство над повседневностью, героизировали образы людей и придавали современным





*Чертеж двухмачтовой яхты № 44046 из фондов Центрального военно-морского музея.  
Надпись: «Чертеж яхты и орнаменты сочиненной корабельным мастером Лямбе Ямесом  
(Lambe James)»*

событиям эпическое звучание. Так утверждалось светское начало в искусстве, которое ранее на Руси было в основном церковным. Это было прогрессивным явлением.

Новое понимание жизни, где человек, а не бог, определяет свою судьбу, добывается счастья и славы в результате борьбы, напряжения воли, находило отражение в искусстве и позволяло каждый художественный образ наделять такой могучей энергией, какой не знало русское искусство предшествующего периода. Торжественный и пышный стиль барокко, господствовавший в то время в Европе, русские художники переработали сообразно с национальными традициями и исторической обстановкой. Героическое содержание, связанное с задачами переустройства страны, определило его прогрессивный характер. Интересно, что в корабельном архитектурно-пластическом убранстве формы зрелого барокко утвердились на два-три десятилетия раньше, чем в "наземной" архитектуре. На гравюрах А. Шхонебека, П. Пикарта, А. Зубова (ил. 17, 19, 45) и др. хорошо видно, насколько отделка петербургских дворцов сдержаннее, скромнее пышного убранства кораблей. Пластические композиции на судах были полны динамики, силы и внутреннего напряжения. Богатая игра светотени, позолота и яркая окраска усиливали их декоративность.

"Опережение" стиля в корабельной архитектуре происходило в силу ряда причин. Во-первых, этому способствовало обучение корабельных мастеров и декораторов в Европе, которые усвоили приемы отделки судов в стиле барокко и перенесли их на русскую почву; во-вторых, – внимание, которое оказывало правительство строительству флота. По установившейся европейской традиции в роскоши убранства кораблей видели внешнее проявление мощи и богатства страны. Поэтому на отделку отпускали значительные средства, что и позволяло обильно украшать суда резьбой, часто позолоченной.

Рельеф был высокий, с глубокими прорезями. Пространство передавалось перспективным сокращением фигур и более мягкой, плоскостной моделировкой форм дальнего плана. Фигуры первого плана располагались на разной глубине.

Таким был характерный для XVIII в. тип "живописного" рельефа (ил. 14-16, 34-42).

В самой архитектуре корабля стилевые признаки отразились в меньшей степени, чем в пластическом убранстве. Обводы судна, формы кормы и носа, наклоны бортов и общий силуэт корпуса определялись в основном строительными приемами и традициями. Более заметны признаки стиля в "малых" архитектурных формах, таких, как решетки гальюна, силуэты гакаборта, кормового балкона и т. п. Так, сложная волнообразная линия гакаборта напоминала раскрепованный антаблемент – характерный элемент барочной архитектуры. Кормовой балкон в плане также имел волнообразную форму.

Принципиально важным было то, что корабельные мастера, проектируя судно, сами разрабатывали и компоновали его пластическое убранство. Согласно "Морскому уставу" Петра I, "резные мастера" лишь воплощали в натуре выполненные кораблестроителями композиции. Художественная подготовка корабельных мастеров сказывалась и в работе над конструкцией корабля, в поисках более гармоничных пропорций и пр. Они стремились не только к прочности, но и изяществу форм, поэтому-то кораблестроителей XVIII в. называли "мастерами добрых пропорций". Критерий пропорциональности часто фигурирует в отзывах современников о том или ином корабле. Например, Класс Поль, бывший учитель Петра I на Ост-Индской верфи, писал об "Ингерманланде":

"...корабль изряден пропорциею"\*, а сам Петр о "Гото-Предестинации" говорил: "Весьма красивый, зело изряден пропорцией, изрядного художества и зело размером добрым состроенный" \*\*.

Пластической обработкой поверхности корабельные мастера стремились придать судну художественно завершенный вид, замаскировать архитектурные дефекты самой конструкции. Например, носовую оконечность судна образовывали соединенные между собой громоздкие деревянные брусья. С помощью скульптуры кораблестроители "обыгрывали" этот, не совсем удачный с эстетической точки зрения конструктивный узел и добивались гармоничного завершения силуэтной линии княвдигеда.

Корабельные мастера не были украшателями, оформителями уже готового судна. Еще в инженерном проекте они предусматривали такое использование пластики, которое было тесно связано с архитектурой корабля и следовало логике его конструкции. Сама конструкция, ее несущие и несомые части, очень четко были выражены в экстерьере деревянного корабля. Поверхности, покрытые декором, были составной частью остова судна, поэтому даже барочная резьба, покрывавшая все свободные плоскости кормы, не выходила за их пределы, не создавала иллюзорных объемов и чуждых членений. В синтезе корабельной архитектуры и скульптуры, в слитности конструкции и декора отгадка той цельности впечатления, которое производят корабли петровского времени.

Итак, пластическое убранство русских кораблей первой четверти XVIII в. носило черты барокко, которые проявлялись в общем характере рельефов, в повышенной экспрессии форм, в свободном и многоплановом расположении фигур на плоскости, и по своему содержанию и форме было передовым для своего времени искусством.

С 1725 г., после кончины Петра I, строительство кораблей почти прекратилось, достроили лишь те суда, которые были заложены на стапелях. В море было приказано не выходить "во избежание убытков", поэтому флот бездействовал и корабли ветшали.

Во время царствования Елизаветы Петровны были предприняты некоторые меры по улучшению положения. Построено 38 линейных кораблей и 8 фрегатов. В конструкцию судов внесены некоторые технические новшества, способствовавшие повышению прочности корпусов и их частей. Однако в войнах со Швецией (1743) и Пруссией (1756 – 1763) флот активного участия не принимал.

Придя к власти, Екатерина II писала в 1763 г.: "У нас в излишестве кораблей и людей, но нет ни флота, ни моряков".\*\*\* Лишь в результате ряда мероприятий, направленных на улучшение судостроения и организации флота, Россия вновь стала мощной морской державой. Были одержаны убедительные победы в войнах с Турцией и Швецией (ил. 57 – 59, 78, 79, 85, 90). На юге Россия вышла к Черному морю, на севере – к Балтийскому. Побережье Финского залива перешло к России, чем была обеспечена безопасность столицы.

С начала 60-х годов и до конца XVIII в. было построено свыше 200 линейных кораблей и фрегатов, которые по-прежнему составляли основу флота.

\* Цит. по кн.: Боголюбов Н. История корабля. М., 1879, с. 304.

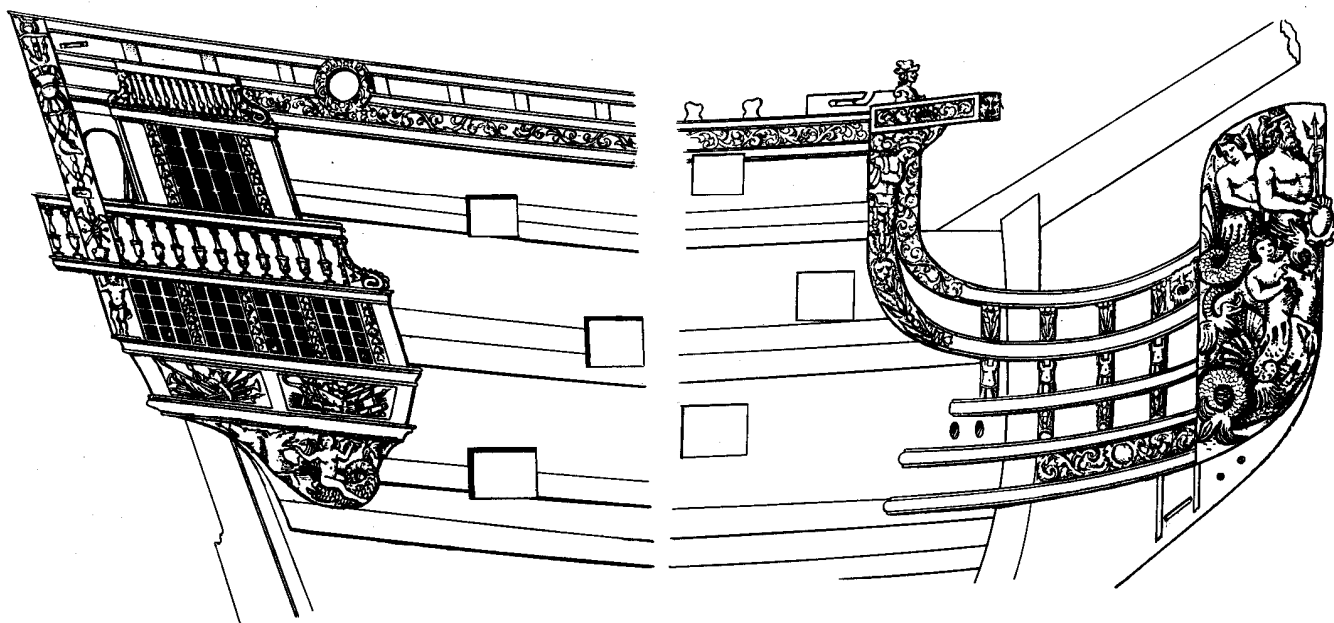
\*\* Цит. по кн.: Елагин С. История русского флота. Период Азовский. Спб., 1864, с. 67.

\*\*\* Цит. по кн.: »ршов А. П. История военного кораблестроения. М.– Л., Военмориздат, 1940, с. 216.

Архитектура кораблей претерпела несущественные изменения. Усовершенствования в судостроении выразились в более рациональном соединении частей набора, в обшивке днища медными листами, что позволило строить корабли большей длины и крепости.

В связи с совершенствованием парусного вооружения резные украшения кормы решено было понизить на 1,5 м, а носовые фигуры делать не выше 1,8 м над палубой, чтобы они "не мешали ходу при бейдевинде и управлению парусами". В результате эти нововведения несколько понизилась высота кормовой и носовой оконечностей судна.

Архитектурно-пластическое убранство кораблей вплоть до последнего десятилетия XVIII в. выполнялось в стиле барокко, хотя в архитектуре и прикладном искусстве уже с 70-х годов утвердился



новый художественный стиль - классицизм. Такой консерватизм в кораблестроении объясняется несколькими причинами и в первую очередь психологией человека. В его сознании корабль, предназначенный для плавания в бурных морских водах, должен обладать особой прочностью. Среди привычных вещей человек чувствует себя увереннее, надежнее кажется ему и корабль со знакомым внешним обликом. Этот психологический фактор даже в наши дни тормозит внедрение новшеств в корабельную архитектуру.

*80-пушечный корабль  
«Святой Павел», 1743.  
Осокин.*

Живучесть барочных форм в корабельном декоре была связана также и с исторической обстановкой. Екатерина II, стремясь к популярности, провозгласила себя продолжательницей дела Петра I. Барочная отделка судов возрожденного русского флота вызывала в памяти образы прославленных петровских кораблей.

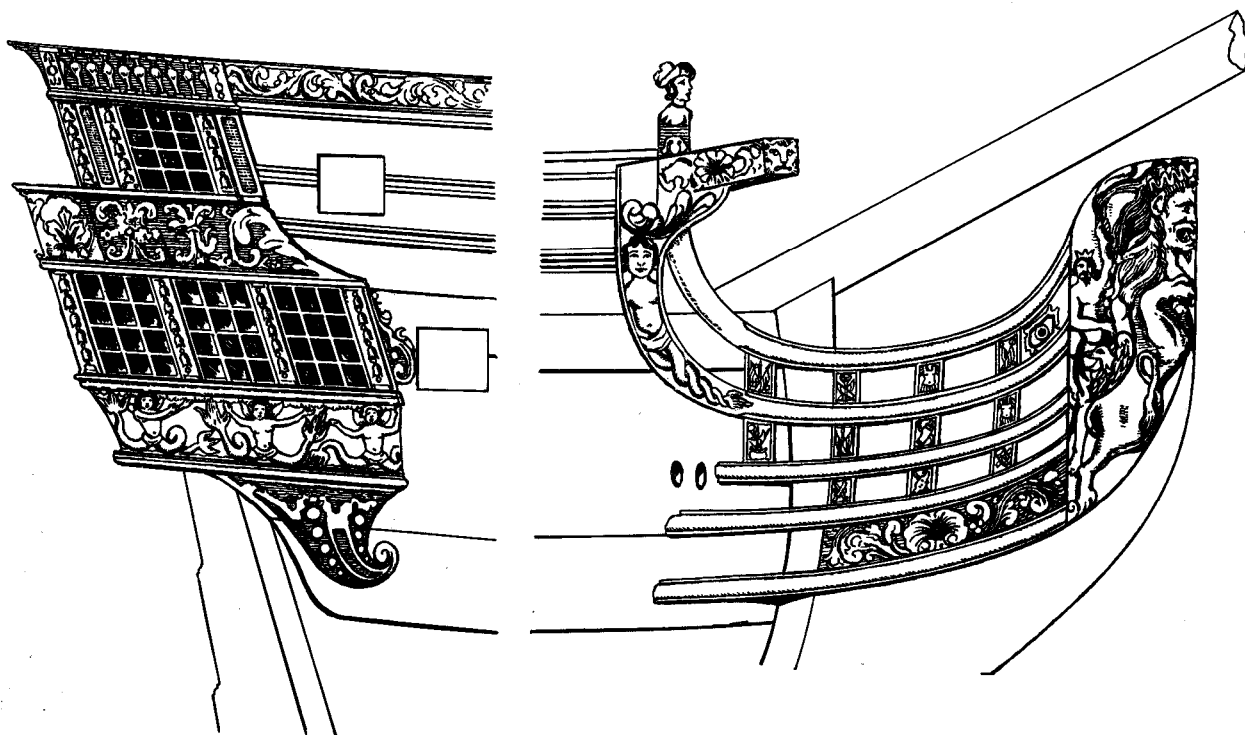
Кроме того, сам стиль барокко, основанный на отрицании прямых плоскостей и линий, внутренняя динамика его форм очень тонко отвечали особенностям корабельной конструкции, где отсутствуют прямые плоскости и все построено на кривых, круглящихся линиях. Видимо, такое органичное единство "содержания" и

"формы" тоже было причиной пристрастия кораблестроителей XVIII в. к барочной отделке судов.

Внутри единого стиля барокко в пластическом убранстве судов 30 - 90-х годов XVIII в. можно выделить три основных направления.

В соответствии с первым корабли оформляли по типу петровских. Строили их в основном вдали от столицы, в Архангельске, где сильны были традиции и воспоминания о былой славе флота.

Фигурные повествовательные рельефы украшали плоскость кормы, резьба покрывала боковые галереи, решетки гальюнного балкона, кнехты, крамболы и сапортусы. Пластические композиции состояли из все тех же морских божеств, дельфинов, nereid и грозно рычащих львов. Сходство с петровскими кораблями проявлялось не только в сюжетах, композициях, местах расположения



66-пушечный корабль  
«Гавриил», 1749.  
Качалов

декора, но и в мелких деталях, так, например, часто повторяется в почти неизменном виде рисунок решетки с корабля "Ингерманланд".

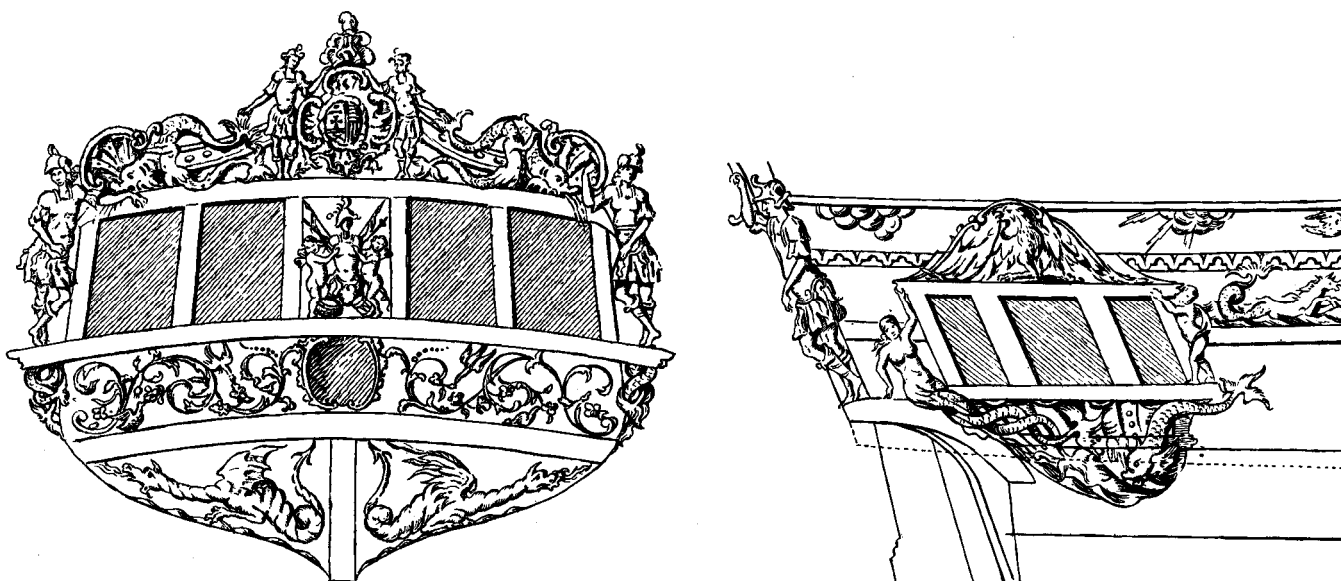
Второе направление характеризуется сравнительно скромной пластической обработкой поверхности, которая уступала петровским кораблям по степени насыщенности скульптурными формами. Это, очевидно, было связано с уменьшением средств, выделяемых на строительство флота. Так, адмиралтейств-коллегия в 1727 г. постановила: "... вместо резьбы делать столярным мастерством, а потом расписывать малярною работою ...", потому что "резная работа становится в немалый кошт, ... к тому же на кораблях от больших резных штук имеется излишняя тяжесть и между резьбы от дождей гниет" \*. Следующим коллежским определением 1728 г. подтверждалось, что только "для флагманов надлежащую

\* Извлечения из журналов адмиралтейств-коллегии, 1727 г., № 22.55.– В кн.: В е с е л а г о Ф. Материалы для истории русского флота Ч. V. Спб., 1875, с. 479.

резьбу делать, а на прочих ... резьбы не иметь, а делать столярною гладкою работою и расписывать живописью, дабы в том излишней работы и кошту не было"\*.

Это вынуждало мастеров добиваться выразительности композиций с помощью всего лишь нескольких фигур. Так, на корабле "Слава России" (ил. 46 - 49), построенном в начале 30-х годов XVIII в., О. Най выполнил фигуры в крупном масштабе и усилил их воздействие интенсивной окраской. В дальнейшем целый ряд кораблестроителей "У111 в. использовал этот прием декорировки кормы (ил. 54 - 56, 80 - 83).

Третье направление отличается от двух предыдущих большей насыщенностью резьбой, состоявшей в основном из орнаментальных мотивов. Это направление было связано с дальнейшим развитием барокко и распространением его в архитектуре и прикладном искусстве России. Строители пышных дворцов и соборов основное



внимание уделяли декоративно-показной стороне, стремясь поразить великолепием, роскошью и богатством отделки. Для достижения эффекта широко применяли орнамент и декоративную скульптуру, яркую окраску и разнообразные дорогие отделочные материалы. В корабельном убранстве вся плоскость кормы покрывалась рокайльными завитками, условно трактованными раковинами, растительными побегами и трельяжной сеткой (ил. 71 - 73). Иногда среди пышного барочного орнамента помещались человеческие фигуры, путти и дельфины (ил. 51, 52, 61 - 64, 65 - 70).

Из убранства кормовой части судов в конце XVIII в. постепенно исчезли повествовательные рельефы, т.е. такие, где происходят какие-то действия, события, иначе говоря, где имелся сюжет. Вместо них стали выполнять композиции из двух-трех аллегорических фигур в пышном обрамлении барочного орнамента. Они были представлены в статических, торжественных позах и символизиро-

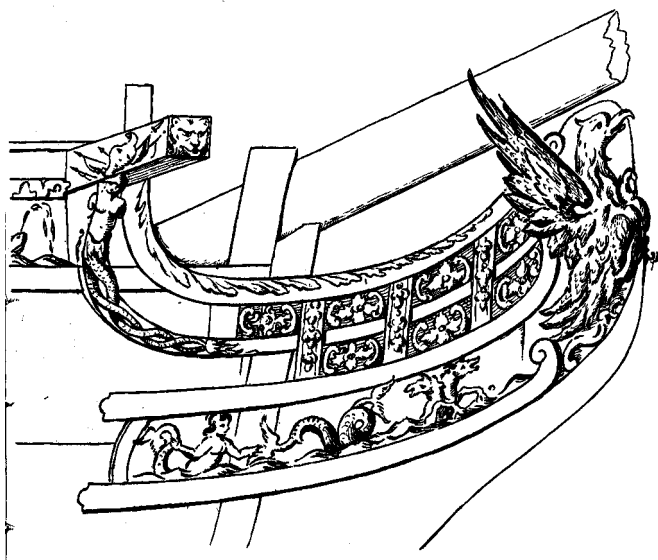
\* Извлечения из журналов адмиралтейств-коллегии, 1728 г., № 2579, 6915. - В кн.: Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. V. Спб., 1875, с. 673.

вали определенные понятия: Добро, Зло, Мир, Войну, Добродетель и пр.

Большое распространение получила религиозная тематика, что отразилось и в названиях кораблей, которые в основном носили имена святых. Патриотическая направленность корабельного убранства петровского времени сменилась религиозно-монархической, что было связано с расцветом абсолютизма в России.

Обязательными компонентами кормовой композиции стали гербы и вензели. На носу долгое время продолжали изображать традиционную фигуру льва, но через некоторое время ее сменила фигура святого, имя которого носил корабль (ил. 80, 89).

В конце XVIII в. ведутся поиски новых средств выразительности в отделке судов. Так, на корме 66-пушечного корабля "Победоносец" была изображена аллегорическая сцена, прославлявшая Екатерину II как правительницу морской державы. Все элементы



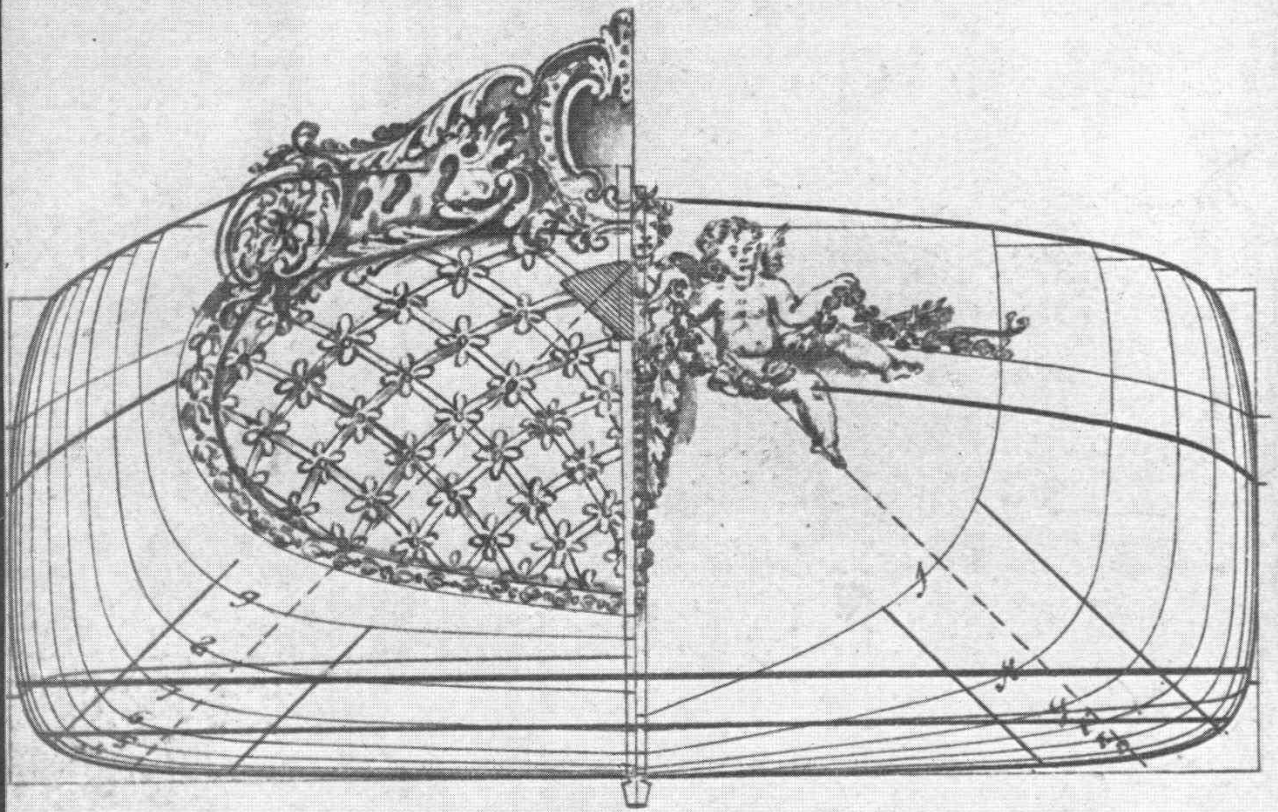
Яхта  
«Алексей», 1777.

декора: раковины, трельяжный орнамент, балконная решетка, амуры, сирены - старые; новое проявилось в стремлений упростить прежде сложные формы. Проще по рисунку стали и решетка, и раковина, и пилястры в оконных простенках. Ряд плоскостей, таких, как подзор контртимберсов и херброкет, оставлены без пластической обработки.

Однако наметившееся стремление к простоте и лаконизму не привело к формированию нового стиля в пластическом убранстве судов.

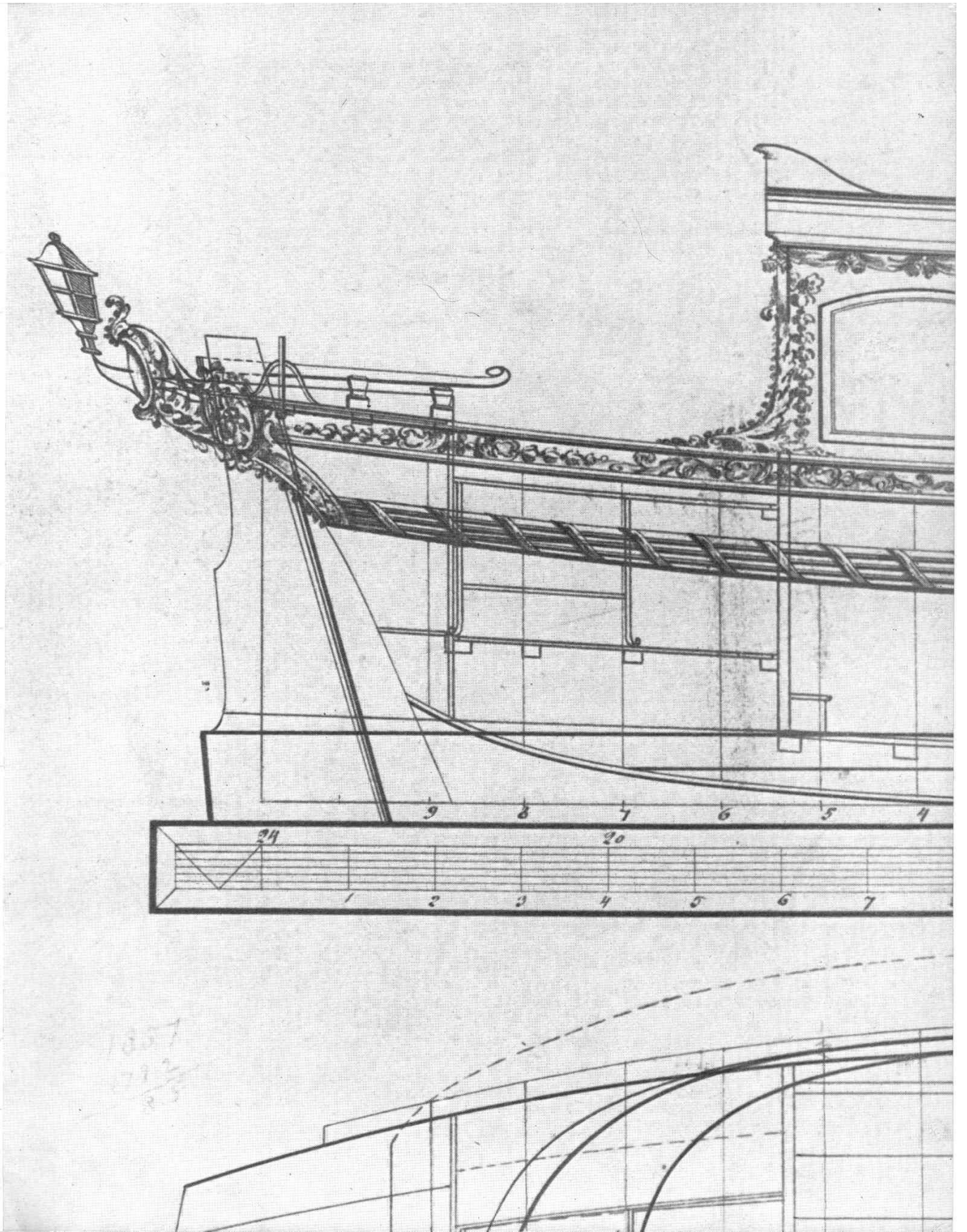
В конце XVIII в. и первой четверти XIX в. флот находился в состоянии упадка. Вновь, как и после смерти Петра I, распространилось мнение, что флот для России является обременительной роскошью.

*Чертеж "яхты для Гатчины" 12 098/4 из фондов Центрального военно-морского музея. Надпись: "...Сочиненная корабельным подмастерьем Василием Сарычевым 27 июня 1792 года".*

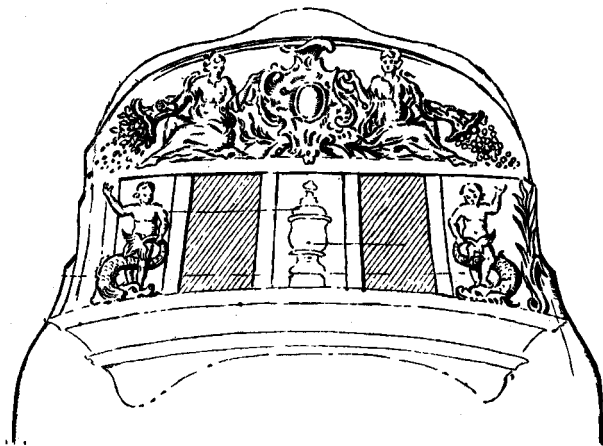


Чертежъ мелководной Яхты;  
 Построенной для ЕЕО Императорскаго  
 Высочества 66 саггину. Соиненная  
 К: подмастерьемъ Васильемъ Сарыевымъ.

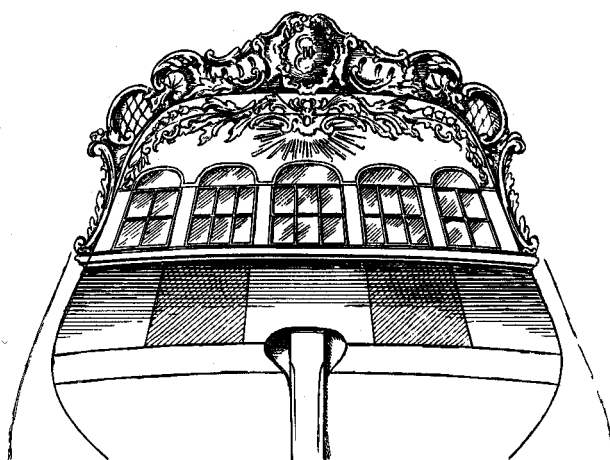
Длиною Чрезъ штевни — 24 <sup>1/2</sup> 0



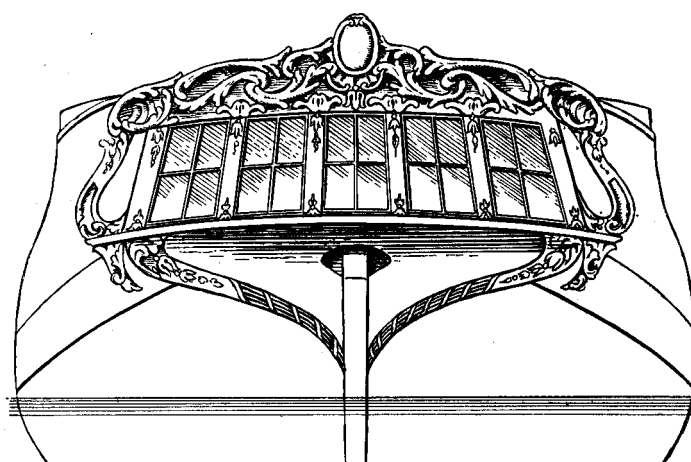
*Корма  
Фрегата  
без названия, 1776.  
Селянинов.*



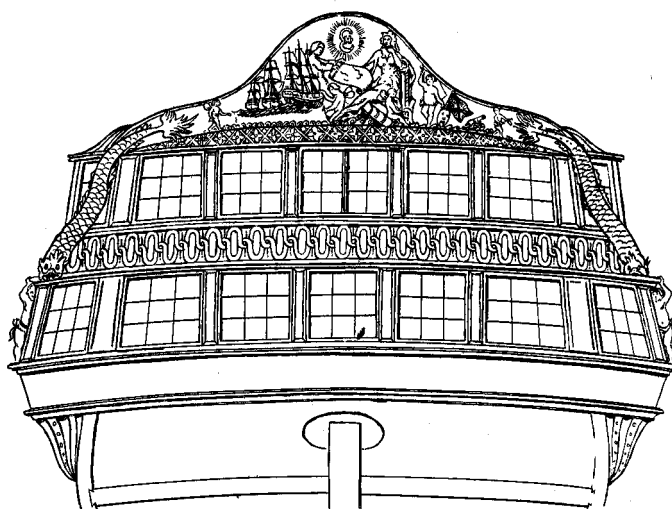
*фрагмент  
кормовой композиции  
50-пушечной шешбеки  
«Скорая», 1789.  
Массальский.*



*Корма  
придворной яхты  
без названия, 1790.  
Сарычев.*



"Если бы хитрое и вероломное начальство, пользуясь невниманием к благу отечества и слабостью правительства, хотело бы по внушениям и домогательству внешних врагов России ... довести разными путями и средствами флот наш до возможного ничтожества, то и тогда не могло бы оно поставить его в положение более бессильное, в каком он ныне находится. Если гнилые, худо и бедно вооруженные и еще хуже и беднее того снабженные корабли, престарелые, хворые, без познаний и присутствия духа на море флотоководы, неопытные капитаны и офицеры и пахари под именем матросов, в корабельные экипажи сформированные, могут составить флот, то мы его имеем".\* "России быть нельзя в числе первенствующих морских держав, да в том ни надобности, ни



*Кормовая композиция  
66-пушечного корабля  
«Победоносец», 1780.  
Катасанов.*

пользы не предвидится... Сила наша должна быть в сухопутных войсках", - считал даже граф Воронцов, стоявший во главе комитета, призванного возродить флот.

В середине 20-х годов XIX в. положение в судостроении улучшается, увеличивается количество строящихся судов, вводится ряд технических новшеств. Усилиями таких прогрессивных деятелей, как М.П. Лазарев, П.С. Нахимов, В.И. Истомин, совершенствуется организационная структура флота, налаживается его материально-техническое снабжение. Это позволило российскому флоту дважды, в войнах с Турцией в 1827 г. при Наварине и в 1853 г. в Синопском бою, уничтожить турецкий флот (ил. 119, 167). Синопское сражение считается последним в истории боем парусных флотов.

Прогрессу деревянного судостроения в первой половине XIX в.

\* О нынешнем состоянии российского флота, 1824 г.- ГПБ им. М. Б. Салтыкова- Щедрина, отдел рукописей, рукопись 311-243

способствовало широкое внедрение в практику достижений науки и техники.

В конструкцию корпуса был внесен ряд изменений, которые сказались на наружной архитектуре судна. Введены поворотные шпангоуты и диагональное крепление – ридерсы и раскосины. Благодаря этому появилась возможность строить суда большей величины и с закругленной кормой. С конца XVIII в. ют стали соединять с баком сплошной палубой. Усовершенствования парусного вооружения повлекли за собой изменение носовой оконечности судна: наклон княвдигеда был принят под более острым углом к горизонту.

Таким образом, суда первой половины XIX в. в отличие от своих предшественников имели более острую носовую часть, значительные размеры корпуса, цельную линию бортов и низкую кормовую надстройку (ил. 91, 92).

Традиции эстетической доработки конструкции судна кораблестроители восприняли от мастеров XVIII в. Она была закреплена и развита ими не только в практической деятельности, но и в ряде теоретических трудов. Например, в одной из своих книг кораблестроитель М. Окунев писал: "Красота гальюна, сколько зависит от надлежащей соразмерности, а еще более от правильности и согласия обводов чикс и регелей, также от расположения их относительно высоты судна.

Обводы их должны служить как бы продолжением обводов самого судна, так, чтобы гальюн с ним составил одно целое, а не казался лишнею надделкою...

... Корма служит украшением задней оконечности судна: приятный вид и надлежащая соразмерность, без вреда для крепости, составляют для нее необходимые принадлежности...

Вообще замечено, что возвышение оконечностей наклонно к поверхности воды доставляет судну приятный вид ... и это заставляет делать корму с уклоном. Другая причина наклонного положения кормы та, чтоб верхняя часть руля, для большей безопасности во время сражения, была внутри корабля ... Возвышение палуб в носу и в корме делается для того, чтобы доставить судну красивый вид на воде, но ... эта причина весьма неопределенна и зависит от вкуса ... от моды. От возвышения палуб происходит еще та польза, что вода может удобно стекать от оконечностей судна к середине, потому ... помещение шпигат в этом месте почитают выгоднейшим".\*

Корабли первой половины XIX в. строили по чертежам, отличающимся мастерством и тщательностью исполнения. На многих из них показан не только резной декор, но и расцветка корпуса. Это явилось следствием основательной подготовки кораблестроителей. Большинство из них было выпускниками Училища корабельной архитектуры, открытого еще в 1798 г. в Петербурге, в котором ученики овладевали теоретическими знаниями в области конструирования корабля и технологии его постройки. Из стен этого училища вышли многие прославленные строители судов: И. Амосов, А. Попов, М. Окунев и др.

При строительстве кораблей на верфях скульптурное убранство кораблей выполнялось на особо высоком уровне - "резными мастерами" были выпускники Академии художеств: П. Соколов \*\*,

\* Окунев М. Опыт сочинения чертежей военным судам. Спб., 1836, с. 320, 324, 325, 309.

\*\* Исполнительная экспедиция адмиралтейств-коллегии (1805 – 1827).– ЦГА ВМФ СССР, ф. 131, д. 347, л. 10, май 1809 г.

Н. Долганов \*, Е. Коротков \*\*, М. Строчкин,\*\*\* академик П. Брылло,\*\*\*\* отец К. Брюллова, преподававший в Академии художеств, и ряд др.

Обучал П.И. Брылло молодых учеников для Адмиралтейства "резному и золотарному мастерствам, расписыванию комнат и живописному художеству... из усердия и пользы казны сверх того ... лакировальному и другим искусствам". С 1819 по 1824 г. его учениками и помощниками были Петр Панов, Михайло Климентьев, Петр Ерпылев, Гаврило Потапов, Степан Иванов, Егор Петров. В 1821 г. П. И. Брылло представил в Адмиралтейство "Мнение ... об особенном устройении и золочении орнаментов". Этот документ представляет особый интерес для нас: в нем описываются старые и предлагаемый им методы золочения и крепления рельефов, а также обстановка, в которой происходили отделочные работы. "Позолота ... портится более во время вооружения и разоружения ... от разных поднимаемых и спускаемых вещей, падающих канатов, веревок и прочего, а зимой - во время нахождения в гавани, от отколки льда и парусной покрышки, которая, намкнув от дождя, потом крепко замерзает, и, будучи в твердом состоянии, от сильного ветра бьет и портит позолоту. Испортившаяся ... позолота поправляется потом или вновь позолачивается на Неве с такой поспешностью, что, несмотря ни на какие погоды, должно оную продолжать ... от сырой погоды приготовленные места к золочению как следует не высыхают, золото к ним не пристает и, отпадая, вновь увеличивает работу и издержки... Поправка кормовых орнаментов на судне весьма затруднительна, как по кратности времени, так и по невозможности выгодно устраивать для сего леса. ... Все орнаментальные украшения следует делать отъемными ... прежде начатия разоружения ... все украшения могут быть отвинчены ... а в зимнее время могут храниться в магазинах, где все с подробностями можно осмотреть и исправить ... в теплом покое, без торопливости, лучшим образом, с большей прочностью и несравненно меньшими издержками... Орнаменты должны быть сделаны для чистой и лучшей отделки из липового дерева ... на дубовых щитах ... Для прикрепления щитов с орнаментами к судну для каждого щита нужно четыре короткие винта с гайками ..." \*\*\*\*\*

Впервые система крепления декора, предложенная П.И. Брылло, была применена кораблестроителем В. Ф. Стоке на фрегате "Россия".

Для исполнения резьбы часто привлекались известные охтинские мастера. Сохранились контракты,\*\*\*\*\* заключенные с ними "для резной отделки" кораблей "Храбрый", "Смелый", "Император Александр I" (ил. 125 - 129), "Императрица Александра" (ил. 131 - 132) и др. П. Брылло и П. Соколов не раз приглашали их для резьбы и золочения оформляемых кораблей.\*\*\*\*\*

В свою очередь, адмиралтейских мастеров часто привлекали к отделке наземных построек. Их имена мы находим в списках мастеров, занятых отделкой Аничкова и Михайловского дворцов, дворцов Гатчины и Павловска.\*\*\*\*\*

\* Исполнительная экспедиция адмиралтейств-коллегии (1805 – 1827).– ЦГА ВМФ СССР, ф. 131, д. 872, л. 2, 6, 1825.

\*\* Там же, д. 897, л. 49-52, 1826.

\*\*\* Там же, д. 347, л. 6, 12, 1809.

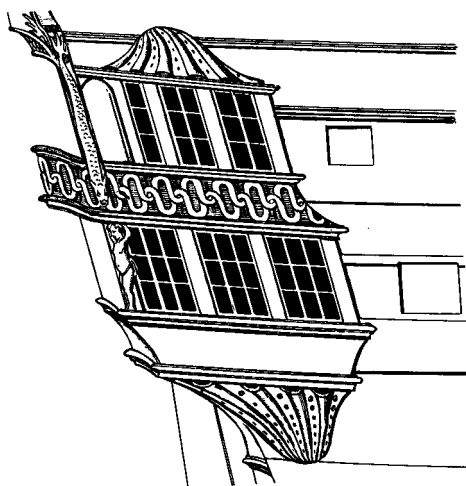
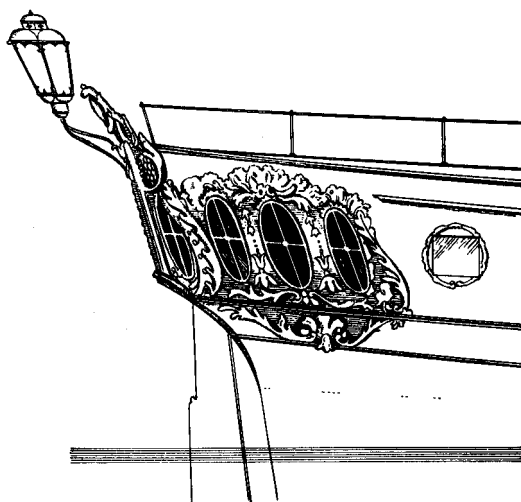
\*\*\*\* Там же, д. 729, л. 2, 6, 33, 1820.

\*\*\*\*\* Там же, д. 776, л. 31, 34, 41.

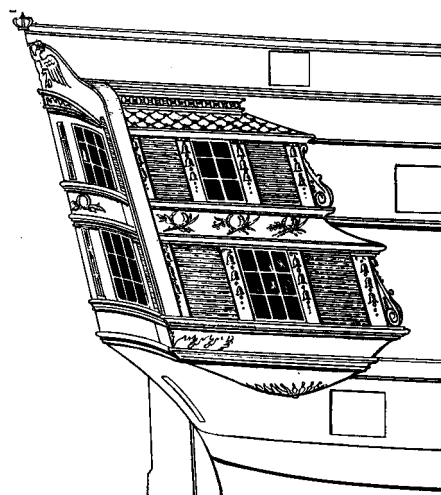
\*\*\*\*\* Там же, д. 305, 915, л. 5, 9, 14.

\*\*\*\*\* Там же, д. 776, л. 34.

\*\*\*\*\* Там же, д. 897, л. 129.



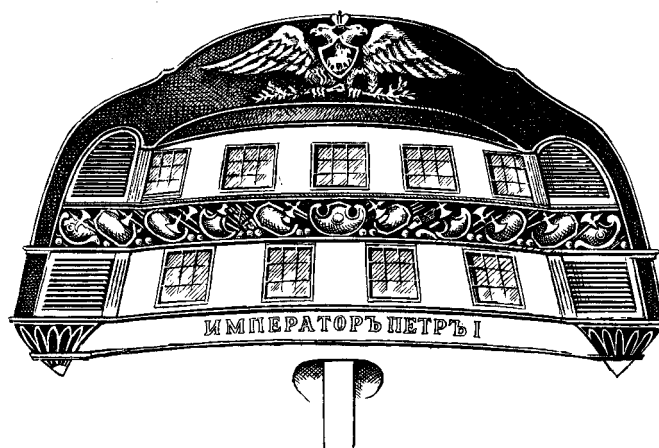
*Стилевое развитие  
орнамента  
от рокайля  
к пучку акантов.*



Таким образом, над декоративным убранством кораблей работали мастера, имевшие специальные судостроительные навыки и знакомые с приемами отделки наземных сооружений.

Смена художественных стилей в архитектурно-пластическом убранстве русских кораблей - изменение орнамента, тематики, композиционного решения, моделировки форм, способа размещения изображений на плоскости и пр. - происходила в судостроении очень медленно и постепенно. Так, первая фаза перехода от барокко к классицизму проходила через отказ от сплошного заполнения плоскости пышным барочным орнаментом. Тип орнамента оставался тем же, лишь более сдержанной стала трактовка форм, наметилось иное отношение к плоскости. Затем изменился рисунок некоторых деталей орнамента. Например, раковина, украшавшая подштурцы судов XVIII в., постепенно теряет декоративную сочность деталей, силуэт становится более уравновешенным и лаконичным. Основной элемент барочного орнамента - рокайль - в дальнейшем превратился в сходный по композиции симметричный пучок акантовых листьев, характерный уже для классицизма.

Выходили из обихода старые, традиционные элементы стиля, происходило формирование новых приемов, нового подхода к



*Корма  
100-пушечного корабля  
«Император Петр I»,  
1829.  
Исаков*

решению декоративных задач, которые утвердились в первое десятилетие XIX в.

Русский классицизм первой четверти XIX в. явился отражением общественного настроения времени, того патриотического подъема, который был вызван победой в Отечественной войне 1812 г., нашедшего блестящее выражение в торжественных ансамблях Петербурга, в монументальных общественных зданиях русских городов, в строгой красоте усадебных дворцов. Стремясь к большому общественному содержанию, художники воплощали свои гуманистические идеалы в возвышенных и ясных образах античности.

Те же идеи простоты и монументальности, отраженные в памятниках искусства первой четверти XIX в., получили свое развитие и в корабельной пластике.

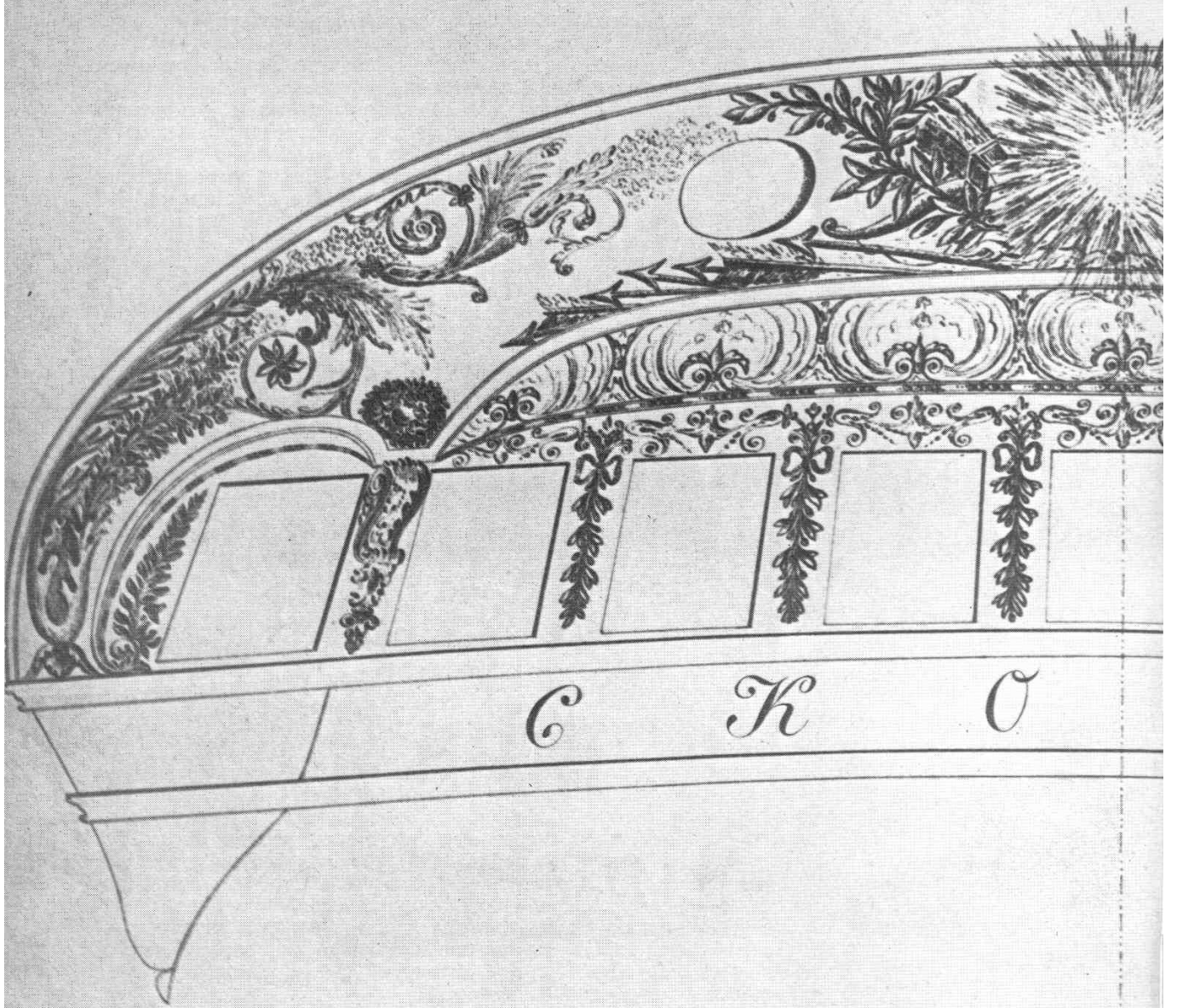
Для кораблей периода классицизма характерны более обобщенные простые линии. Гакаборт ограничивала единая эллипсоидная

Архитектурно-пластическая композиция на корме 60-пушечного корабля "Скорый". Корабельный мастер Курепанов, 1803 г. – Центральный военно-морской музей, ф. 327, чертеж № 674.

60 n.

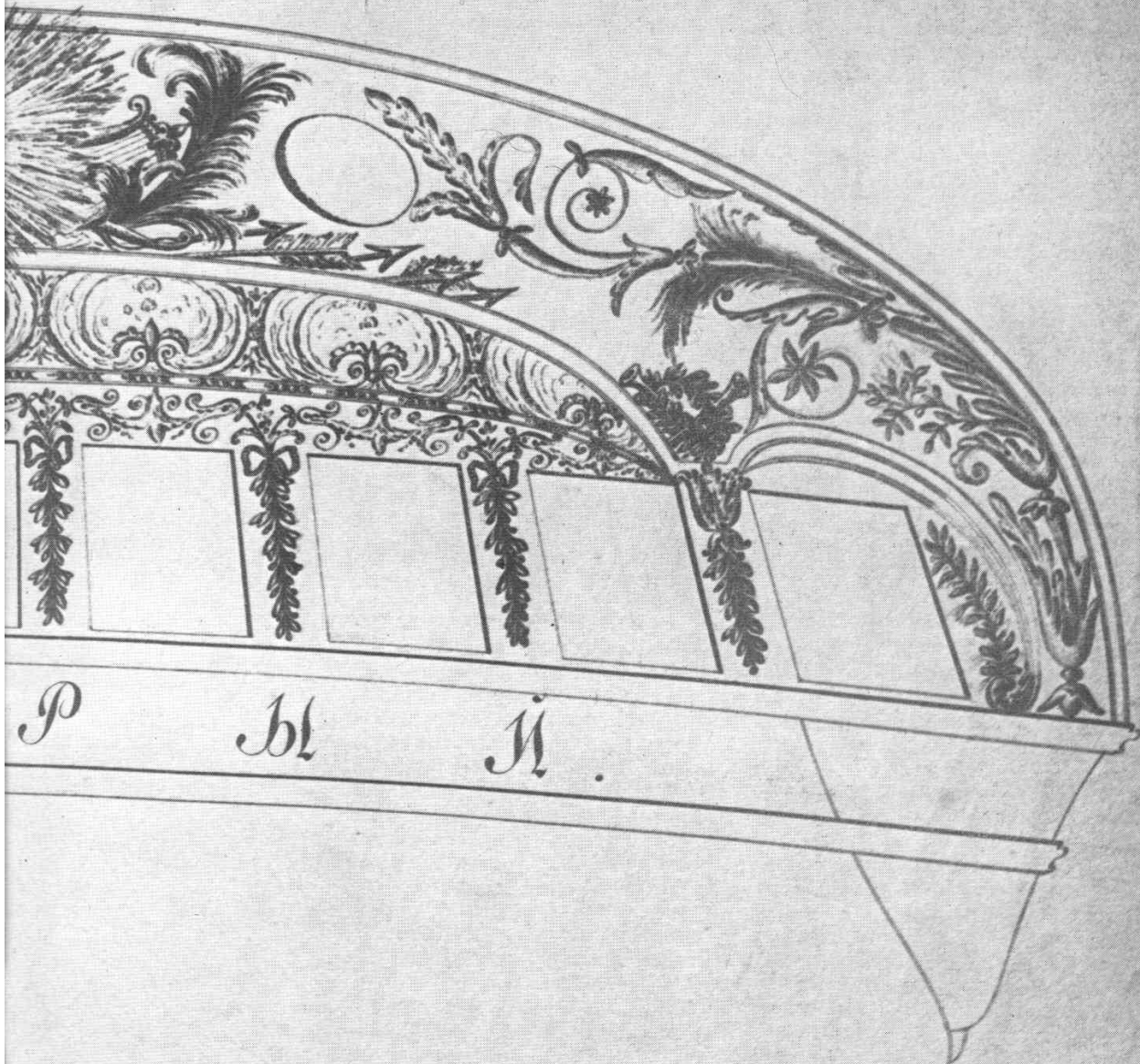
Гос. н.м. Копачев

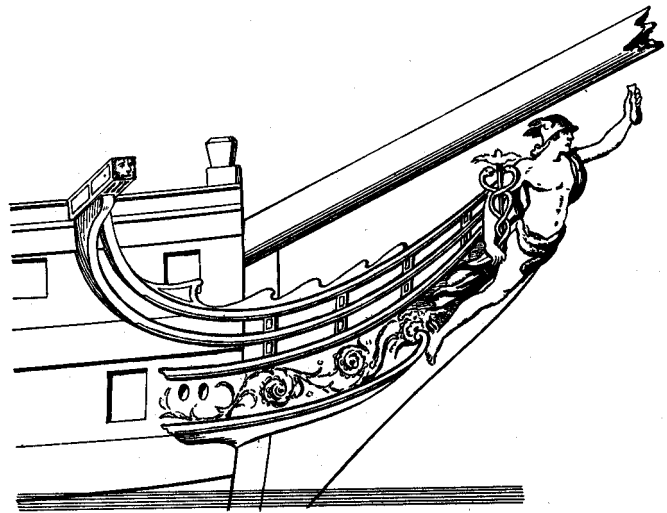
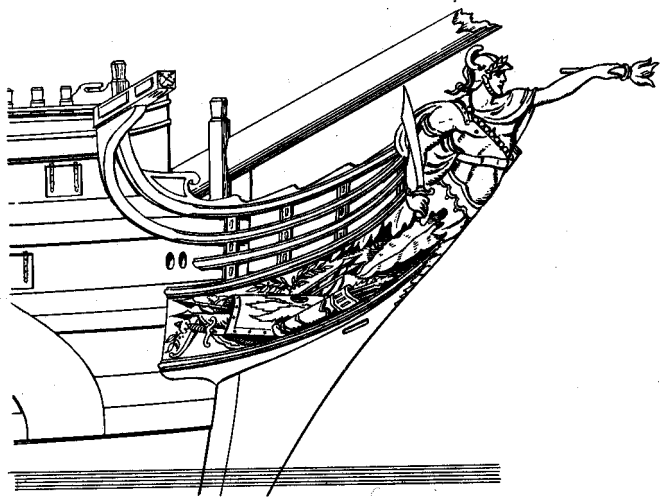
№ 04



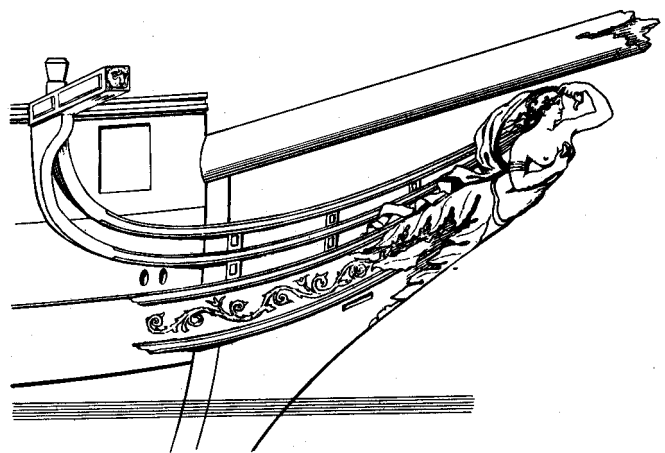
Копии  
1711

1711





*Носовые фигуры  
выполненные в  
стиле классицизма.*



или слегка приподнятая в центре волнообразная линия. Более четко в экстерьере стала читаться конструкция. Так, закрытый балкон подчеркивал плоскость кормы, и эта плоскостность создавала ощущение обособленности, завершенности внутреннего пространства. На корме, боковых галереях и херброкетах появились элементы античного орнамента: венки, пальметки, ликторские связки, копья, знамена и пр. (ил. 93, 94; 98, 99; 100 – 104).

Классический ордер с четкими линиями портиков, колоннад и треугольных фронтонов не мог получить своего развития на криволинейных поверхностях кораблей. Черты стиля проявились главным образом в орнаментике. Резьба уже не занимала всю поверхность кормы, не скрывала конструктивные детали. Орнаментом подчеркивали несомые и несущие части. Это помогало выявить конструкцию корпуса и подчеркнуть пропорции объемов. Открытые гладкие плоскости, контрастные резной фактуре крупномасштабного декора, усиливали его воздействие.



*84-пушечный корабль  
«Владимир», 1833.  
Каверзнев*

Смысловой центр композиций переместился с кормы на носовую оконечность судна. На гакаборте изображали обязательный российский герб – двуглавый орел (ил. 109, 110 – 112), нос чаще всего украшало погрудное или поясное изображение женской или мужской фигуры, связанной с названием корабля. Амфитрита, Церера, Венус, Урания, Диана, Юнона, Беллона, Меркурий, Арсис, Паллада, Поллукс, Кастор, Аргус, Гектор, Мельпомена, Прозерпина и т. Д. – это не только носовые фигуры, но и названия судов той поры.

Расцвет классицистического стиля в судостроении приходится примерно на 1825 – 1835 гг. Построенные в это время корабли имели подчеркнuto строгий облик (ил. 106, 121, 130, 133, 146). Черно-белая окраска бортов, утвердившаяся на море с конца «У1П в., своей графической ясностью гармонировала с изысканной простотой немногочисленных деталей резного декора. Резьба золотилась или покрывалась охрой, близкой к цвету золота, носовые фигуры иногда имели полихромную окраску.

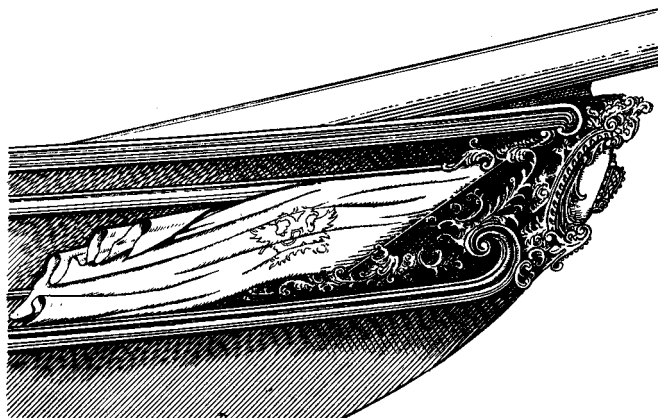
Изысканность форм, выразительность пластических композиций, ювелирная тщательность проработки деталей – все это говорит о высоком художественном уровне корабельного убранства, характерном для всего искусства русского зрелого классицизма.

Начиная с 30-х годов XIX в. По указу Николая I изображением

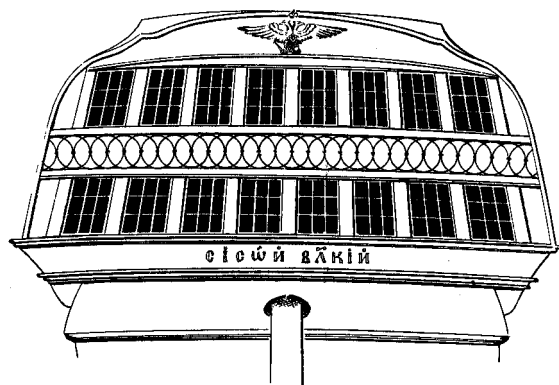
двуглавого орла стали декорировать не только корму, но и нос фрегата или корабля (ил. 147, 152, 161, 165). Этим завершилась сюжетная линия развития корабельной пластики.

Развитие убранства судов шло в двух, противоположных по своему характеру, направлениях.

Первое характеризуется поисками большей декоративной насыщенности пластики экстерьера. Вначале орнамент оставался по



*Носовое украшение императорской яхты «Штандарт».*



*Корма 74-пушечного корабля «Сисой Великий», 1849. Загуляев.*

своему характеру классицистическим, но увеличивалась площадь покрытых им плоскостей. Так, построенный А. Каверзневым в 1833 г. 84-пушечный линейный корабль "Владимир" имел пышный фриз из акантовых листьев, заполнявший пространство между двумя ярусами окон на корме и боковых галереях. Акантом были украшены углы кормового подзора и подштульцы. Плоскость под двуглавым орлом разделена иониками, простенки между окнами декорированы ликторскими связками, в центре подзора начертано имя корабля.

В дальнейшем развитие этого направления привело к эклектичному использованию элементов различных художественных стилей: готики (ил. 125, 153), барокко - и завершилось в середине XIX в. подражательным стилем "второго рококо".

Для второго направления характерно почти полное отсутствие пластики (ил. 157, 167). Резной декор ограничивался двуглавым орлом на корме и носу судна. Плоскости оставляли свободными и только оконные простенки "убирали чистой столярною работою" - плоскими пилястрами с простой профилировкой, иногда с каннелюрами. Разнообразие достигалось за счет металлических решеток кормовых балконов. Их несложный геометрический рисунок состоял из ромбической сетки, перекрещивающихся кругов и овалов. Окна делали большими, но, чтобы не лопнуло стекло во время качки, применяли мелкую "голландскую" расстекловку.

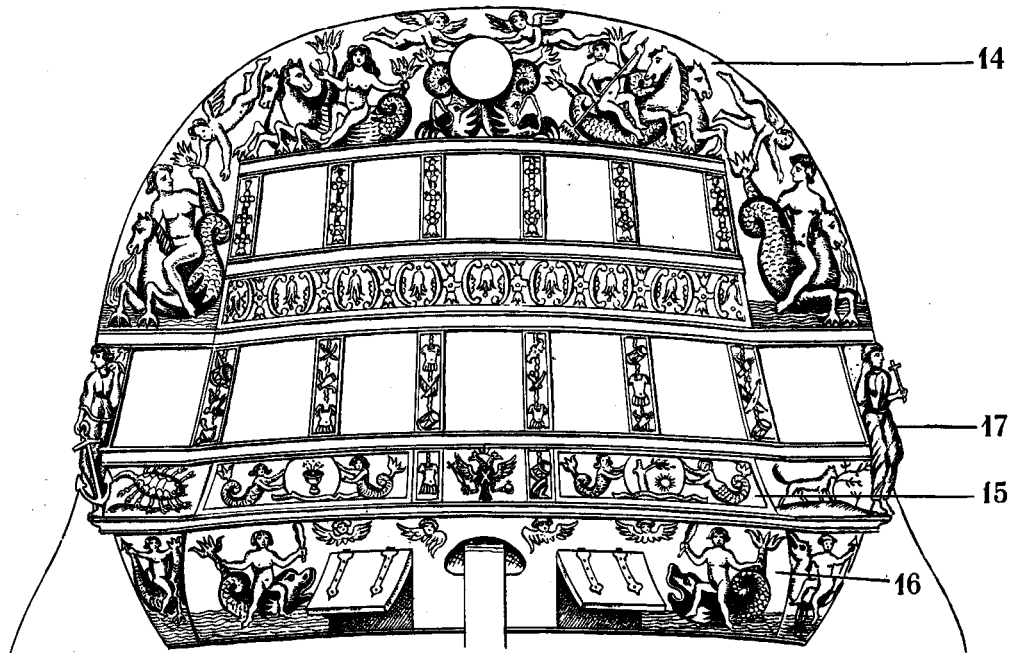
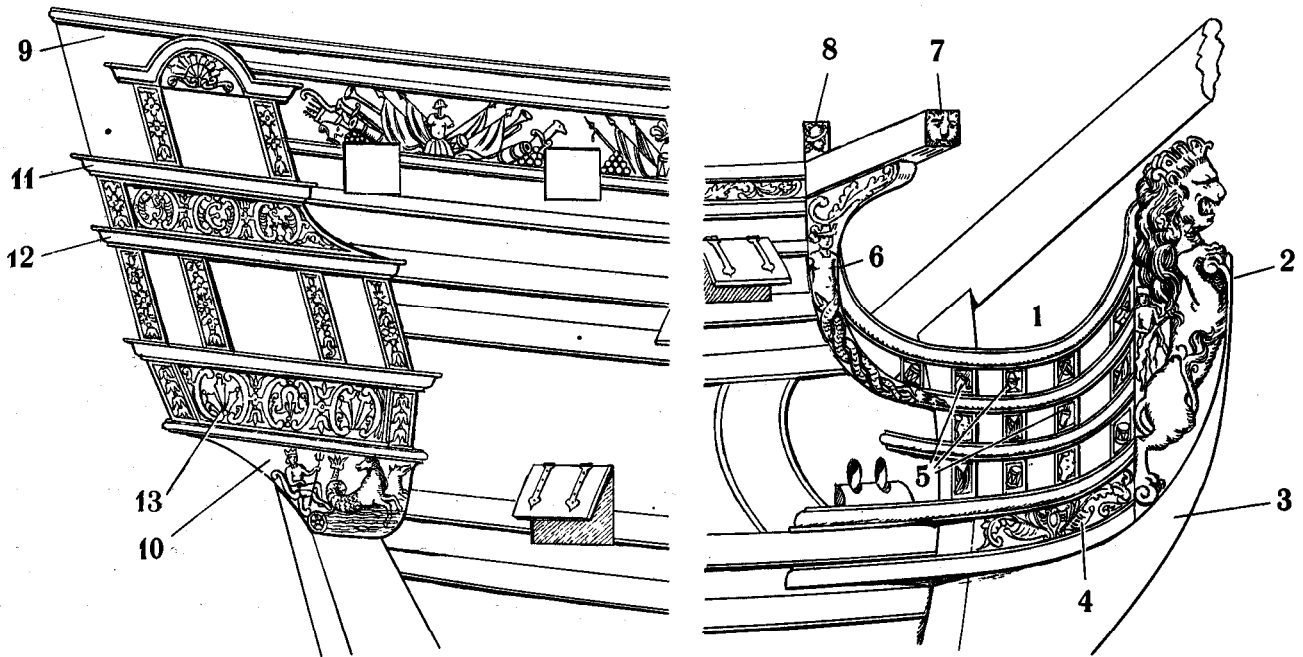
Мастера этого направления заложили основы нового понимания красоты судна, когда самостоятельную значимость приобрели пропорции корпуса, его объемно-пространственное решение и открытые плоскости, не занятые резным декором. Такой подход стал основным в строительстве железных паровых кораблей во второй половине XIX в.

Убранство русских деревянных парусных кораблей XVIII - первой половины XIX вв. прошло сложный путь, который определялся, с одной стороны, развитием флота и судостроения, с другой - господствовавшим художественным стилем.

За полтора века был создан ряд блестящих образцов декоративного решения корабельного экстерьера, свидетельствующих о разносторонней одаренности, профессионализме мастеров, скульпторов и резчиков.

Знакомство с убранством русских кораблей расширяет наше представление о художественном наследии прошлого.

КОНСТРУКЦИЯ  
ДЕРЕВЯННОГО  
ПАРУСНОГО КОРАБЛЯ



Основой каждого деревянного парусного корабля был киль. Он вырубался из нескольких брусьев и заканчивался с носа и кормы форштевнем и ахтерштевнем, Поверх киля накладывался брус, называемый резен-килем, который оканчивался носовым и кормовым дейдвудами. Дейдвуды были одинаковой ширины с резен-килем и состояли из брусьев, называемых чаками. На резен-киль и дейдвуды устанавливали шпангоуты - своего рода ребра судна. Нижние части шпангоутов – флортимберсы - составляли днище и шли почти горизонтально или под малым углом к горизонту. Борты образовывали футоксы (это средняя часть шпангоутов; верхняя часть носила название топ-тимберсов.) При наборе шпангоуты располагали близко друг к другу, обычно на расстоянии 20 - 25 см. Промежутки между ними - шпации - использовали для вентиляции или заделывали прокладками.

Носовая оконечность судна представляла собой резной балкончик - *гальюн* (1), опорой для которого служили борты и верхняя часть форштевня - *княвдигед* (3). Деревянная решетка гальюна состояла из горизонтальных прутьев - регелей - и вертикальных - *тимберс-индигедов* (5). Княвдигед крепился к борту корабля чиксами - кницами, которые образовывали плоскость - *херброкет* (4). В верхней части княвдигед оканчивался деревянной скульптурой, именуемой *гальюнной фигурой* (2). Выступающие за борт горизонтальные брусья - *крамболы* (7) - служили для подъема якорей. Снизу их поддерживали кницы - *сапортусы* (6). Вертикально стоящие бревна квадратного сечения - *кнехты* (8) - использовались для тяги и крепления снастей.

По обоим бортам судна на местах соединения с кормой были расположены балконы, или боковые галереи. Сверху и снизу они ограничивались *раковинами* (9, 10). Карнизы, украшавшие боковые галереи, носили различные названия: *рым-реельсы* (11), если шли под окнами, и *фут-реельсы* (12), если располагались на уровне пола. Между рым-реельсами и фут-реельсами находился *подитульц* (13).

Кормовая оконечность строилась следующим образом: низ ее забирали горизонтальными досками - транцами, верхняя часть которых называлась *винтранием* (16). На транцы ставили тимберсы, которые образовывали основу верхней части кормы. Плоскость, нависавшую над водой, называли *подзором контртимберсов* (15). По бокам кормы были расположены *кварторписы* (17) - плоскости, служившие для крепления боковых галерей. Верх кормовой оконечности образовывал *гакаборт* (14).

Поперечную прочность судну придавали бимсы. Они соединялись с противоположным бортовым шпангоутом при помощи книц. Бимсы служили основанием палубному настилу и для лучшего стока воды имели погибь.

Обшивные доски были различной толщины. Самые мощные из них - бархоуты - проходили под пушечными портами (отверстия в борту для дула пушек) и достигали толщины 20 см. Доски для обшивки носа и кормы предварительно распаривали, чтобы их можно было гнуть без разлома. Пазы и стыки между досками конопатили и заливали смолой. По данным А.П. Шершова, толщина бортов парусного судна середины XIX в. была 70 - 80 см. Если учесть, что длина некоторых деревянных парусных кораблей достигала 70 м, то можно представить, какими громоздкими и тяжелыми они были.

## СЛОВАРЬ

## СУДО-

## СТРОИТЕЛЬНЫХ

## ТЕРМИНОВ

**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.

**Бархоут** - часть бортовой наружной обшивки, имеющая наибольшую толщину для придания прочности обшивки, ослабленной вырезами пушечных портов.

**Бикгед** - поперечная переборка в носовой части судна.

**Винтранец** - верхняя часть транца.

**Гакаборт** - самая верхняя часть борта у кормовой оконечности судна.

**Гальюн** - балкон на носу судна между бортом и княвдигедом.

**Дейдвуды** - пространства между форштевнем и килем, ахтерштевнем и килем, сплошь заделанные деревянными брусьями, называемыми чаками.

**Квартердек** - приподнятая на 0,8 - 1,0 м кормовая часть верхней палубы.

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

**Кнехт** - на парусном корабле брус квадратного сечения, служащий для тяги и крепления концов и некоторых снастей бегучего такелажа.

**Кницы** - угольники для скрепления между собой деталей судового набора, например шпангоута с бимсом.

**Княвдигед** - выдающаяся вперед наделка в верхней части форштевня, которая служила опорой для гальюна; на княвдигеде помещали носовую фигуру.

**Контртимберсы** - брусья, которые крепятся к винтранцу и образуют верхнюю часть кормы; в промежутках между контр-тимберсами помещают окна.

**Крамбол** - брус, поддерживаемый кницей - **сапортусом**, служил для подъема якорей и часто украшался резьбой.

**Планширь** - брус, покрывающий верхние концы шпангоутов; служит добавочным креплением бортов.

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

**Подштульц** - на боковой галерее плоскость между рым- и фут- реельсами.

**Раковины** - верхняя и нижняя часть боковых галерей.

**Рым-реельсы** - карнизы, шедшие под окнами.

**Сапортус** - кница, которая поддерживала крамбол.

**Тимберовка** - капитальный ремонт надводной и подводной частей корпуса.

**Тимберс-индигеды** - вертикальные прутья гальюнной решетки.

**Топ-тимберы** - верхняя часть шпангоутов.

**Траицы** - горизонтальные поперечные брусья и доски, которые образуют нижнюю часть кормовой оконечности судна.

**Флортимберсы** - нижняя часть шпангоутов.

**Форштевень** - носовая часть судового набора, являющаяся продолжением киля вверх.

**Футоксы** - средняя часть шпангоутов.

**Фут-реельсы** - карнизы, шедшие на уровне пола.

**Херброкет** - плоскость в носовой части судна, образуемая **чиксами** и ограниченная сверху и снизу двумя регелями.

**Чнксы** - кницы для крепления княвдигеда с бортом судна; плоскость между ними - поле чиковых книц - украшалась резьбой.

**АННОТИРОВАННЫЙ  
СПИСОК  
ИЛЛЮСТРАЦИЙ**



**1. А. Шхонебек. "ВЗЯТИЕ АЗОВА", 1699,**  
Гравюра резцом и офортом.

Поход был предпринят Петром I с целью овладения крепостью Азов, открывавшей выход в море. Построенный за полгода флот состоял из двух 36-пушечных галиотов, 4 брандеров, 23 галер и множества мелких десантных судов. Благодаря четкому взаимодействию сухопутной армии и флота, крепость Азов была взята, и вскоре заключено перемирие с Турцией, по которому за Россией оставались устье Дона, города Азов и Таганрог.

Андриан Шхонебек, исполнивший гравюру "Взятие Азова", был приглашен из Голландии в 1698 г. За семь лет жизни в России он не только оставил после себя ряд искусно выполненных гравюр, но и создал целую школу русских мастеров гравирования, среди которых были талантливые братья Зубовы, Л. Бунин, В. Томилов и др.

На гравюре "Взятие Азова" изображены русский галиот и галеры, стоящие у стен азовской крепости. О декоративном убранстве корабля судить трудно - от глаз зрителя скрыты корма, часть борта и носовая оконечность. Галеры же изображены довольно подробно. Узкий корпус, острый нос - надводный таран - и приподнятая корма являются типичными признаками архитектуры галер. Закрытая надстройка с двухскатной крышей имела богато декорированную корму. Три фигуры располагались по сторонам от двух кормовых окон с мелкой решетчатой расстекловкой. Композицию завершали два художественно выполненных фонаря и резной фриз.

ЛИТЕРАТУРА:

Комелова Г.Н., Котельникова И. Г., Принцева Г.А. Русская гравюра и литография XVIII - начала XX вв. Каталог. Л., 1960, с. 5, 16.

Елагин С. История русского флота. Период Азовский. Спб., 1864.

Шершов А. П. История военного кораблестроения. М.- Л., Военмориздат, 1940.

**2. Л.Л. Каменев. "ГАНГУТСКИЙ БОЙ", 1857.**  
Масло, холст. Размеры: 75х 90 см. ВВМОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского, инв. № 22.

Эта картина - ранняя работа знаменитого впоследствии русского пейзажиста, одного из основателей Товарищества Передвижников.

Сюжетом послужил заключительный эпизод Гангутского боя (1714 г.), когда 23 галеры под предводительством Петра I разбили шведский отряд судов контр-адмирала Эреншильда. После трехчасовой атаки в кровопролитном абордажном бою сдались в плен все десять неприятельских судов. Гангутская победа имела важное историческое значение.

На картине можно хорошо рассмотреть убранство русских галер, которые художник изобразил в разных ракурсах. Корма цвета "морской волны" украшены позолоченными двуглавыми орлами. Резные кариатиды с боков поддерживают нависающие над водой части кормовых оконечностей. Борты декорированы позолоченной резьбой из завитков аканта.

ЛИТЕРАТУРА:

Материалы для истории Гангутской операции. Пб. 1914 - 1918.

**3. Ф. Перро. "БОЙ ПРИ ГРЕИГАМЕ 27 ИЮЛЯ 1720 г.", 1841.**

Холст, масло. Размеры: 123х185 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 1506.

Картина посвящена любопытному событию, которое произошло в ходе боя при Гренгаме. Шведская эскадра из 14 судов под командованием вице-адмирала Шеблата так увлеклась преследованием русского галерного флота, что зашла в узкое место между островами и мелями. М.М. Голицын видел, что шведские парусные корабли лишены возможности маневрировать, и галерный флот из 66 судов, которым он командовал, немедленно перешел в атаку. Ожесточенное сражение закончилось победой русских, благодаря которой было ускорено заключение долгожданного мира. За это сражение М. М. Голицын получил в награду осыпанную алмазами шпагу, а офицеры и нижние чины - золотые и серебряные медали.

На картине в эффектном ракурсе изображена сорокавесельная русская галера. Паруса убраны, весла готовы опуститься в воду. Вдали идет упорное сражение, видны тонущие шведские фрегаты и фигуры людей, спасающихся на шлюпках и обломках мачт.

Борты русского судна декорированы позолоченной резьбой, изображающей дельфинов и воинские доспехи.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота., Ч. II. Спб., 1865, с. 506-511.

Берх В. Историческое известие о

морской Греигамской баталии. Сиб., 1828.

#### **4. А.Ф. Зубов. "СРАЖЕНИЕ ПРИ ГАНГУТЕ" 1715.**

Гравюра резцом и офортом.

Исполнена знаменитым русским гравером год спустя после сражения. Хорошо зная устройство и убранство русских галер, кораблей и фрегатов, А. Зубов с документальной точностью запечатлел их облик.

Для своей композиции художник выбрал самый ожесточенный момент боя: русские галеры бросаются в атаку на флагманский фрегат "Элефант", на борту которого находился шведский контр-адмирал Эреншильд.

Галеры, принимавшие участие в сражении, были небольшими, мелко сидящими и маневренными. Они назывались скамповеями и были построены талантливым корабельным мастером Ф.М. Склеяевым. Галеры имели узкий низкий корпус, заканчивавшийся острым надводным тараном и приподнятой кормой, которая нависала над водой.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

Морские баталии, альбом гравюр XVIII в.- ГПБ им. М.Е. Салтыкова-Щедрина, отдел эстампов.

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова. М.– Л., Воениздат, 1948, с. 58 – 59.

#### **5. М. Бокуа. "ГАНГУТСКИЙ БОЙ", 1720.** Гравюра резцом и офортом (фрагмент).

На первом плане изображена стройная линия русских галер - часть гребной флотилии генерал-адмирала Ф.М. Апраксина. В глубине - русские скампавеи атакуют шведский отряд Эреншильда.

М. Бокуа изобразил галеры с кормы, наметил их декоративное убранство. В центре кормовой композиции помещался герб, поддерживаемый с двух сторон фигурами ангелов, воинов или путти.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

Морские баталии. Альбом гравюр XVIII в.- ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина, отдел эстампов.

Новиков Н. В. Гангут. Кампания 1713 и 1714 гг. М.– Л., Военмориздат, 1944.

#### **6. "В ПАМЯТЬ ПЕРВОЙ МОРСКОЙ ПОБЕДЫ", 1914.**

Плакетка. Бронза. Размеры: 9,8x5,1 см.

Центральный военно-морской музей, ннв. № 44320.

Пластина была выбита в честь двухсотлетия Гангутской победы. Наверху ее надпись: "Мужество Петрово при Гангуте явлено. 1714", внизу изображен бой русских галер со шведскими судами Эреншильда. В композиции и прорисовке деталей чувствуется сходство с гравюрами А. Зубова и М. Бокуа, посвященных этому же событию.

#### **7 - 10. А. Шхонебек. "КОРАБЛЬ "ГОТО-ПРЕДЕСТИНАЦИЯ" 1701.**

Гравюра резцом и офортом.

58-пушечный корабль "Гото-Предестинация" ("Божье предвидение") был построен на Воронежской верфи в 1700 г. Главным строителем был Петр I, в его отсутствие за работой наблюдали Ф. Склеяев и П. Верещагин. Длина корабля была 36 м, ширина – 9,5 м.

Андреас Шхонебек изобразил "Гото-Предестинацию" в трех ракурсах: с носа, борта и с кормы. Носовая часть корабля украшена фигурами льва и двух амурчиков, которые символизировали силу и смирение. Тимберс-индигеды выполнены в виде кариатид-путти, туловища которых переходили в волнообразные завитки. Такими же кариатидами был расчленен бикгед, верхний край которого заканчивался орнаментальным фризом. Кнехты и крамболы украшены мифологическими существами и львиными масками.

Резные круглые венки вокруг пушечных портов на бортах как бы соединяли носовое украшение с кормовым. Единству этих двух декоративных центров способствовал прием повтора одних и тех же по рисунку маскарон и кариатид. На корме маскароны располагались на кницах между портами на винтранце. Кариатиды помещались вместо балясин на решетке кормового балкона.

На гакаборте центром композиции являлся овальный медальон, на котором была изображена коленапреклоненная фигура апостола Петра на фоне спокойного моря и виднеющегося вдали судна; летящий голубь нес в клюве миртовую ветвь. Смысл аллегии ясен - это надежда на превращение России в сильную морскую, но миролюбивую державу.

Плоскости гакаборта справа и слева от медальона свободно заполняли фигуры играющих с дельфинами путти. Они были

выполнены в ином масштабе, чем фигуры медальона. Это зрительно разрывало плоскость гакаборта и создавало глубину при восприятии центральной фигуры апостола Петра.

Свободное и многоплановое заполнение поверхности фигурами в сильных ракурсах, использование овала, стремление к прорыву плоскости, украшения верхней раковины боковых галерей в виде пышных рокайльных завитков – все это стилевые признаки барокко.

ЛИТЕРАТУРА:

Елагин С. История русского флота. Период Азовский. Спб., 1864, с. 118.

### **11. 48-пушенный линейный корабль с полным рангоутом.**

Модель. Дерево. Размеры: 87х31х79 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 312.

Предполагается, что модель выполнена собственноручно Петром I. В 1913 г. поступила в Морской музей в Петербурге.

Для нас эта модель интересна тем, что дает представление о ранней архитектуре судов Петровской эпохи. Поворотные шпангоуты отсутствовали, носовая и кормовая оконечности имели значительную полноту, так что в плане обвод ватерлинии приближался к прямоугольнику. Флортимберсы крепились к килю почти под прямым углом и на уровне топ-тимберсов сильно наклонялись внутрь судна. Неизбежное при этом сужение верхней палубы создавало тесноту и неудобство при управлении парусами. Корма корабля сделана с сильным подзором, нависавшим над водой.

Наклоненные внутрь борта затрудняли переход с неприятельского корабля в случае абордажной атаки – распространенного в то время способа ведения морского боя.

ЛИТЕРАТУРА:

Боголюбов Н. История корабля. Т. 1 – 2. М., 1872.

### **12. "В ЧЕСТЬ АДМИРАЛА Ф.М. АПРАКСИНА", 1708.**

Медаль. Бронза. Диаметр 5,4 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 2511.

Медаль была отчеканена в честь победы морских и сухопутных сил под командованием адмирала Ф. М. Апраксина над шведами, пытавшимися в 1708 г. овладеть Санкт-Петербургом. Русское правительство часто заказывало памятные медали большим тиражом, что способствовало их широкому

распространению. Многие из них дошли до наших дней.

Оригинал штампа лицевой стороны медали вырезал работавший на Адмиралтейском монетном дворе Готфрид Гаупт (он был приглашен из Саксонии в 1704 г.). Превосходный мастер композиции, Г. Гаупт создал на маленьком кружке металла величественную картину идущих под парусами военных кораблей. Справа, в верхней части медали изображено сражение всадников.

Легенда медали, т.е. поясняющая надпись, проста и лаконична: "Храняй сие не спи, лучше смерть, а не неверность". Знаменательно, что церковно-славянский шрифт уже заменен гражданским.

Благодаря ювелирной тонкости работы можно рассмотреть детали убранства русских кораблей с узкими высокими кормами и развитыми надстройками, уступами спускавшимися к палубе.

ЛИТЕРАТУРА:

Спасский И. Г., Шукина Е.С. Медали и монеты Петровского времени. Л., "Аврора", 1974, с. 25.

### **13. П. Пикарт. "54-пушечный "ПОЛТАВА", 1712.**

Гравюра резцом и офортом.

Питер Пикарт, приглашенный в 1702 г. из Голландии, проработал в России 35 лет и занял почетное место в истории гравирования.

Корабль П. Пикарт изобразил с кормы. Ветер надует его паруса, полощет флаги, пушки палят с правого борта, и дым стелется по волнам.

54-пушечная "Полтава" была первым кораблем, построенным в Санкт-Петербургском Адмиралтействе. Торжественный спуск на воду состоялся 15 июня 1712 г. Главным строителем был Петр Михайлов (под этим именем работал Петр I). Во время Северной войны Петр I не раз поднимал свой флаг на "Полтаве". Корабль прослужил более 20 лет и "за ветхостью" был разломан в Кронштадте.

Высокая плоская корма корабля имела строгий четкий силуэт, построенный на обобщенных круглящихся линиях. Два этажа окон с мелкой расстекловкой прорезали ее по горизонтали. В центре плоскость кормы нарушалась глубокой нитью с полукруглым завершением в виде большой раковины довольно простой формы.

Почти всю поверхность кормы покрывала резьба, судя по светотени, высокого рельефа. На гакаборте изображены

морские божества и сирены, ниже, на кварторписах, - падающий Фазтон. По греческой мифологии сын бога солнца Гелиоса - самоуверенный Фазтон - не смог справиться с бессмертными конями солнечной колесницы и был низвергнут Зевсом ударом молнии в морскую пучину.

Подзор контртимберсов украшен головками амуров, посылающих ветер победы в сторону русского оружия. Помещенный в центре двуглавый орел читается очень четко и особенно величественно, благодаря глубокой тени, образуемой нишей в плоскости кормы.

Два зеркальных изображения Георгия Победоносца, поражающего дракона, заполняют пространство между фигурой Фазтона и нишей.

Таким образом, основная идея кормовой композиции на "Полтаве" - прославление победы в полтавской битве, заложившей основу победы русских войск в Северной войне. В Центральном военно-морском музее сохранилась резьба, аналогичная изображенной П. Пикартом на гравюре (ил. 14 - 16).

ЛИТЕРАТУРА:

Матвеева Т.М. Украшение "Полтавы". - "Морской флот", 1971, № 6, с. 51, 52.

Шершов А. П. История военного кораблестроения. М.-Л., Военмориздат, 1940.

#### **14 – 16. "ГЕОРГИЙ ПОБЕДОНОСЕЦ".**

Два фрагмента корабельной резьбы. Дерево, позолота. Размеры 82x75 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 27 241, 27 242.

Рельефы золоченые, сравнительно хорошей сохранности. Облупившийся кое-где слой левкаса обнажает поверхность дерева и дает возможность увидеть покрывной слой без следов позднейших подновлений.

Рельеф невысокий, прорезной, с закругленными краями, дающими мягкую светотень. Золочение, создающее яркие блики, усиливает ощущение объема и наполняет поверхность живой трепетностью и экспрессией. Силуэт необычайно выразителен и динамичен. Фигуры всадника, коня и дракона воспринимаются цельной, слитной группой. Вставший на дыбы конь, упругое тело дракона с напряженными, когтистыми лапами, собранная, энергичная поза всадника - все говорит о внутренней силе и пафосе.

Выразительность образа и уверенность исполнения свидетельствуют о большом

мастерстве корабельного резчика.

Эти рельефы поразительно похожи на кормовые рельефы с "Полтавы", известные по гравюре П. Пикарта (ил. 13): те же позы всадника и коня, та же диагональная композиция симметрично расположенных изображений. К сожалению, не удалось найти документальных свидетельств их принадлежности к "Полтаве", однако в пользу этого говорят следующие факты:

Размеры этих рельефов. Как показало масштабное сравнение их размеров с изображениями на гравюре П. Пикарта, они идентичны.

Стиль рельефов, характерный для первой четверти XVIII в. условная трактовка форм, их обобщенная моделировка роднят эти рельефы с деревянной скульптурой указанной эпохи.

Сюжет. Христианская легенда о Георгии Победоносце, поражающем дракона, широко распространенная в русском искусстве, в том числе живописи и скульптуре, очень редко использовалась в корабельном декоре. Среди сохранившихся чертежей и моделей судов XVIII в. изображение Георгия Победоносца кроме "Полтавы" имеется лишь на корабле "Норд Адлер".

Резчиком-исполнителем рельефов был, по всей вероятности, Роберт Гейснел, который числился ко времени постройки "Полтавы" единственным "резным мастером" Адмиралтейства и, как удалось установить, работал в России с 1698 г.

ЛИТЕРАТУРА:

О принятии в Российскую службу резного корабельного дела ... подмастерья Гейснела, 1698. – ЦГА древних актов, ф. 150, д. 40.

#### **17 - 20. А.Ф. Зубов "ПАНОРАМА ПЕТЕРБУРГА", 1716.**

Гравюра резцом и офортом (фрагменты).

Художник изобразил современный ему Петербург, которому исполнилось лишь 13 лет. По широкой и полноводной Неве плывут корабли, буера и лодки. На небольшом боте (ил. 20) изображены Петр I и Екатерина, совершающие прогулку по Неве. Царственный моряк командует движением судна и отдает распоряжения об управлении парусами. Корма бота украшена крупными завитками аканта, дающими глубокую светотень.

На другом фрагменте (ил. 17) более крупный буер идет под парусами к берегу Васильевского острова, застроенного трехэтажными деревянными зданиями с высо-

кими крышами и шпилями. На корме буера кроме завитков аканта вырезаны фигуры русалок и амуров.

На третьем и четвертом фрагментах панорамы (ил. 18, 19) показана Нева у Петропавловской крепости. 56-пушечный корабль салютует в честь российского монарха.

Корабль изображен в двух ракурсах. Этот прием, который использовали граверы в петровское время, позволял им создавать более полное впечатление о корабле.

Корма корабля украшена многочисленными аллегорическими фигурами. По верху гакаборта идет резьба: крупные завитки аканта, веерообразная раковина и фигуры орлов по бортам. На самой плоскости гакаборта изображены на фоне восходящего солнца два крылатых гения Славы с трубами в руках. По бокам, на кварторписах, показана сцена низвержения Фазтона.

В центре фриза, под окнами, помещены геральдический двуглавый орел, а по бокам - четыре аллегорические фигуры: слева от орла - женская с весами (Правосудие) и мужская (бог войны Марс, олицетворяющий военную мощь); справа от орла - коленопреклоненная женская фигура (Смирение) и женщины с дельфином в руках (Дружелюбие). На левом конце фриза изображен Геракл, раздирающий пасть льву, на правом - Персей заносит меч над Медузой.

Аллегорическая композиция прославляла успехи России в борьбе со Швецией, выражала надежду на ее победное окончание, говорила об утверждении мощи, миролюбии и справедливости.

## **21 – 24. 24-пушечный пинк "ПРИНЦ АЛЕКСАНДР".**

Модель. Масштаб 1:48. Размеры: 84x22x 24 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 13.

Модель поступила в Морской музей в 1849 г. из Кабинета Петра I при Академии наук.

Пинками называли небольшие суда с очень узкой кормой, острым днищем и высокими бортами. Это был вариант распространенного в Европе голландского флейта - трехмачтового корабля с небольшой осадкой и соотношением ширины к длине 1:4 и более. Пинки от флейтов отличались упрощенной плоской кормой и более срезанным форштевнем. Использовались для перевозки грузов.

Пинк "Принц Александр" совершал

рейсы с грузом и пассажирами между Петербургом и Любеком. Но в истории судна были и боевые события. Так, в 1720 г., находясь у Данцига в составе отряда судов под командой капитана Н. П. Вильбоа, пинк принял участие в бою с неприятельскими шведскими судами, шедшими с грузом артиллерии. Шведы, не выдержав бурной атаки, сдались в плен.

Судно было построено в 1716 г. в Санкт-Петербургском Адмиралтействе корабельным мастером Р. Броуном, имело 25 м в длину и 6,7 м в ширину. Его стройный корпус щедро украшен позолоченной резьбой, которая покрывала корму, борта, шканцы и носовую оконечность. Гальюнная фигура по форме достаточно традиционна - это коронованный лев с амурчиками за спиной. Тимберс-индигеды, херброкет, крамбол и бикгед украшены головками кариатид и барочным орнаментом с включением цветочных мотивов.

Пушечные порты по бортам имели обрамление в виде венков, перевязанных бантами. Особую нарядность бортам судна придавали резные наличники окон кормовой каюты. Резьба представляла пышный узор переплетений цветов, головок крылатых амуров, барочных волют и картушей.

Наиболее сложным резной декор был на корме. Герб принца Александра поддерживали с двух сторон лев и морской конь - гипокатам. Геральдические позы вставших на задние лапы зверей придавали кормовой композиции особую торжественность и напряженность. По бокам скульптурную группу обрамляли фигуры двух воинов, которые, однако, не сразу видны среди фантастического сплава форм, линий, резких светотеней от цветов и крупных завитков аканта.

Орнаментальной обработке подвергались и такие детали, как трапы и пиллерсы, поддерживавшие квартердек. Они были украшены завитками аканта и фигурками кариатид.

### **ЛИТЕРАТУРА:**

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н. В. Новикова. М.– Л., Воениздат, 1948, с. 66.

Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. II. Спб., 1865, с. 449.

## **25 - 31. 88-пушечный линейный корабль "СВЯТОЙ АНДРЕЙ", 1721.**

Модель. Дерево. Размеры: 116x32x35 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 44.

Модель была сделана корабельным мастером Р. Рамзом одновременно с постройкой корабля.

Корабль "Святой Андрей" был заложен в Санкт-Петербургском Адмиралтействе 3 апреля 1716 г. Это был первый корабль постройки молодого англичанина Ричарда Рамза, прослужившего на русских верфях до 1740 г. Корабль строился довольно долго, почти пять лет. Необычным был его спуск. Торопясь усилить флот к летней кампании 1721 г. еще одним линейным кораблем, Петр I приказал спустить "Святого Андрея" зимой. 9 февраля 1721 г. была сделана в замерзшей Неве большая прорубь, куда благополучно сошел корабль.

Однако в боевых действиях "Святому Андрею" не удалось участвовать – война со Швецией окончилась.

Служба корабля проходила в учебных плаваниях по Балтийскому морю, и через 15 лет, обветшав, он закончил свое существование в Кронштадте под ударами плотницких топоров.

"Святой Андрей" (ил. 25, 27) был довольно большим для своего времени кораблем: длиной 47,9 и шириной 13,7 м. Его высокий корпус с возвышающейся кормой был украшен многочисленными рельефами и круглой скульптурой.

Носовое украшение (ил. 26, 29) представляло собой многофигурную композицию: в нее входили лев, амуры и Геракл с палицей. Тимберс-индигеды гальюнной решетки были обработаны в виде поясных изображений воинственных женщин в шлемах. Сапортус фантазией мастера был превращен в арабск, состоящий из акантовых листьев, цветов и туловища морского божества. Кнехты заканчивались скульптурными головами воинов в шлемах. Пластическая композиция гальюна была проникнута воинственным настроением, что сказалось и в выборе типажа и в позе главной фигуры грозно рычащего льва.

Боковые галереи "Святого Андрея" (ил. 31) были украшены большим количеством фигур воинов, путти, сидящего на морском коне крылатого амура и воинскими атрибутами.

Р. Рамз использует в своих пластических композициях в основном фигурные изображения, орнаменту он уделяет гораздо меньше внимания. Его рельефы можно назвать "звучащими": лев рычит, воины трубят, пушки палят и т. д.

Корму корабля "Святой Андрей" (ил. 28, 30) прорезают три горизонтальных фри-

за, составленных из изображений двуглавого орла, картушей и расходящихся от центра знамен, пушек, бочек с порохом, щитов и ядер. Картину оживляют фигурки пухленьких путти, контрастирующие с этими грозными символами войны. На кварторписах в крупном масштабе изображены бог морей Нептун, сидящий на морском коне, и его жена Амфитрита, попирающая земной шар. В простенках между окнами и по углам винтранца стоят атланты, с усилием поддерживающие фриз.

Убранство "Святого Андрея" свидетельствует об искусстве мастера, его умении согласовывать пластические композиции с общим архитектурно-конструктивным решением корабля.

ЛИТЕРАТУРА:

Бибикова И. М. Монументально-декоративная резьба по дереву. - В кн.: Русское декоративное искусство. Т. II. М., "Искусство", 1965, с. 44 – 46.

### **32, 33. 32-пушечный фрегат "КРЕЙСЕР".**

Модель в продольном разрезе. Дерево. Размеры: 84x18x31 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 1108.

Фрегат был построен в 1723 г. в Санкт-Петербургском Адмиралтействе О. Наем, которого нанял на русскую службу сам Петр I в 1698 г. Ко времени постройки фрегата у О. Ная был уже 25-летний опыт работы на русских верфях и свои приемы "убора" корабля.

Фрегат "Крейсер", 34,5 м длиной, 9 м шириной, украшен резьбой, по месту расположения и персонажам довольно традиционной. Гальюнная фигура представляла собой геральдического льва.

Боковые галереи декорированы кариатидами и двуглавым морским чудовищем на нижней раковине. Верхнюю раковину венчала корона. На корме барочный вензель поддерживала морская богиня Амфитрита, сидящая на колеснице, запряженной морским конем. Изображение полно пафоса и бурного движения.

Индивидуальный почерк мастера проявился в заполнении плоскости немногочисленными крупномасштабными фигурами. Обращает на себя внимание также умелое использование сложной конфигурации гакаборта, нижней раковины и других конструктивных деталей для размещения пластических композиций.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. I. Спб., 1885, с. 271.

### **34 - 42. "ТРИУМФ НЕПТУНА И АМФИТРИТЫ".**

Транцевые доски. Дерево, масляная краска, серебрение. Размеры: 260x50; 236x50 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 2282, 2283.

Резные доски, хранящиеся в музее, некогда украшали кормовой подзор контртимберсов корабля, название которого неизвестно. На обратной стороне досок имеются трещины - результат разрушения дерева водой - и следы крепления к корпусу судна.

Первоначально, как показала расчистка красочного слоя, фон был красным, дельфины посеребренные, а остальные фигуры покрыты позолотой. Позднее доски были перекрашены и, видимо, одновременно, так как рельеф левой части композиции выдержан в более холодной гамме, чем правый, а фон имеет лиловый оттенок, отличающийся от небесно-голубого фона правой части.

В целом сохранность досок хорошая, лишь несколько выпуклых частей рельефа утрачено.

Доски составляли раньше непрерывный фриз с фигурами Нептуна и Амфитриты в центре.

Ярко-синее море, голубое южное небо. Трубят в раковины тритоны, пышная свита мчится по морю, вспенивая волны.

Рассматривая рельефы, чувствуешь стройность и ритмическую организованность композиции. Фигуры трубящих в раковины тритонов делят обе половины на три равные части. Развевающиеся на ветру драпировки расположены симметрично по отношению к центру, что создает равновесие композиции. Движение распространяется от центра к бокам, что подчеркивается направлением трезубца и древков знамен, полетом амуров.

Среди этого сложного по движению и красивого переплетения фигур и форм не сразу читаются более мелкие, но полные очарования подробности. К их числу можно отнести, например, изображение упавшего в воду амура. Его тело скрыто водой; виднеются только крылышки и голова. Он трогательно просит помощи у Нереиды, протягивая к ней руки.

Рельеф выполнен в характерной для барокко манере. Высокие точки находятся в разных плоскостях. Глубина изображения достигается перспективным сокращением фигур и более мягкой моделировкой. Условность и некоторая орнаментальность

в трактовке волн, драпировок, тел дельфинов, а также раскраска и серебрение дают возможность датировать рельеф 1720 - 1730-м годами.

Человеческие фигуры на рельефе очень своеобразны: четко и объемно проработаны мускулатура и складки кожи, у всех фигур высокие грудные клетки. По типу модели они напоминают скульптурные работы знаменитого К.-Б. Растрелли (ок. 1670 - 1744). Сходство выявляется и в других деталях рельефа при сравнении с подписными работами мастера.

К.-Б. Растрелли не раз исполнял заказы Адмиралтейства. Так, в 1724 г. им был оформлен титульный лист "Морского устава", в 1725 г. была выполнена носовая фигура - поясной портрет Петра I - для корабля "Не тронь меня".

Об авторстве К.-Б. Растрелли говорит и пластическое совершенство форм, и непринужденная, артистически выполненная композиция. Возможно, рельефы были сняты с корабля для особого хранения и использования в качестве образца при последующих работах именно потому, что их автором был такой крупный мастер, как К.-Б. Растрелли.

ЛИТЕРАТУРА:

Прошение графа Растрелли... - Сб. императорского русского исторического общества. Т. 108. Юрьев, 1900. с. 240, 246.

### **43, 44. 54-пушенный линейный корабль "САНКТ-МИХАИЛ" на стапеле.**

Модель. Дерево. Размеры: 234x70x82 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 286.

Корабль "Санкт-Михаил" был спущен на воду 26 мая 1723 г. в Санкт-Петербургском Адмиралтействе. Строителем корабля был Ричард Броун. В 1705 г. он заключил контракт на три года для работы на русских верфях, но остался в России до конца жизни, обретя здесь новую родину. Имя его хорошо известно - им построено много кораблей, фрегатов, яхт (в том числе пинк "Принц Александр").

О декоративном убранстве "Санкт-Михаила" по модели судить трудно, так как она плохо сохранилась. На корме видны остатки резьбы, на ее месте значительно позднее были нарисованы рокайльные завитки и картуш. Носовую часть корабля украшала фигура св. Михаила, это было редкостью для того времени (повсеместно было принято изображать льва в качестве

гальюнной фигуры). Резьбу в натуре, как свидетельствуют документы, выполнял резчик мастер Андрей Веревкин, который, пройдя курс обучения в Голландии, работал с 1 ноября 1722 г. с Р.Броуном "по убору корабля".

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. I. Спб., 1885, с. 63.

Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. III. Спб., 1866.

#### **45. "НАБЕРЕЖНАЯ НЕВЫ У АДМИРАЛТЕЙСТВА", 1716.**

Гравюра с рисунка Марцелиуса.

В 1704 г., едва укрепившись на берегах Невы, Петр I приступил к сооружению Адмиралтейства – места постройки, вооружения и ремонта кораблей.

Центральная часть города от Невы до Фонтанки стала называться Адмиралтейским островом, так как вся территория; окруженная каналами, была занята строениями, принадлежавшими морскому ведомству. Это были магазины: смоляные, угольные, провиантские, различные мастерские, сараи, амбары для хранения леса, пеньки, огромный прядильный и канатный заводы, сухарный завод для закаливания сухарей, мясосолильня и пр.

В Адмиралтействе со стороны Невы к 1716 г., т. е. к моменту изображения на гравюре, было девять эллингов и один док. Первым кораблем, сошедшим со стапелей адмиралтейской верфи, была 54-пушечная "Полтава".

На первом плане гравюры Марцелиус изобразил стоящий на якоре корабль. Его высокая корма, украшенная фигурами русалок и геральдическими орлами, имеет причудливо изогнутый силуэт в стиле барокко.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Морские училища при Петре Великом. Спб., 1871, с. 49 - 51.

#### **46 - 49. 66-пушечный линейный корабль "СЛАВА РОССИИ".**

Модель. Дерево. Размеры: 115х31х33 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 15.

Корабль "Слава России" был заложен на стапеле Санкт-Петербургского Адмиралтейства 28 января 1731 г. Спустя два года 30 апреля 1733 г. под барабанный бой по всему Петербургу было объявлено о его торжественном спуске. С этого дня нача-

лась служба корабля в составе Балтийского флота. Она длилась 19 лет; в 1752 г. корабль был разобран. Наиболее значительной страницей его биографии было участие в русско-шведской войне 1741 - 1743 гг.

7 июня 1743 г. русский флот, в состав которого входил и корабль "Слава России", встретился у Гангута со шведским флотом. Погода была пасмурная, корабли едва различались в тумане. После небольшой перестрелки шведский флот удалился, погони с русской стороны не последовало. Состояние флотов обеих воюющих держав было отнюдь не боевым. Русский флот был не подготовлен к боевым действиям, чем и объясняется его пассивность.

Корабль "Слава России" построен мастером Осипом Наем в обстановке катастрофической нехватки средств, отпускаемых на судостроение. Практический опыт и художественно развитый вкус подсказали ему верное решение для достижения нужного декоративного эффекта.

Фигура льва высотой около 2,5 м украшала княвдигед. Голова льва с раскрытой красной пастью была увенчана короной. По херброкету шла маленькая растительная лоза, на верхнем регеле сделана волнообразная по рисунку наделка.

На корме один только гакаборт украшен резьбой. Его изогнутый силуэт образовывали центральная фигура женщины, черты лица которой имели сходство с императрицей Анной Иоанновной - аллегория России - и по сторонам от нее изображения гениев Славы. Завершали композицию симметрично расположенные обнаженные женские фигуры, кокетливо посаженные на балюстраду балкона. Подзорный контртим-берсов украшала маленькая раковина с завитками скромного рисунка. Решетка балкона состояла из балясин простой формы и никаких украшений не несла.

Тем не менее корма корабля выглядела декоративной, благодаря точно найденным пропорциям и цвету. Фигуры на гакаборте выполнены в крупном масштабе: их высота была 1,8 м при общей высоте кормы 6 м. Цветовое решение, основанное на сочетании интенсивного синего, белого, красного и зеленого, усиливало выразительность немногочисленных скульптурных изображений и делало корму нарядной.

ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893. с. 168.

**50. "На сооружение Кронштадтских доков", 1752.**

Настольная медаль. Свинец. Диаметр 6 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 2834.

Более 30 лет продолжалась гигантская работа по сооружению большого комплекса каменных доков в Кронштадте. 30 июля 1752 г. состоялось его торжественное открытие. В доки были введены корабли.

На медали, выбитой по приказу Елизаветы Петровны в память этого события, изображен стоящий в доке трехдечный корабль. Корма с сильным подзором, волнистые линии ее силуэта, крупные фонари, носовая фигура льва - все это было типично для судов середины XVIII в.

На заднем плане видны стоящие в гавани и плывущие по морю корабли.

Латинская надпись на медали имеет следующий перевод: "Довершила дела отца".

**ЛИТЕРАТУРА:**

Веселаго Ф. Краткая история русского флота. М.- Л., Военмориздат, 1939, с. 77.

**51. Яхта.**

Полумодель. Дерево. Размеры: 88x 31x 12 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 760. Поступила в Морской музей в 1745 г.

Пластический декор небольшой яхты выполнен в стиле барокко, получившем широкое распространение в архитектуре и прикладном искусстве России в середине XVIII столетия. Наличник окна кормовой каюты состоит из волют и завитков аканта. Угол кормы украшает фигурка кариатиды, туловище которой переходит в акантовый лист. Фантастическое существо в виде морского змея расположено ниже; фигура подчеркивает конструкцию кормы.

**52. Фрегат, середина XVIII в.**

Полумодель. Дерево. Размеры: 130 x 50 x 120 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 230.

Княвдигед фрегата украшен фигурами тритона, который, запрокинув голову, трубит в золотую раковину, и спокойно внемлющей ему сирены. Стилизованными водяными растениями прикрыто место соединения сапортуса с крамболом.

**53. "Вид вверх по Неве между галерной верфью и 13 линией Васильевского острова".**

Лист из серии "План столичного города Санкт-Петербурга с изображением знатней-

ших одного проспектов, изданный трудами Императорской Академии наук и художеств в Санкт-Петербурге 1753 года". Гравюра, правая сторона.

Лист "Вид вверх по Неве..." был выполнен по рисунку М.П. Махаева, талантливого рисовальщика и признанного мастера перспективного построения, которому были присущи документальная точность и одновременно эмоциональное отношение к пейзажу.

Лист выполнен в характерной для того времени технике резцовой гравюры. Чистота рисунка и виртуозность исполнения говорят о большом мастерстве автора.

По водной глади Невы на фоне плотно застроенной набережной скользят шлюпки, галеры, боты и корабли. Левую часть гравюры занимает изображение судна, в архитектуре которого прослеживаются черты зрелого барокко: волнистая линия гакаборта, сложная по пластике боковая галерея, рокайльная орнаментация на бикгедде и традиционная фигура льва на гальюне.

В правой части изображена нарядная галера с императорским штандартом и андреевскими флагами. Ее корму и борта украшают скрещенные знамена, воинские доспехи, фигуры русалок и на корме российский герб. В этой же части гравюры, чуть выше, виднеются кормовые оконечности двух других галер, украшенных с той же барочной пышностью. О том, с какой роскошью украшались галеры, свидетельствует дошедшее до наших дней распоряжение галерного мастера Дипонтия об отделке двух строящихся галер: "Резьбу надлежит класть по всей корме ... и с носу до самой кормы, филареты, доски, как промеж бакаляр и баргоуты с носу до кормы пока не имеются в воде и руль весь до воды и рульпень и дуги большие и малые флечи..." В числе материалов, "потребных для убранства галер", мастер указывает: "бархату красного 302 аршина, позументу золотого 384 аршина, франжу золотого, вышиною в 9 дюймов - 42 аршина, тафты красной 520 аршин, сукна красного кармазинного 210 аршин, лент желтых 476 аршин, франжу шелкового желтого 42 аршина, золота красного, доброго, самой большой руки, книг 3300..."

**ЛИТЕРАТУРА:**

Дела адмиралтейств-коллегии, 1732, № 16.- В кн.: Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. VII. Спб., 1879, с. 393.

Комелова Г.Н., Котельникова И.Г., Принцева Г.А. Русская гравюра и литография XVIII - начала XX вв. Каталог. Л., 1960.

#### **54 - 56. 66-пушечный линейный корабль "ТРЕХ ИЕРАРХОВ".**

Модель. Дерево. Размеры: 156x64x135 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 22.

Корабль "Трех Иерархов" был построен в Санкт-Петербурге в 1766 г. по проекту корабельного мастера Лямбе Ямеса. Он проработал на верфях сперва Архангельска, затем Санкт-Петербурга 50 лет, построил много линейных кораблей, фрегатов, прамов, пинков и других судов, заняв почетное место в истории русского судостроения.

Корабль имел красивую отделку. Корму украшала выразительная композиция из четырех фигур. В центре помещен картуш, повторенный в упрощенной форме на решетке балкона и на подзоре контргтимберсов. Его поддерживали две полуобнаженные нимфы. Их гибкие тела были упруго развернуты во фронтальной плоскости, движения непринужденны и естественны. Рокайльные завитки соединяли эту группу с кариатидами, которые, как цветки, вырастали из барочных волют. Весь этот изящный горельеф был позолочен и хорошо смотрелся на фоне белых стен и голубой решетки балкона.

Носовая фигура корабля представляла собой воина в римских одеждах. Из-за особенностей парусного вооружения верхняя часть фигуры была сильно откинута назад, что нарушало гармоничное завершение княвдигеда.

66-пушечный корабль "Трех Иерархов" участвовал в составе эскадры адмирала Г.А. Спиридова в русско-турецкой войне 1768 - 1774 гг. Командовал кораблем отважный 34-летний С.К. Грейг.

В знаменитом бою в Хиосском проливе корабль бесстрашно дрался на очень близком расстоянии от противника, и к концу сражения на нем были перебиты почти все ванты, мачты, реи и бушприт.

Участвовал корабль и в бою с турецким флотом в Чесменской бухте в ночь на 26 июня 1770 г. "... Мириады искр огненного дождя падали во все стороны и поджигали другие корабли, летевшие один за другим на воздух ... вода, воздух и земля пришли в сотрясение, раскаленная багровая полоса неба освещала эту картину ужаса и бедствия..." За проявленное мужество и отва-

гу командир "Трех Иерархов" С.К. Грейг получил чин контр-адмирала.

ЛИТЕРАТУРА:

Войт Вл. Воспоминания и впечатления. Спб., 1887, с. 8 - 9.

#### **57 - 59. П.-Ж. Волэр. "БОЙ В ХИОССКОМ ПРОЛИВЕ", 1771 (фрагменты).**

Холст, масло. Размеры: 220x330 см. Музей ВВМУ им. М. В. Фрунзе, инв. № 203.

Русская эскадра адмирала Г.А. Спиридова обнаружила 23 июня 1770 г. в Хиосском проливе турецкий флот из 73 судов. В эскадре насчитывалось лишь 9 линейных кораблей, 3 фрегата и несколько мелких судов. Русские корабли не отвечали на неистовый огонь турок, пока не подошли на пушечный выстрел. Затем был поднят сигнал: "Начать бой с неприятелем". Вот как описывает дальнейшие события Владимир Войт:

"Непроницаемый дым покрыл сражающихся, но еще более он сгустился на батареях кораблей и своим смрадом и едкостью ослеплял глаза. В этой духоте и темноте, мгновенно освещаемой пламенем выстрелов, гудели ядра, разбивая все при своем полете, нанося смерть и увечья обломками и осколками. За грохотом, гулом и шумом, которыми обыкновенно сопровождаются сражения, не слышны были человеческие голоса ... не было возможности освежить воздухом напряженные силы.

Адмирал Спиридов под сосредоточенными выстрелами турецких кораблей ходил по шканцам с обнаженной шпагой; на юте играла музыка, и музыкантам было приказано играть до поражения последнего человека. Наш адмирал все ближе и ближе сходил с турецким адмиральским кораблем; вот уже началась перестрелка из ружей и пистолетов; палубы загромождены убитыми, корабли же, все более и более сближаясь, сцепились бортами; начался отчаянный рукопашный бой, во время которого загорелся неприятельский корабль. Пламя, быстро поднявшись к небу, разлилось по рангоуту и остановилось в воздухе. Подгоревшая грот-мачта турецкого корабля упала поперек нашего, искры посыпались, достигли нашей кюйт-камеры, и оба корабля взлетели на воздух.

Панический страх овладел турецким флотом ... обрубив канаты, спешили они в замешательстве укрыться в близлежащей Чесменской бухте, где и были полностью уничтожены в ночь на 26 июня."

Живописец Пьер-Жак Волэр закончил

свою картину в 1771 г., т.е. год спустя после сражения, очевидцем которого он был.

На картине изображен момент взрыва флагманского корабля "Евстафия" и турецкого адмиральского корабля "Реал-Мустафа".

В левом углу на первом плане (ил. 57) художник поместил русский пакетбот "Почталъон", в глубине картины - два фрегата - "Надежда благополучия" и "Святой Николай" - и в центре - три турецких корабля. На ил. 58 хорошо различимы шесть русских 66-пушечных кораблей: "Три Святителя", "Европа", "Трех Иерархов", "Иануарий", "Ростислав" и "Не тронь меня". На ил. 59, представляющей собой правый угол картины, изображены 66-пушечный корабль "Саратов" и 88-пушечный "Святослав".

П.-Ж. Волэр достаточно точно передает облик русских кораблей, их парусное вооружение, форму корпусов, носовые фигуры и кормовые украшения. Например, в левой части картины (ил. 57) на пакетботе четко выписана носовая фигура крылатого коня, вполне уместная на корабле, предназначенном для быстрой доставки почты и прочей посылочной службы. Корабли "Саратов" и "Святослав" (ил. 59) были украшены множеством позолоченных фигур, расположенных подковообразно и подчеркивающих силуэт кормы.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Ч. XI. 1886, с. 558 – 559.

Войт Вл. Воспоминания и впечатления. Спб., 1887, с. 5 - 7.

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 216 - 225.

#### **60. Ф. Хаккерт. "РУССКАЯ ЭСКАДРА У БЕРЕГОВ КАТАИИ", 1778 (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 64x97 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 36 350.

Филипп Хаккерт (1737 - 1807), знаменитый немецкий живописец-пейзажист, в 1778 г. исполнил по заказу Екатерины II серию из 12 картин для Петергофского дворца. Они украшают так называемый Чесменский зал и посвящены эпизодам славной морской битвы 1770 г.

Картина "Русская эскадра у берегов Катании" посвящена пребыванию русского флота в Средиземном море в Архипелагскую кампанию 1769 – 1774 гг. В правой

части изображены линейный корабль и два фрегата. Художник точно передал детали их отделки и, что самое главное, цвет кормы и бортов корабля: они окрашены в голубой цвет, фигуры позолочены. Резная балюстрада балкона и кариатиды на кварторписах в сочетании с пластической композицией на гакаборте являются типичными элементами декоративного убранства русских кораблей 60 - 70-х годов XVIII столетия.

Реализм в передаче деталей сочетается с несколько идиллическим настроением всей картины, в частности в изображении утлых суденышек местных рыбаков на фоне спокойного пейзажа побережья Сицилии.

ЛИТЕРАТУРА:

Каталог живописи ЦВММ, Л., 1970, с. 24.

#### **61 - 64. 20-пушечный фрегат "ЕВАНГЕЛИСТ МАРК".**

Модель. Дерево. Размеры: 88x18x24 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 196.

Модель изготовлена корабельным мастером Л. Ямесом.

20-пушечный фрегат "Евангелист Марк" был построен в Санкт-Петербургском Адмиралтействе в 1773 г. Л. Ямесом.

Фрегат был назван в честь евангелиста Марка, проповедника христианства в языческом Риме, принявшего мученическую смерть.

Корабль был 38 м длиной и 8 м шириной. Корма этого небольшого фрегата имела из-за скульптурных изображений дробный силуэт. В центре укреплен большой фонарь. Верх гакаборта украшен крупными цветами и спускающимися драпировками, которые поддерживали своими клювами большие орлы. Края кормы декорированы фигурами тритонов, рыбы хвосты которых, закручиваясь, переходили на борта.

Боковое окно отделано чешуйчатым орнаментом, волотами и раковинами простой формы. Княвдигед заканчивался изображением евангелиста Марка в молитвенной позе.

Фрегат принимал участие в русско-шведской войне 1788 – 1790 гг., отличился в сражениях при Паркаллауде, Барезунде и Гангуте. Участвовал он и в выполнении дипломатических миссий. Летом 1777 г. шведский король с согласия Екатерины II инкогнито посетил Петербург. Для его встречи в море была выслана эскадра в

составе императорской яхты "Екатерина", фрегата "Евангелист Марк" и кухонного судна. При посещении судов Екатерина II осталась довольна порядком и чистотой, а также отменной опрятностью команды, которые отличали суда всего русского флота.

Фрегат прослужил в Балтийском флоте 21 год и был разобран в 1794 г.

ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. Русский флот в царствование императрицы Екатерины II с 1772 по 1783 г. Спб., 1889, с. 114.

#### **65 - 70. Катер "ЕКАТЕРИНА II", 1780.**

Модель. Дерево. Размеры: 117х37х48 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 20.

По типу катер представлял собой легкую 12-весельную гребную шлюпку. Благодаря узким острому обводам он обладал хорошим ходом. Корпус был обшит вгладь.

Катер имел щеголеватый вид. Даже лопасти его весел были расписаны золотыми драконами, их изображениями украшено и перо руля. По планширю шел орнамент из завитков "волна", прерываемый расходящимися лучами солнца, которые символизировали мудрость и справедливость.

В носовой части на скулах были помещены позолоченные морские кони с крыльями и перевитыми хвостами. Симметрично им на корме располагались русалки. В самом выборе образов и их наивной трактовке чувствуется влияние народного искусства, той резьбы, которая украшала крестьянские избы.

Корму венчал двуглавый орел. С внутренней стороны катера баллер руля заканчивался изображением головы богини мудрости Афины, черты лица которой имели портретное сходство с Екатериной II.

#### **71 - 73. 12-пушечная яхта "СЧАСТЬЕ" с полным рангоутом.**

Модель. Размеры: 115х19х32 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 307.

Модель была изготовлена в 1872 г. для морского отдела Московской политехнической выставки.

"Счастье" была придворной яхтой и плавала между Петергофом и Петербургом.

Построил яхту А.С. Катасанов в 1777 г. На пурпурной корме сверкала позолотой резьба, состоявшая из картуша и крупных завитков аканта. Гакаборт имел волнооб-

разный барочный силуэт, подчеркнутый регелями.

Нос украшала женская фигурка в длинных одеждах с ниспадающими складками. Кнехты заканчивались изображением голов воинов. Балюстрада четвертьдека была от-делана деревянной ажурной резьбой.

ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. Русский флот в царствование императрицы Екатерины II с 1772 по 1783 г. Спб., 1889, с. 121.

#### **74 - 76. 32-пушечный фрегат "ПОДРАЖИСЛАВ".**

Модель. Дерево. Размеры: 86х25х27 см. Масштаб 1:60. Центральный военно-морской музей, инв. № 193.

Модель изготовлена в конце XVIII в. и хранилась в Модель-каморе.

Фрегат «Подражислав» принимал участие в русско-шведской войне 1788-1790 гг. В сражениях он занимал вместе с другими фрегатами вторую линию между линейными кораблями. В его послужном списке значились Эландское сражение, Ревельский бой и другие военные операции.

Фрегат был построен в 1783 г. в Архангельске корабельным мастером М. Д. Портновым. После окончания Училища корабельной архитектуры он стажировался в Дании, Англии и Франции, изучал современные способы постройки и отделки судов. Основная его деятельность проходила в Архангельске, где он построил 38 линейных кораблей и 24 фрегата.

Убранство 32-пушечного фрегата «Подражислав» отмечено чертами стиля барокко. Об этом говорят форма носовой оконечности, подчеркнутая завитком регеля; силуэт гакаборта, выполненный в виде раскрепованного антаблемента; мотив раковин, использованный для декорации кормы. Однако мастер отказался от отделки судна пышным барочным орнаментом и фигурными композициями. В этом проявилось стремление к преодолению пластической насыщенности, свойственной барокко.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. IV. Спб., 1890, с. 602.

#### **77. 30-пушечный фрегат "БРЯЧЕСЛАВ".**

Модель. Дерево. Размеры: 117х23х28 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 192.

Фрегат "Брячеслав" заложен 18 июня 1784 г. в Архангельске. 13 мая 1785 г.

состоялся его спуск на воду. Судно было построено корабельным мастером М.Д. Портновым и имело 43 м в длину и 11,7 м в ширину. Известно, что "Брячеслав" прослужил в Балтийском флоте до 1804 г. и был разобран в Кронштадте.

Фрегат носил имя одного из полоцких князей Древней Руси. Название корабля раскрывала символика кормовой композиции. На высоком просторном гакаборте по бокам скромного овального картуша изображены фигуры льва и единорога. Лев, как известно, символизировал власть, силу и храбрость. О единороге в азбуковниках XVI-XVIII вв. говорилось так: "Зверь подобен есть коню, страшен и непобедим, промеж ушью имать рог велик". Сила этого фантастического существа, по преданию, была в его необыкновенно прочном и длинном роге. В старину верили, что он помогает спастись от врагов, тяжелых недугов и дурного глаза. Вот почему рога этих животных в средневековой Европе и России ценились очень дорого. Предприимчивые норвежцы и датчане под видом этих рогов продавали бивни нарвалов, обитающих в северных морях.

При оформлении "Брячеслава" мастер отказался от приемов барокко, стремясь к простоте и лаконизму. Однако это выразилось лишь в отрицании старого, черты нового стиля - классицизма - отсутствуют.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Список русских военных судов, Спб., 1872.

Веселаго Ф. Общий морской список. Т.IV. Спб., 1890, с.602.

Винклер П. П. Гербы городов, губерний, областей и посадов Российской империи... Спб., 1899, с.18.

#### **78. А.П. Боголюбов. "СРАЖЕНИЕ НА РЕВЕЛЬСКОМ РЕЙДЕ 2 МАЯ 1790 г."**

Холст, масло. Размеры: 71x90 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 1515.

#### **79. А.П. Боголюбов. "РЕВЕЛЬСКИЙ БОЙ 2 МАЯ 1790 г." (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 224x 336 см. ВВМУ нм М. В. Фрунзе, инв. № 27.

Над картиной "Сражение на Ревельском рейде" А.П. Боголюбов работал в 60-х годах XIX в. Художник обратился к одной из драматических страниц истории русского флота, когда шведский король, воспользо-

вавшись тяжелым положением страны - шла война с Турцией; напал на русскую эскадру, стоявшую на Ревельском рейде. Он намеревался уничтожить основные силы русского флота на Балтике, однако после двухчасового сражения шведский флот вынужден был отступить.

На картине изображен заключительный эпизод сражения, когда 64-пушечный шведский корабль "Принц Карл" сдается в плен: опускает свой сине-желтый флаг и поднимает белый, российский. В левой части картины художник изобразил, по всей вероятности, 100-пушечный "Ростислав", особо отличившийся в этом бою.

Кормовая оконечность судна по своей архитектуре и отделке выполнена в характерном для 80-х годов XVIII в. стиле. Тонко переданы своеобразие его пропорций, мягкость силуэта и причудливая линия кормы, говорящие о влиянии барокко. Едва намечены на корме картуши, символические фигуры и рокайльные завитки - наиболее распространенные в то время декоративные мотивы.

Вторая работа А. П. Боголюбова (ил.79) является авторским фрагментарным повторением картины "Сражение на Ревельском рейде 2 мая 1790 г."

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова. М.- Л., Воениздат, 1948, с. 136 - 137.

Головачев В. Действия русского флота в войне со шведами в 1788 - 1790 гг. Спб., 1873, с. 12 - 13.

#### **80 - 83. 110-пушечный линейный корабль "ТРЕХ ИЕРАРХОВ".**

Модель. Дерево. Размеры: 140x39x75 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 287.

Модель изготовлена в 1785 г. корабельным мастером Л. Ямесом.

110-пушечный корабль "Трех Иерархов" был заложен в Санкт-Петербургском Адмиралтействе 26 июня 1782 г. Строили его под руководством Лямбе Ямеса быстро, чуть больше года, и 26 сентября 1783 г. состоялся его спуск на воду. В жизни мастера это было второе судно с таким же названием (первое, отличившееся в Чесменском бою, он построил в 1766 г.).

110-пушечный корабль "Трех Иерархов" имел 51,5 м в длину и 15,3 м в ширину. Это был один из первых русских кораблей, обшитых медью. Пластическое убранство корабля состо-

яло из круглой скульптуры и ограниченно использованного рельефа и орнамента. Лаконично оформленный гальюн был украшен скульптурным изображением мужчины с широкой грудью, могучими мышцами и черной бородой. Он олицетворял силу и непреклонное мужество. Строгая поза, опущенные вдоль тела руки подчеркивали суровую простоту образа. Такие же фигуры украшали гакаборт просторной кормы. Они полувозлежали, опираясь на помещенный в центре картуш.

По бокам гакаборт завершали две кариатиды с пышными "рубенсовскими" формами. Кварторписы были отделаны в виде крупных волют и простых по рисунку рокайлей, подчеркивавших конструктивные членения кормы. Интенсивный цвет окраски дополнял пластическую выразительность фигур.

Корабль участвовал в русско-шведской войне 1788 - 1790 гг. Это был флагманский корабль контр-адмирала И. А. Повалишина. В Красногорском и Выборгском сражениях корабль "Трех Иерархов" находился в самом центре огня противника, препятствовал прорыву шведского флота.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. II. Спб., 1885, с. 500.

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 131 - 135.

#### **84. Корабельный фонарь, XVIII в.**

Бронза, масляная краска. Музей ВВМУ им. М.В. Фрунзе, инв. № 36.

Кормовая часть кораблей XVIII в. освещалась фонарями, многие из которых по изяществу исполнения могут быть причислены к произведениям прикладного искусства. Изготавливали их на судостроительных верфях "фонарные" мастера с подмастерьями и мастеровыми.

Металлическую конструкцию фонарей украшали завитками аканта, рокайля, листьями и цветочным орнаментом. Иногда фонарю придавали фантастическую форму. Так, в "Росписи, что надобно на галеру" говорится: "Один фонарь золотой орел, тело б его подобно было фонарю, а вышины 8 фут...". Первоначально в фонари вставляли пластины из слюды, затем рога и стекла.

Фонарь, хранящийся в музее училища им. М.В. Фрунзе, довольно скромно по своей отделке, но и его украшает лиственный орнамент и позолоченные рокайльные завитки.

54

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Спб., 1865, ч. I, с. 123; 1867, ч. IV, с. 593; ч. V, с. 760.

#### **85. А.П. Боголюбов. "ВЫБОРГСКИЙ БОЙ" (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 180 x 230 см. ВВМОЛУ им. Ф.Э. Дзержинского.

Художник изобразил один из эпизодов Выборгского боя, когда отряд фрегатов и легких судов под командованием Р.В. Кроуна атаковал у о. Фискар шведский гребной флот.

Справа на картине изображен фрегат "Венус", который Р.В. Кроун взял в бою у шведов; слева - фрегат "Пряжислав", ведущий огонь по неприятелю; между "Венусом" и "Пряжиславом" - маленький куттер "Вестник" из отряда Р. В. Кроуна. Вдали виднеется линия русских кораблей эскадры адмирала В.Я. Чинагова.

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова. М.- Л., 1948, с. 142.

#### **86, 87. Корабль для плавания среди шхер, 1786.**

Модель. Дерево. Размеры: 81x28x22 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 200.

Это судно должно было обладать хорошей маневренностью и небольшой осадкой.

Его пластическая композиция целиком выдержана в стиле барокко. Дробный волнообразный силуэт создавали две аллегорические фигуры и овальный вензель в виде солнца с прямыми лучами. Два больших симметрично расположенных орла поддерживали фонари. Орлы, согласно символике XVIII столетия, олицетворяли такие понятия, как власть, господство и великодушие. Солнце со сплошным сиянием означало истину, правду и премудрость.

Поставленная в центре кормы, в нише, женская фигура казалась перенесенной из пышных интерьеров барочных дворцов. Боковой силуэт кормы образовывали кариатиды, тело которых переходило в волнитообразный завиток. Нижние раковины по бортам украшены двуглавыми морскими драконами.

По характеру композиции и типажам пластическое убранство этого судна близко к работам мастера Лямбе Ямеса.

ЛИТЕРАТУРА:

Винклер П.П. Гербы городов, губерний,

областей и посадов Российской империи Спб., 1899, с. 18, 24.

**88, 89. 100-нушенный линейный корабль "СВЯТОЙ РАВНОАПОСТОЛЬНЫЙ КНЯЗЬ ВЛАДИМИР".**

Модель. Дерево. Размеры: 145х34х95 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 135.

Корабль был назван в честь великого князя Киевского Владимира Святославовича. В 988 г. он принял христианство и "крестил Русь", за что был причислен православной церковью к лику святых и приравнен к апостолам.

100-пушечный корабль "Святой Равноапостольный князь Владимир" был заложен 6 сентября 1785 г. в Санкт-Петербургском Адмиралтействе и спущен на воду 2 августа 1788 г. Сразу же после постройки он вступил в состав Балтийского флота и получил боевое крещение в Эландском сражении. Принимал участие он в Красногорском и Выборгском боях.

В пластическом оформлении корабля мастер Д. Масальский от барочных приемов уже отказался, но еще очень несмело использовал орнаментальный мотив классицизма - гирлянды цветов.

Носовую часть корабля украшала фигура князя Владимира Святославовича в античных одеждах. Такая трактовка не только отвечала требованиям времени, но и служила намеком на семейные связи с царствующим византийским домом. Образ сильного, мужественного воина усиливала орнаментальная композиция на хербокете, состоявшая из скрещенных знамен, доспехов и других воинских атрибутов. По своим пропорциям, постановке и объемно-пространственному решению - это одна из лучших фигур XVIII в.

ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 175, 267.

**90. А.П. Боголюбов. "СРАЖЕНИЕ У КРАСНОЙ ГОРКИ 23 МАЯ 1790 г." (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 220х330 см. Музей ВВМУ им. М. В. Фрунзе, инв. № 28.

Вечером 22 мая 1790 г. с эскадры вице-адмирала А.И. Круза, находившейся в 85 верстах от Петербурга, увидели приближающийся шведский флот, который был

вдвое сильнее русского. Появление сильной шведской эскадры ставило столицу в опасное положение, так как основные военные силы, и сухопутные и морские, в то время были сосредоточены на юге, где шла упорная война с Турцией. Во главе шведов стоял энергичный король Густав.

Русской эскадрой командовал 70-летний А.И. Круз, герой боя в Хиосском проливе, командир взорвавшегося "Евстафия", чудом спасшийся на обломке мачты.

23 мая в 4 часа утра А.И. Круз отдал распоряжение атаковать неприятельский флот. Его флагманский корабль "Чесма" шел впереди, гремели победные марши (их по традиции исполняли музыканты, стоя на юте). Упорное сражение длилось до 6 часов утра, когда шведские корабли при стихшем ветре стали уклоняться от боя. В течение двух дней несколько раз атаковали шведы русский флот, но встречали мужественное сопротивление и вынуждены были отступить.

На картине А. П. Боголюбова изображена эскадра А.И. Круза, стройной линией атакующая шведский флот. Боевые корабли представлены художником как плавучие крепости, которые, несмотря на обстрел, продолжают свой грозный путь вперед. Носовые украшения уже не столь сложны по форме, как ранее. Как правило, это погрудное изображение или целая фигура, аналогичная установленной на корабле "Святой Равноапостольный князь Владимир".

ЛИТЕРАТУРА:

Войт Вл. Воспоминания и впечатления. Спб., 1887, с. 13 - 17.

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 131 – 135.

Собрание разных полученных от главнокомандующих армиями и флотами ко двору донесений. Ч. II, Спб., 1791, с. 28 - 29.

**91, 92. Трехдечный линейный корабль, первая половина XIX в.**

Модель. Дерево, кость. Размеры: 48х20х 45 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 922.

Этот трехдечный линейный корабль уже отличается по своей архитектуре от кораблей XVIII столетия.

В самом конце XVIII в. ют соединили с баком. Затем ввели поворотные шпангоуты и стали применять диагональное крепление - ридерсы и раскосины, закругленную корму.

Эти изменения сказались на наружной

архитектуре судна. Улучшения парусного вооружения повлекли за собой изменение носовой оконечности судна - наклон княвдигеда был принят под более острым углом к горизонту.

Как видим, суда первой половины XIX в. отличаются от кораблей XVIII в. более острой носовой частью, крупными размерами корпуса с цельной линией бортов и низкой кормовой надстройкой.

ЛИТЕРАТУРА:

Боголюбов Н. История корабля. Т. 1 - 2. М., 1879.

### **93, 94. 84-пушечный линейный корабль, первая половина XIX в.**

Модель в продольном разрезе. Дерево, кость. Размеры: 130x15x38 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 657.

Пластическое убранство корабля выполнено в стиле классицизма. Резной орнамент, заимствованный из античности, располагался на плоскостях, ограниченных регелями. Межконтные простенки украшены двумя видами орнамента: жезлом Меркурия - кадуцеем - с крылышками и пирамидками из копий и топориков, схваченных венками. Пышная гирлянда из симметрично повторявшихся завитков аканта и цветов шла по фризу между ярусами окон и украшала херброкет. Лаконичный силуэт кормы подчеркивал орнамент, в котором использован мотив из ов.

### **95, 96. А.П. Боголюбов. "АФОНСКОЕ СРАЖЕНИЕ 19 ИЮНЯ 1807 г." (фрагменты).**

Холст, масло. Размеры: 1,68x2,48 м. Музей ВВМУ им. М. В. Фрунзе, инв. № 30.

Картина была подарена А.П. Боголюбовым Морскому кадетскому корпусу в 1852 г. В конце 1806 г. началась война с Турцией, которая стремилась захватить присоединенное к России Закавказье. Для военных действий против турок на море была назначена эскадра вице-адмирала Д.Н. Сенявина. После успешной блокады Дарданелл, штурма крепости Тенедос русские корабли обнаружили 19 июня 1807 г. у о. Лемнос турецкий флот.

Рано утром русская эскадра на всех парусах стала стремительно спускаться на находившуюся под ветром турецкую эскадру. В 7 часов 45 минут на флагманском корабле "Твердый" был поднят сигнал о начале боя. По распоряжению Д.Н. Сенявина три пары русских кораблей пошли на три турецких адмиральских корабля.

Остальные, подойдя к неприятелю на пистолетный выстрел, тесно сомкнули линию и открыли быстрый и меткий огонь. К 10 часам утра турецкие флагманские корабли были вынуждены покинуть линию, а остальные в беспорядке стали спускаться по направлению к Афонской горе, преследуемые русскими кораблями. Из-за безветрия, наступившего днем, бой парусных судов пришлось прекратить. Это и спасло турецкий флот от полного разгрома.

На картине А.П. Боголюбова (ил. 95) изображены русские корабли, атакующие турецкий флот, трудно различимый среди дыма выстрелов. Справа, кормой к зрителю (ил. 96), стоит флагманский корабль "Твердый", атакующий неприятельский адмиральский корабль "Дель-эль-Бахри".

74-пушечный корабль "Твердый" был построен в Санкт-Петербурге в 1805 г. корабельным мастером Сарычевым. Форма его кормы носила явные черты барокко, которые проявились в сложном волнистом силуэте гакаборта и рокайльном орнаменте позолоченной резьбы. Однако высокий гакаборт был украшен уже не многофигурной композицией, как прежде, а лишь геральдическим двуглавым орлом с высоко поднятыми крыльями.

ЛИТЕРАТУРА:

Афонское сражение. - "Морской сборник", 1855 г., № 10, с. 405 - 406.

Щербачев О. Афонское сражение. М.- Л., Военмориздат, 1939.

### **97. А.П. Боголюбов. "ЭПИЗОД АФОНСКОГО СРАЖЕНИЯ".** Копия Блинова.

Холст, масло. Размеры: 67x96 см. Центральные военно-морской музей, инв. № 27142.

После окончания Афонского сражения 19 июня 1807 г., когда ветер засвежел, Д.Н. Сенявин приказал отрезать турецкие суда, которые вели на буксире флагманский корабль "Сед-эль-Бахри", получивший значительные повреждения. При появлении 74-пушечного русского корабля "Селафаил" турецкие корабли бросили свой флагман и бежали.

На картине изображен момент буксировки "Селафаилом" плененного "Сед-эль-Бахри" в сопровождении отряда русских кораблей. Художник любит стройность и красотой кораблей, подчеркивает пышную громаду четко поставленных парусов, ловивших малейшее дуновение ветра. Яркий солнечный день, голубое небо, тихая гладь моря создают настроение радости,

которым автор выразил свое отношение к заключительному эпизоду славной Афонской победы.

#### ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 220.

#### **98, 99. 36-пушечный фрегат "СВЕАБОРГ".**

Модель. Дерево. Размеры: 110x24x26 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 16.

Модель выполнена в Модельной мастерской музея под руководством А. Глотова. В музей поступила в 1821 г.

36-пушечный фрегат "Свеаборг" был построен в 1809 г. в Санкт-Петербурге корабельным мастером И.В. Курепановым, который был в то же время преподавателем в Училище корабельной архитектуры. Иван Васильевич Курепанов обладал обширными теоретическими познаниями, талантом переводчика (он оставил ряд прекрасных переводных статей, посвященных английскому кораблестроению).

Корма и боковые галереи "Свеаборга" украшены просто и изысканно. Орнамент, в котором использован античный мотив пальметты, очень тонко вписан в архитектуру фрегата и сообщает ей легкость и изящество. Работы И.В. Курепанова, отмеченные владением приемами классицизма, способствовали утверждению нового стиля в пластическом убранстве судов.

36-пушечный фрегат "Свеаборг" участвовал в Отечественной войне 1812 г., в частности, в составе эскадры адмирала Е.Е. Тета - в блокаде союзных Наполеону голландских войск и осаде ряда крепостей.

#### ЛИТЕРАТУРА:

Каллистов Н. Флот и Двенадцатый год. Спб., 1912, с. 96 – 101.

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. VII. Спб., 1893, с. 359.

#### **100 - 104. 44-пушечный фрегат.**

Модель. Дерево, слоновая кость. Масштаб 1:32. Размеры: 160x42x50 см. Центральный военно-морской музей, инв. в 213. Модель выполнена корабельным мастером Власовым.

Модель 44-пушечного фрегата является прекрасным образцом судомоделизма первой половины XIX в. Ювелирная тонкость резьбы по кости, умелое использование различных пород дерева и мастерство композиции позволяют причислить модель к

произведениям прикладного искусства. Предназначалась она для украшения дворцовых покоев, чем объясняется ее повышенная декоративность и условность в выборе материалов.

Резьба из слоновой кости покрывала корму, нос и шла по верхней части бортов между шканечными портами. Пластическое убранство фрегата: эмблемы воинской доблести, антикизирующие изображения нимф, ниспадающие гирлянды цветов, розеток и пр. - выдержано в классицистическом стиле.

В центре гакаборта изображен орел с мальчиком. Мастера вдохновил античный миф о Зевсе и Ганимеде. Могучий Зевс, пленившись красотой Ганимеда, принял образ орла, похитил юношу и поселил его на Олимпе, где тот разливал нектар во время пира богов.

На княвдигеде, по всей вероятности, изображен Геракл. Это косвенно подтверждают изображения на херброкете и корме рычащих львов. Популярный герой Греции Геракл совершил свой первый подвиг, убив немейского льва чудовищной величины - порождение грозных сил подземного царства. Поэтому, изображение львиной шкуры или самого льва почти всегда присутствует в композициях с Гераклом.

#### **105. "АДМИРАЛТЕЙСКАЯ ВЕРФЬ".**

Литография К.П. Бегрова с рисунков К.Ф. Сабата и С. П. Шифляра, 20-е годы XIX в.

Литограф Карл Петрович Бегров, выходец из Латвии, известен как автор видов Петербурга и его окрестностей. В большинстве случаев он литографировал рисунки других мастеров.

На литографии "Адмиралтейская верфь" показано строительство крупного трехдечного корабля. Небольшая группа рабочих с напряжением тянет тяжелый брус; другие, сидя прямо на земле, продевают на гике рифшкентеля; вдали поднимается к небу дым от варящейся смолы.

Работы на верфях проводились "...большей частью на открытом воздухе, и люди, будучи употребляемы к оным зимою, претерпевают по суровости здешнего климата немалое изнурение в здоровье и силах своих, от чего, естественно, теряют охоту к трудам и рвению... Жалование и одежда мастеровым нашим производится весьма недостаточная. Первое так мало, что они не могут содержать себя харчем в артелях без постороннего пособия, последняя же, во-

первых, не соответствует крепостью в носке определенным срокам, а во-вторых, и неудобна предохранять людей от воздушных здешних перемен ..." - так описано положение строителей судов в "... докладе 'Комитета для образования флота ... от 13 апреля 1804 г."

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. Т. XVII. Спб., 1904, с. 457.

**106 - 109. 24-пушечный фрегат "УРАНИЯ", 1820 г.**

Модель. Дерево. Размеры: 85х33х30 см. Масштаб 1:48. Центральный военно- морской музей, инв. № 18.

Фрегат был построен корабельным мастером В.Ф. Стоке на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге в 1820 г. Деятельность Вениамина Фомича Стоке была многогранной и плодотворной. По его проекту в Петербурге была учреждена Охтинская верфь, где он построил свыше 540 судов, в основном фрегатов, яхт, шлюпок, бригов.

Назван фрегат в честь одной из девяти муз Аполлона, покровительницы астрономии Урании. В переводе с греческого ее имя означает "небесная".

Фигурой Урании украшена носовая часть фрегата. На голове у нее веночек из звезд, пышными складками развеивается плащ за спиной, тело как бы перерастает в акантовый лист. Мотив акантовых листьев повторяется на херброкете, корме и боковых галереях. Гакаборт украшен двуглавым геральдическим орлом и лавровыми венками, символами славы и бессмертия.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. VIII. Спб., 1894, с. 256.

**110 - 112. 84-пушечный линейный корабль "ЭМГЕЙТЕН".**

Чертежи, ЦГА ВМФ СССР, ф. 327, в 824, 1824 г.

Корабль "Эмгейтен" построен Г.С. Исаковым в 1824 г. в Санкт-Петербургском Адмиралтействе.

Большой двуглавый орел, занимающий три четверти площади гакаборта, был центром кормовой композиции. Между двумя ярусами окон шел орнамент из скрещенных мечей и венков. Углы кормового подзора украшали крупные листья аканта. Замыкал композицию шедший по наружному краю гакаборта легкий фриз из

иоников.

Боковые галереи оформлены в стилевом единстве с кормой. Скрещенные мечи, венки и акантовые листья размещены на плоскостях под окнами. Поверхность кровли и подштурцев обработана в виде удлиненных лопаток, по форме напоминающих упрощенную раковину. На местах соединения галерей с корпусом судна помещены две волюты, скромно украшенные листьями аканта.

Не менее изысканно декорирован и гальюн судна. Крамболы, служившие для подъема якорей, буквально двумя штрихами были превращены в произведения искусства: в квадратный торец вписан круглый веночек, изгиб кронштейна подчеркивал акантовый лист. Эти два декоративных мотива, удивительно точно выбранные из целого арсенала классической орнаментики, выявляли конструкцию и придавали ей эстетическое звучание. Херброкеты украшали все те же скрещенные мечи с венками.

Княвдигед венчала женская фигура, гармонично завершавшая носовую оконечность судна. Развеивающиеся складки одежды придавали динамичность классически спокойным формам носовой скульптуры. Женская фигура представлена в простой, естественной позе с опущенными вдоль тела руками. Гордо поднятая голова с греческим профилем увенчана короной. Белокурые локоны спускались по шее, руки и грудь обнажены. Общий изгиб тела и посадка на княвдигеде создавали впечатление парящей над волнами фигуры.

Лаконизм художественных средств и декоративная сочность деталей позволяют причислить декоративное убранство "Эмгейтена" к блестящим образцам корабельной пластики в стиле классицизма.

**113. А.П. Боголюбов. "НА НЕВЕ У АДМИРАЛТЕЙСТВА".**

Холст, масло. Размеры: 100х76 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 4413.

А.П. Боголюбов изобразил на фоне Адмиралтейства двухмачтовое судно, верхняя часть борта которого декорирована геральдическими орлами. Судя по архитектуре, пропорциям, отделке и рангоуту, это императорская яхта "Дружба", построенная В. Стоке в 1826 г.

Матросская шлюпка и извозная ладья, перевозящая пассажиров через Неву, оживляют композицию и создают эффект

глубины.

Живописцем тонко переданы влажная атмосфера Петербурга, его неяркое освещение и мягкая серебристая дымка.

**114 - 118. 12-нушенная яхта "ДРУЖБА" е рангоутом.**

Модель. Дерево, кость. Размеры: 111x48x 78 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 138.

Модель выполнена И. Е. Егоровым. Императорская яхта "Дружба" построена В.Ф. Стоке в 1826 г. на Охтинской верфи. Яхта была 53,2 м длиной и 6,8 м шириной. Вдоль верхней части бортов шел орнамент из повторяющихся плоскостных изображений геральдических орлов. Пластическое решение кормы ограничивалось простыми по профилю регелями, двуглавым орлом на гакаборте и строгим по рисунку кормовым фонарем.

Носовая фигура воина в римских доспехах и шлеме с пышными перьями была расположена под острым углом к горизонту и сильно нависала над водой. Удачно выбранная поза, движение руки, откинута назад голова – все это создавало гармоничное по силуэту завершение носовой оконечности. Из-за отсутствия атрибутов определить, какой персонаж конкретно хотел изобразить мастер, трудно.

Яхта, как следует из списка «Об отпуске материалов ... для яхты «Дружба», была отделана с большой роскошью, внутренние помещения обиты штофом, украшены золочеными карнизами и пилястрами, полы были устланы голубыми, зелеными и лиловыми коврами, мебель сделана из красного дерева с позолоченной бронзой и из карельской березы с серебром, замки дверные и оконные были золоченые и т. д. Наружная резьба бортовых арматур, гальюнной фигуры и кормового орла была вызолочена, на что потребовалось "280 книжек золота червонного ... от лучших здешних фабрикантов".

В обязанности корабельного мастера входил выбор вещей, ковров, мебели и даже фарфоровых и хрустальных сервизов - все "по достоинству самого господина Стоке".

Таким образом, лаконизм отделки яхты был дорогой "простотой". Декоративность достигалась благодаря сочетанию позолоченной резьбы и темного фона корпуса судна.

**ЛИТЕРАТУРА:**

Веселаго Ф. Список русских военных

судов. Спб., 1872.

ЦГА ВМФ СССР, ф. 131, д. № 2517, л. 1,6 - 8,81, 104, 111.

**119. И.К. Айвазовский. "СРАЖЕНИЕ ПРИ НАВАРИНЕ", 1848 (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 195x185 см. Феодосийская картинная галерея.

С целью оказания давления на Турцию в деле предоставления Греции внутренней автономии, три державы - Россия, Англия и Франция - решили в 1827 г. произвести совместную военно-морскую демонстрацию у берегов Турции. Соединенный флот "в составе 28 вымпелов" под общим командованием английского вице-адмирала Кодрингтона прибыл 5 октября 1827 г. к Наваринской бухте, где находился турецко-египетский флот в составе 70 судов. Ультиматум о немедленном прекращении военных действий против Греции турки отказались принять под предлогом отсутствия командующего Ибрагим-паши.

В ответ на требование Кодрингтона убрать брандеры, мешавшие входу эскадры в Наваринскую бухту, турки убили парламентаря и открыли огонь. Корабли союзников, не отвечая на выстрелы, в грозном молчании заняли свои места по диспозиции и, разом, со всех кораблей открыли огонь по турецкому флоту.

Ожесточенное сражение длилось 4 часа. Русские корабли, находясь в центре позиции, принимали на себя основные удары турецко-египетских сил. Отвечая умелыми действиями, они уничтожили большую часть турецкого флота. Во время боя корабли союзников действовали слаженно, самоотверженно помогая друг другу.

Наваринское сражение закончилось полным истреблением турецко-египетского флота. Этому памятного событию и посвящено полотно И.К. Айвазовского.

В своей картине он мастерски передал атмосферу боя. На первом плане изображено тонущее турецкое судно с горсткой охваченных паникой людей. В центре композиции - эпизод боя "Азова" с турецким фрегатом под флагом Тахир-паши. Однако в передаче деталей художник допускает неточности. Так, изображение с кормы героя Наварина - "Азова" - не отражало реального облика судна. Его гакаборт имел другие очертания и другую пластическую композицию; женских фигур, поддерживающих картуш, на нем не было.

**ЛИТЕРАТУРА:**

Барсамов Н.С. И.К. Айвазовский. М.,

"Искусство", 1962.

Богданович Е. Наварин. М., 1877. Рыкачев А. Год Наваринской кампании. Кронштадт, 1877.

### **120 - 124. 74-пушечный линейный корабль "АЗОВ".**

Модель. Дерево, кость. Размеры: 110х44х 34 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 290. Модель сделана мастером Власовым.

74-пушечный корабль был построен А.М. Курочкиным в 1826 г. в Архангельске. Это был последний корабль прославленного мастера, который неоднократно получал награды "за прочное построение и хорошую отделку кораблей". В 1815 г. Андрей Михайлович Курочкин удостоился особой чести: "... подлинный чертеж 74- пушечного корабля ... был выгравирован на медной доске, для сохранения его и впредь в неизменности..."

"Азов" - один из красивейших кораблей русского флота. Его стройный корпус длиной 54,2 м, шириной 14,6 м был орнаментирован классицистической резьбой.

Центр гакаборта занимал двуглавый орел больших размеров, который имел новую форму, принятую в 1825 г. Этот орел держал перевитые лентами громовые стрелы и факел в правой лапе, а в левой - лавровый венок. Края гакаборта были декорированы изящными пальметтами и расположенными ниже звездами.

Между двумя ярусами окон шел фриз из воинских атрибутов: знамена, барабаны и щиты "пельты" перемежались с дулами пушек и пирамидками ядер. Между окон ниспадали гирлянды, украшенные сверху бантами. Боковые галереи в полном стилевом единстве были декорированы теми же орнаментальными мотивами.

Из архангельской конторы доносили в декабре 1825 г. в Санкт-Петербург: "... для строящихся ныне здесь 74-пушечных кораблей "Иезекииль" и "Азов" резные работы производятся с успехом, кроме гальюнных фигур, к которым без особого показания художника мастеровые приступить не могут ...". В феврале 1826 г. из Адмиралтейства был командирован Николай Долганов, который занял должность умершего резного мастера Проурзина.

Носовая фигура "Азова", исполненная Н. Долгановым, судя по модели, достигала в высоту около 3,5 м. Это было изображение воина в золоченом шлеме, доспехах, в коротком плаще, складки которого разви-

вались за спиной. Диспропорция фигуры (более крупная верхняя часть) объясняется тем, что мастер учитывал перспективное сокращение при восприятии снизу, когда верхняя часть кажется меньше своего натурального размера.

Первым командиром корабля был М.П. Лазарев, тогда еще капитан 1-го ранга. "Судно, находившееся под командою Михаила Петровича, - писал Вл. Войт, - не было для него временным и случайным жилищем, а нечто, составлявшее его самого, подобно тому, как телом обладает душа. Это нечто, т.е. судно, составленное из дерева, железа, полотна и веревок, являлось перед ним гениальной идеей творчества, разумным и красивым созданием, которого стройные корпуса и легкое вооружение доставляли пищу и уму, и сердцу, и глазу ...".

В Наваринском бою "Азов" был флагманским кораблем и принял на себя основной удар турецко-египетского флота. Во время сражения корабль получил большие повреждения, перебиты были все мачты, в корпусе насчитали 153 пробоины. Экипаж корабля был награжден Георгиевским флагом "в честь достохвальных деяний начальников, мужества и неустрашимости офицеров и храбрости нижних чинов".

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова. М.- Л., Воениздат, 1848, с. 199.

Войт Вл. Воспоминания и впечатления. Спб., 1887, с. 45, 65.

ЦГА ВМФ СССР, ф. 131, д. № 872, л. 2,4,6,10.

### **125 - 129. 110-пушечный линейный корабль "ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР".**

Модель. Дерево. Размеры: 155х45х40 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 24.

Корабль построен в 1827 г. в Санкт-Петербурге, в Адмиралтействе, мастером Григорием Степановичем Исаковым, который за эту работу был награжден орденом Св. Владимира 3-й степени.

Корабль был длиной 60,7 м, шириной 15,7 м. Как и "Императрицу Александру", его отделявали по контракту охтинские резчики Андрей Григорьев, Егор и Павел Лукины, Петр Игнатов, Иван Шульгин, Иван Болдин. За исполнением резьбы наблюдали мастера М. Строчкин и П. Соколов.

"Император Александр" был красивым и мощным кораблем. Тема могущества и величия России, вдохновлявшая все искусство 20-х годов XIX в., раскрыта в скульптурном и орнаментальном убранстве корабля.

Гакаборт украшал двуглавый орел, помещенный в центр орнаментальной композиции из склоненных знамен. Два горизонтальных фриза делили высокую корму на три части. Основным мотивом декора была воинская эмблематика. Орнамент состоял из скрещенных мечей со щитами, разделенных ликторскими связками. Многократное повторение одного и того же мотива на фризах создавало несколько монотонный, но величественный ритм.

Боковые галереи были украшены тем же орнаментом из скрещенных мечей, щитов и ликторских связок.

Носовая фигура на модели не сохранилась, но, по всей вероятности, это было изображение двуглавого орла. По херброкету шел рельеф из склоненных знамен, щитов, топориков и мечей.

Убранство корабля и по типу орнамента, и по способу размещения на плоскости выдержано в строгих канонах классицизма. Однако рисунок переплета окна - готический, что свидетельствует о новом веянии в искусстве - эклектичном использовании отдельных мотивов разных художественных стилей.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. VII. Спб., 1890, с.181.

ЦГА ВМФ СССР, ф. 131, д. № 915, л.3, 5, 9, 14.

### **130. Ф. Перро. "КОРАБЛЬ "ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР", 1840 (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 145x100 см. Центральный военно-морской музей, инв. № в 38 705.

На картине Фердинанда Перро представлен 110-пушечный корабль "Император Александр", правда, с несколько иными очертаниями кормы и иной орнаментацией, чем на модели (ил. 125 – 129).

Известно, что корабль был тимберован в 1839 г. Капитальным ремонтом судна занимался корабельный мастер Константин Андреевич Глазырин. В ЦГА ВМФ СССР удалось обнаружить чертеж, выполненный им в 1838 г. На чертеже изображена корма, которая по своим пропорциям и декорировке абсолютно совпадает с кормой на картине Ф. Перро. Следовательно, живописец, написавший картину год спустя после тим-

беровки, изобразил новый вариант убранства корабля.

Композиция на гакаборте значительно упрощена, оставлен лишь геральдический орел; вся остальная орнаментация сведена к мотиву гибких дубовых веток. В целом пластическое убранство К.А. Глазырина выглядит мягче и живописнее. В этом проявилась общая тенденция развития пластики на судах в 30-х годах XIX в. - отход от суровых и величественных форм ампира.

ЛИТЕРАТУРА:

Каталог живописи ЦВМ М. Л., 1970, с. 37.

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. VI. Спб, 1892, с. 602.

ЦГА ВМФ СССР, ф. 327, чертеж 285.

### **131, 132. 84-пушечный корабль "ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА".**

Модель. Дерево. Размеры: 185x30x220 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 34.

Корабль "Императрица Александра" был построен мастером А.А. Поповым в 1827 г. в Санкт-Петербурге, в Новом Адмиралтействе. Большой, вместительный корпус достигал 60 м в длину и 15,3 м в ширину.

Резьба покрывала корму, боковые галереи и носовую часть судна. Ее выполнили за 50 дней, как следует из хранящегося в ЦГА ВМФ СССР контракта, охтинские резчики Василий Игнатъев, Андрей Щегловский, Яков Соколов, Иван Анисимов, Иван Коренков, Александр Мерин, Алексей Козырев и Василий Шнырков. Наблюдали за работой "резные мастера" М. Строщкий и П. Соколов, выпускники Академии художеств.

Скульптурно-орнаментальная отделка корабля представляет собой типичный образец классицистического убранства. В центре гакаборта помещен двуглавый орел. Между ярусами окон - фриз, заполненный чередующимися изображениями крылатых женских фигур и орлов и гирляндами цветов, что создавало впечатление непрерывного орнамента. На боковых плоскостях кормы зеркально расположены четыре композиции, составленные из символов мира и искусства - лира, трубы и венок Славы, и символов войны - щиты, копьё, шлемы и знамена. Простенки между окнами декорированы гирляндами цветов, углы подзора выделены акантом.

Нос корабля украшает изображение

императрицы Александры в виде богини Афины с копьем и щитом в руках. Коринфский шлем и нагрудные доспехи дополняют ее воинственный облик. Развевающийся плащ и складки туники вносили черты динамики в застывшее в торжественной позе изображение.

Для пластического убранства корабля "Императрица Александра" характерна некоторая сухость форм, измельченность деталей, почти графическая моделировка. Вместе с тем декору корабля нельзя отказать в цельности, монументальности впечатления, которое достигалось прежде всего равновесием композиции и единым характером форм.

ЛИТЕРАТУРА:

Каталог моделей ЦВММ. Л., 1960, с. 28. ЦГА ВМФ СССР, ф. 131, д. в 915, л. 3, 5, 14.

### **133. К.В. Круговихин. "НА СЕВАСТОПОЛЬСКОМ РЕЙДЕ"**, 1843 (фрагмент).

Холст, масло. Размеры: 110x160 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 38081.

Художник изобразил 110-пушечный линейный корабль "Париж", стоящий на Севастопольском рейде. Корабль был построен на Николаевской верфи в 1826 г. корабельным мастером И.С. Разумовым и достигал в длину 59 и в ширину 15,9 м. До февраля 1827 г. судно называлось "Дербент", затем ему дано было имя "Париж".

Наиболее яркая страница истории судна относится к русско-турецкой войне 1828 - 1829 гг. В составе эскадры адмирала А.С. Грейга "Париж" участвовал в осаде крепости Варна.

Строевая жизнь судна была сравнительно недолгой, уже через 10 лет после постройки он был приспособлен под блокшив, а в 1845 г. разобран.

Корабль "Париж" - последняя работа талантливого корабельного мастера Ильи Степановича Разумова, в которой он выразил весь свой опыт, умение и вкус.

Стройный корпус "Парижа" имел удивительно изящное завершение в пластически разработанной корме. Гакаборт венчали гении Славы, поддерживающие вензель; кварталы украшали фигуры кариатид, ниже по бокам располагались изображения орлов; простенки между окон были декорированы резными фигурами дельфинов. В убранстве корабля поражает тонко прочувствованное равновесие композиции, соотно-

шение деталей и целого, точно выбранные размеры изображений.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Список русских военных судов. Спб., 1872.

Мелихов В. Описание действий Черноморского флота. - "Морской сборник", 1850, № 4, с. 270 – 310.

Каталог живописи ЦВММ. Л., 1970, с. 42.

### **134 - 136. 44-пушечный фрегат "КНЯГИНЯ ЛОВИЧ"**.

Чертежи. ЦГА ВМФ СССР, 1828, ф. 327, № 1283.

Фрегат был построен В. Стоке в 1828 г. Стройный корпус судна заканчивался удлиненным носом, под острым углом наклоненным к горизонту. Поясное изображение богини победы Нике с венком Славы в руках украшало княвдигед. Складки короткой туники в месте перехода туловища к херброкету выглядели естественно. Выразительность движения носовой фигуры и острота силуэта делают ее одной из лучших для данного периода.

Основным декоративным элементом в пластическом убранстве фрегата были львиные маски, обрамленные пальметками. В четком ритме они повторялись на херброкетах и нижних раковинах, с их помощью были выделены края подзора на корме. Карнизы боковых галерей и гака- борт отделаны тонко прорисованными овами. Двуглавый орел занимал центральную часть гакаборта.

В целом пластическое убранство фрегата "Княгиня Лович" очень выразительно. Единство орнамента и тонко найденные пропорции делали экстерьер судна гармоничным и цельным.

### **137, 138. 24-пушечный фрегат "НАДЕЖДА"**.

Модель. Ценные породы дерева, кость. Размеры: 84x32x45 см. Масштаб 1:48. Центральный военно-морской музей, инв. № 202.

Модель была изготовлена в 30-е годы XIX в. в модельной мастерской Санкт-Петербургского порта.

Фрегат "Надежда" построен В.Ф. Стоке за 10 месяцев на Охтинской верфи в 1828 г. по тому же проекту, что и фрегат "Урания". Длина судов равнялась 30,4 м, ширина 7,9 м. Схожи корабли были и по отделке, что объясняется манерой мастера, своеобрази-

ем его почерка. Корма и боковые галереи украшены пальметтами, венками, ниспадающими гирляндами цветов и геральдическим орлом.

Княвдигед заканчивался женской фигурой, красиво изогнутой по линии нависавшего над водой форштевня. Гордо откинута голова, мягкая драпировка короткого плаща и пластичный переход туловища в акантовые листья сообщали фигуре изящество и легкость.

### **139. Гальюнная фигура 84-пушечного корабля "ПОЛТАВА".**

Модель. Дерево. Размеры: 145х34х40 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 225.

84-пушечный корабль "Полтава" - пятый по счету, носивший это имя. Его построил в 1829 г. в Петербурге, в Новом Адмиралтействе, А.А. Попов, прославившийся не только как создатель судов и крытых эллингов, но и как автор ряда теоретических работ, таких, как "Гидростатическое исследование о спуске кораблей на воду", "Аналитическое исследование о прогрессике, употребляемой в корабельной архитектуре" и пр.

Нос корабля украшала фигура св. Сампсония - покровителя русских войск, в день празднования которого православной церковью произошла Полтавская битва. В искусстве чаще изображали библейского героя Самсона - победителя царя зверей - льва (достаточно указать на центральную фигуру главного фонтана в Петергофе). Это была распространенная аллегория победы России в Северной войне.

Мастер представил св. Сампсония в виде бородатого мужчины, облаченного в доспехи, с венцом мученика на голове. Фигура изображена реалистично, что удивительно тонко сочетается с фантастическими деталями: волутообразным завитком вместо рук и листьями аканта.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. VIII, Спб., 1894, с. 59.

### **140 - 141. 44-пушечный фрегат "ЕЛИЗАВЕТА".**

Чертежи. ЦГА ВМФ СССР, 1828, ф. 327, № 1241.

Декоративное убранство фрегата "Елизавета". построенного К. А. Глазыриным в

1828 г., лишь в незначительных деталях отличалось от убранства фрегата "Княгиня Лович". Центр гакаборта украшал двуглавый орел, на краях подзора контртимберсов располагался орнамент, состоящий, правда, не из львиных масок с пальметками, а из стилизованных дубовых листьев. Наружные края гакаборта подчеркнуты карнизом простой профилировки, нижнюю его часть украшал растительный орнамент. Боковые галереи декорированы волютами с листьями аканта, кровля и подшпильцы отделаны широкими лопатками в виде раковин. Под окнами - орнамент из дубовых листьев.

Гальюн фрегата "Елизавета" украшало изображение женской головы в пышном уборе из страусовых перьев, с нарядными серьгами и бусами. Размеры ее были довольно значительны, что повлекло за собой укрупнение формы орнамента на херброкетах. Гирлянды цветов, перехваченные лентами, выглядят несколько громоздкими рядом с изящным и легким орнаментом кормы и галерей. Разный масштаб декора нарушал цельность пластического убранства судна.

### **142 - 144. 74-пушечный корабль "СМОЛЕНСК".**

Модель. Дерево. Размеры: 148х35х42 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 311.

74-пушечный корабль "Смоленск" спущен на воду 25 августа 1830 г. в Новом Адмиралтействе. Этот нарядный корабль, с плавными обводами, стройными галереями и изящной резьбой построен мастером А.А. Поповым. Он свободно владел приемами орнаментики в стиле классицизма, что позволило ему создать на корме яркую по декоративной насыщенности композицию.

Два яруса окон разделяли фриз из щитов, скрещенных знамен, шлемов, мечей и топориков. Низ гакаборта был орнаментирован плотно сплетенными листьями, края украшены венками с живописно развевающимися лентами. Ликторские связки и скрещенные топорики, перехваченные венками, заполняли промежутки между окнами. Силуэт кормы был подчеркнут ювелирно исполненными иониками. Изображение геральдического орла терялось среди этого разнообразия орнаментальных форм.

Боковые галереи по своему декору являлись продолжением кормовой композиции: фриз из воинских атрибутов шел между ярусами окон, места соединения

штульцев с корпусом прикрыты волютами.

В носовой части корабля, увенчанной двуглавым орлом, наибольший интерес представлял рельеф на херброкетах. Он был составлен из тех же элементов, что и фриз на корме и боковых галереях, но в иной последовательности. Это позволяло наилучшим способом вписать их в сложную объемно-пространственную форму херброкета.

#### **145 - 148. 12-пушечная яхта "НЕВА".**

Модель. Дерево, кость. Размеры: 70x29x75 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 231.

Модель была исполнена в модельной мастерской Морского музея под руководством А. Глотова.

12-пушечная яхта "Нева" была построена в 1831 г. в Санкт-Петербурге на Охтинской верфи под руководством В.Ф. Стоке, которому особенно удавались суда малых форм. Он тонко чувствовал их специфику и находил верный модуль их декора.

Яхта "Нева" - двухмачтовое судно длиной 22,9 м и шириной 6,8 м. Ее острый форштевень украшал геральдический орел, борта - воинские атрибуты из скрещенных знамен, щитов, барабанов, труб, пушечных дул и пр.

Нарядно и изысканно, в лучших традициях классицизма декорирована корма. На гакаборте развернута композиция из знамен, щита и шлема. Здесь же изображены гибкие лавровые ветви, венки и ниспадающие гирлянды с нарядными бантами. На краях кормы поставлены фигуры нимф в непринужденных и грациозных позах.

Яхта "Нева" - одна из лучших работ Вениамина Фомича Стоке.

#### **149. А.П. Боголюбов. "ФРЕГАТ "ПАЛЛАДА".** Рисунок.

#### **150, 151. 44-пушечный фрегат "ПАЛЛАДА".**

Модель. Дерево, кость. Размеры: 140x42x40 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 52.

Фрегат "Паллада" - один из наиболее известных кораблей русского парусного флота, с судьбой которого читатели знакомы по одноименной книге И.А. Гончарова. Фрегат в составе эскадры контр-адмирала Н.С. Путятина направлен из Петербурга для "охраны Дальневосточной торговли", а также с

целью географических, этнографических и гидрологических исследований. Экспедиция была прервана Крымской войной 1853 - 1856 гг., и "во избежание плена" фрегат "Паллада" был затоплен в Императорской гавани.

Тридцать лет спустя С.О. Макаров, будущий герой Порт-Артура, совершая кругосветное плавание на корвете "Витязь", побывал на месте затопления "Паллады" и предпринял попытки к розыску фрегата. Непрестанно бросая лот со шлюпки, моряки протралили предполагаемое место затопления и, наконец, нащупали корабль. Он лежал на твердом грунте, носом к берегу на глубине 15 м. Водолаз, спущенный с "Витязя", определил, что фрегат сильно разрушен.

Попытки подъема "Паллады" относятся уже к нашим дням. В 1948 г. командой водолазов были подняты со дна блоки, пушечный лафет, части медной обшивки и клюзы с надписью "Паллада".

Фрегат был построен В.Ф. Стоке на Охтинской верфи в 1832 г. Его длина 52,7 м, ширина - 13,3 м. Стройный, высокий корпус фрегата имел слегка закругленную корму и острую носовую оконечность. Двуглавый орел продолжал наклонную линию княвдигеда и нависал над водой, распластав могучие крылья. Другой орел украшал гакаборт судна. Карнизы - регели - завершали плавной линией очертания кормы. Оконные простенки оформлены пилястрами с простыми по профилировке базами и капителями. Черно-белая окраска подчеркивала строгую деловитость отделки.

В убранстве "Паллады" отразились те поиски лаконизма и новых средств выразительности судовых экстерьеров, которые начались в 30-х годах XIX в.

А.П. Боголюбов изобразил на рисунке идущую под парусами "Палладу".

ЛИТЕРАТУРА:

Подъем остатков фрегата "Паллада". - "На вахте", 1949, 27 ноября.

#### **152, 153. 20-пушечный бриг "КАЗАРСКИЙ".**

Модель. Дерево, кость. Размеры: 88x43x67 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 43.

Модель выполнена в 1874 г. модельным мастером майором в отставке И. Егоровым. Бриг, предназначавшийся для разведки, посыльной и крейсерской службы, был назван в честь капитан-лейтенанта А.И. Казарского, командира легендарного брига

"Меркурий". Крейсируя у пролива Босфор 14 мая 1829 г., он неожиданно встретился с неприятельской эскадрой. 18-пушечный бриг "Меркурий" начали преследовать самые лучшие ходоки турецкого флота: 110-пушечный корабль под флагом капудан-паши и 74-пушечный под адмиральским флагом. Команда брига высказалась единогласно за решительный бой. На шпиль перед входом в кюйт-камеру был положен заряженный пистолет, чтобы в критический момент последний из оставшихся в живых офицеров брига выстрелом в бочку с порохом взорвал корабль вместе с врагом.

Начался неравный бой, который длился четыре часа. Вот как описывает один из турецких штурманов действия брига "Меркурий": "...мы не могли заставить его сдаться. Он дрался, отступая и маневрируя, со всем искусством опытного боевого капитана, до того, что стыдно сознаться - мы прекратили сражение, а он со славой продолжал свой путь... Если в великих деяниях древних и наших времен находятся великие подвиги храбрости, то сей поступок должен все иные помрачить и имя сего героя достойно быть начертано золотыми буквами на храме Славы: он называется капитан-лейтенант Казарский...".

За этот бой весь личный состав получил награды, а бриг - кормовой георгиевский флаг. Было решено увековечить имя капитан-лейтенанта, под командованием которого корабль совершил беспримерный подвиг. В 1834 г. был построен 20-пушечный бриг "Казарский". Работы вел в Санкт-Петербурге, в Новом Адмиралтействе, корабельный мастер Лемуан. Нос брига украшало изображение двуглавого орла, корму - восходящее солнце, символизирующее немеркнущую славу воинской храбрости.

Готический рисунок оконных переплетов свидетельствует о влиянии эклектизма на творчество мастера.

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова, М.-Л., Воениздат, 1948, с. 206 - 207.

#### **154. П.Т. Борисполец. "АВРОРА" (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры: 154x197 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 38714.

44-пушечный фрегат "Аврора" был построен в 1836 г. в Санкт-Петербурге на Охтинской верфи. Строителем его был высоко-

эрудированный человек, опытный мастер Иван Афанасьевич Амосов. После окончания Училища корабельной архитектуры он усовершенствовал свои знания в Англии, затем в Северо-Американских Соединенных Штатах. Его деятельность была отмечена рядом наград "за полезные труды и представленные сведения об иностранном судостроении", "за отличную постройку", "за прочную постройку", "за долговременную службу построенных судов" и т.д. И.А. Амосов был создателем первого в России судна с архимедовым винтом.

Фрегат "Аврора" обладал хорошей прочностью и был разобран лишь после 25-летней многотрудной службы. Для "охраны Дальневосточной торговли" фрегат был послан из Петербурга в Петропавловск-на-Камчатке, где его застала Крымская война.

В августе 1854 г. он принял участие в Петропавловском бою, обороняя город от нападения соединенной англо-французской эскадры. Его славное имя было позднее дано крейсеру, ставшему легендарным во время Великой Октябрьской социалистической революции.

П.Т. Борисполец изобразил на своем полотне идущий на всех парусах фрегат "Аврора". Корма корабля по своему оформлению проста и лаконична. Нарядность ей придают золоченые регели, резные пилястры между окон и геральдический орел на гакаборте.

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова, М., Воениздат, 1948, с. 244 - 247.

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. VI, Спб., 1892, с. 294.

#### **155. Носовое украшение 12-пушечного брига "ЯСОН", 1850.**

Модель. Дерево. Размеры: 47x32x24 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 984.

Бриг был назван в честь Ясона, греческого героя, который совершил на корабле "Арго" дальнее и опасное плавание к берегам Колхиды за золотым руном, охраняемым драконом. Этот дракон и был выбран мастером для носового украшения брига. Крылатое чудовище опирается о щит когтистой лапой, шея напряженно выгнута, пасть раскрыта и готова извергнуть смертоносный огонь. Сравнивая это изображение с более ранним, XVIII в. (ил. 14), можно заметить, что утрачены внутренняя

напряженность, экспрессия форм. Дракон середины XIX столетия имеет устрашающий вид, но не обладает силой, вызывающей ужас.

Бриг "Ясон" прослужил в составе Черноморского флота всего пять лет и был затоплен вместе с другими кораблями в 1855 г. в Севастопольской бухте.

### **156. Носовая фигура линейного корабля "СУЛТАН МАХМУД".**

Дерево. Размеры: 100x50 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 1567.

В 1836 г. в Николаеве был спущен на воду 86-пушечный линейный корабль "Султан Махмуд", названный в честь турецкого султана Махмуда II (1785 - 1839), заключившего в 1833 г. союз с Россией для борьбы с египетским вассалом пашой Махмудом-Али. Постройка этого корабля явилась актом дипломатической вежливости по отношению к союзнику. Длина судна составляла 60 м, ширина 16,3 м. Носовую часть его украшало погрудное изображение султана. Эта фигура выполнена в жанре скульптурного портрета. Махмуд изображен смуглым молодым мужчиной с восточными чертами лица, густыми бровями, пышными усами и острым взглядом больших черных глаз. Вытканные золотом роскошные одежды обтягивают его стан. Полосатой по рисунку драпировкой прикрыт переход туловища в княвдигед. Выражение лица и слегка наклоненная вперед фигура создают впечатление, что перед султаном толпа его раболепных подданных и он всматривается в нее строго и пристально.

Моделировка форм широкая и обобщенная, построенная на резкой светотени, что позволяло рассмотреть фигуру с большого расстояния. Этой же цели подчинено и цветовое решение: оно основано на контрастных сочетаниях светлого и темного, зеленого, красного и желтого цветов.

Носовая фигура выглядела эффектно на фоне белых парусов, яркого неба и пенящихся морских волн.

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова. М.– Л., Воениздат, 1948, с. 216 – 217.

### **157. А. П. Боголюбов. "СЕВАСТОПОЛЬ", 1846.**

Холст, масло. Размеры: 110x160 см. Музей ВВМУ им. М.В. Фрунзе.

Картина - одна из ранних работ художника, подписанная "Лейтенант А. Боголюбов". Живописец показывает Севастополь с моря и все свое внимание сосредоточивает на изображении судов, скользящих по водной глади бухты. Подробно, со знанием дела, художник-морьяк передает детали парусной оснастки и корабельной архитектуры.

Центральное место в картине занимает 120-пушечный линейный корабль с закругленной кормой и навесными балконами. Подобную архитектуру имел 120-пушечный корабль "Три Святителя", построенный полковником Воробьевым в Николаеве в 1838 г. (совпадают форма кормы и корпуса, их пропорции, рангоут и такелаж).

К моменту написания картины корабль "Три Святителя" находился в составе Черноморского флота. Позже, в 1853 г. он отличился в Синопском сражении, а через год, 11 сентября 1854 г. был затоплен на Севастопольском рейде вместе с другими кораблями Черноморского флота.

ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. "Три Святителя", исторический очерк. Кронштадт, 1894, с. 54.

### **158 - 161. 120-пушечный линейный корабль "ДВЕНАДЦАТЬ АПОСТОЛЫ".**

Модель. Дерево. Размеры: 93x36x72 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 39497.

Корабль был построен в Николаеве в 1841 г. корабельным мастером С.И. Чернявским. Крупный корпус корабля длиной 63,7 м. и шириной 18 м имел закругленную корму с двумя навесными балконами. Нарядный вид ей придавали пышные гирлянды из завитков и листьев аканта. Боковые галереи были украшены резными фигурками дельфинов, волютами, балясинами и пучком акантовых листьев на нижних раковинах. На носу кроме традиционного геральдического орла была вырезана гирлянда из завитков аканта.

Это был нарядно оформленный корабль, при постройке которого мастер не стремился к строгости и лаконизму его облика.

В жизни корабля было интересное событие, связанное с изобразительным искусством. В 1846 г. общественность отмечала десятилетие деятельности художника И.К. Айвазовского. Отдавая дань уважения талантливому маринисту, адмирал В.А. Корнилов пришел на корабле "Двенадцать апостолов" из Севастополя в Феодосию на чествование художника в сопро-

вождении пяти боевых кораблей.

ЛИТЕРАТУРА:

Барсамов Н.С. И.К. Айвазовский. М., "Искусство", 1962, с. 68.

**162. И.К. Айвазовский. "СМОТР ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА В 1849 г.", 1886.**

Холст, масло. Размеры 136,5x249 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 1552.

Смотр Черноморского флота происходил в 1849 г. на Севастопольском рейде. Многие из изображенных на картине кораблей стали через четыре года после смотра героями Синопа, многие из них в 1855 г. были затоплены при входе в Севастопольскую бухту, для того чтобы не пустить в нее неприятельский флот.

В правом нижнем углу картины художник поместил Николая I и на почтительном расстоянии группу офицеров, окруживших главного командира Черноморского флота адмирала М.П. Лазарева. Небольшого роста, коренастый, он внимательно и строго наблюдает за проходящими мимо кораблями.

"Эти суда щеголяли безупречной чистотой вооружения, распорядителями малейшего движения на каждом судне являлись избранные знатоки морского искусства. Каждый из них обладал неумолимым критическим взглядом, каждый чувствовал на себе устремленный взгляд учителя. Это был как бы оркестр, составленный исключительно из виртуозов; среди подобного оркестра обратить на себя внимание было достойно цели жизни, зависящей от одобрения Михаила Петровича".

М.П. Лазарев в течение 18 лет находился во главе Черноморского флота, содействовал его обновлению: в состав флота вошли 16 линейных кораблей и свыше 150 других судов.

ЛИТЕРАТУРА:

Войт Вл. Очерки деятельности наших моряков. Спб., 1887, с. 65 - 66.

Каталог живописи ЦВМ М. Л., 1970, с. 46.

**163. А.П. Боголюбов. "СМОТР БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА" (фрагмент).**

Холст, масло. Размеры 80x120 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 1517.

На полотне представлен Балтийский военный флот середины XIX в., т.е. периода наивысшего расцвета парусного судостро-

ения в России. Стройные высокие корпуса кораблей с заваленными топ-тимберсами, цельная линия бортов и низкие кормовые надстройки - все это характерные черты судов этого периода. Резные балконы и двуглавые орлы украшают их кормовые и носовые оконечности.

ЛИТЕРАТУРА:

Каталог живописи ЦВММ. Л., 1970, с. 58.

**164, 165. 120-пушечный линейный корабль "ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ КОНСТАНТИН".**

Модель. Дерево, кость. Размеры 93x36x72 см. Масштаб 1:96. Центральный военно-морской музей, инв. в 284.

На модели надпись: ".Труды отставного майора 86-летнего старца И. Егорова. 1876 год. Декабря 15 дня".

Корабль был построен в Николаеве в 1852г. под руководством Степана Ивановича Чернявского. В "Общем морском списке" о нем сказано следующее: "... принадлежал к выдающимся корабельным инженерам нашего флота. Его обширная деятельность простиралась одинаково, как в пору существования у нас парусных судов, так и в знаменательную пору двукратного пересоздания этих судов сперва в паровые деревянные, потом в железные броненосные. Обширные сведения по предмету своей профессии, при громадной к тому же опытности, много способствовали правильной постановке и решению возникавших технических вопросов в деле такого пере- создания...".

"Великий князь Константин" был последним деревянным парусным кораблем, построенным С.И. Чернявским.

Экстерьер судна лаконичен и прост. Резные украшения ограничиваются геральдическим орлом на носу и корме. Стилизаторство мастера проявилось лишь в прихотливо изогнутой линии гакаборта. В экстерьере корабля нашли отражение поиски нового в убранстве, в понимании красоты судна, которую стали видеть не в обилии резных украшений, а в объемно-пространственном решении.

Служба корабля "Великий князь Константин" была недолгой. Через год после постройки он участвовал в Синопском бою. Огнем своей артиллерии он взорвал один турецкий корабль и заставил выброситься на берег еще два неприятельских судна. За 4 часа боя он сделал 2602 выстрела и сам получил 30 пробоин в корпусе.

Через два года вместе с другими кораблями Черноморского флота был пущен 28 августа 1855 г. на дно Севастопольской бухты.

ЛИТЕРАТУРА:

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 358, 486.

Веселаго Ф. Общий морской список. Т. XII, Спб., 1900, с. 258.

**166. И.К. Айвазовский. "ЭСКАДРА ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА ПЕРЕД В"ОДОМ НА СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ РЕЙД" (фрагмент).** Холст, масло. Размеры: 95x115 см. Центральный военно-морской музей, инв. № 31 383.

Центральное место в картине занимает 120-пушечный корабль, по-видимому, флагманский. Вокруг него в разных направлениях снуют шлюпки, выполняя распоряжения командующего. По внешнему виду корабль напоминает 120-пушечный "Париж", на котором имел свой флаг контр-адмирал Ф.М. Новосильский. Позже "Париж" отличился в Синопском сражении.

Картина И.К. Айвазовского имеет своеобразный колорит, построенный на тонких сочетаниях серого и золотистого тонов. Художник сумел передать мерцание и переливы свето-воздушной среды и напоенного влагой воздуха.

ЛИТЕРАТУРА:

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новиков. М.– Л., Воениздат, 1948, с. 224.

**167. А.П. Боголюбов. "СИНОПСКОЕ СРАЖЕНИЕ 18 НОЯБРЯ 1853 г." (фрагмент).** Холст, масло. Размеры: 220x330 см. Музей ВВМУ им. М. В. Фрунзе, инв. № 43.

Картина написана А. П. Боголюбовым в 1860 г. и посвящена одной из славных побед русского флота. Эскадра вице- адмирала П. С. Нахимова обнаружила и блокировала главные силы турецкого флота в Синопской бухте. На картине А.П. Боголюбова изображен тот момент, когда русские корабли заняли свои места по

диспозиции и начали обстрел турецкого флота. В правой части картины представлены три русских корабля (справа налево): 84-пушечный "Ростислав", 120-пушечный "Париж" и "Три Святителя". Вглядываясь в форму их кормовых оконечностей, можно заметить, что "Париж" и "Ростислав" имели традиционную конструкцию плоской кормы с крытыми боковыми галереями и прихотливо изогнутыми гакабортами. У "Трех Святителей" была уже закругленная корма с открытыми балконами, шедшими в два яруса от одного борта к другому. Кормовые плоскости первых двух кораблей были украшены резными, позолоченными фризами из завитков аканта и двуглавым орлом в центре. Декоративное оформление "Трех Святителей" ограничивалось лишь изображением герба российской империи и строгими по рисунку металлическими решетками балконов.

Во время сражения, продолжавшегося четыре часа, было сделано 16 865 выстрелов, причем самое большое количество - с "Ростислава", на котором от чрезмерного накала разорвалось несколько орудий. Ожесточенный бой, показавший высокие боевые качества русских моряков во главе с П.С. Нахимовым, В.А. Корниловым, В.И. Истоминым, Ф.М. Новосильским и др., окончился полным истреблением турецкого флота. П.С. Нахимов в своем приказе от 23 ноября 1853 г. писал: "Изъявляю душевную мою признательность командирам кораблей и фрегатов за хладнокровие и точное постановление судов по данной диспозиции во время сильного неприятельского огня, равно как и за непоколебимую их храбрость в продолжение самого дела; обращаюсь с признательностью к офицерам за неустрашимое и точное исполнение их своего долга, благодарю команды, которые дрались как львы".

Синопский бой был последним в истории сражением парусных флотов.

ЛИТЕРАТУРА:

Веселаго Ф. Список русских военных судов. Спб., 1872.

Кротков А. Повседневная запись замечательных событий в русском флоте. Спб., 1893, с. 486.

Боевая летопись русского флота. Под ред. Н.В. Новикова. М. - Л., Воениздат, 1948, с. 222 - 226.



## **ИЛЛЮСТРАЦИИ**

(смотри приложение)

## БИБЛИОГРАФИЯ

- АЛФАВИТНЫЙ указатель законов и постановлений по части морского управления с 1821 по 1848 г. Спб., 1849.
- БЕЛАВЕНЕЦ П.И. Материалы по истории русского флота. М. - Л., Гос. военно-морское изд-во НК ВМФ Союза ССР, 1940.
- БОГОЛЮБОВ Н. История корабля. Т. 1 - 2. М., 1879. ВАХТИН В.В. Краткий морской словарь. Спб., 1874.
- ВЕСЕЛАГО Ф. Краткая история русского флота. М. - Л., Военмориздат, 1939.
- ВЕСЕЛАГО Ф. Очерк русской морской истории. Спб., 1875.
- ВЕСЕЛАГО Ф. Список русских военных судов. Спб., 1872.
- ГЛОТОВ А. Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля. Спб., 1816.
- ЕЛАГИН С. История русского флота. Период Азовский. Спб., 1864.
- ЗАПИСКИ ученого комитета Морского министерства (журнал), Спб., 1828 - 1845.
- ГРИШИН Ю.А. История мореплавания. М., «Транспорт», 1966.
- КЛИНОВ В. О корабельной и камельной конструкции (рукопись XVIII в.) - ГПБ им. М.Е. Салтыкова-Щедрина, отдел рукописей, рукопись Q IX.8.
- КРОТКОВ А. Русский флот в царствование императрицы Екатерины II с 1772 по 1783 г. Спб., 1889.
- МАНСУРОВ Б. Охтинские адмиралтейские селения.- «Морской сборник», 1954, XI, XII.
- МАТВЕЕВА Т.М. Архитектурно-декоративное оформление русских деревянных парусников.- «Судостроение», 1974, № 10, с. 58 - 61.
- МАТВЕЕВА Т.М. Декоративное оформление петровского «Ингерманланда». - «Морской флот», 1972, № 5, с. 57 - 58.
- МАТВЕЕВА Т.М. Забытый вид декоративного искусства. - : Ежегодник АН СССР, Памятники культуры. Новые открытия». М., «Наука», 1975, с. 278 - 285.
- МАТВЕЕВА Т.М. Пластическое убранство русских кораблей первой половины XIX в. - «Сб. науч. трудов Ин-та живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина», 1971, с. 28 - 33.
- МАТВЕЕВА Т.М. Традиции мастеров прошлого в современном судостроении. - «Судостроение», 1974, № 10, с. 62.
- МАТВЕЕВА Т.М. Украшение «Полтавы». - «Морской флот», 1971, № 6, с. 51 - 52.
- МОРСКОЙ сборник (журнал). Спб., 1848 - 1899.
- МОРСКОЙ устав. Спб., 1720.
- ОБОЗРЕНИЕ кораблестроения на Черном море с показанием всех построенных судов (рукопись XIX в.). - ГПБ им. М. Е. Салтыкова-Щедрина, отдел рукописей, рукопись Q IV-296.
- ОКУНЕВ М. Опыт сочинения чертежей военным судам. Спб., 1836.
- О НЫНЕШНЕМ состоянии российского флота (рукопись 1824 г.). - ГПБ им. М.Е. Салтыкова-Щедрина, отдел рукописей, рукопись F II.243.
- ОПИСАНИЕ мореходных судов (рукопись начала XVIII в.).- ГПБ им. М.Е. Салтыкова-Щедрина, отдел рукописей, рукопись Fп IX.I.
- ПЕРЕЧНИ сводов военных и морских постановлений и свода законов российской империи. Спб., 1889.
- ПЛОНСКИЙ В. Корабль. М., «Молодая гвардия», 1950.
- ПОССЕЛЬТ Д.М. Адмирал русского флота В. Я. Лефорт, или начало русского флота. Спб., 1863.
- РОЛЬЗ Р. Морское искусство. Типография морского шляхетского кадетского корпуса, 1793.
- СИМВОЛЫ и эмблемата. Спб., 1719.
- СОБРАНИЕ морских законов, 1700 - 1875 гг. Спб., 1876.
- ФИНЧАМ Г. Краткое изложение о практическом кораблестроении. Спб., 1841.
- ШИШКОВ А. С. Морской словарь. Спб., 1835.
- ШТАТНОЕ положение настоящего вооружения кораблей, фрегатов и прочих судов, к флоту принадлежащих. Спб., 1806.

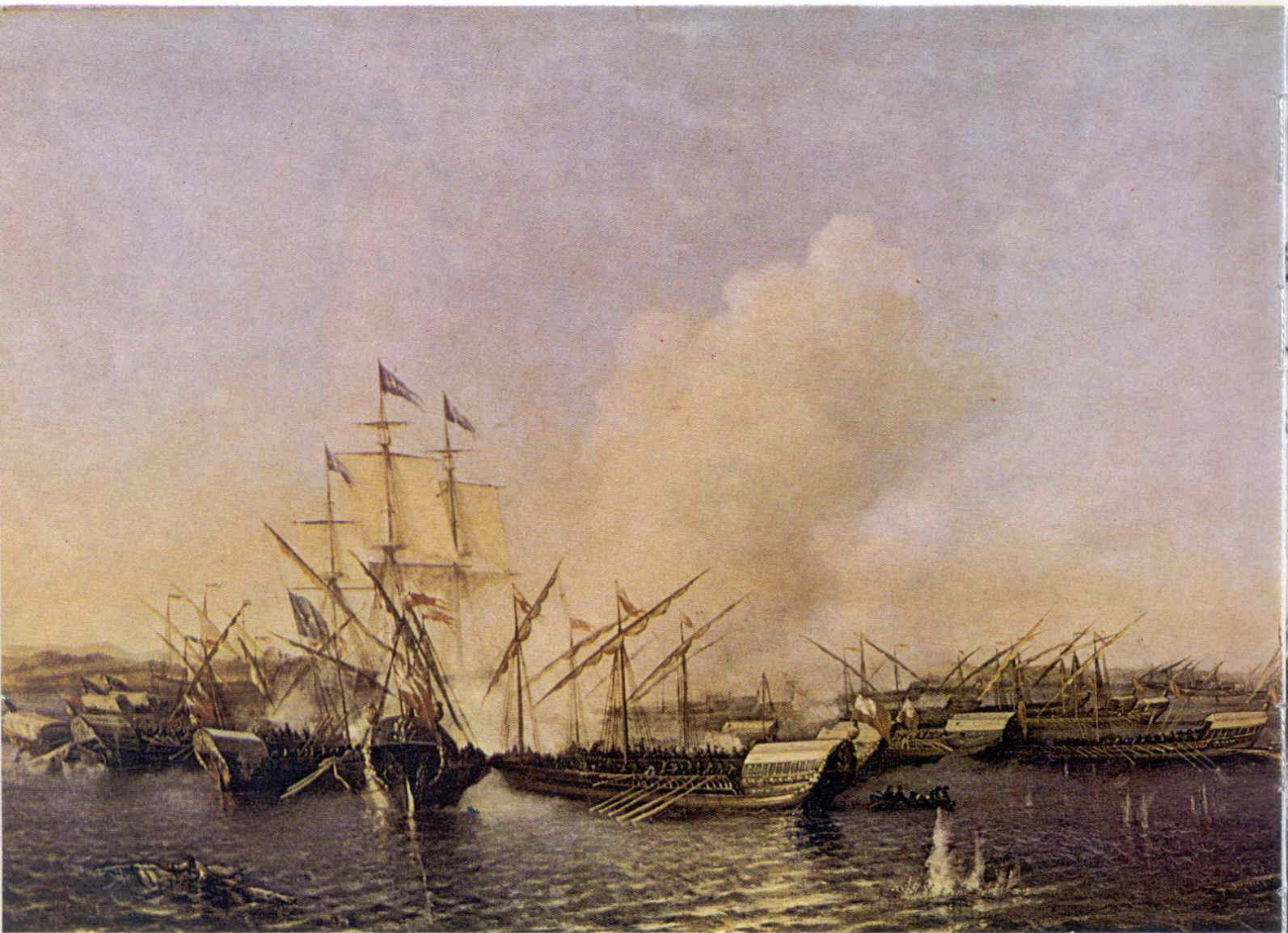
<b>СОДЕРЖАНИЕ</b>	<b>ОТ АВТОРА</b>	<b>5</b>
	<b>АРХИТЕКТУРНО-ПЛАСТИЧЕСКОЕ УБРАНСТВО РУССКИХ КОРАБЛЕЙ (XVIII – ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX ВВ.)</b>	<b>7</b>
	<b>КОНСТРУКЦИЯ ДЕРЕВЯННОГО ПАРУСНОГО КОРАБЛЯ</b>	<b>36</b>
	<b>СЛОВАРЬ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ТЕРМИНОВ</b>	<b>38</b>
	<b>АННОТИРОВАННЫЙ СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ</b>	<b>39</b>
	<b>ИЛЛЮСТРАЦИИ</b>	<b>69</b>
	<b>БИБЛИОГРАФИЯ</b>	<b>222</b>



1

1.  
А. Шхонебек.  
„Взятие Азова“, 1699.

71



2

2.  
Л. Л. Каменев.  
„Гангутский бой“, 1857.

72



3

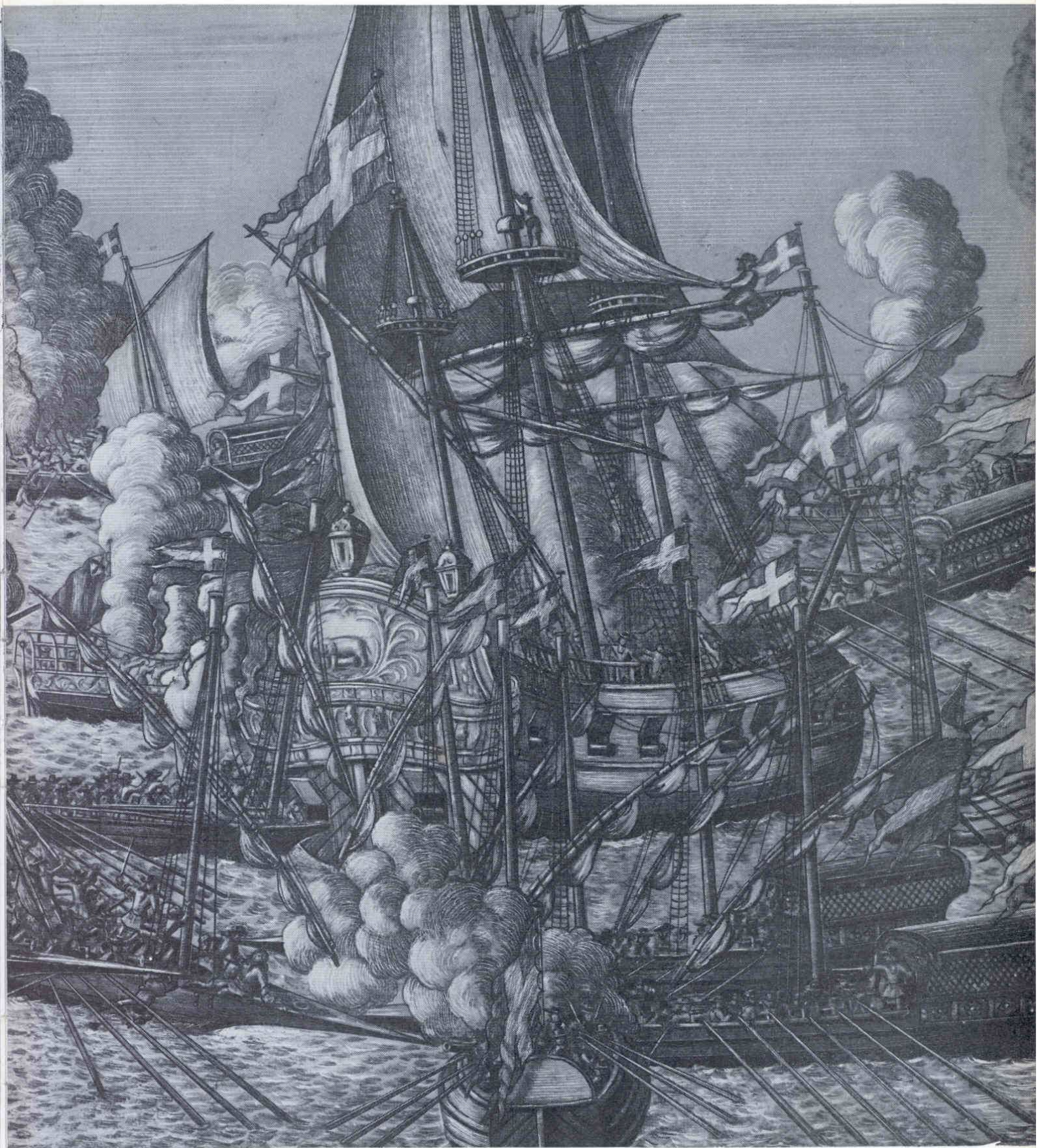
3.  
Ф. Перро.  
„Бой при Гренгаме  
27 июля 1720 г.“, 1841.

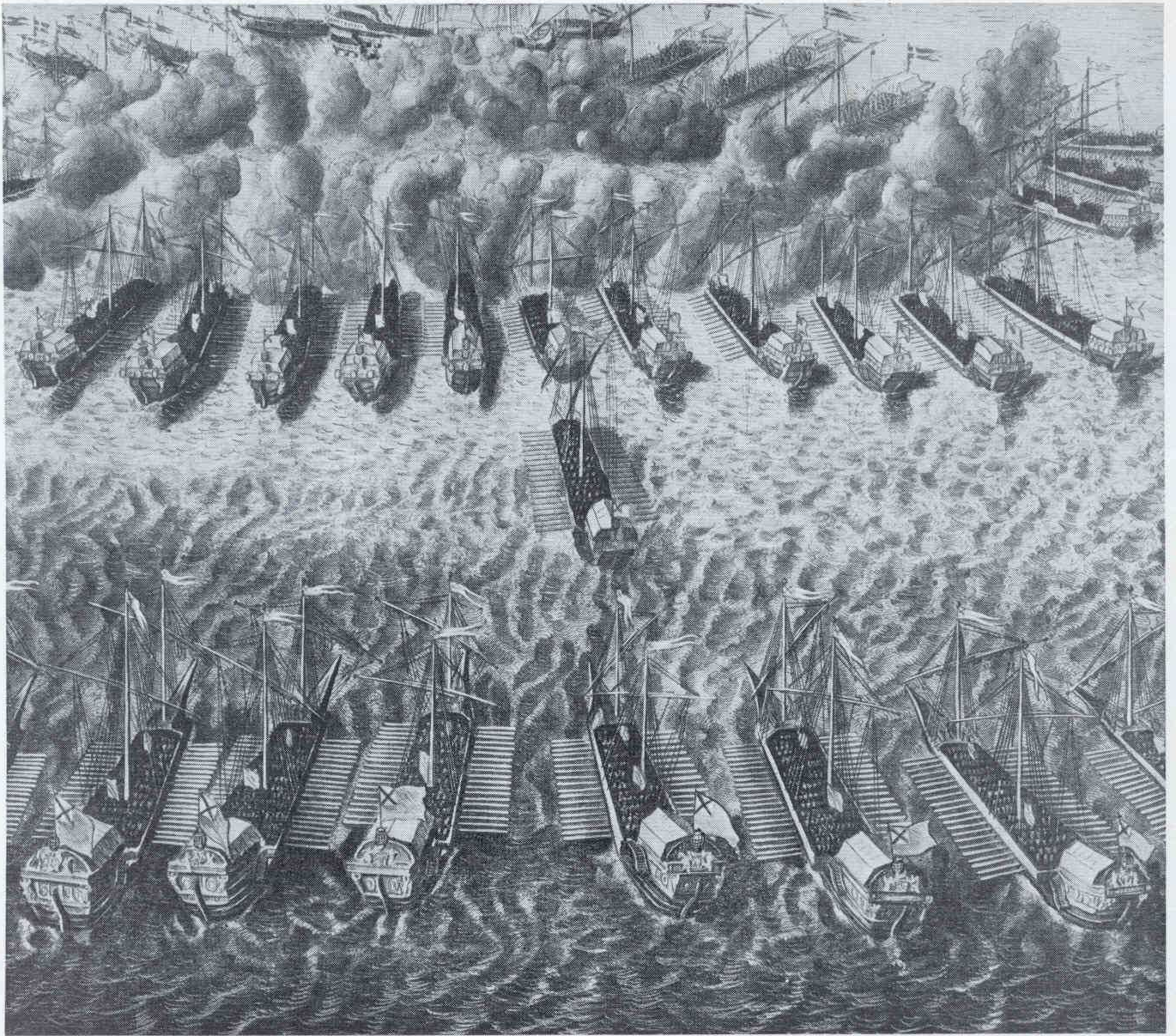
4.  
А. Ф. Зубов.  
„Сражение при Гангуте“, 1715.

4 ▶

73







5

6



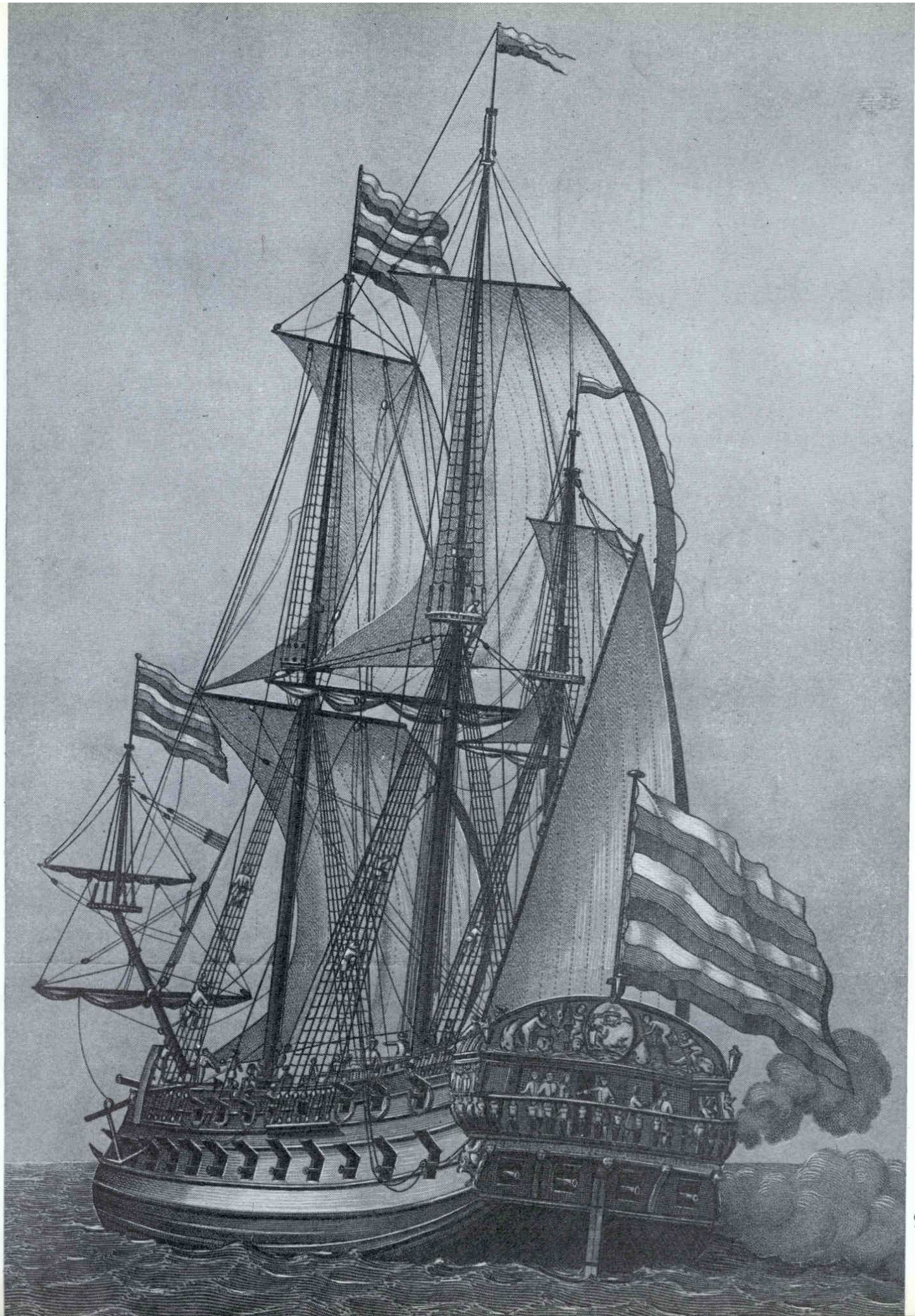
5.  
М. Бокуа.  
„Гангутский бой“, 1720  
(фрагмент).

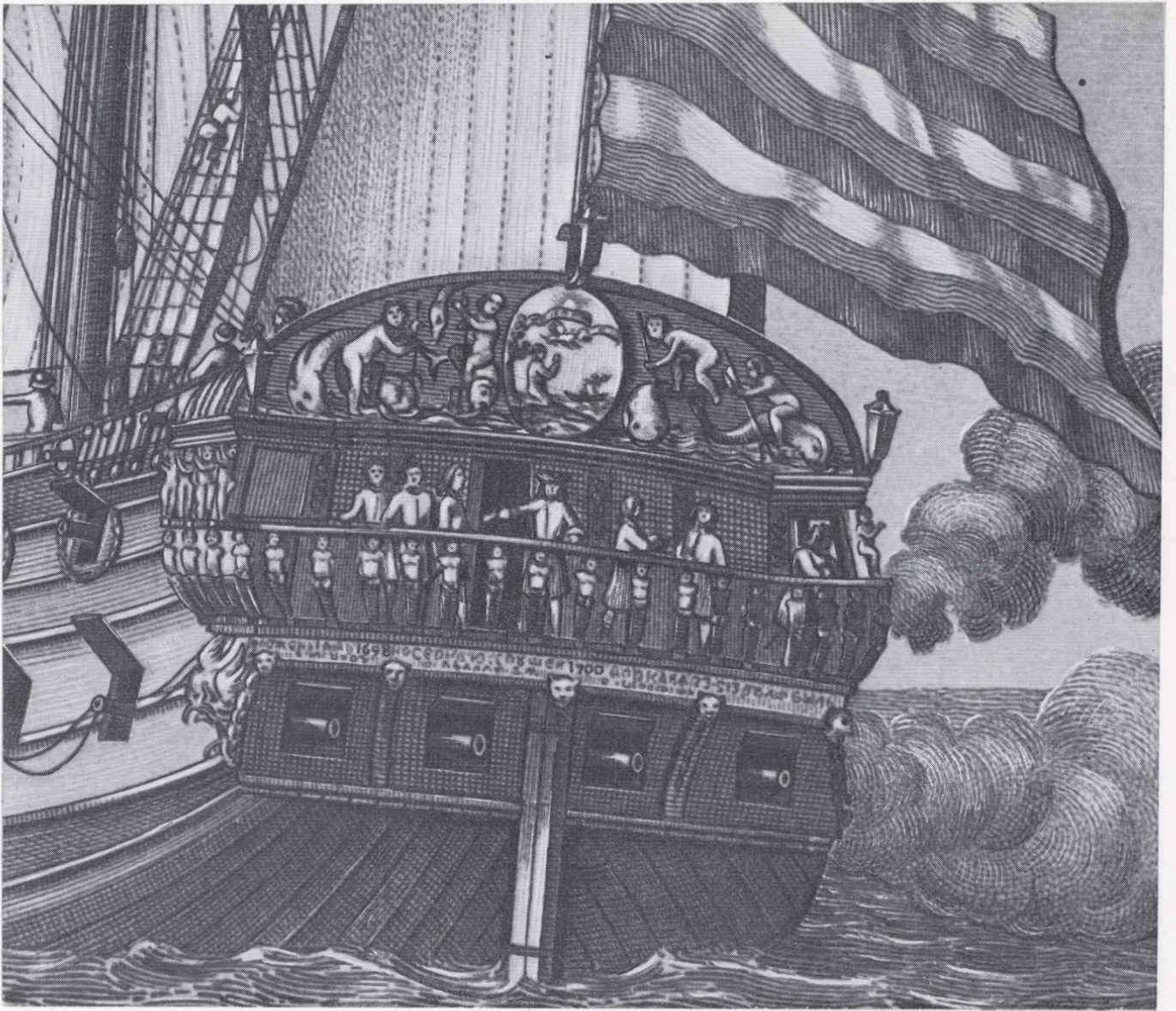
6.  
„В память  
первой морской  
победы“, 1914.  
Плакетка.

7—10.  
А. Шхонебек.  
„Корабль  
„Гото-Предестинация“, 1701.

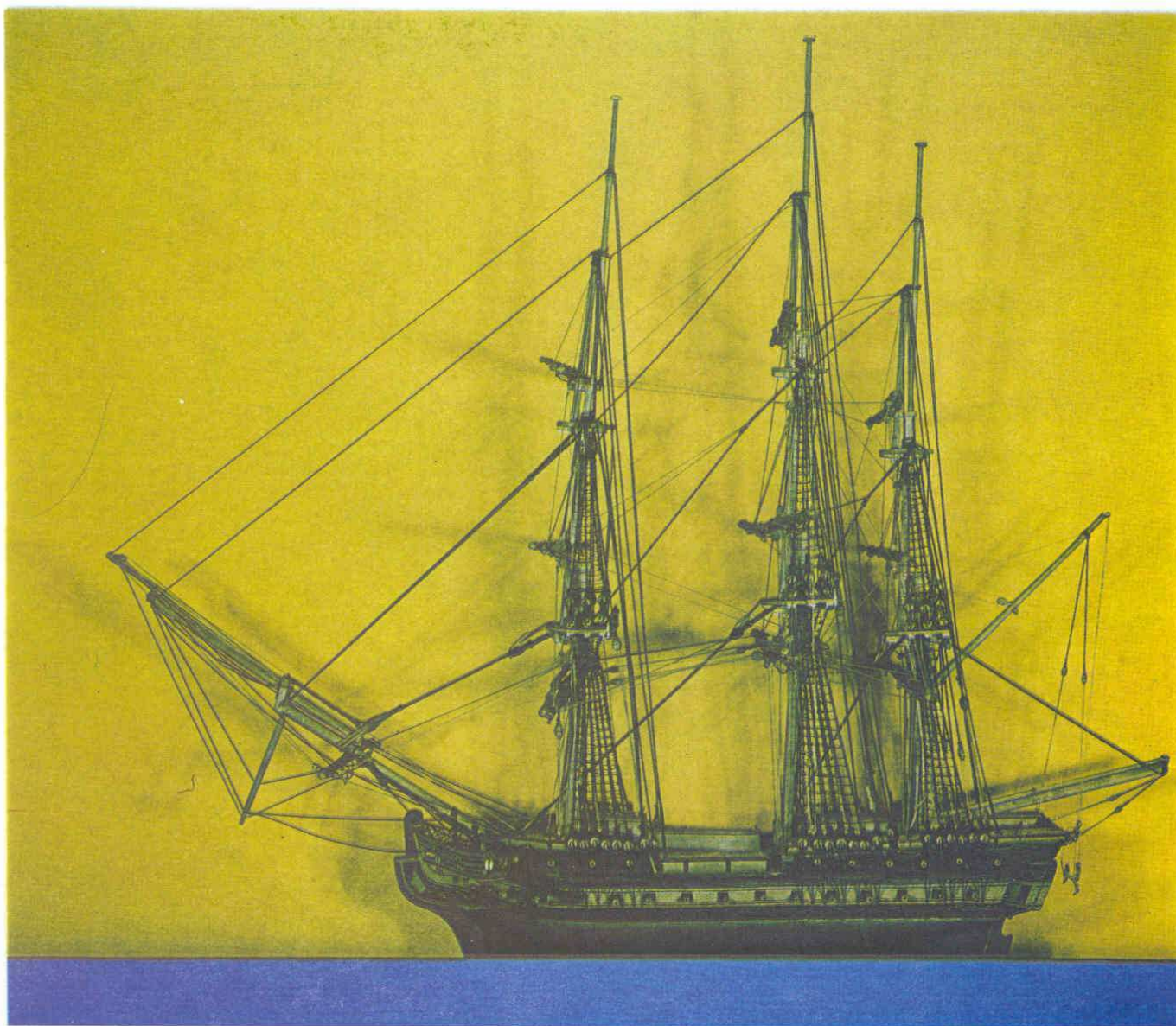








10

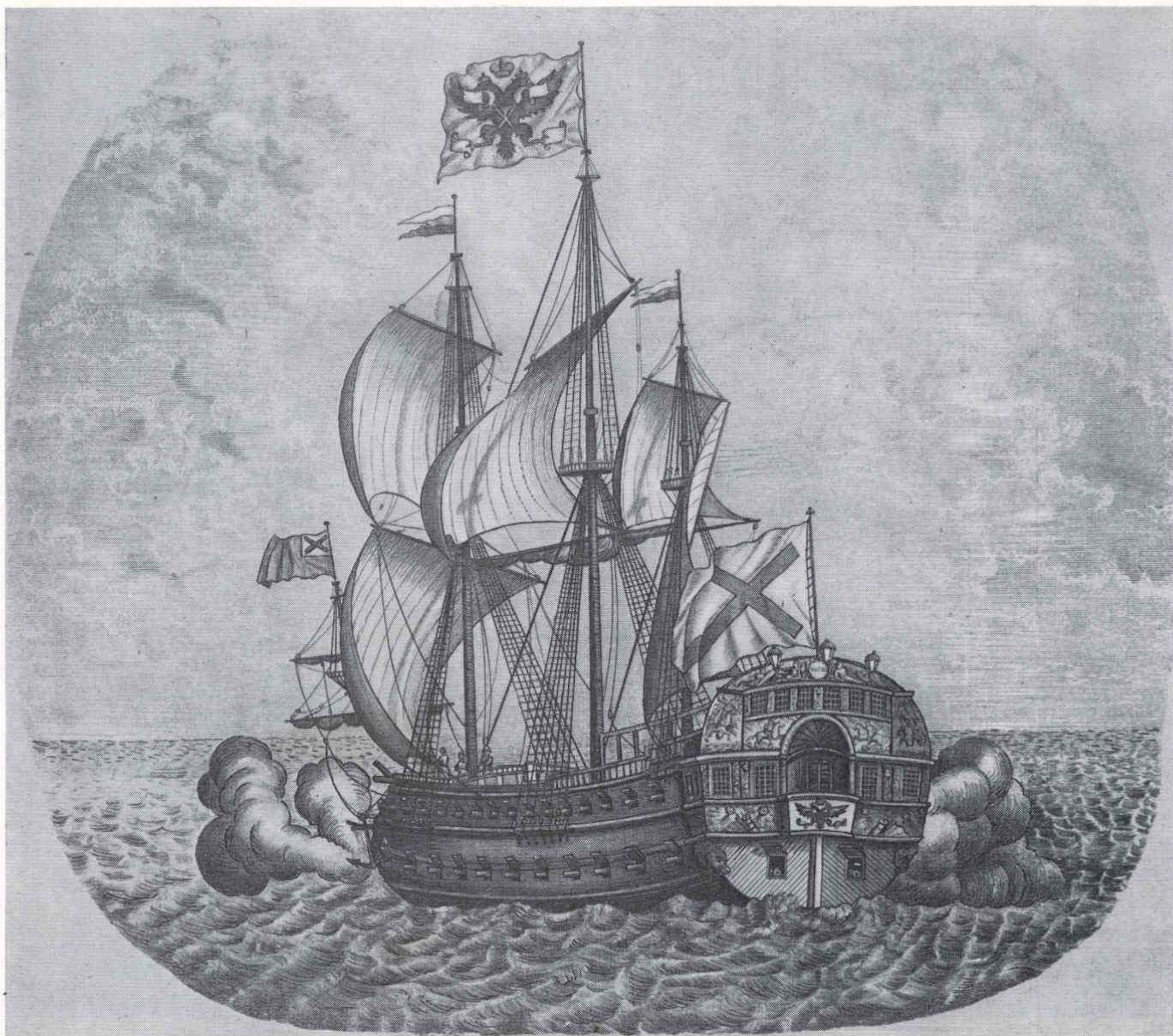


11

11.  
48-пушечный  
линейный корабль  
с полным рангоутом,  
начало XVIII в.



12.  
„В честь  
адмирала  
Ф. М. Апраксина“, 1708.  
Медаль.



13

13.  
П. Пикарт.  
„54-пушечный корабль  
„Полтава“, 1712.

14—16.  
„Георгий Победоносец“,  
первая четверть XVIII в.  
(два фрагмента  
корабельной резьбы). ▶

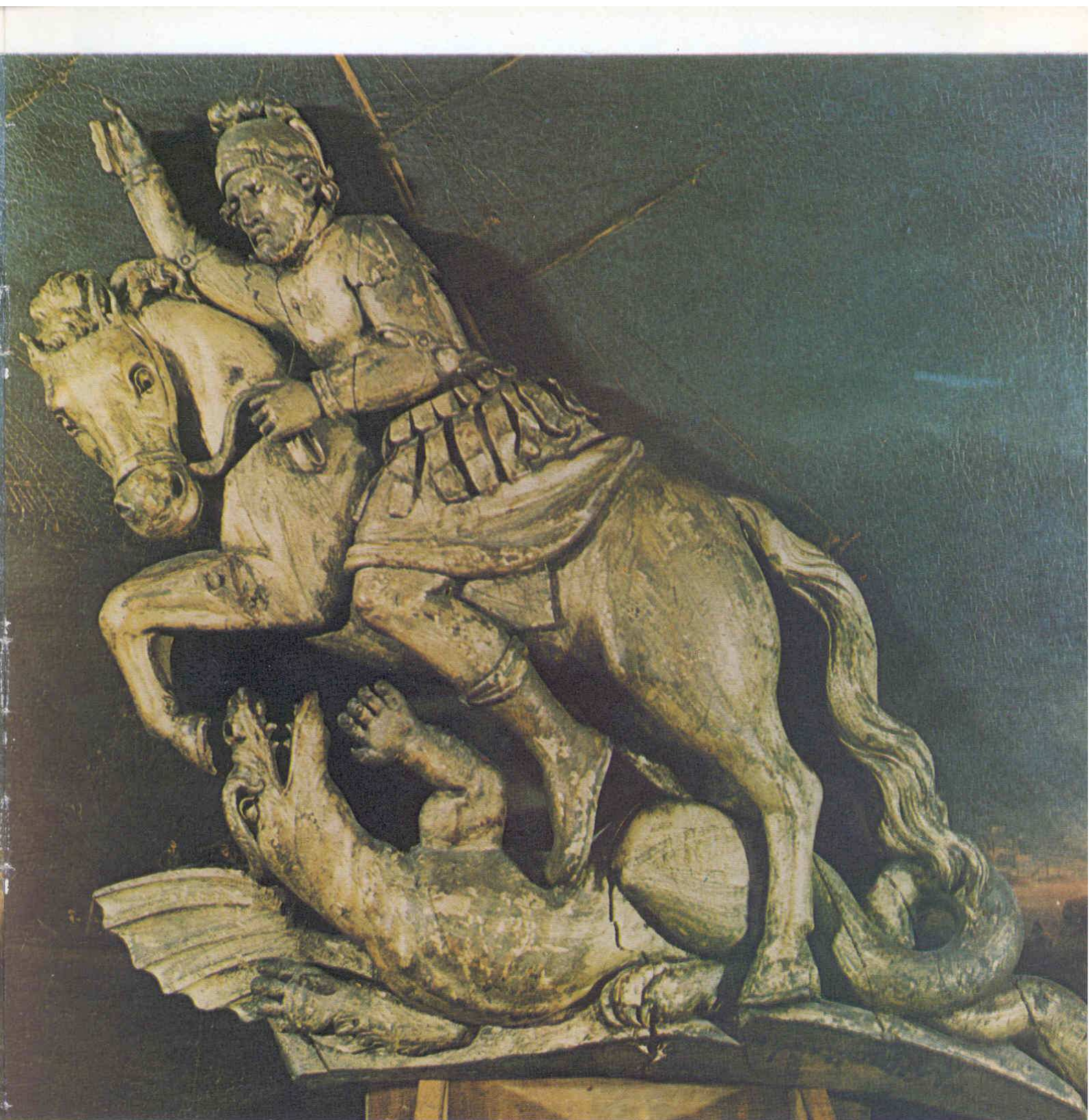


14



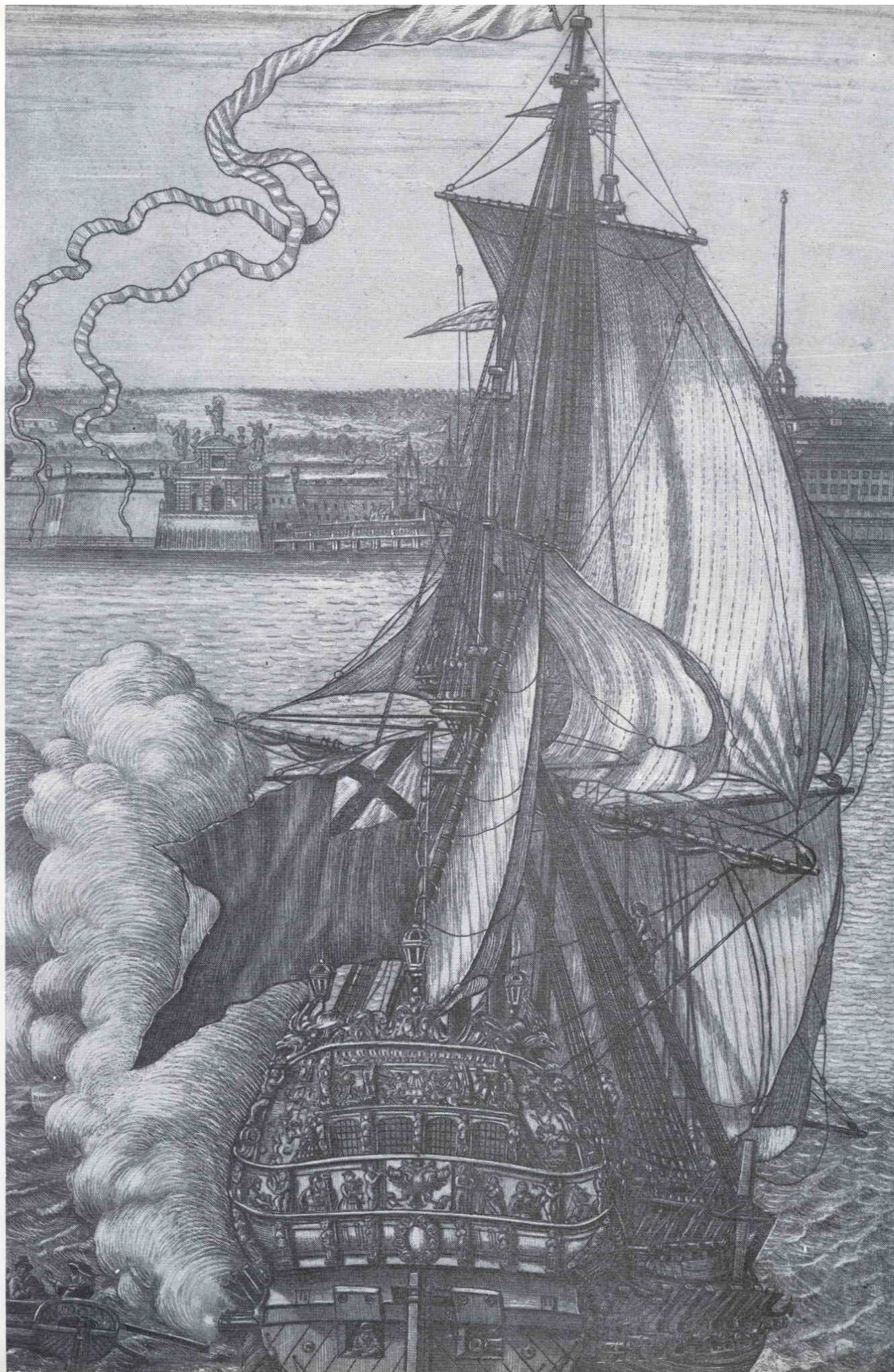
15



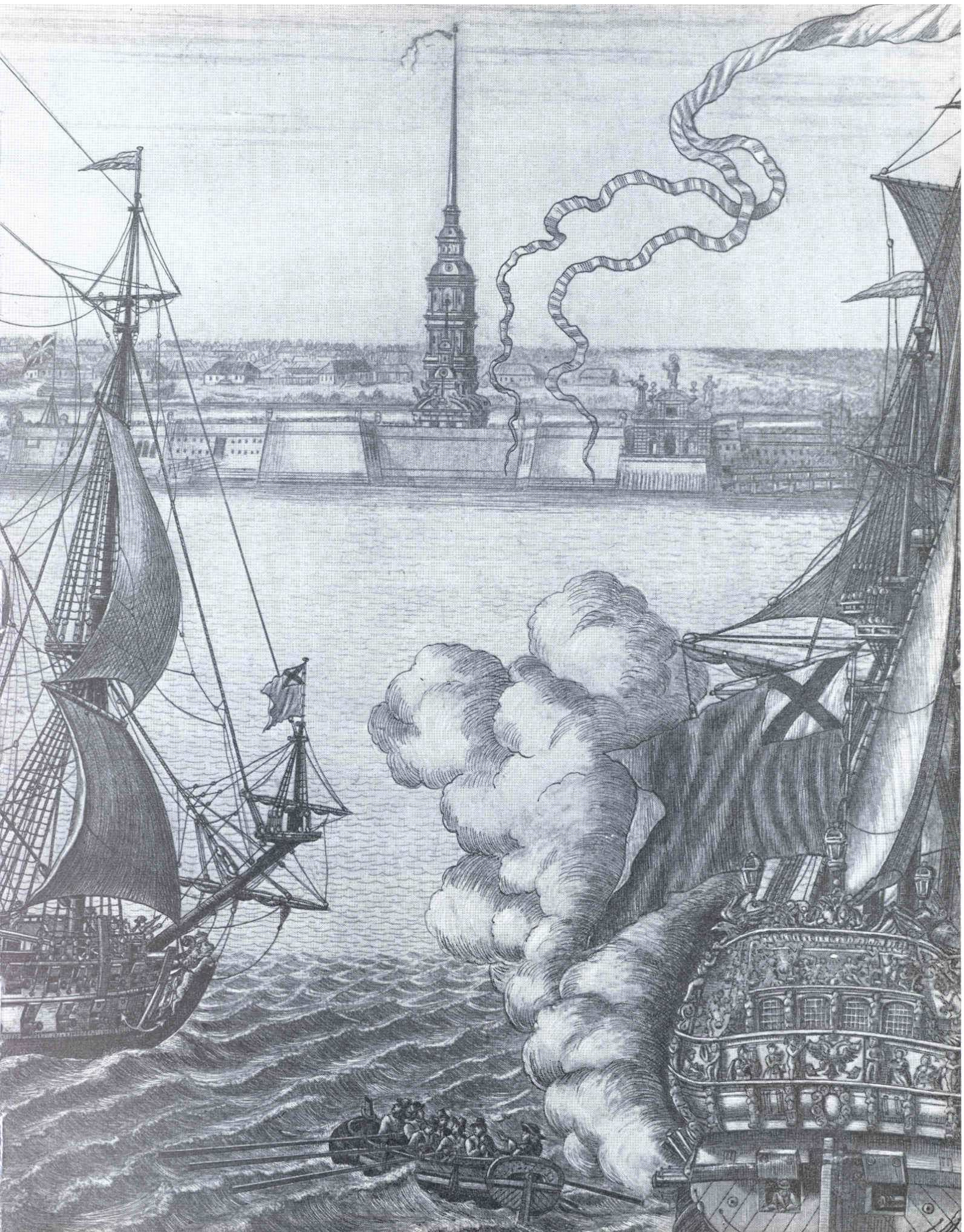


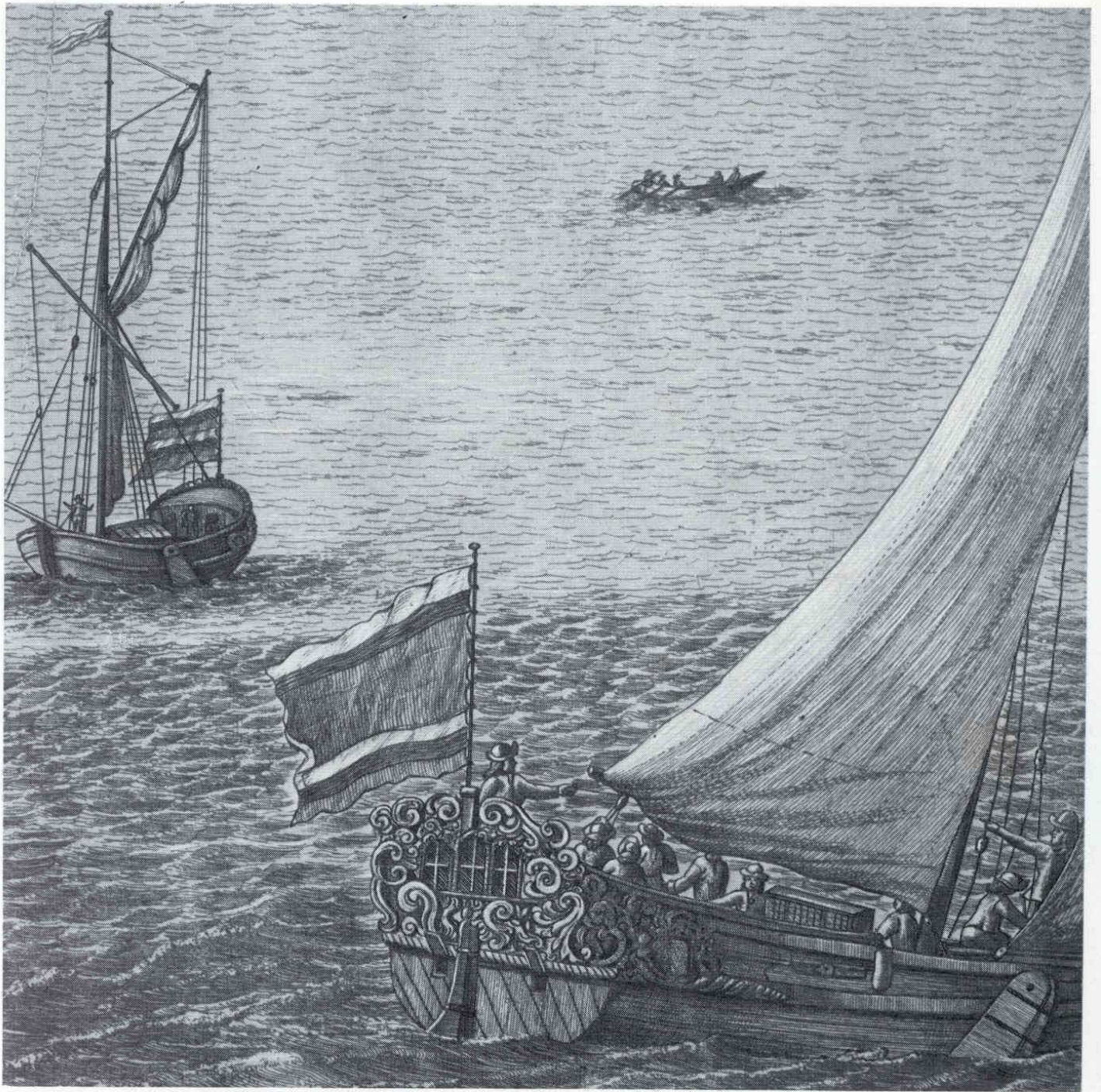
17—20.  
А. Ф. Зубов.  
„Панорама Петербурга“, 1716  
(фрагменты). ▶

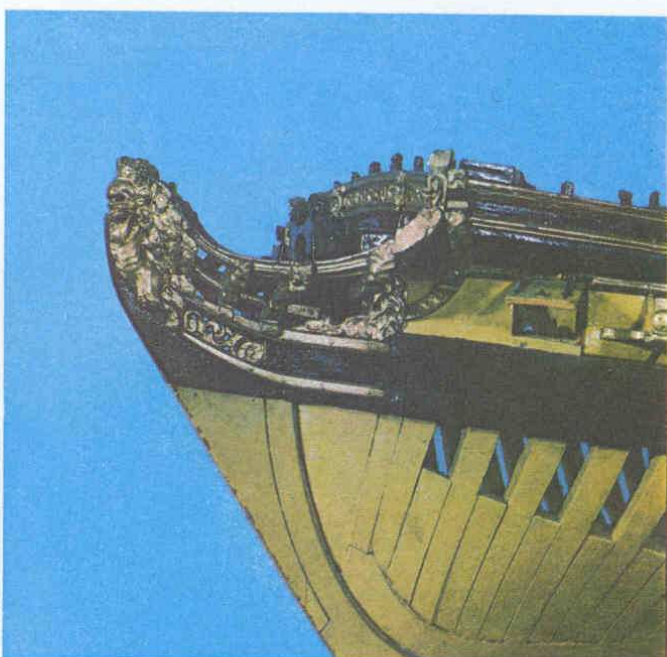
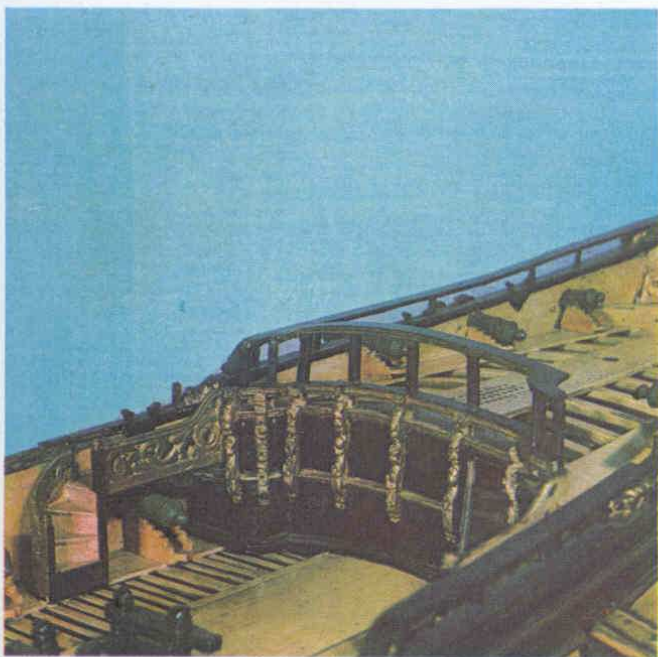










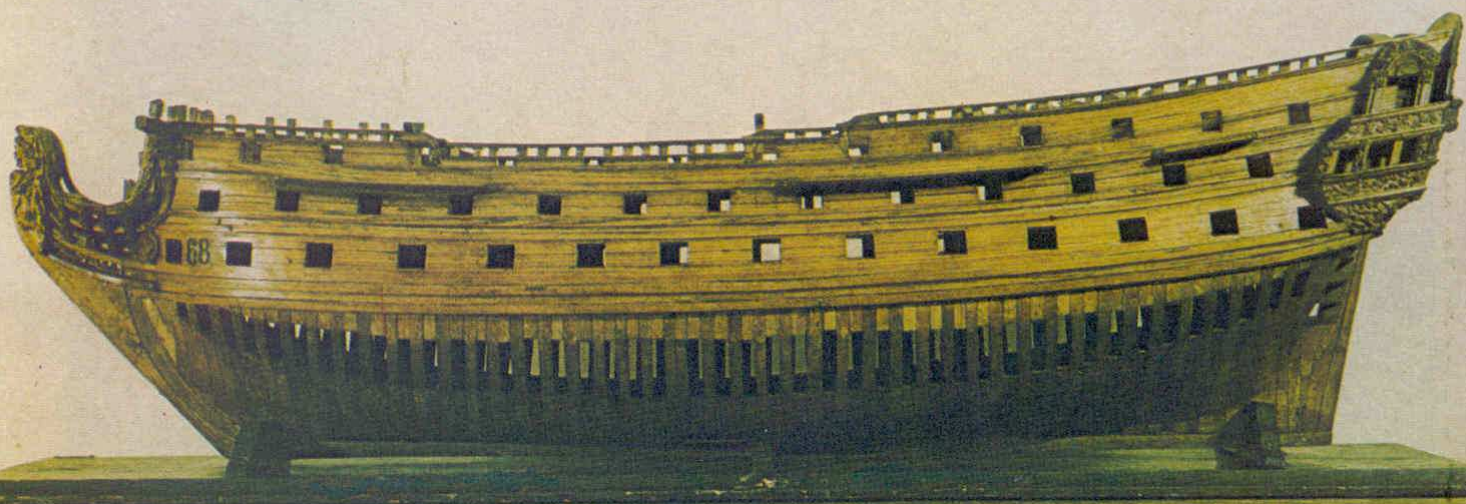


21—24.  
24-пушечный пинк  
„Принц Александр“, 1716.

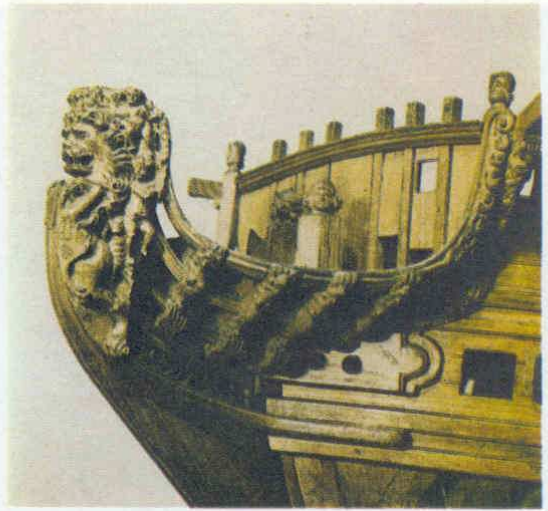


25

25—31.  
88-пушечный  
линейный корабль  
„Святой Андрей“, 1721.



26



29



27



28



30

94



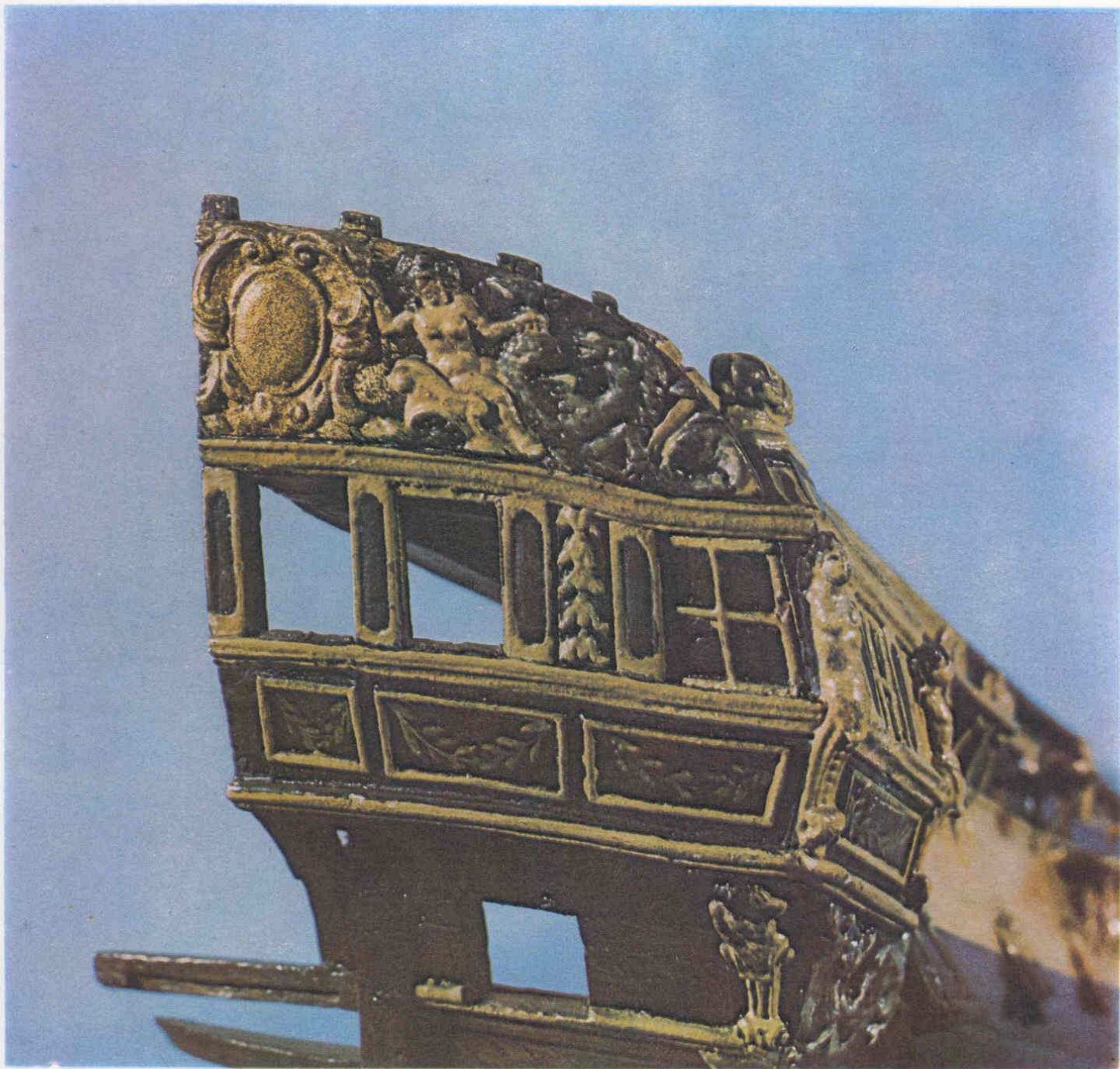
31

95



32

96



33

32, 33.  
32-пушечный фрегат  
„Крейсер“, 1723.



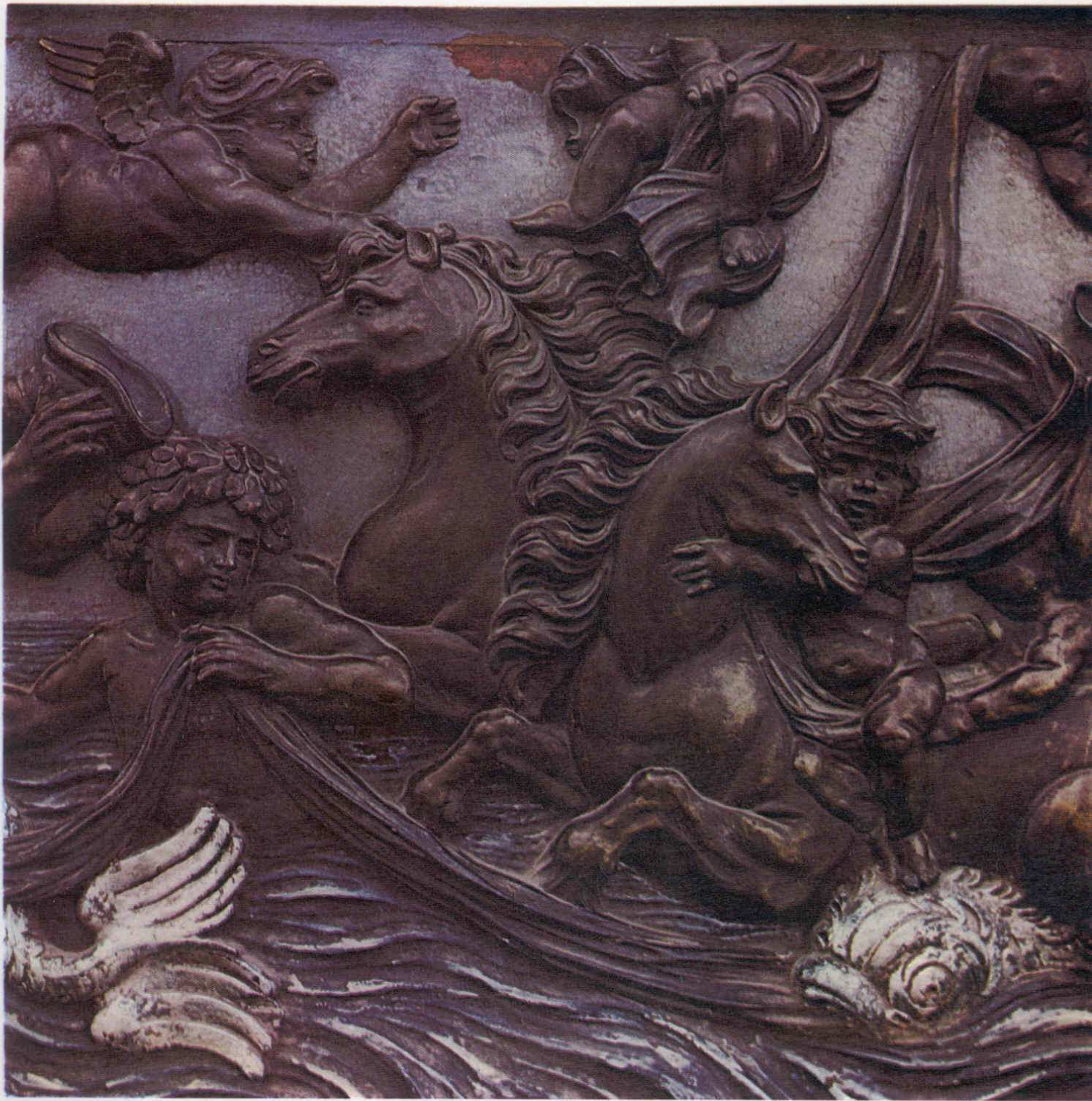
34—42.  
„Триумф Нептуна  
и Амфитриты“,  
первая четверть XVIII в.  
(транцевые доски).













38

104



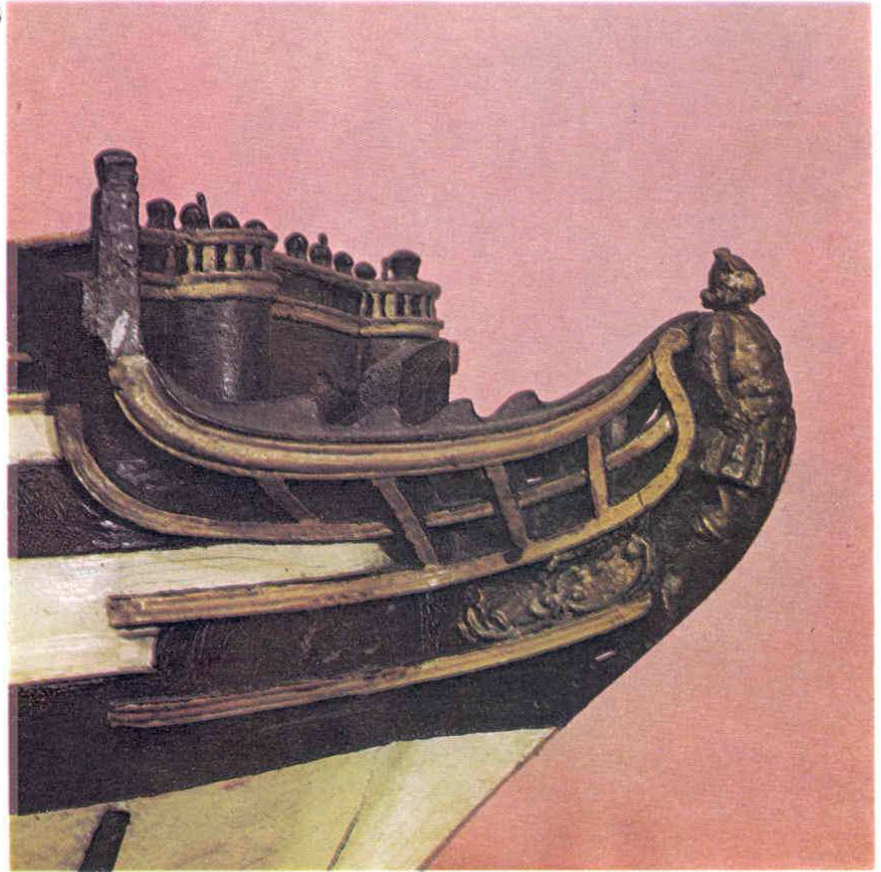






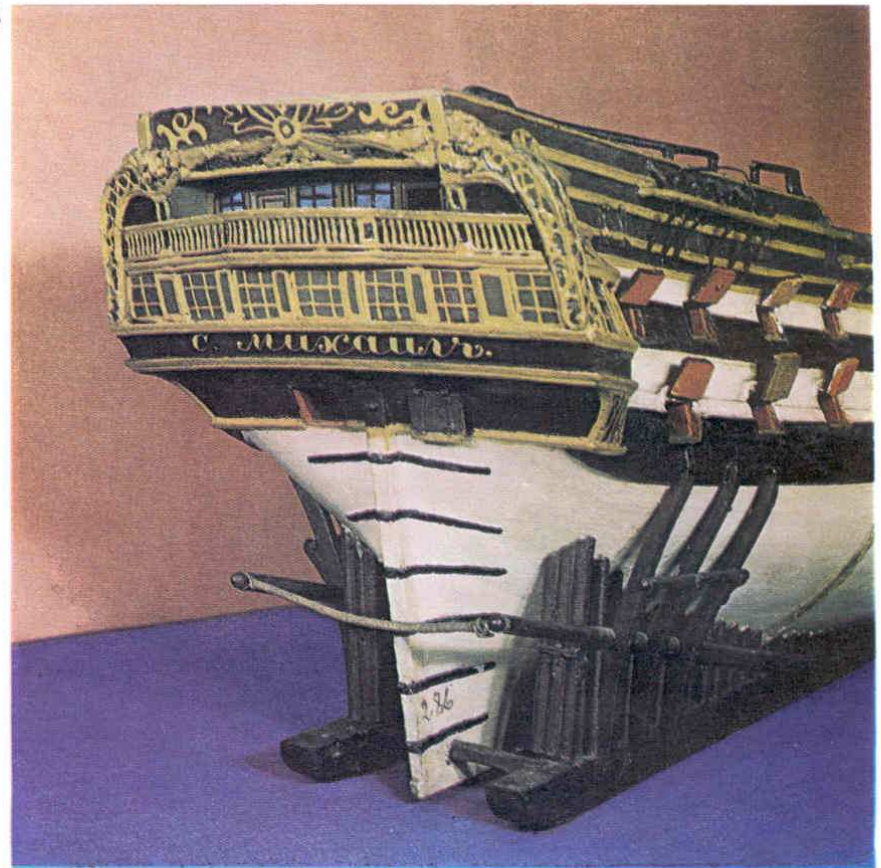
42

43

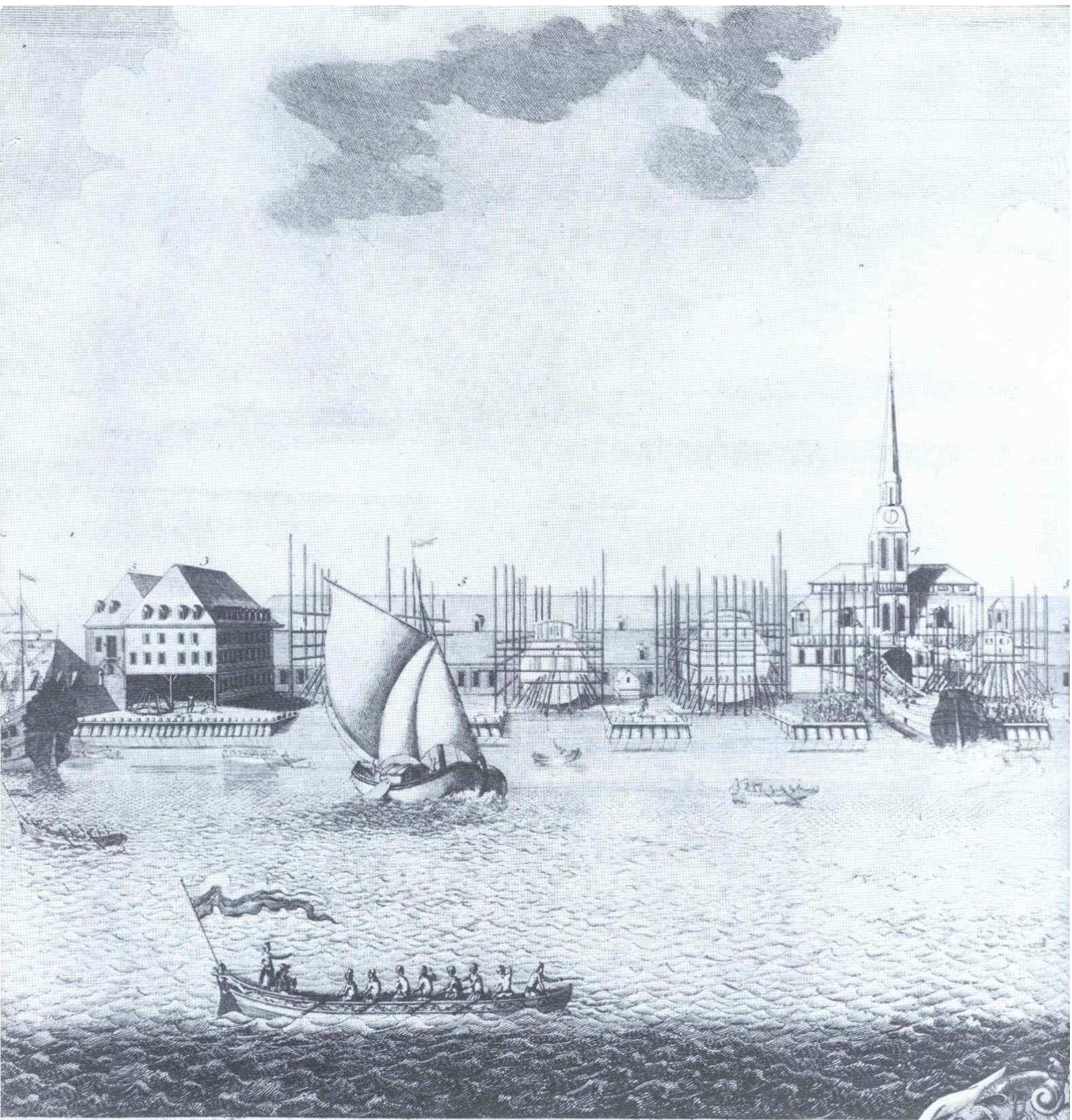


43, 44.  
54-пушечный линейный корабль  
„Санкт-Михаил“  
на стапеле, 1723.

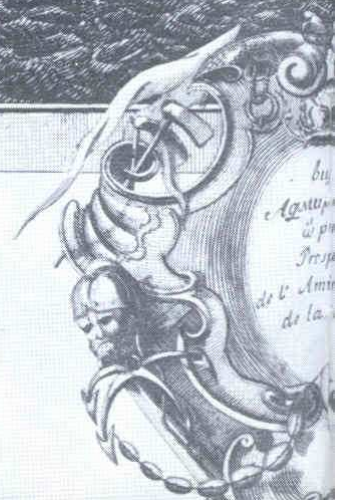
44

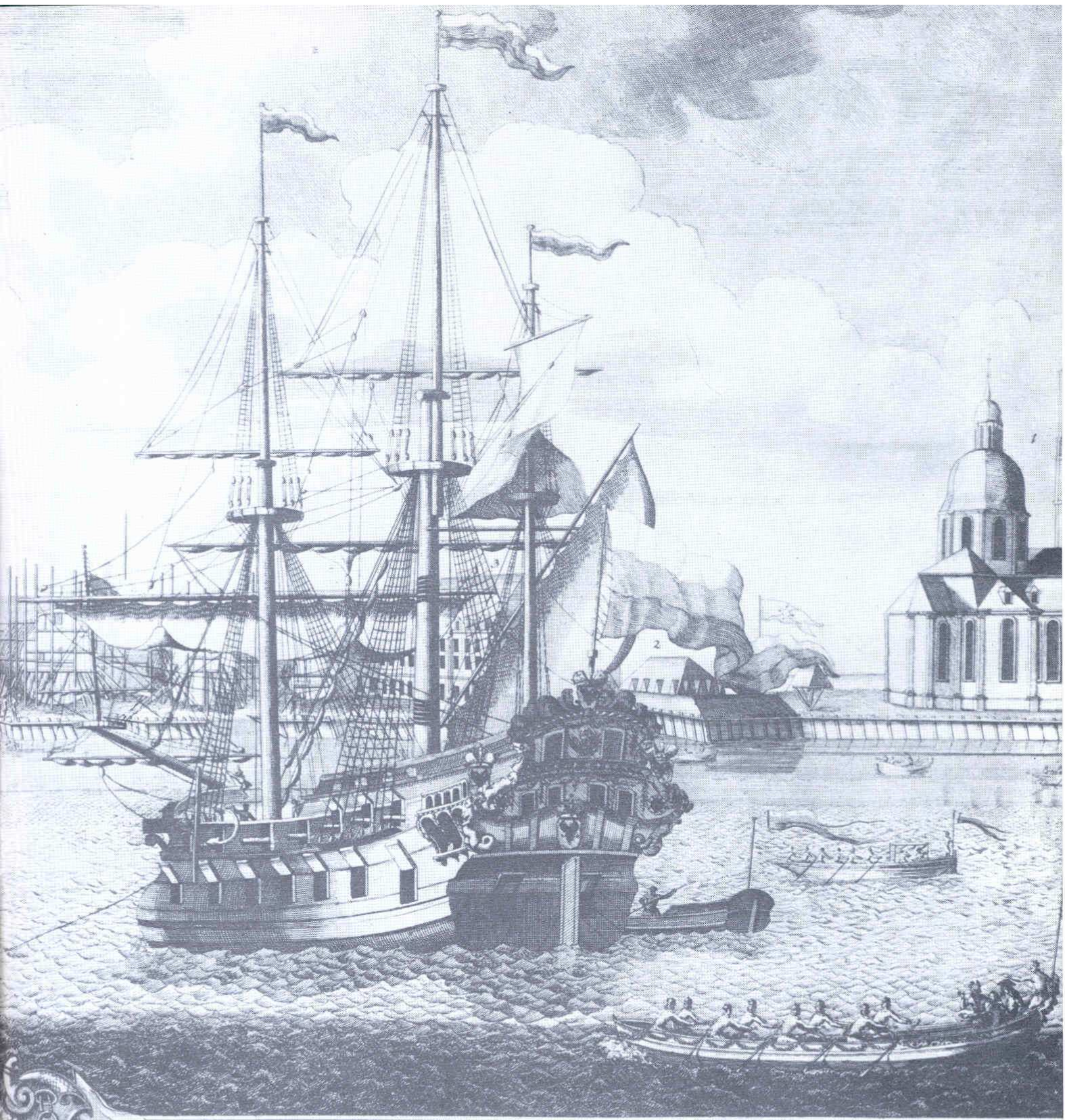


45.  
„Набережная Невы  
у Адмиралтейства“, 1716.  
Гравюра  
с рисунка Марцелиуса. ▶



- 1 . ЦЕРКОВЬ ИСАКІЯ ДАЛМАТСКАГО
- 2 . АДМИРАЛТЕНСКАЯ КУЗНИЦА
- 3 . ЛЕКЛИНОН САРАИ
- 4 . АДМИРАЛТЕНСКОЙ ШПИЦЪ
- 5 . МАГАЗЕННЫ





1. L' Eglise de S' Isaac de Dalmatie
2. Les Forges de l' Amiraute
3. L' Atelier des Modeles
4. La Tour de l' Amiraute
5. Les Magazins





46



47

46—49.  
66-пушечный линейный корабль  
„Слава России“, 1731.



48

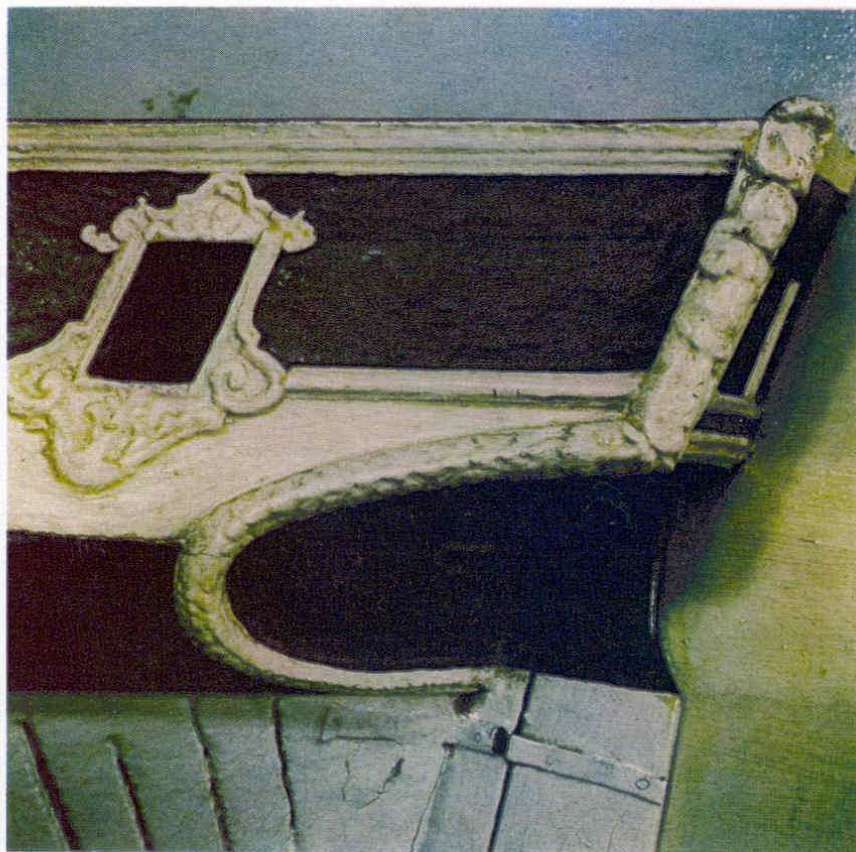


49



50

50.  
„На сооружение  
Кронштадтских доков“, 1752.  
Настольная медаль.



51



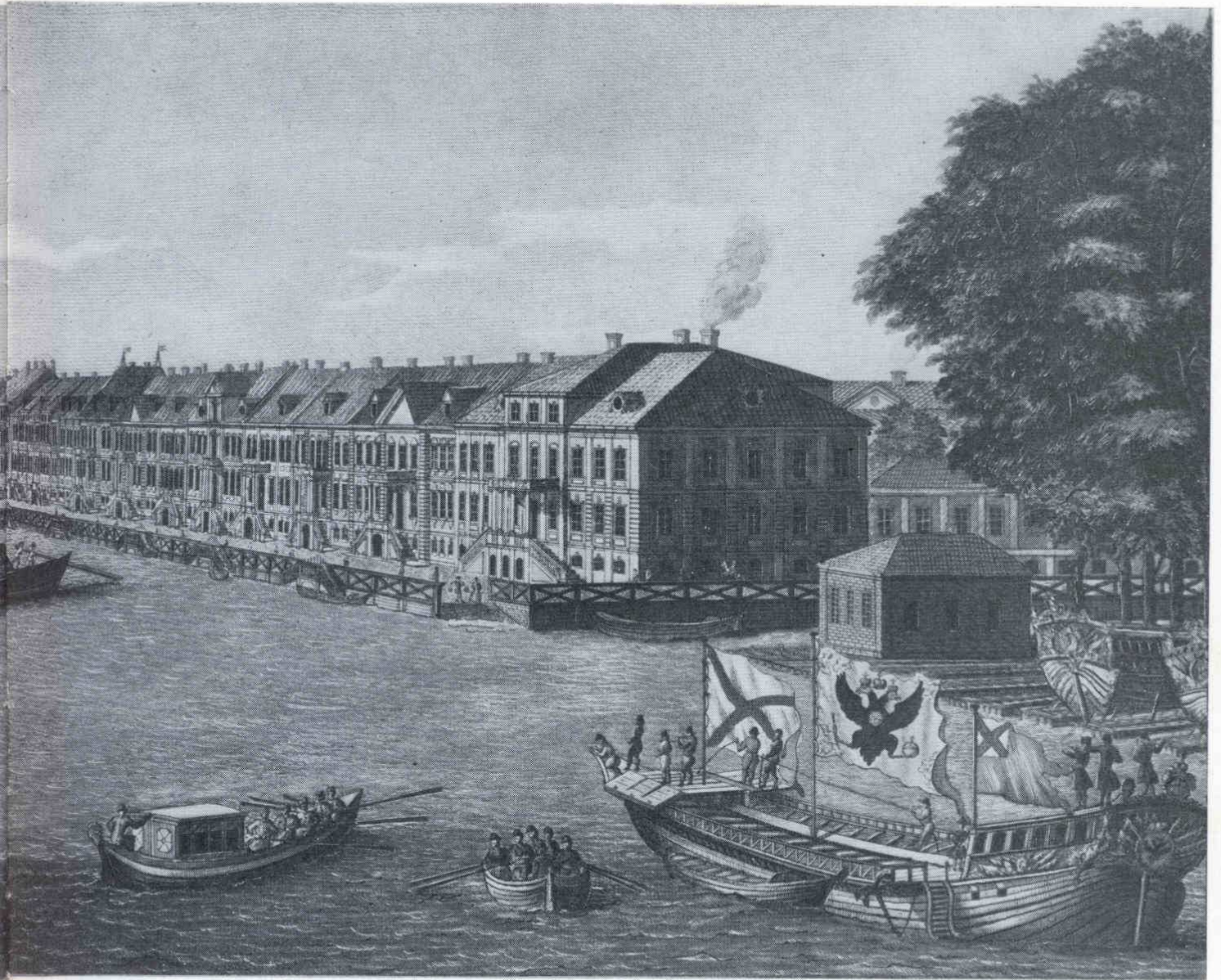
52

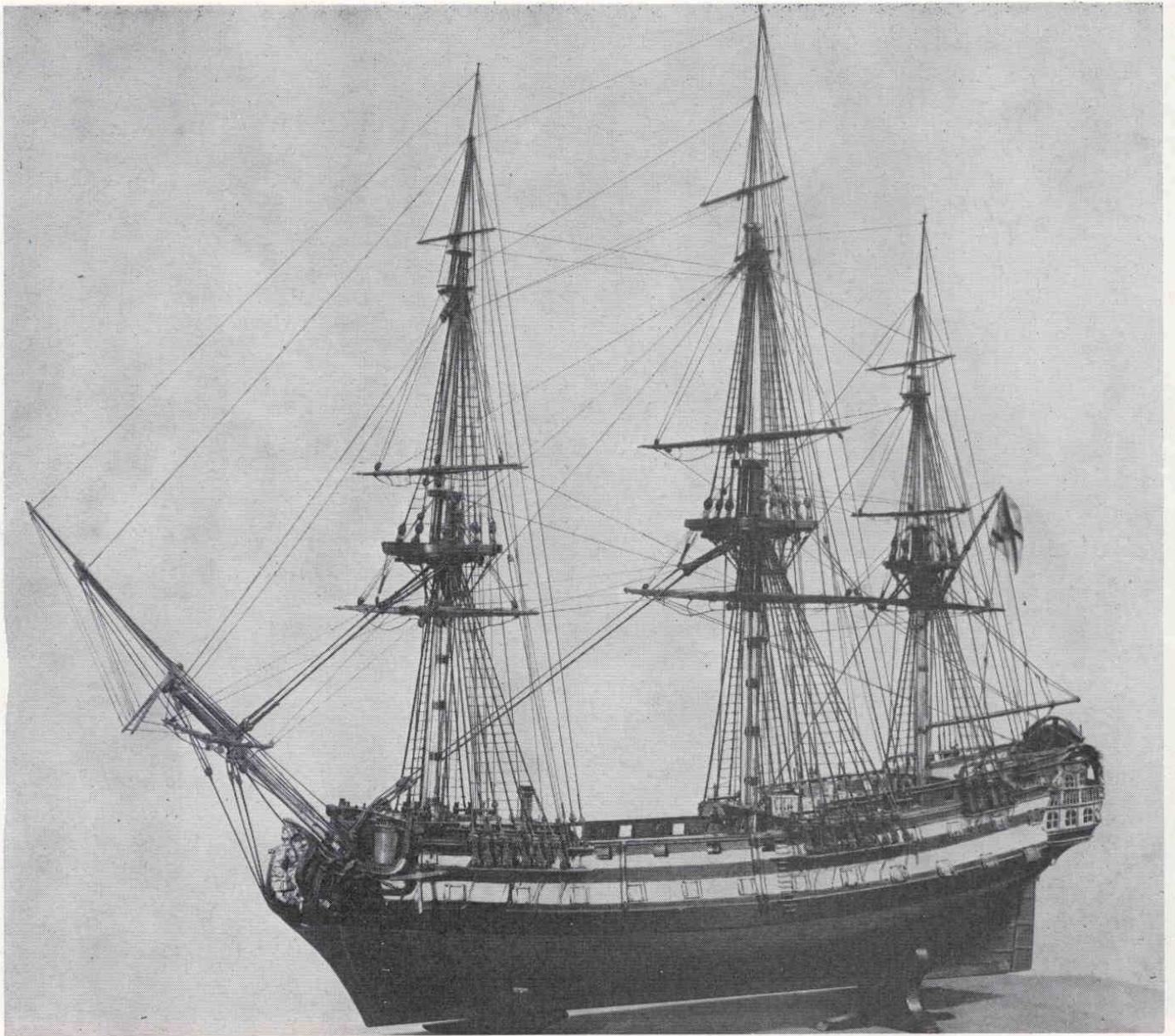
51.  
Яхта,  
середина XVIII в.  
(полумодель).

52.  
Фрегат,  
середина XVIII в.  
(полумодель).

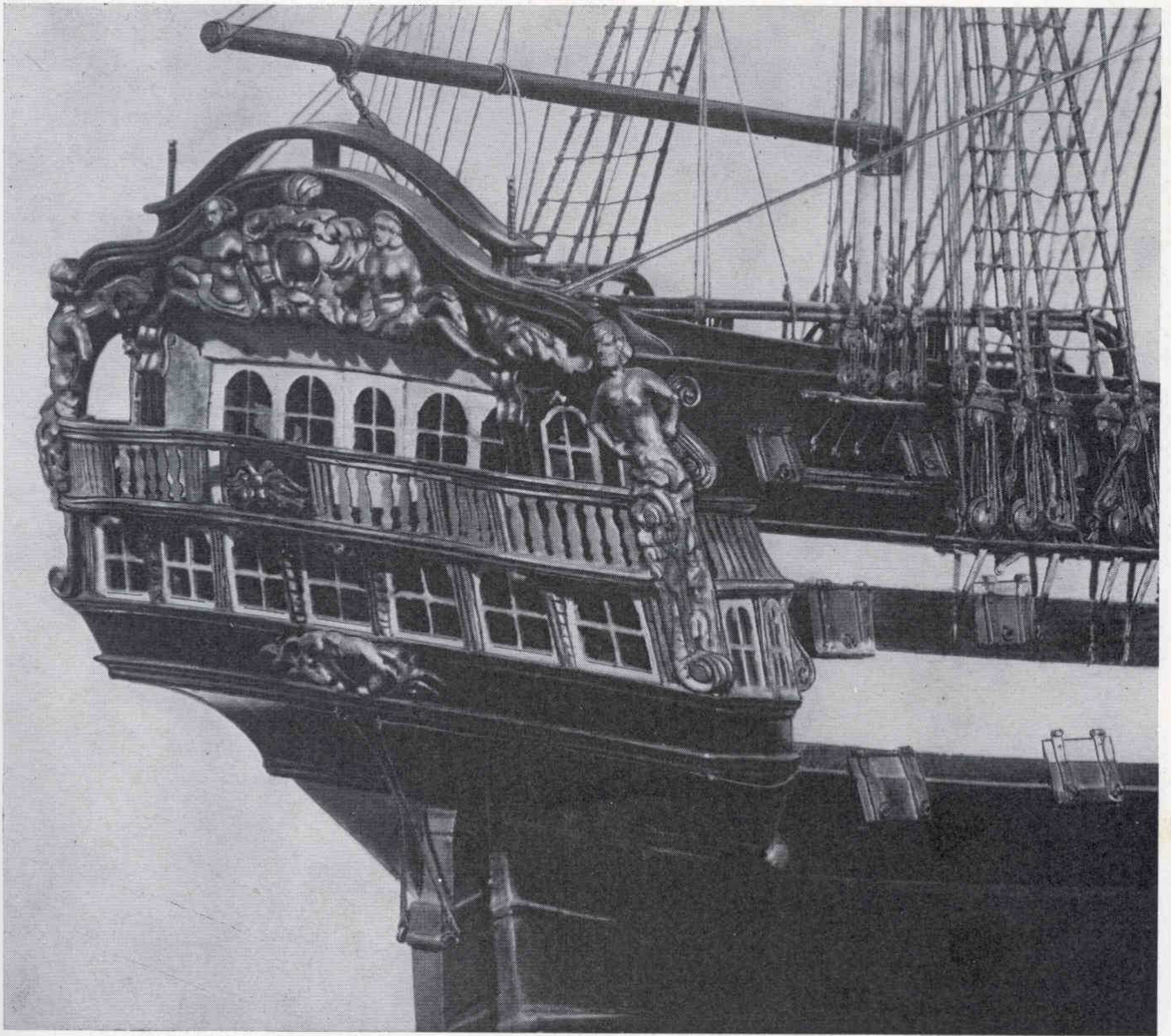


53.  
*„Видъ вверх по Неве  
между галерной верфью  
и 13 линией  
Васильевского острова“, 1753.*



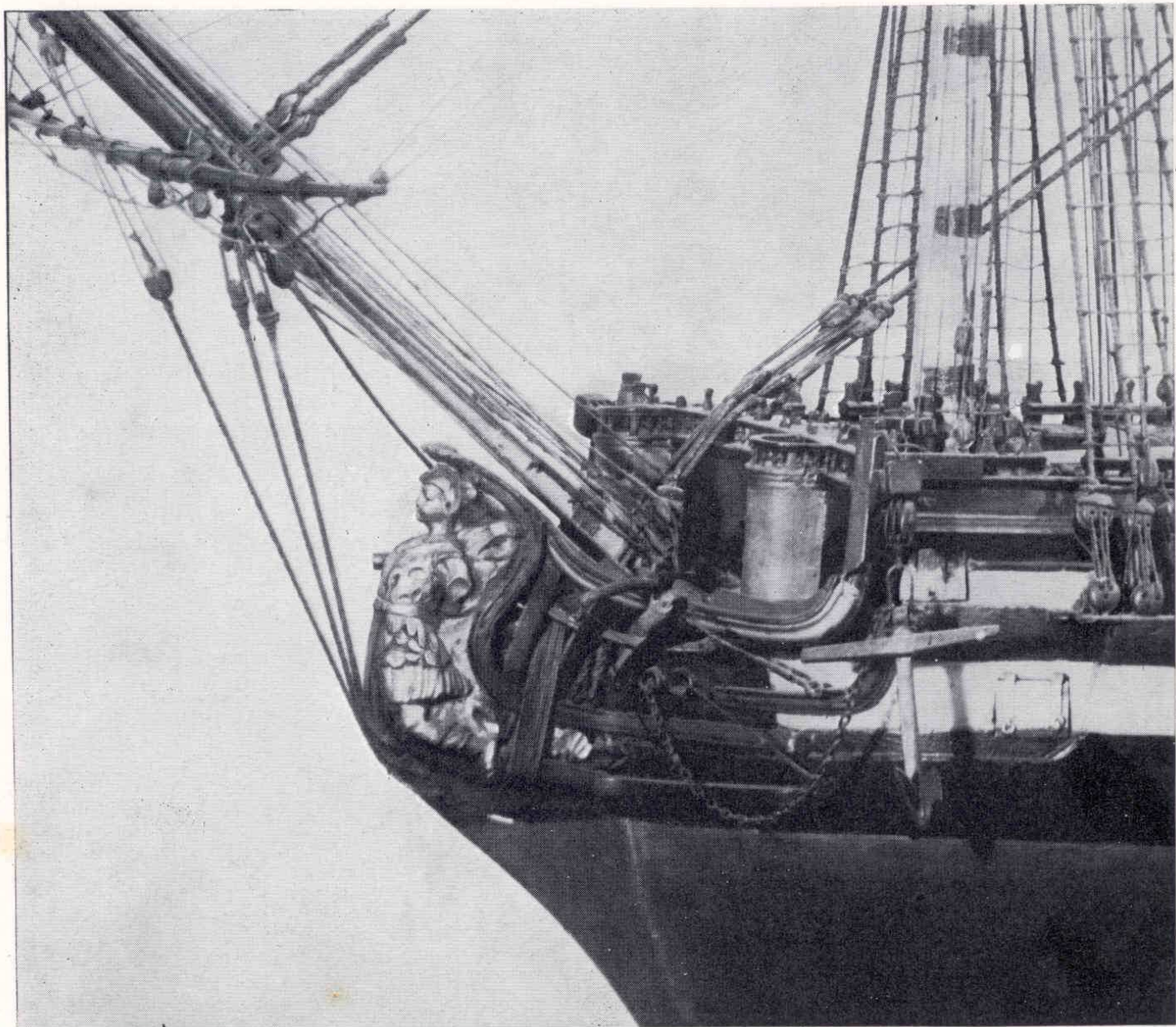


54



55

54—56.  
66-пушечный  
линейный корабль  
„Трех Иерархов“, 1766.



56



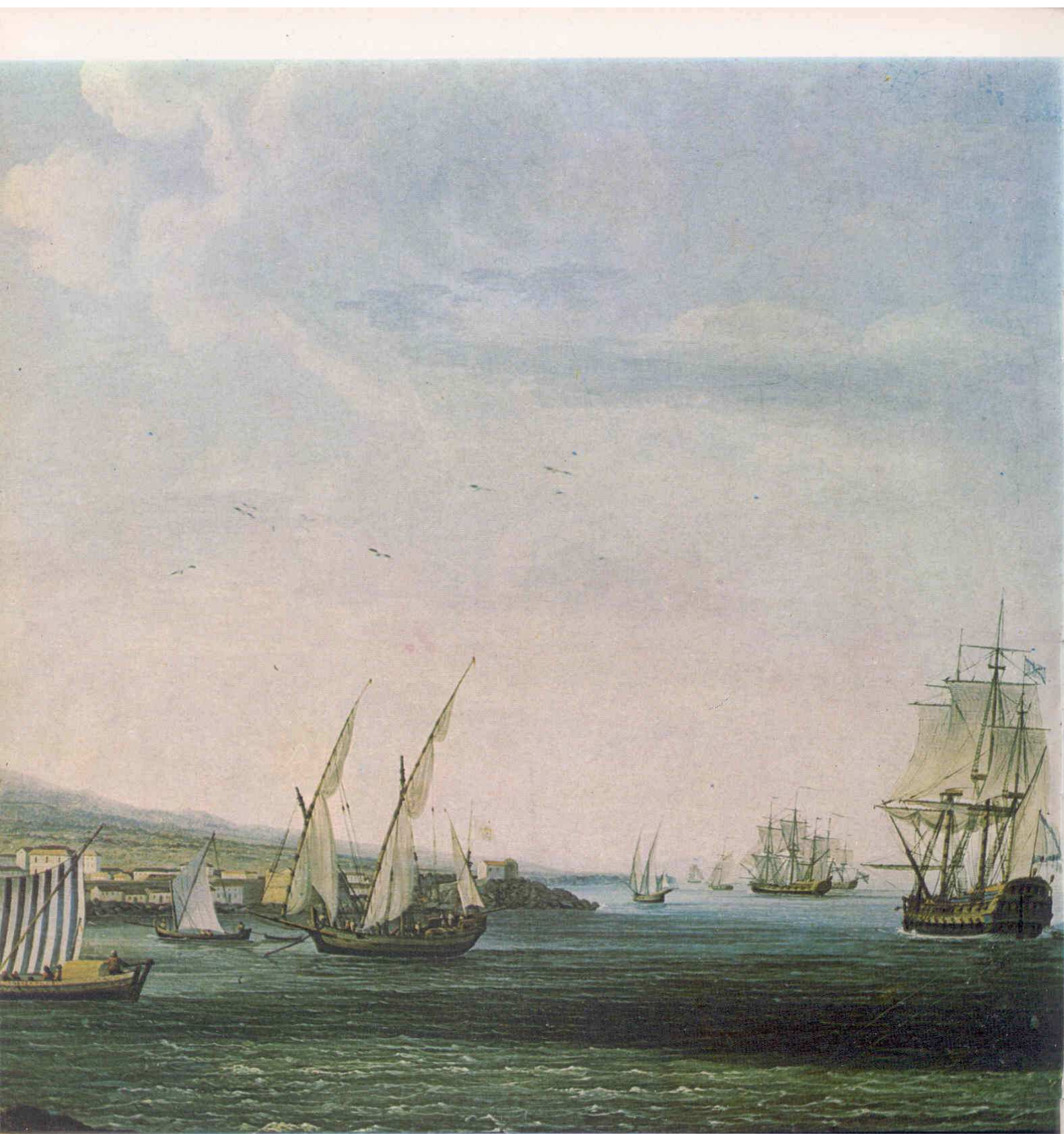
57

57—59.  
П.-Ж. Волэр.  
„Бой в Хиосском проливе“, 1771  
(фрагменты).

121

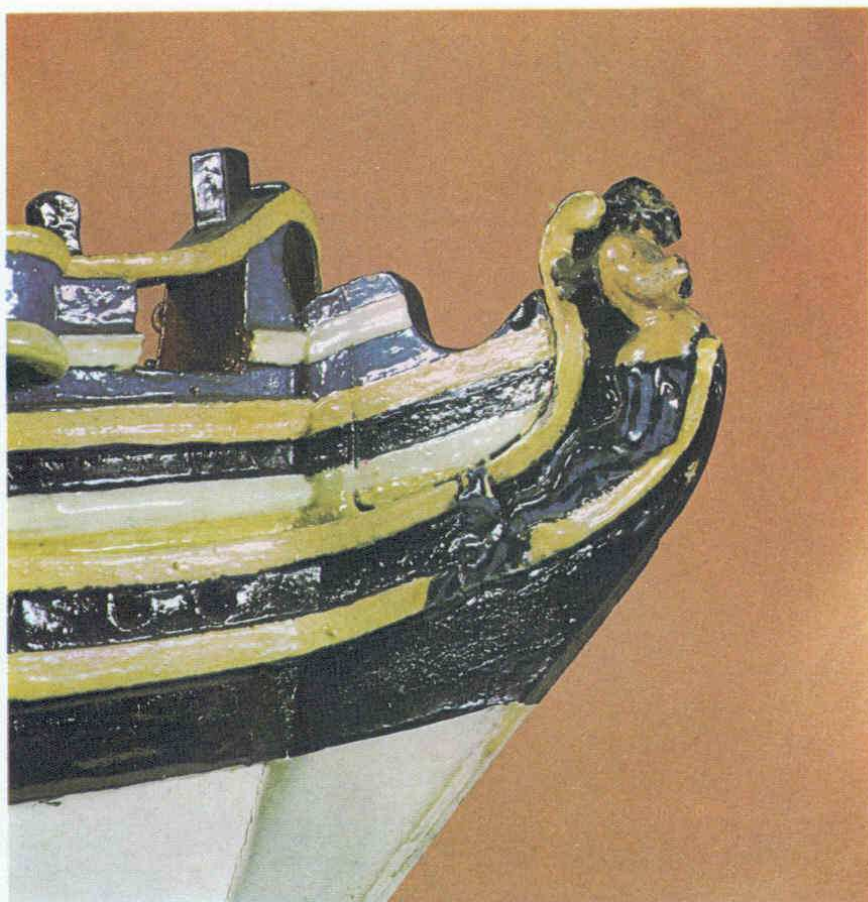




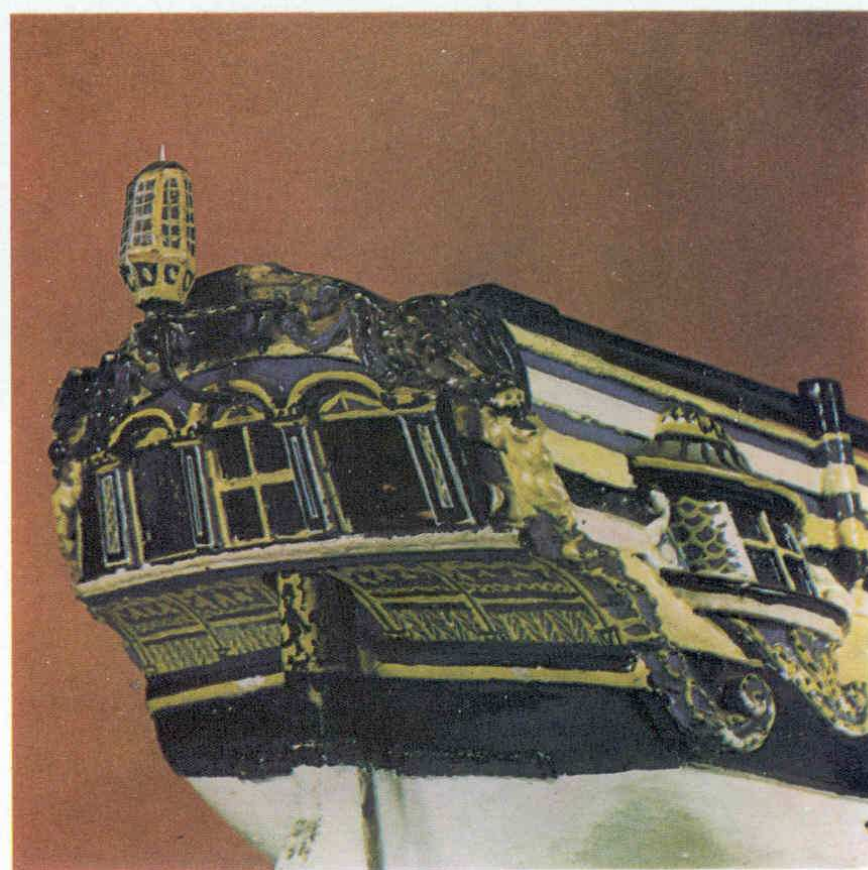


60.  
Ф. Хаккерт.  
„Русская эскадра  
у берегов Катании“, 1778  
(фрагмент).

61



62



61—64.  
20-пушечный фрегат  
„Евангелист Марк“, 1773.



63



64

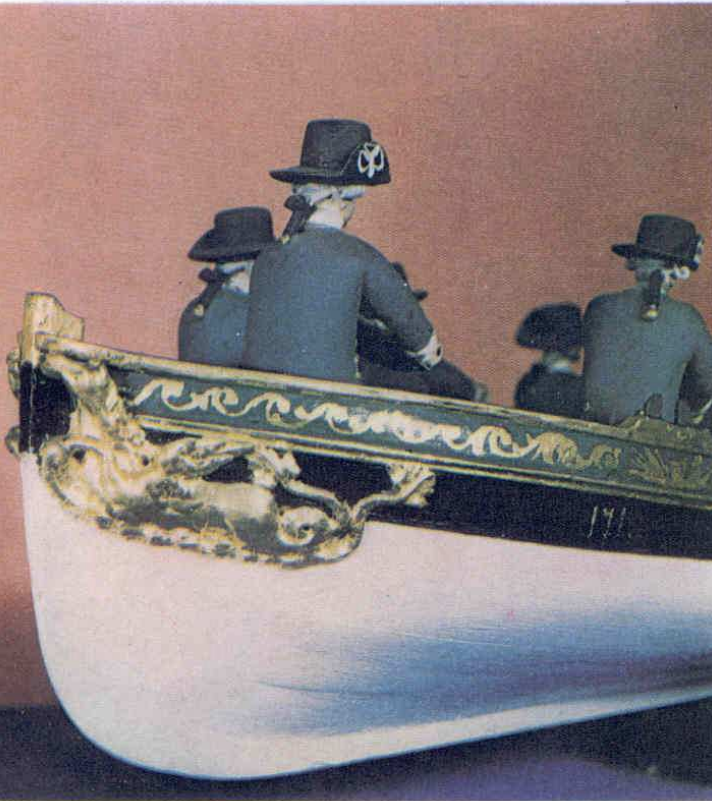
127

65—70.  
Катер  
„Екатерина II“, 1780.

69.  
Общий вид.

70.  
Деталь весла.

65



66

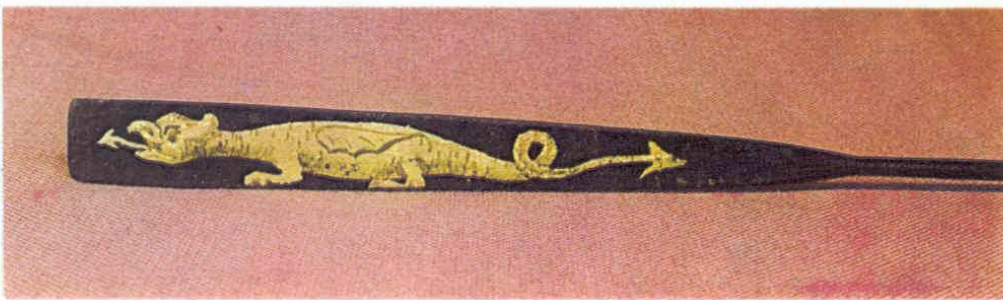
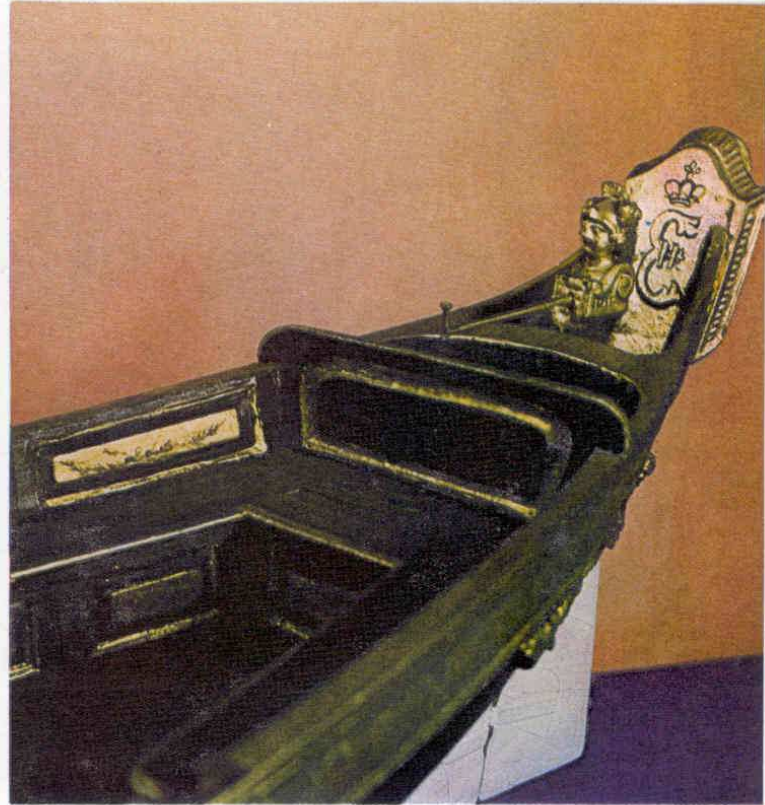


69

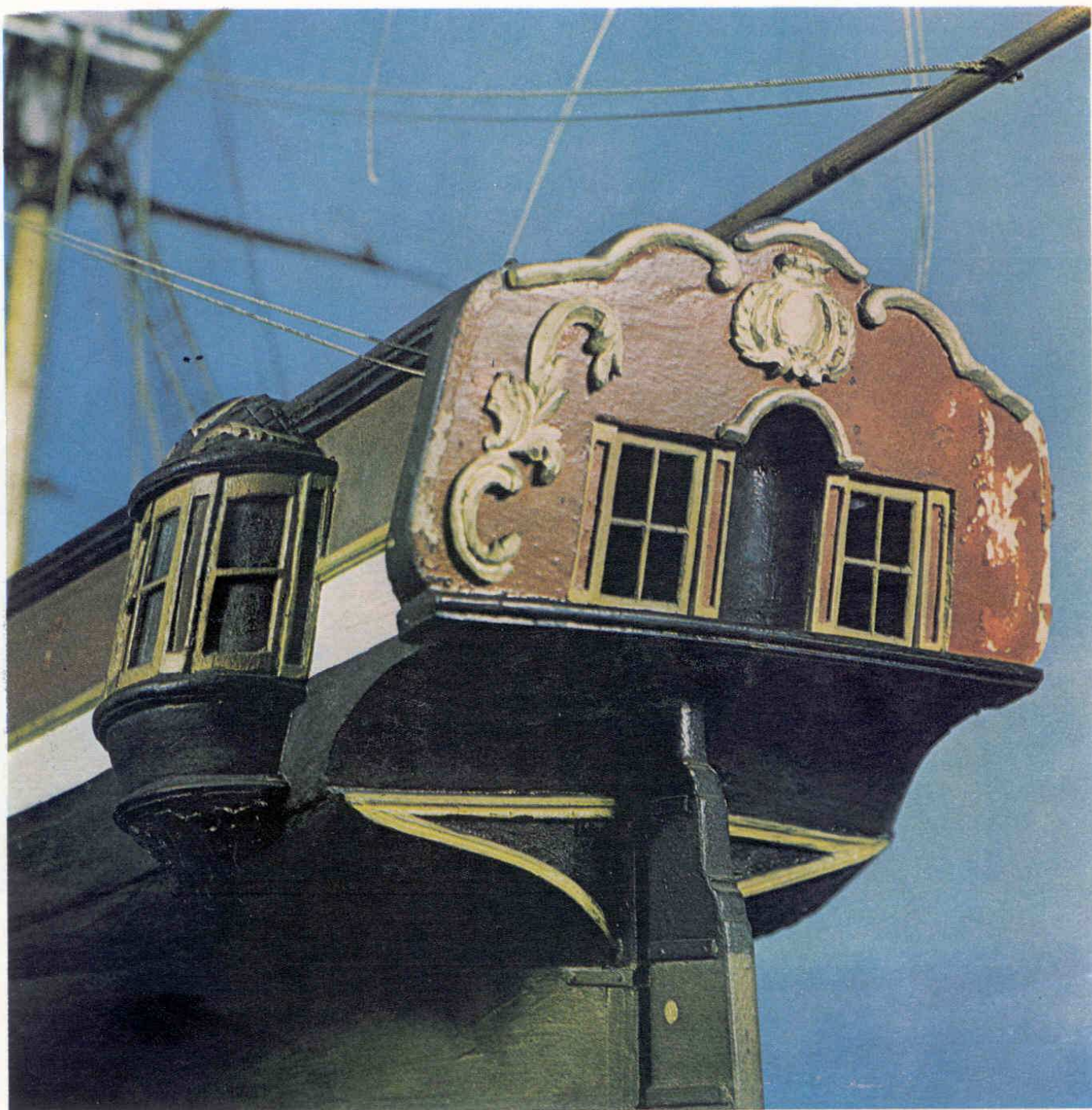
67



68

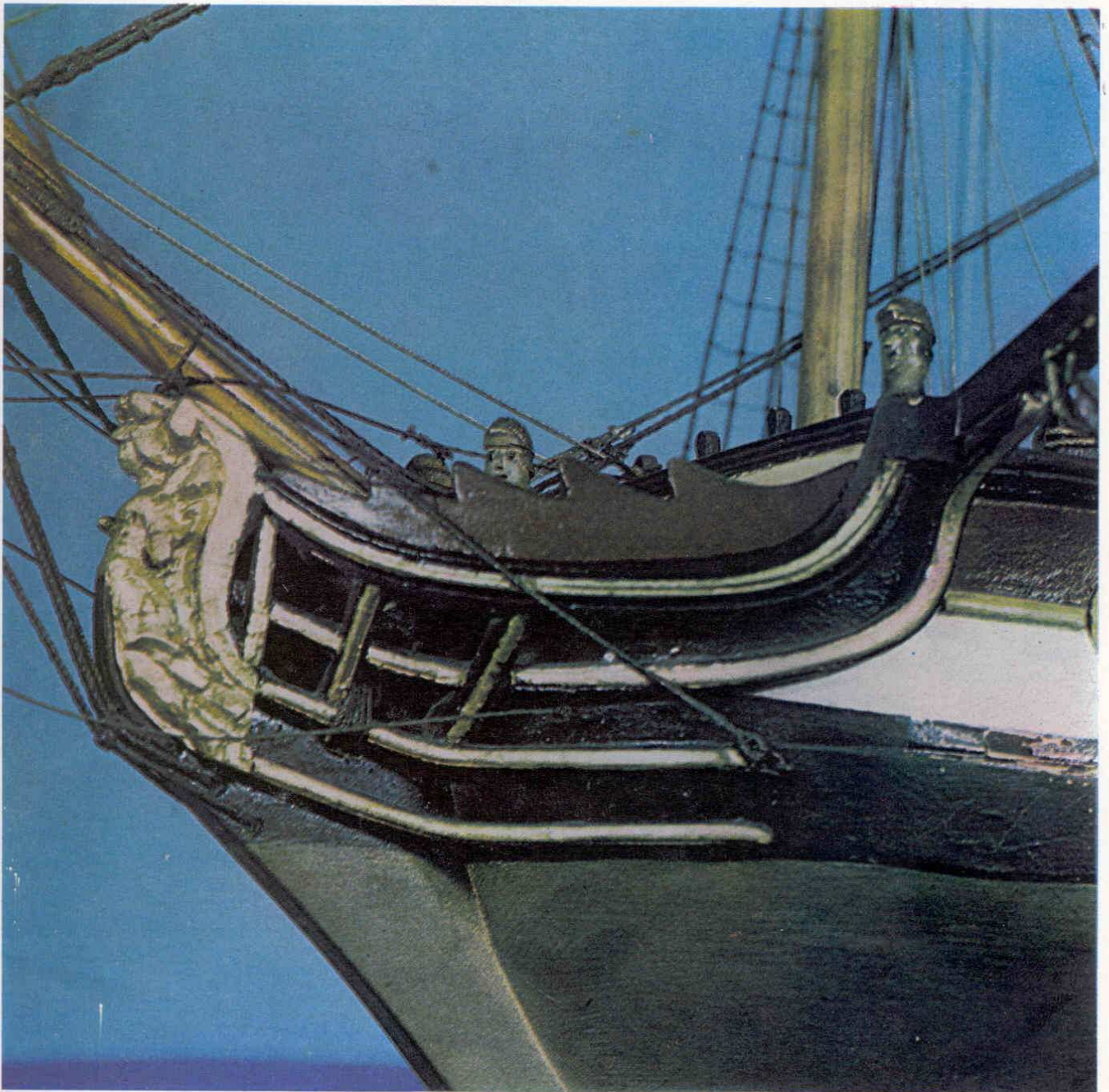


70



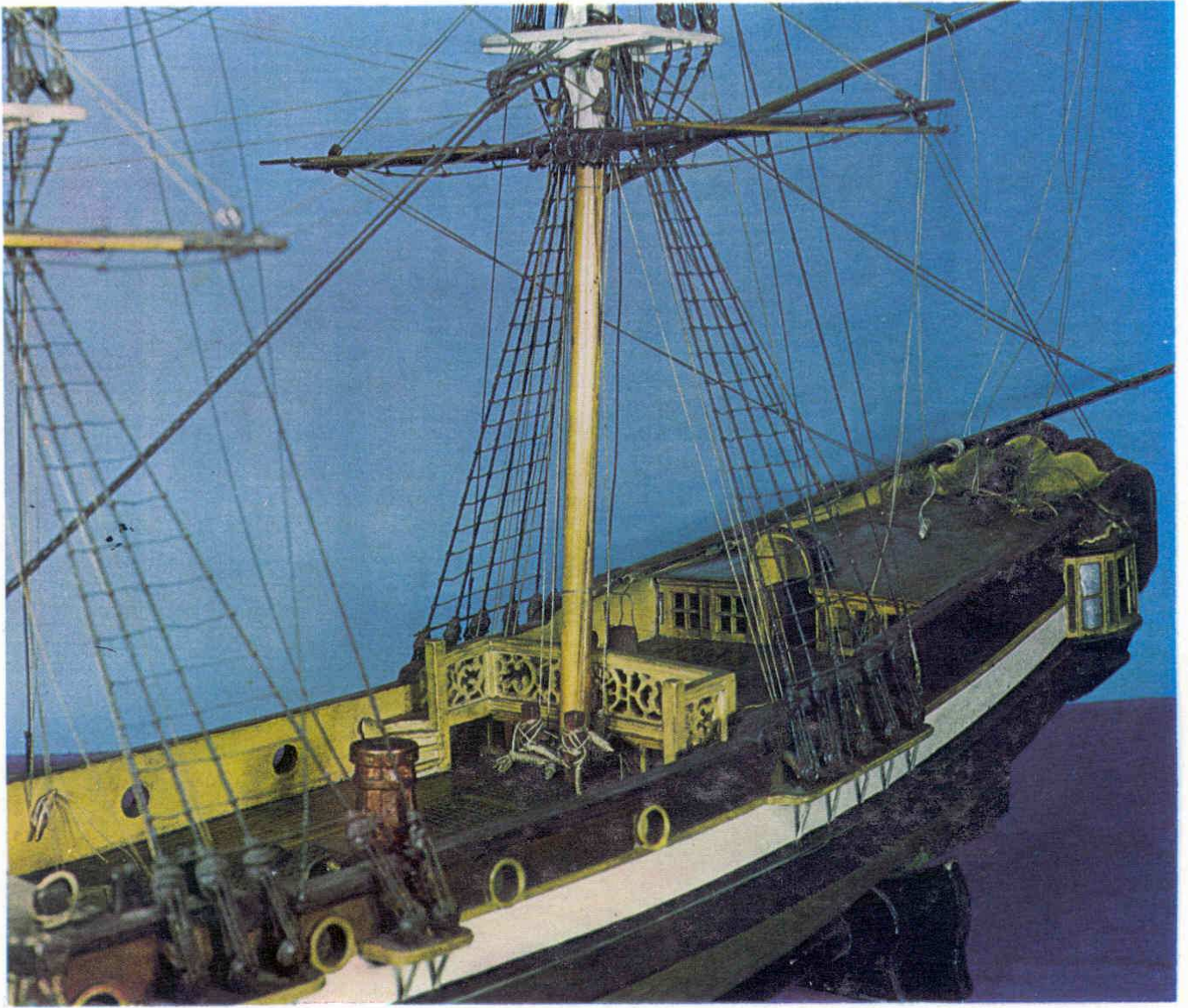
71

71—73.  
12-пушечная яхта  
„Счастье“  
с полным рангоутом, 1777.



72

131



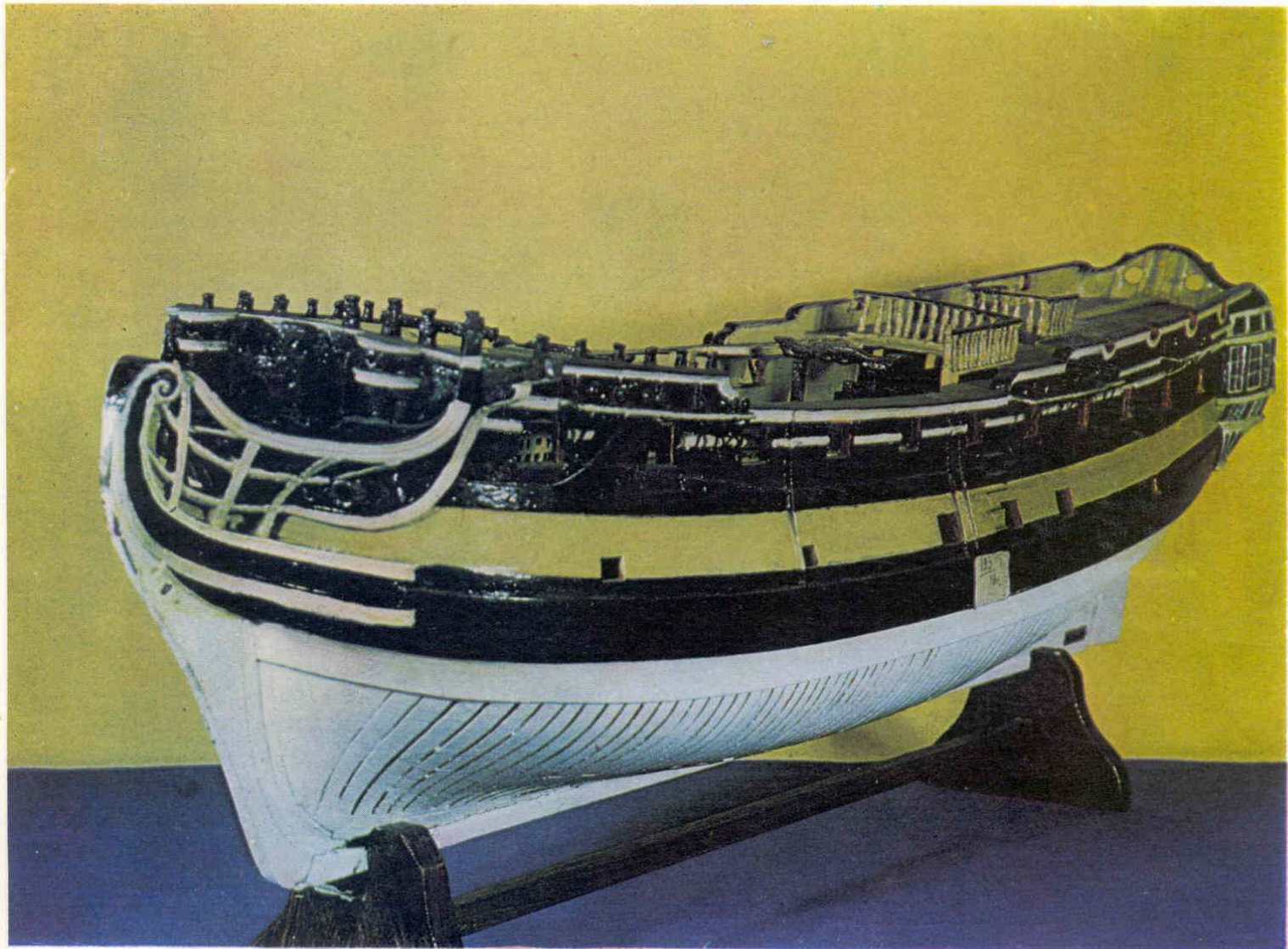
73



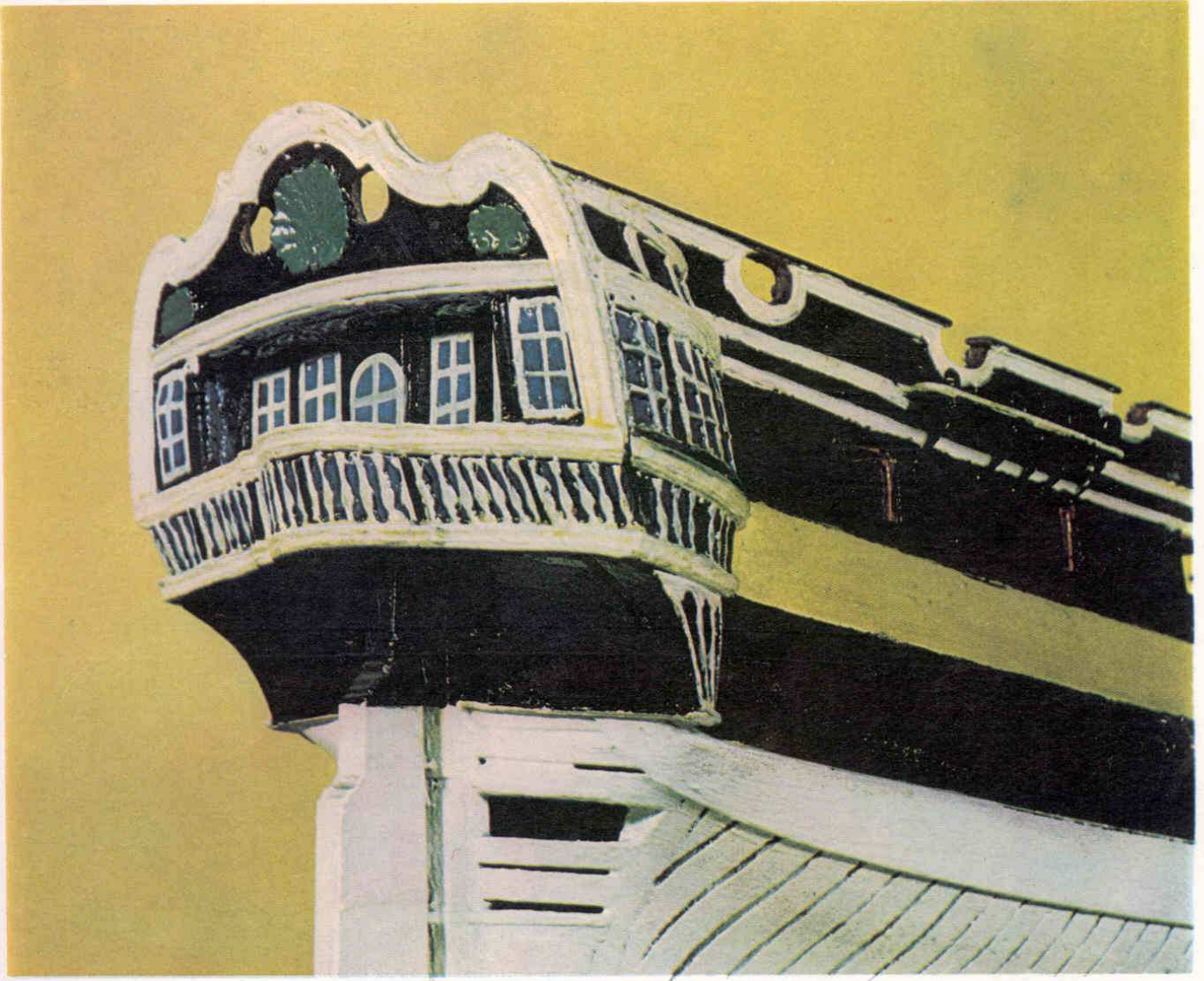
74

74—76.  
32-пушечный фрегат  
„Подражислав“, 1783.

133



75



76

135



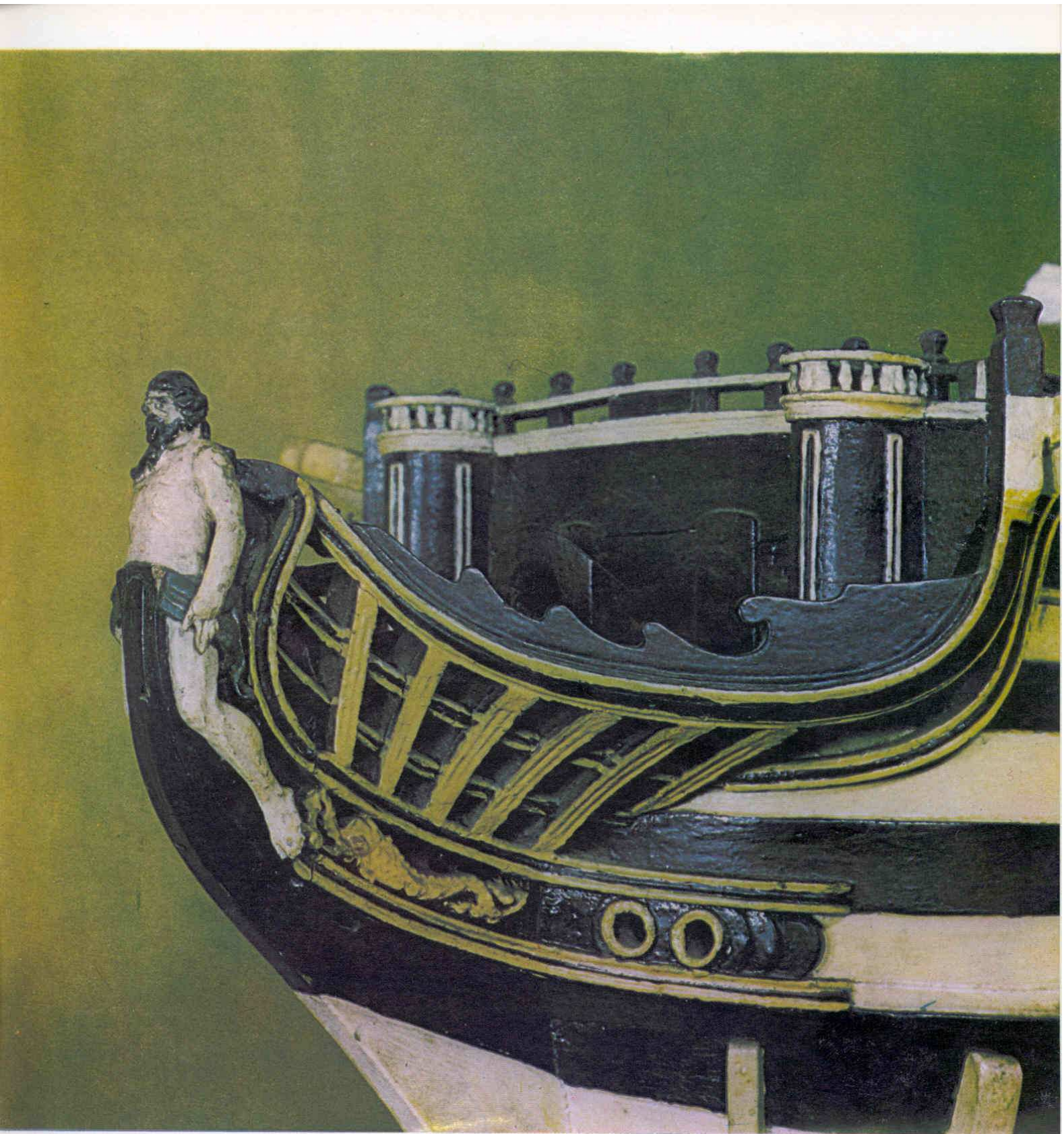
77.  
30-пушечный фрегат  
„Брячеслав“, 1785.



78.  
А. П. Боголюбов.  
„Сражение  
на Ревельском рейде  
2 мая 1790 г.“,  
60-е годы XIX в.



79.  
А. П. Боголюбов.  
„Ревельский бой  
2 мая 1790 г.“  
(фрагмент).



80

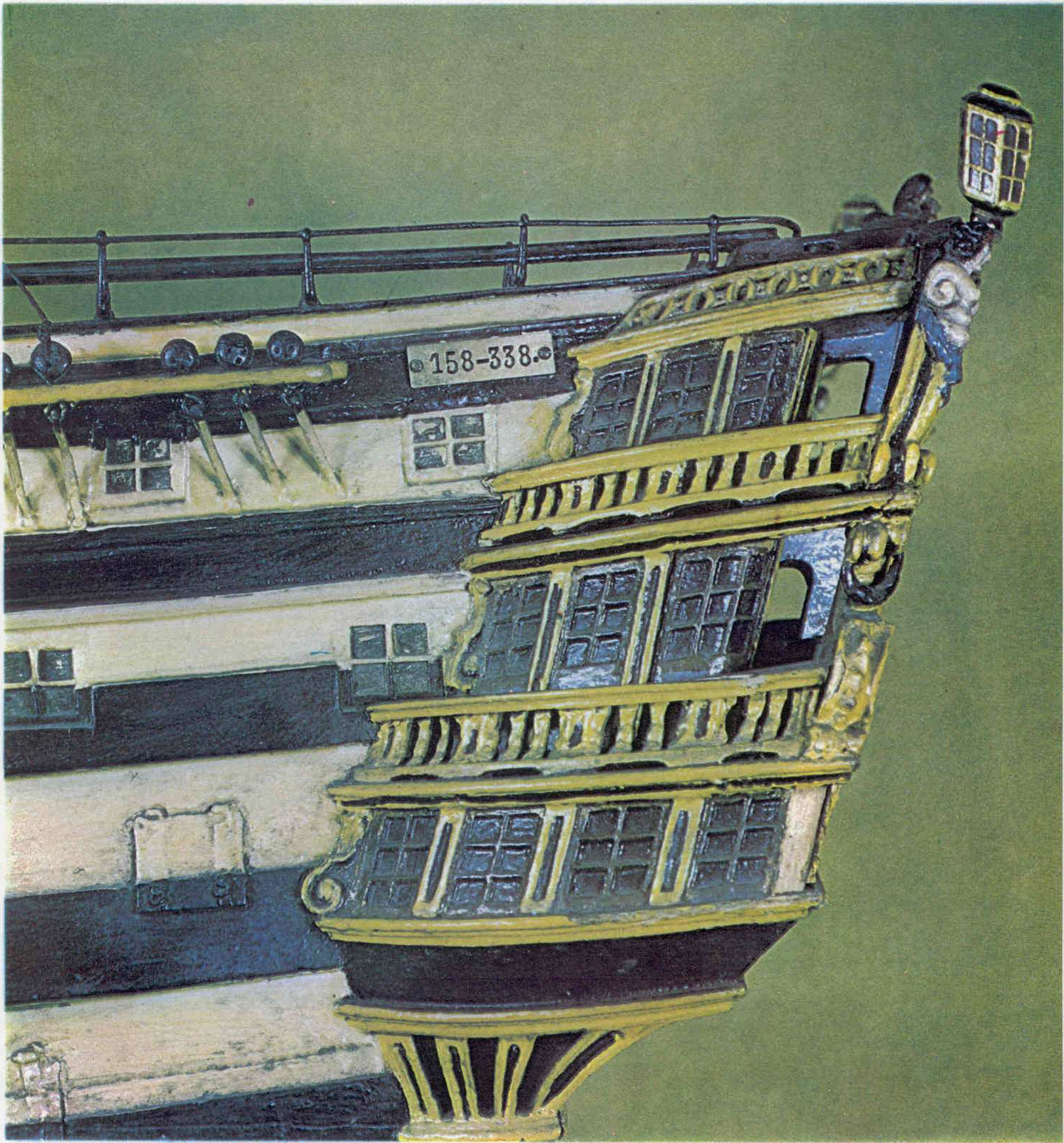
80—83.  
110-пушечный  
линейный корабль  
„Трех Иерархов“, 1783.

139



81

140





83



84.  
*Корабельный фонарь, XVIII в.*



85.  
А. П. Боголюбов.  
„Выборгский бой“ (фрагмент).



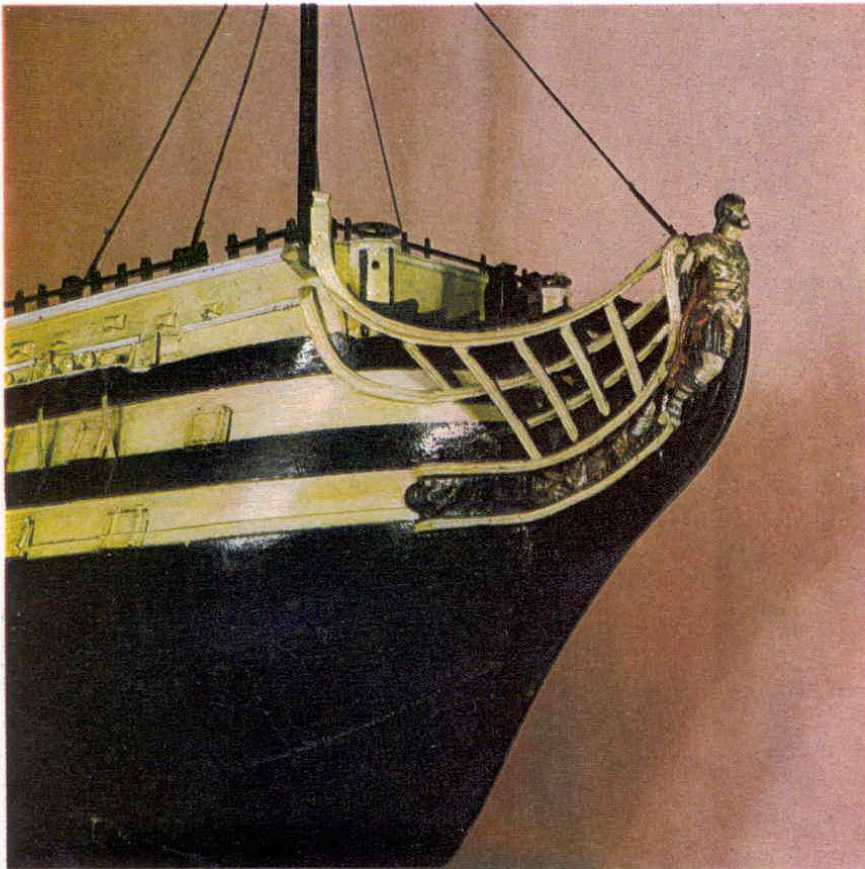
86

86, 87.  
Корабль,  
предназначенный для плавания  
среди шхер, 1786.

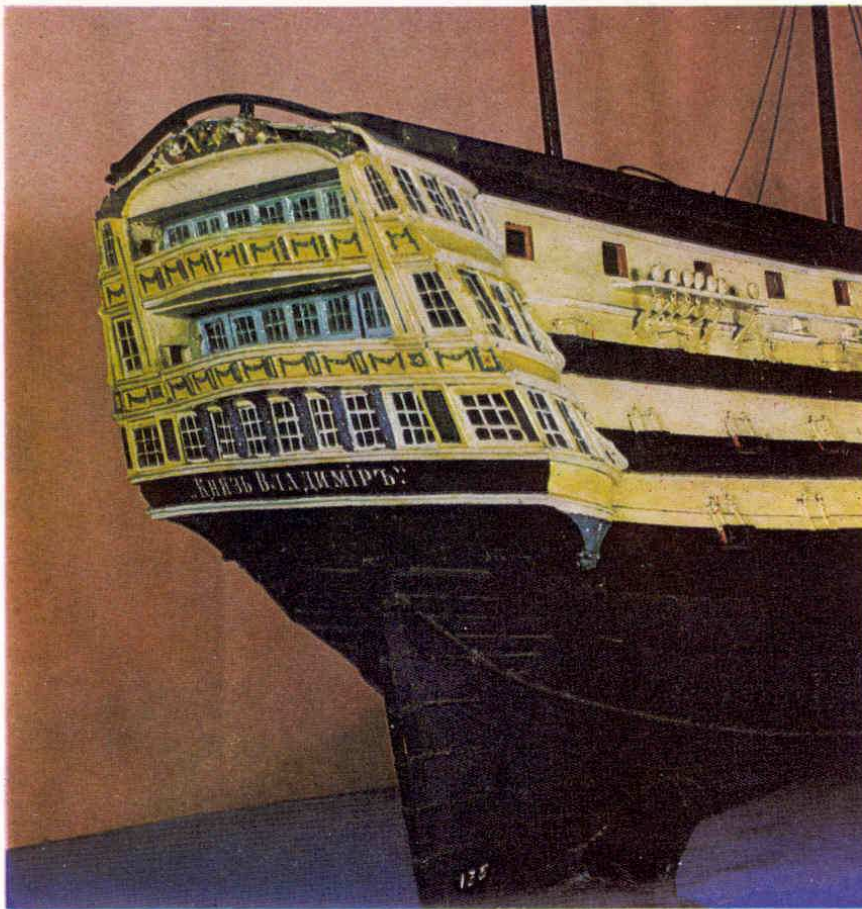


87

145



88

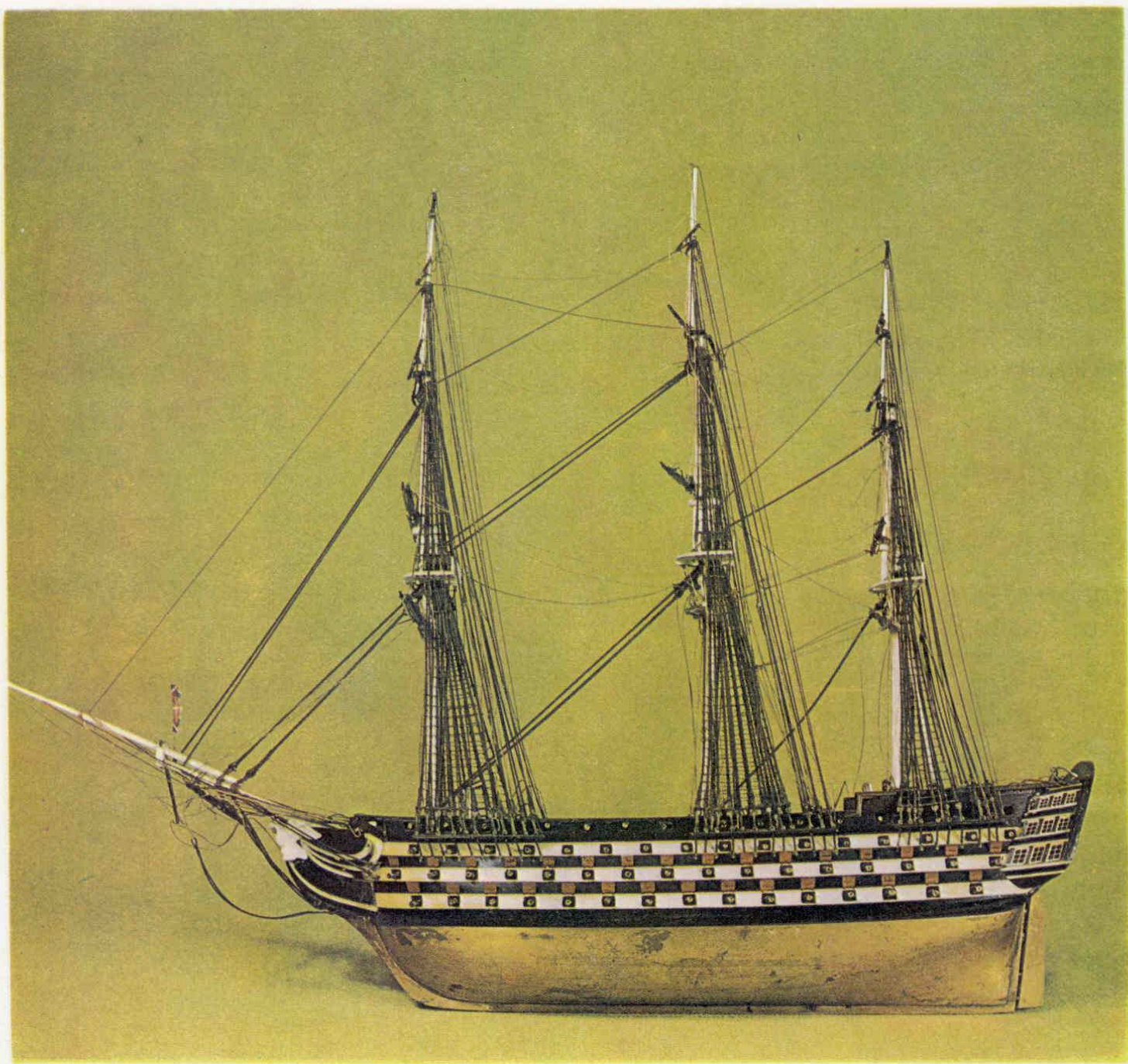


89

88, 89.  
100-пушечный линейный корабль  
„Святой равноапостольный  
князь Владимир“, 1788.

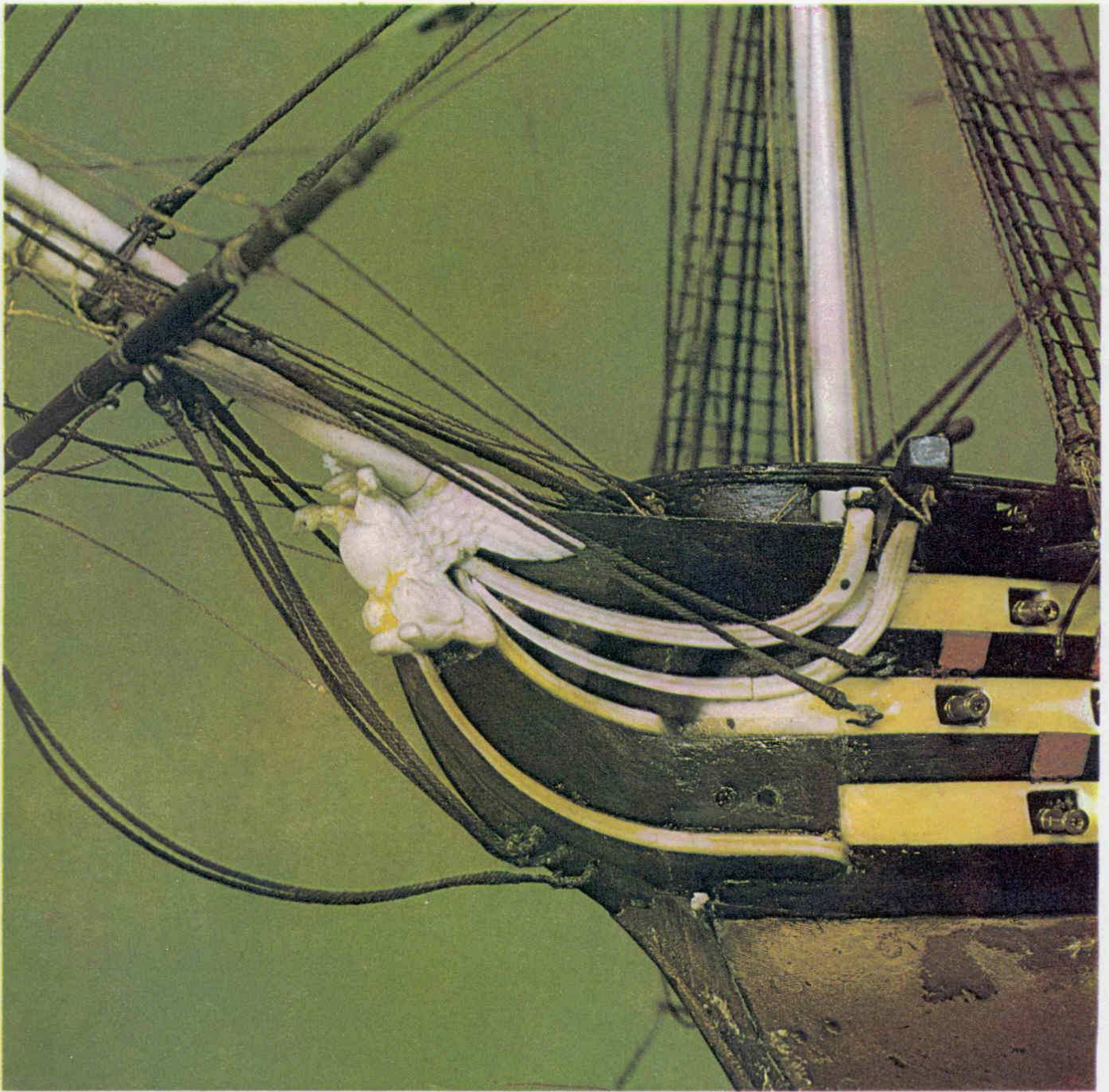
90.  
А. П. Боголюбов.  
„Сражение  
у Красной Горки  
23 мая 1790 г.“  
(фрагмент).





91

91, 92.  
Трехдечный  
линейный корабль,  
первая половина XIX в.

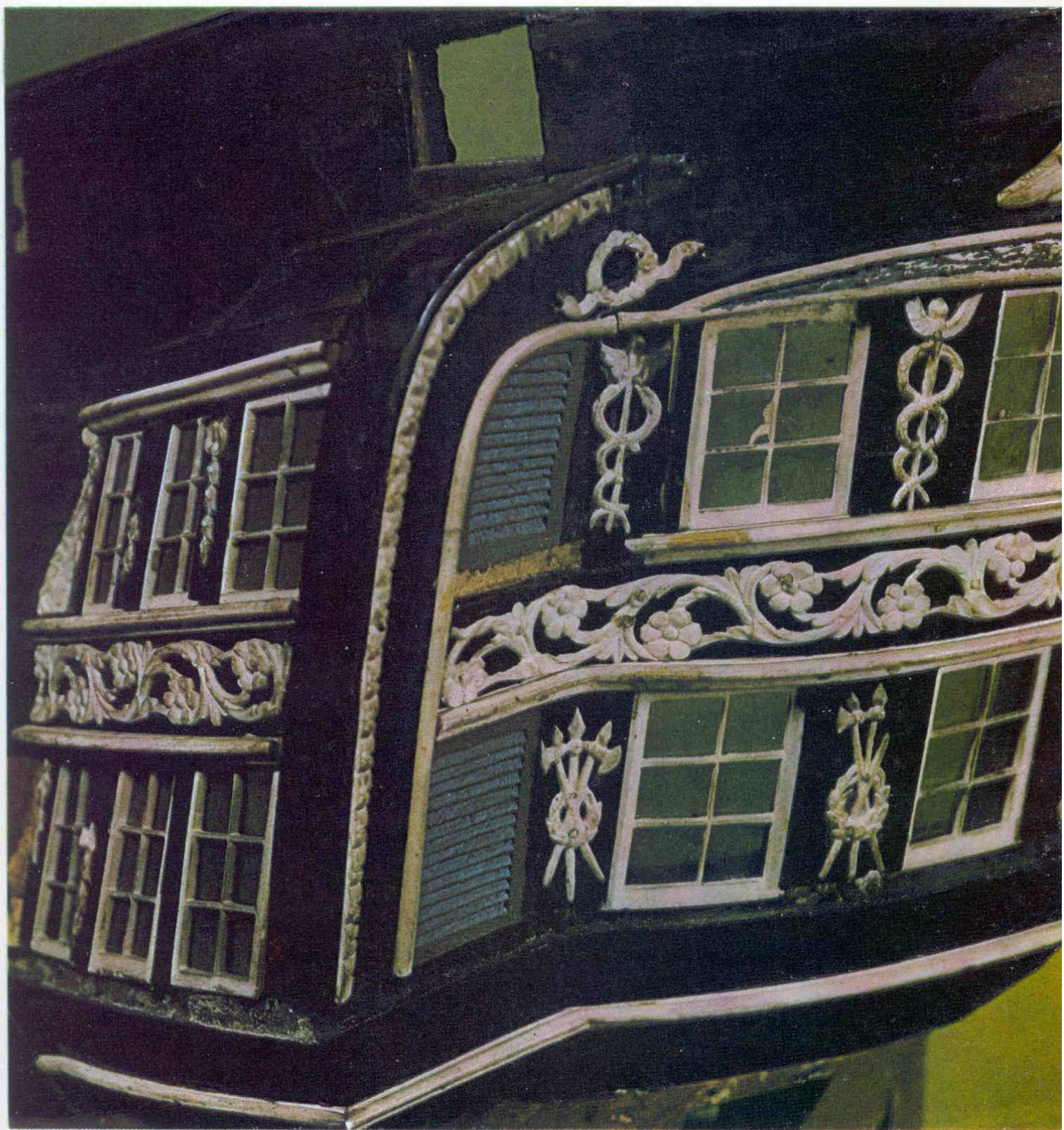




93

93; 94.  
84-пушечный  
линейный корабль,  
первая половина XIX в.  
(модель в продольном разрезе).

150

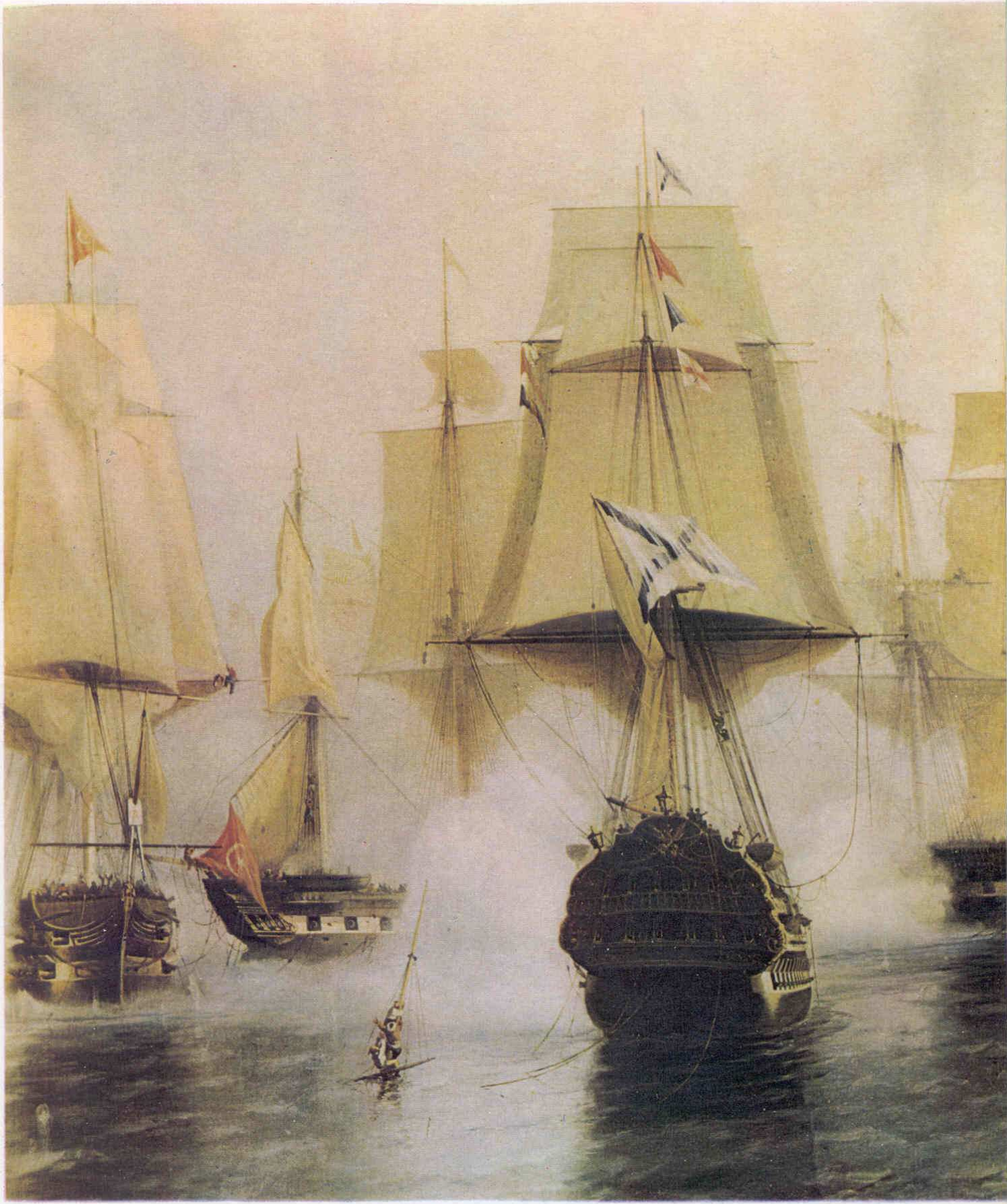


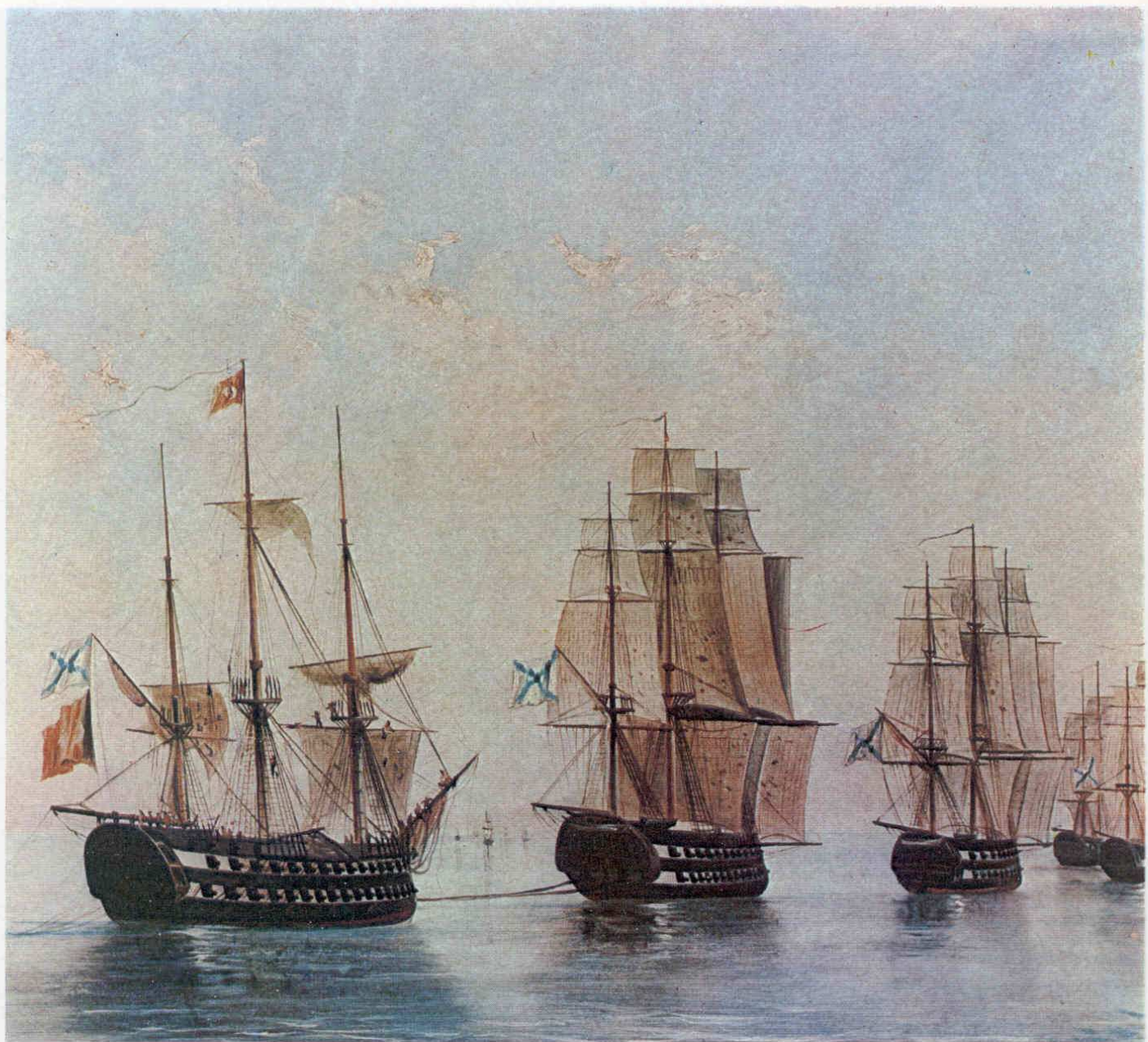
94

95, 96.  
А. П. Боголюбов.  
„Афонское сражение  
19 июня 1807 г.“  
(фрагменты). ▶

151

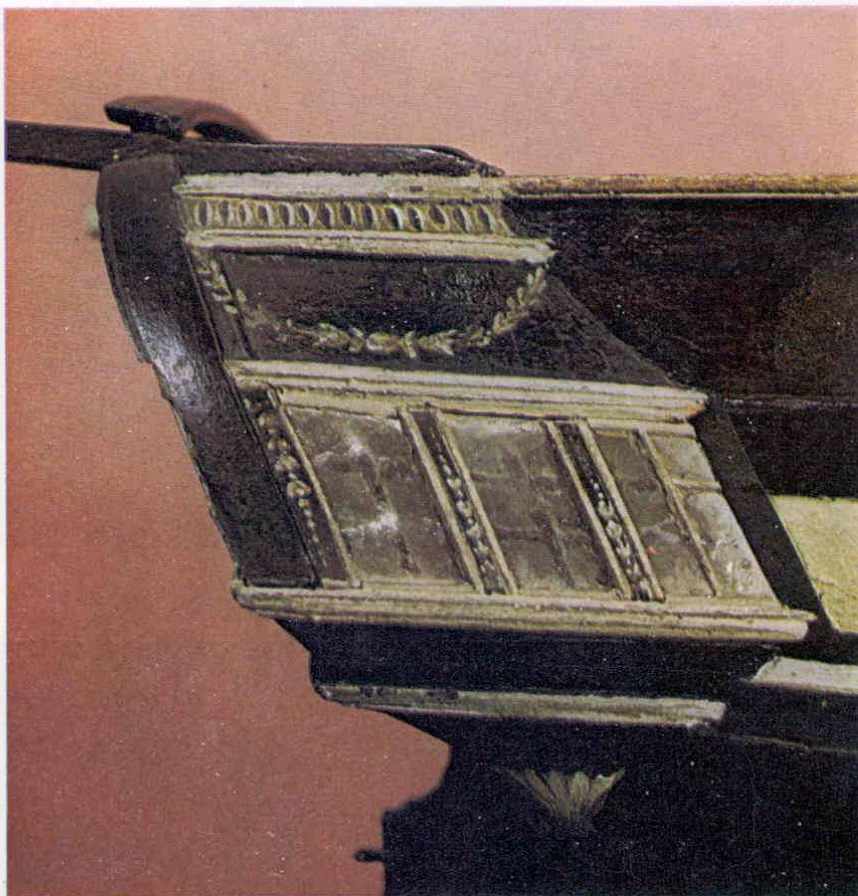




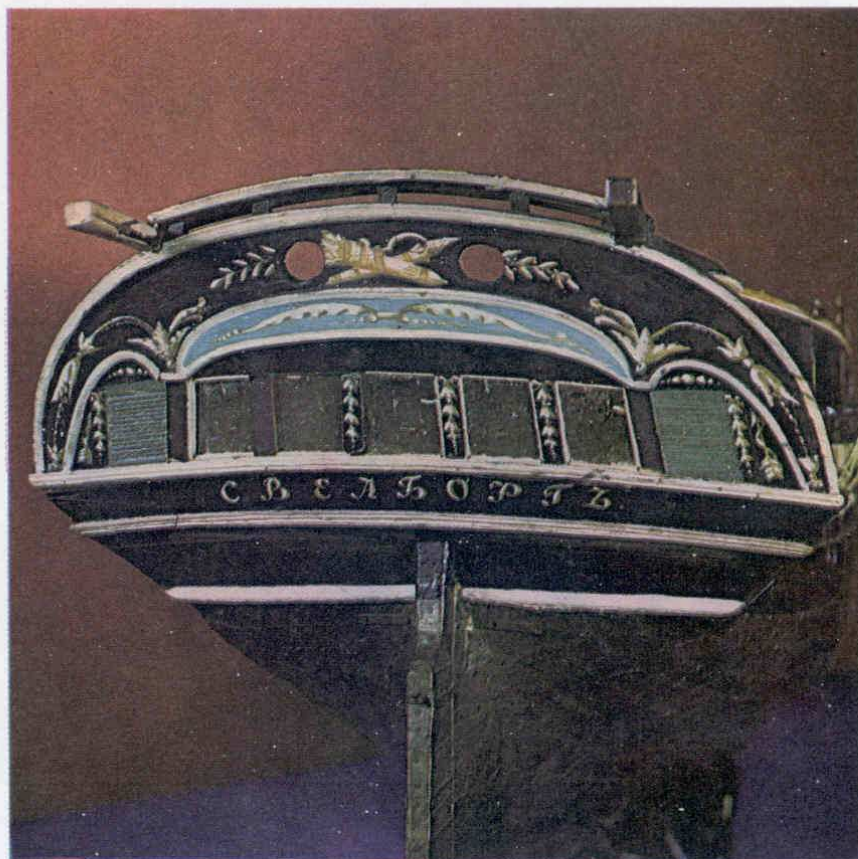


97.  
А. П. Боголюбов.  
„Эпизод Афонского сражения“.  
Копия Блинова.

98



99



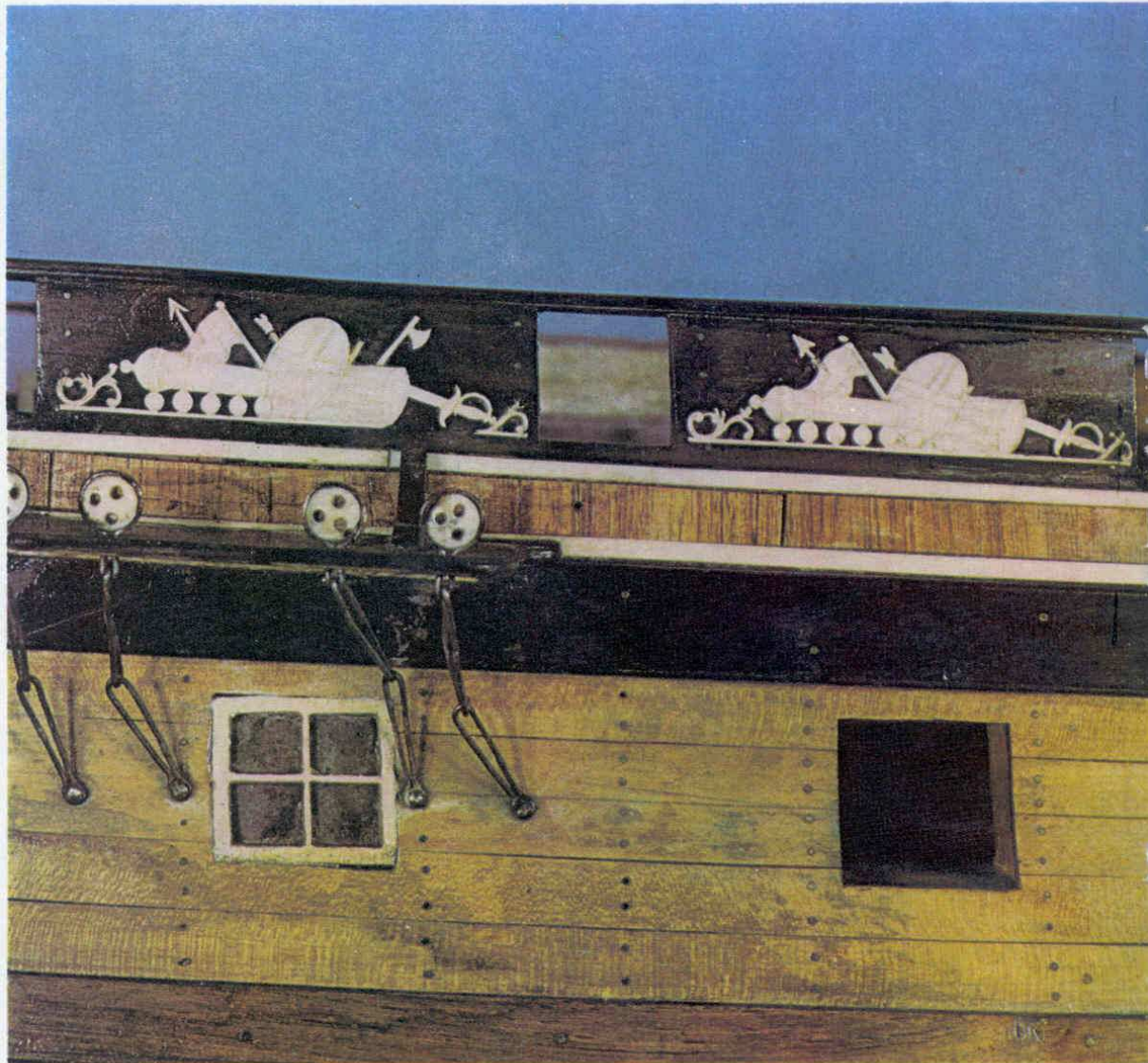
98, 99.  
36-пушечный фрегат  
„Свеаборг“, 1809.

100

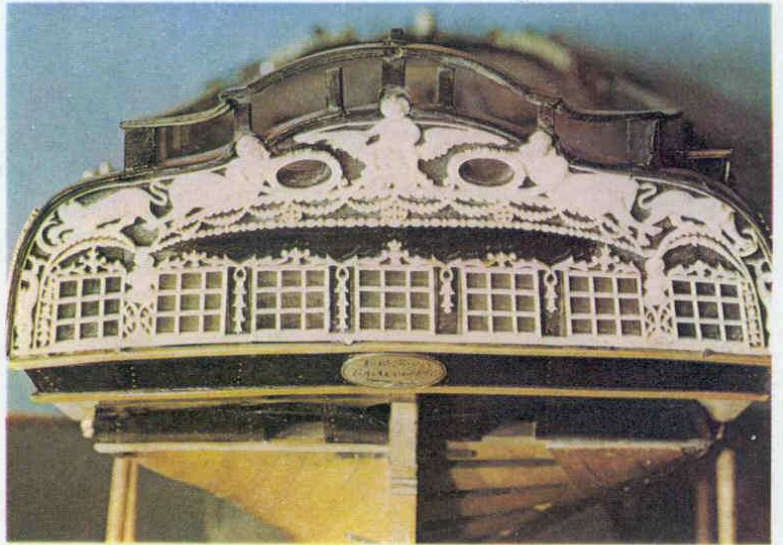


100—104.  
44-пушечный фрегат,  
первая половина XIX в.

101



103



102



157



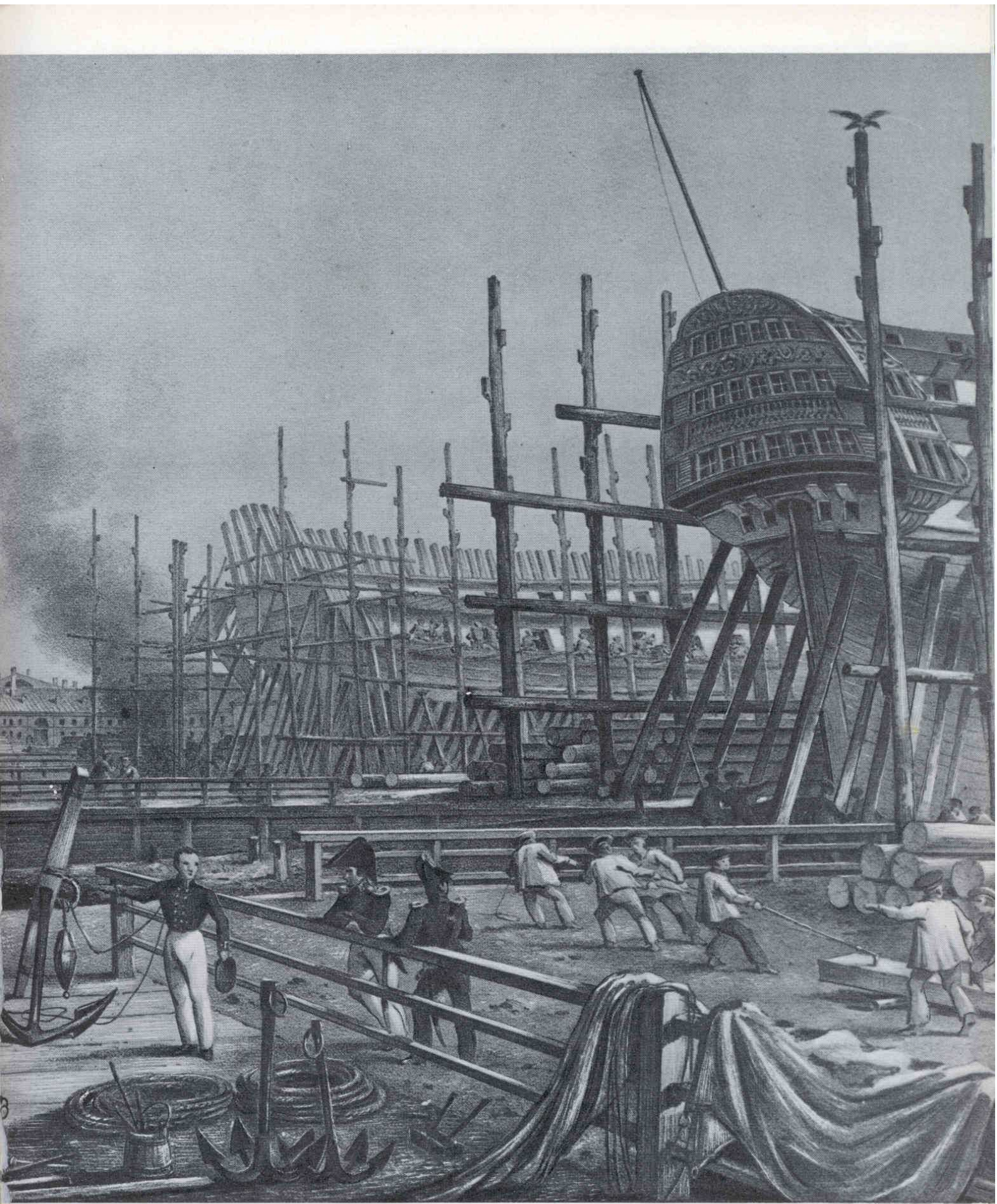
104

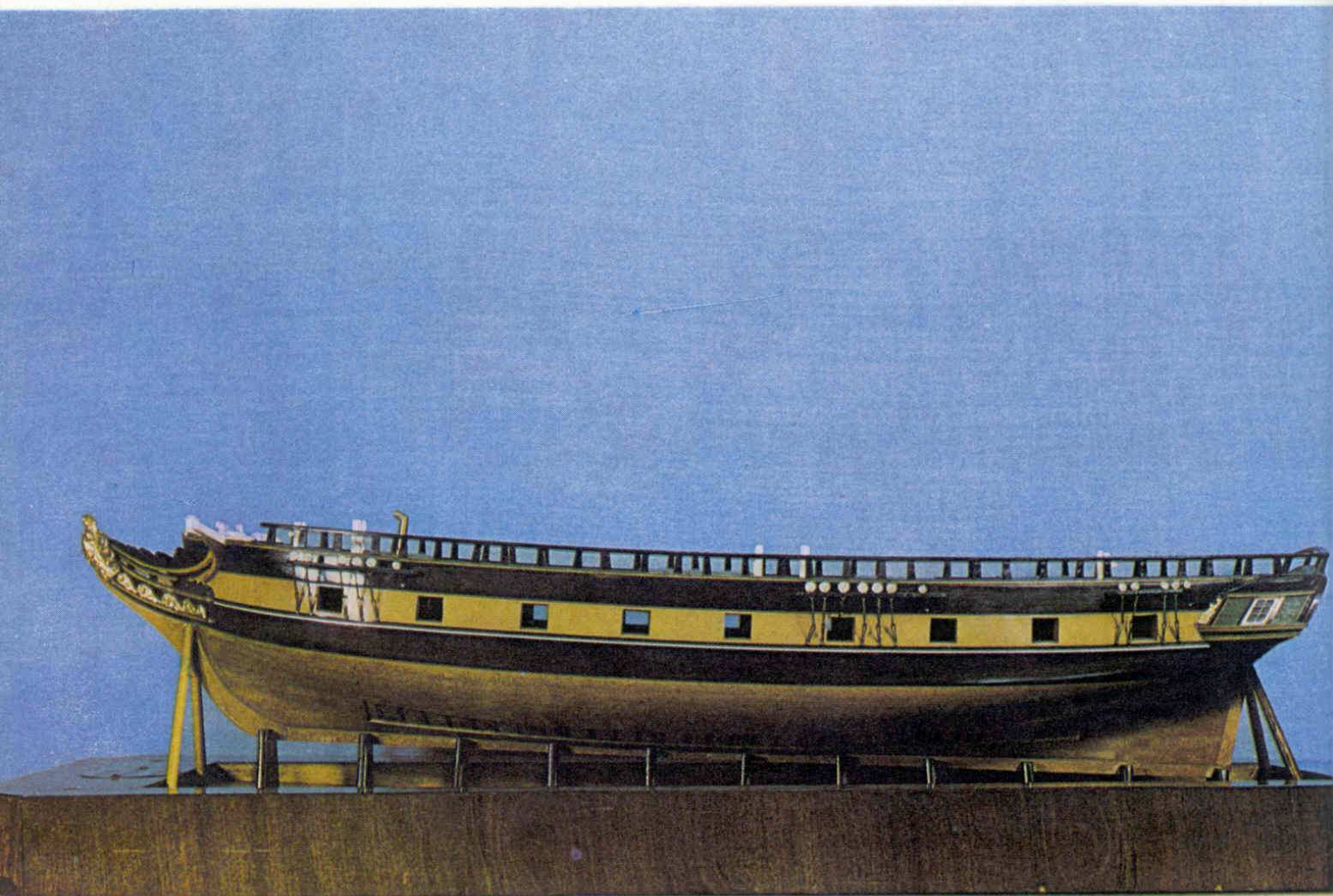
158



105.  
„Адмиралтейская верфь“,  
20-е годы XIX в.  
Литография К. П. Бегрова  
с рисунков К. Ф. Сабата  
и С. П. Шифляра.





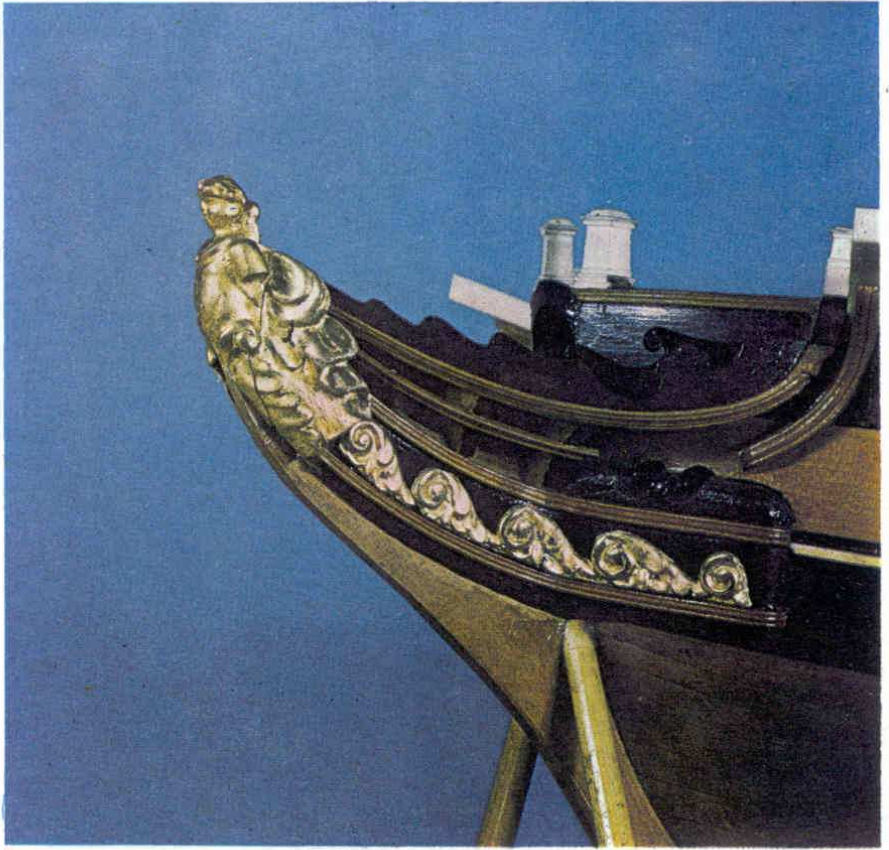


106

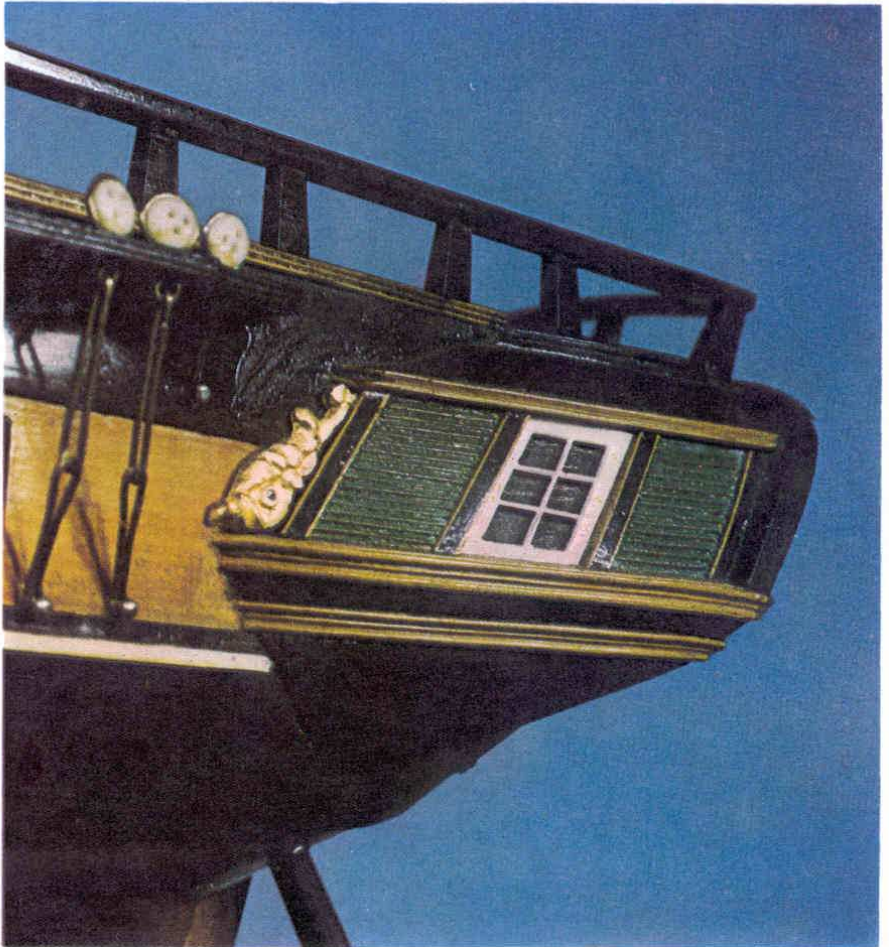
106—109.  
24-пушечный фрегат  
„Урания“, 1820.

162

107



108

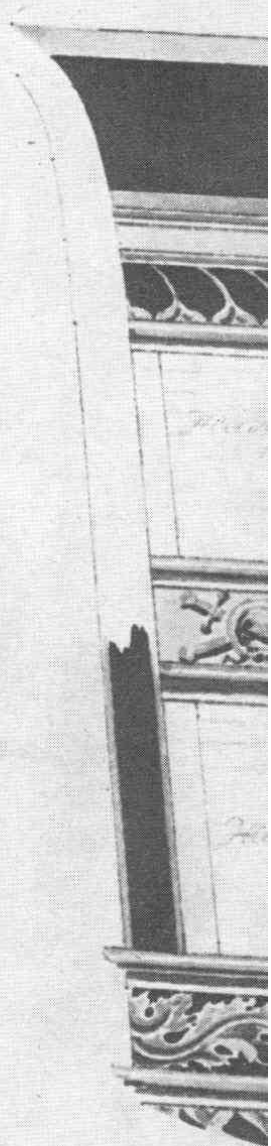
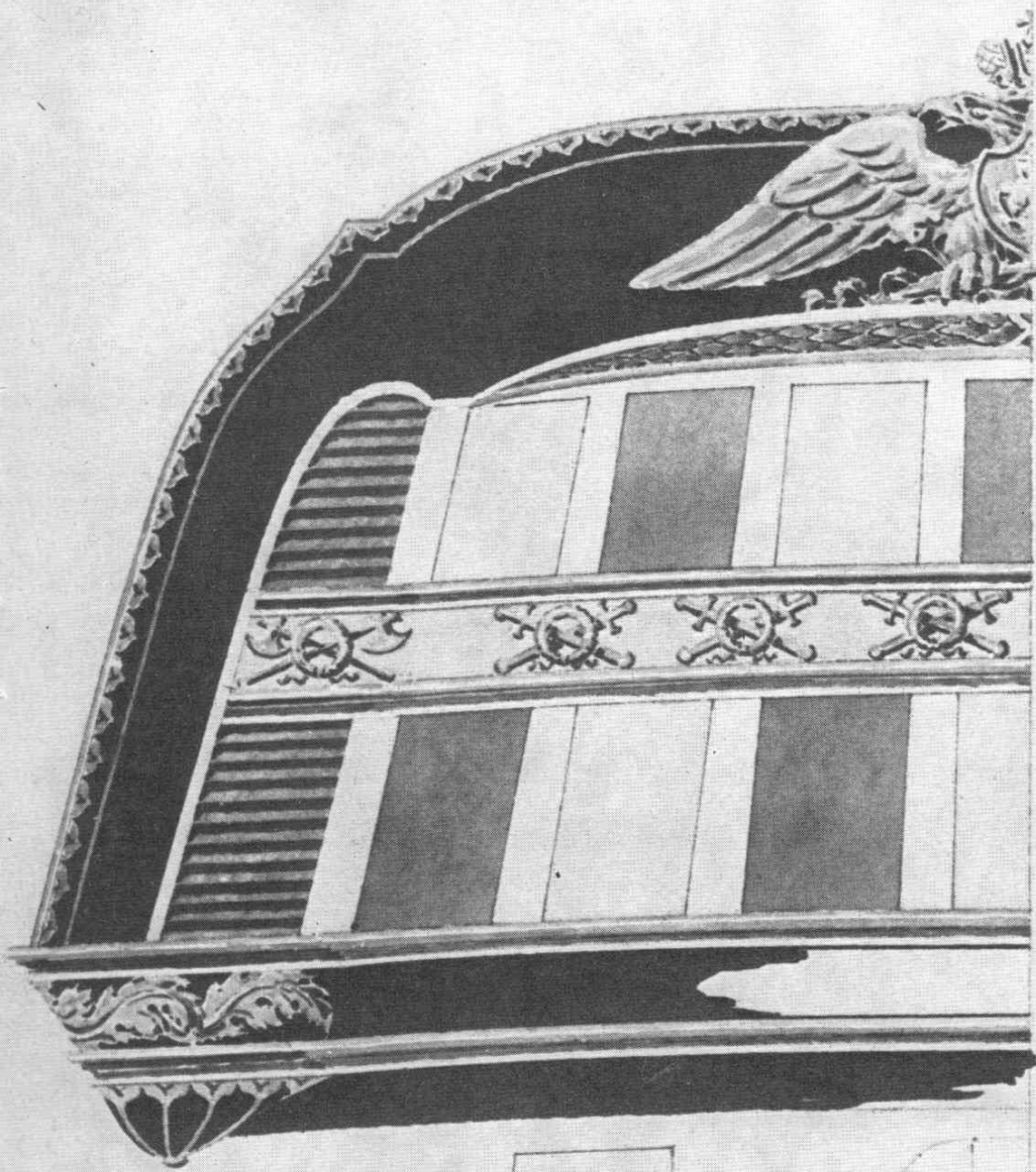


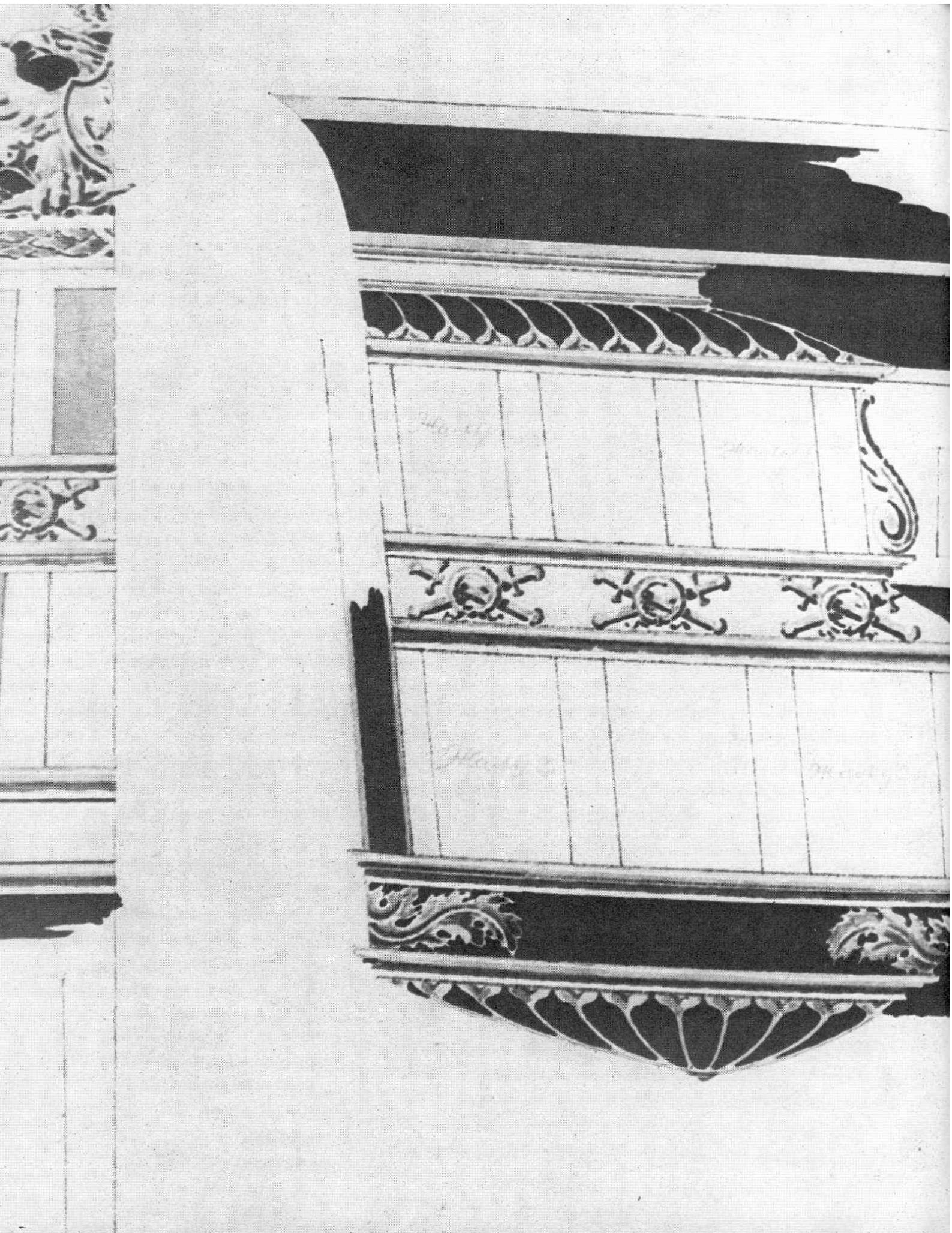


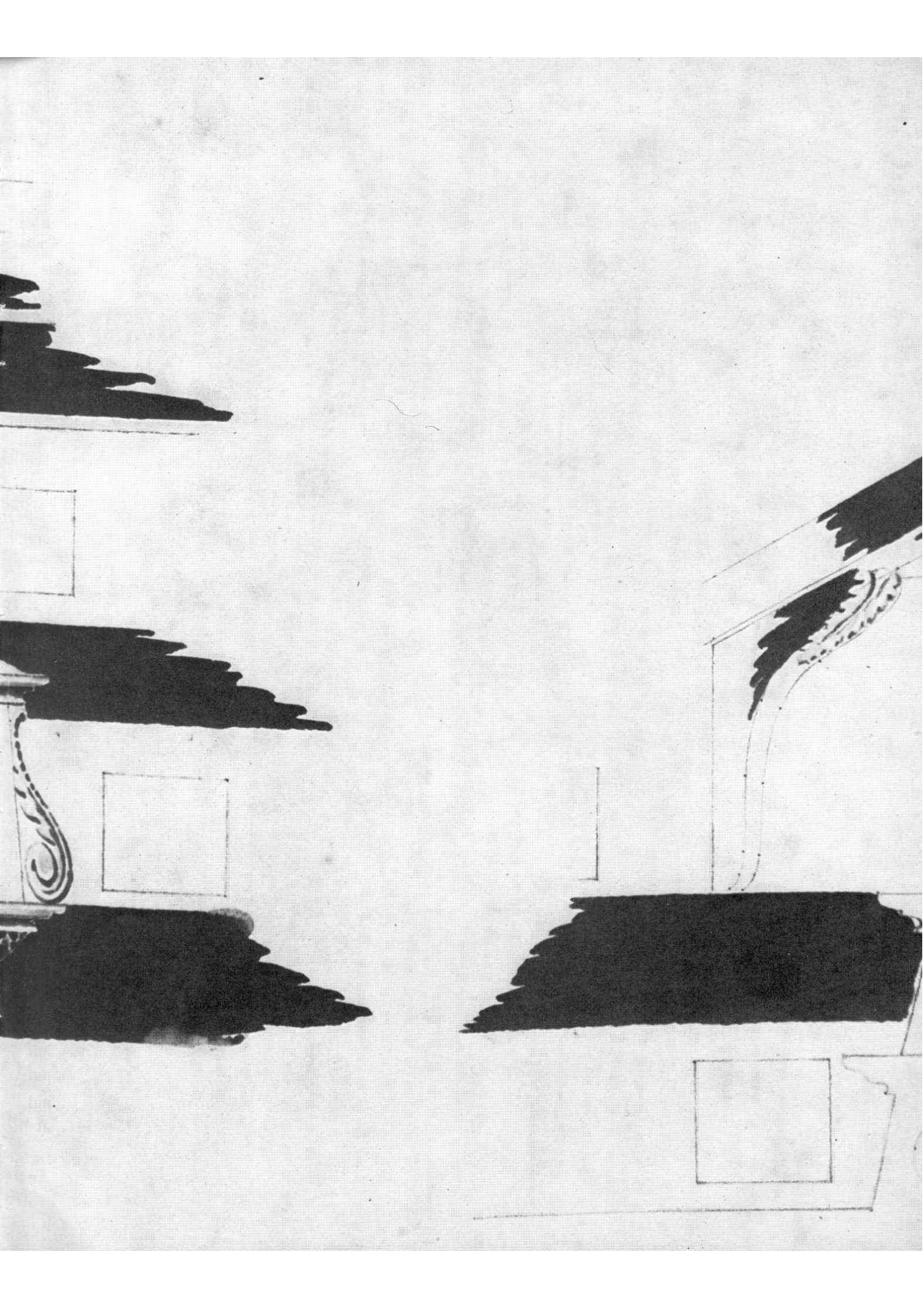
109

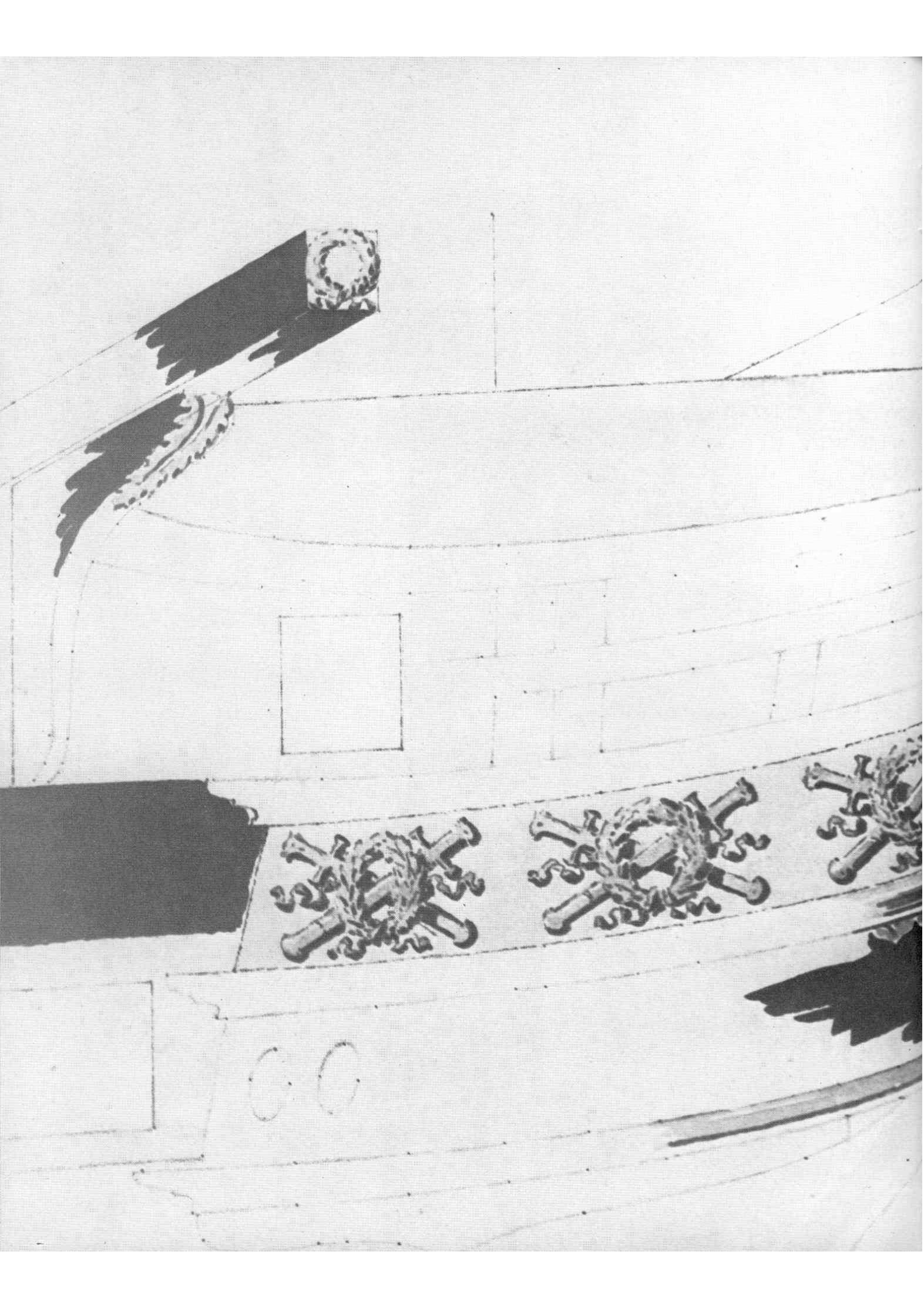
110—112.  
84-пушечный линейный корабль  
„Эмгейтен“, 1824 (чертежи).

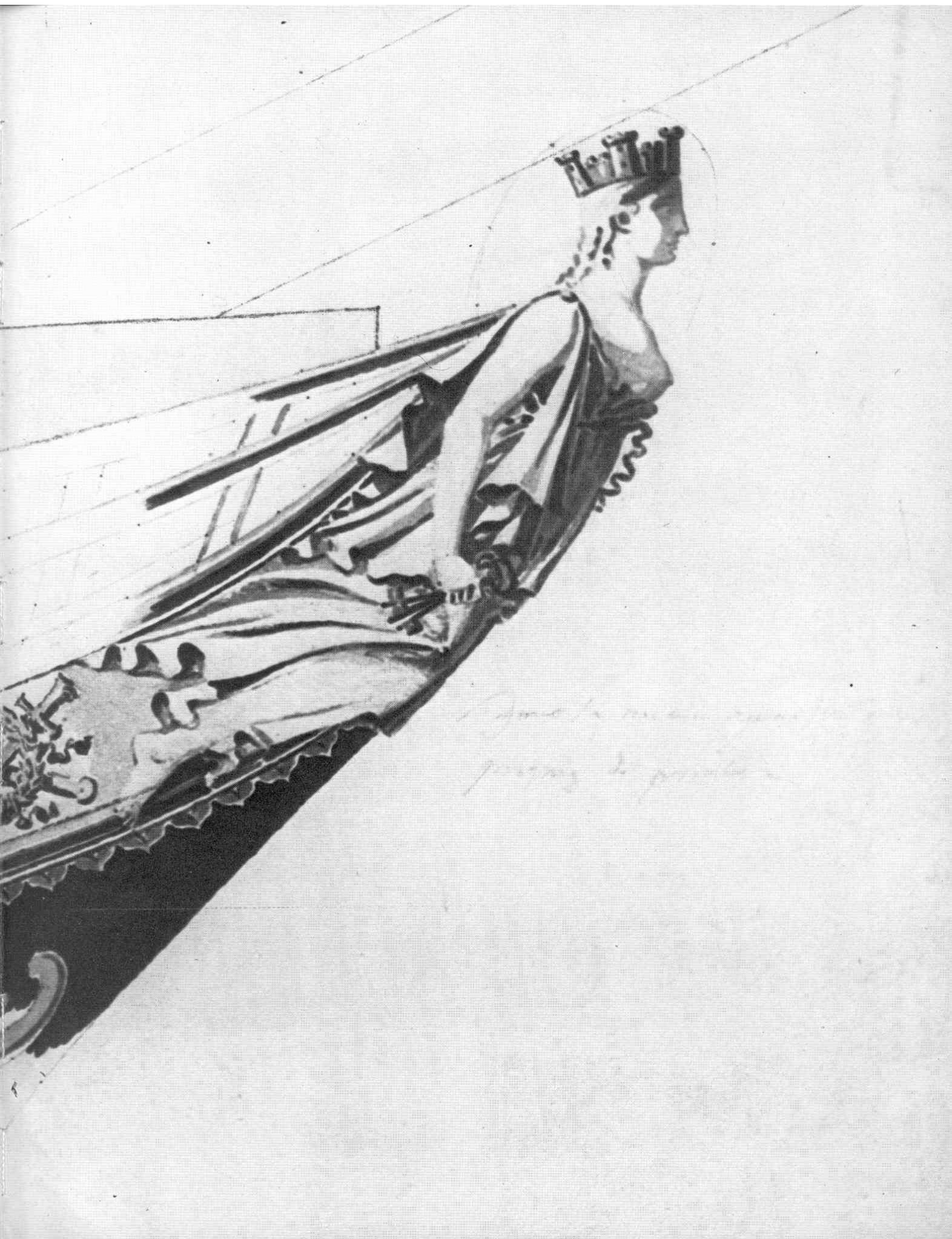
*Музыка*











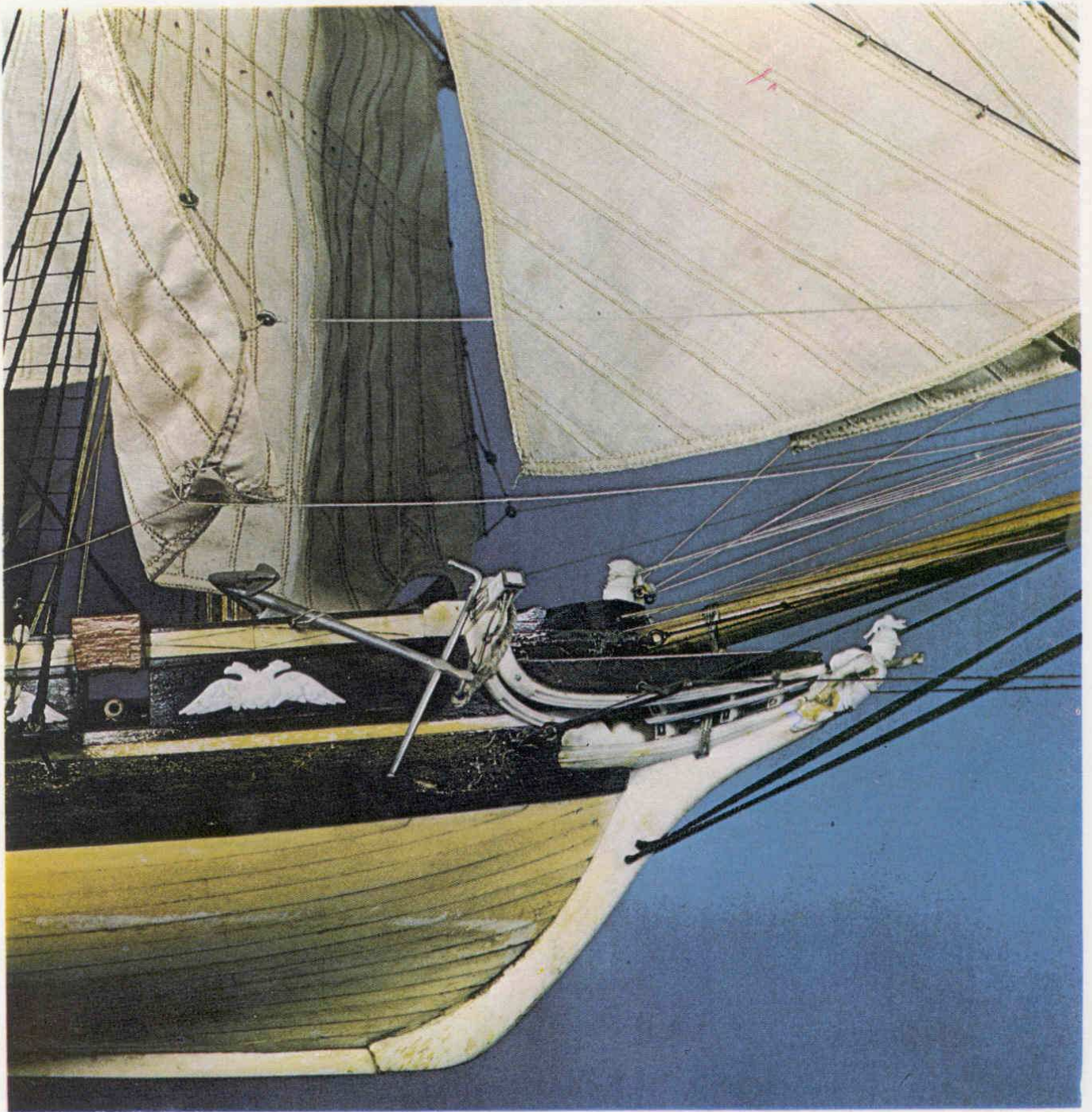


113.  
А. П. Боголюбов.  
„На Неве у Адмиралтейства“,  
середина XIX в.

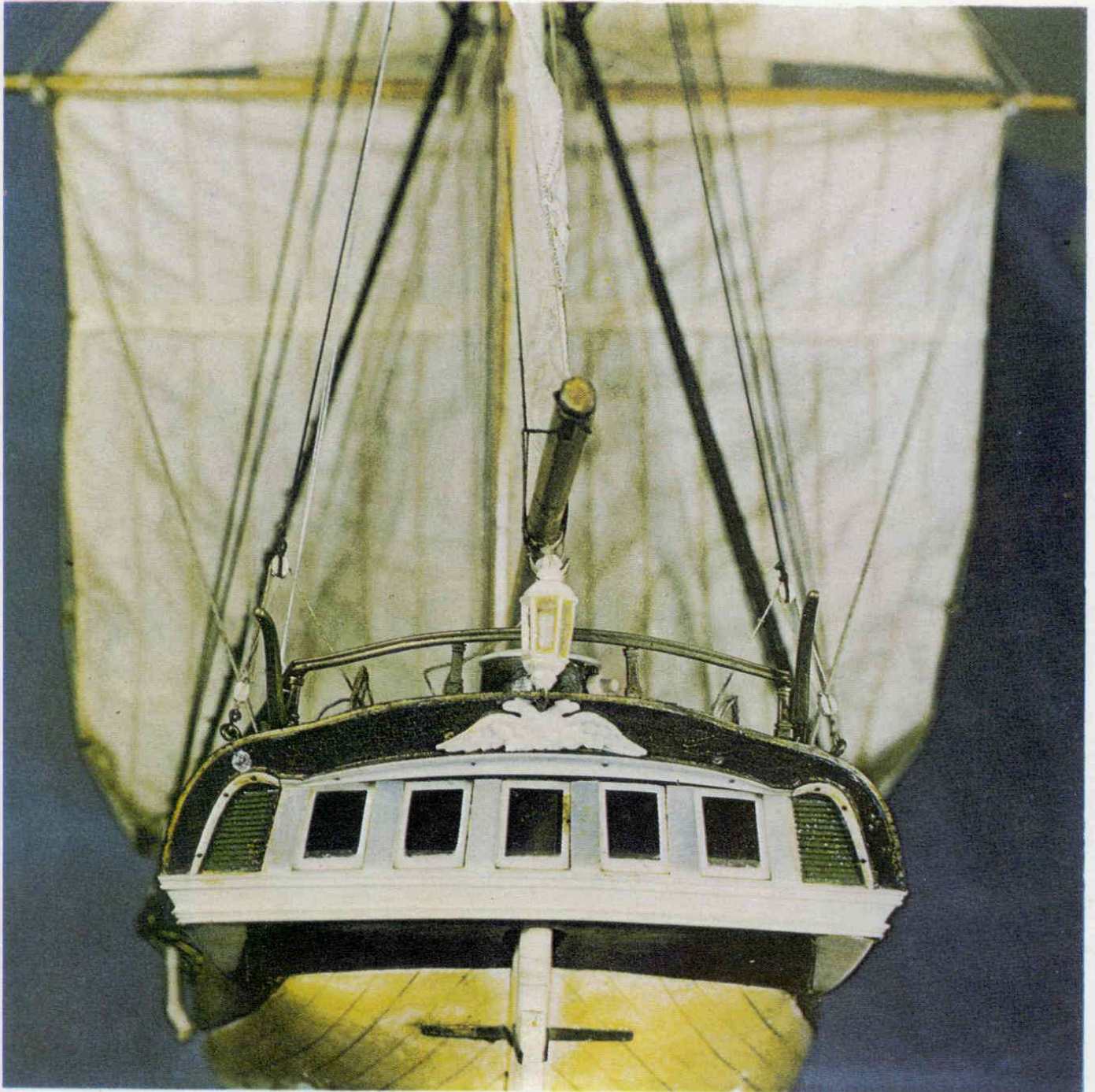


114

114—118.  
12-пушечная  
яхта „Дружба“  
с рангоутом, 1826.



115



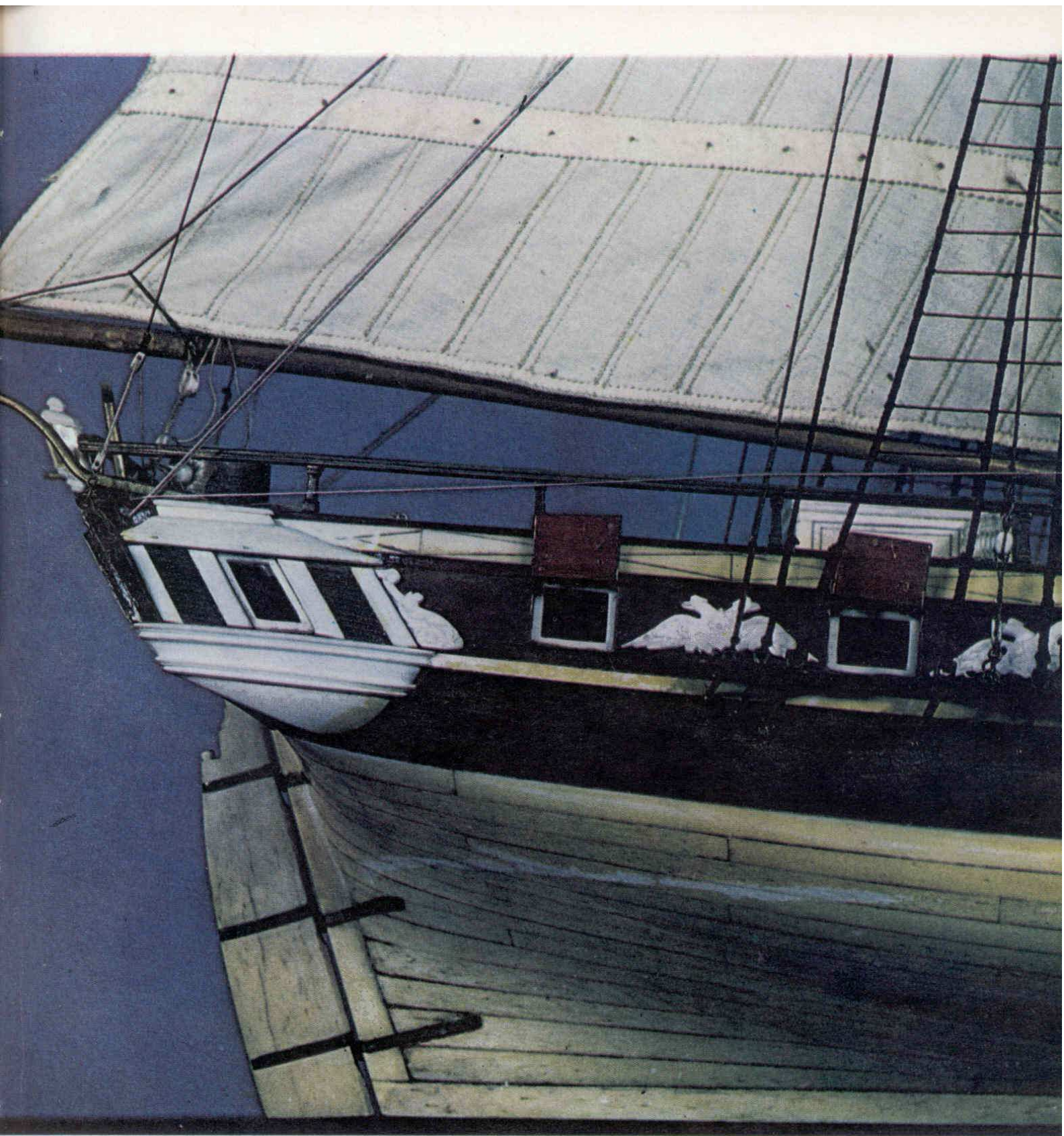
116

173



117

174

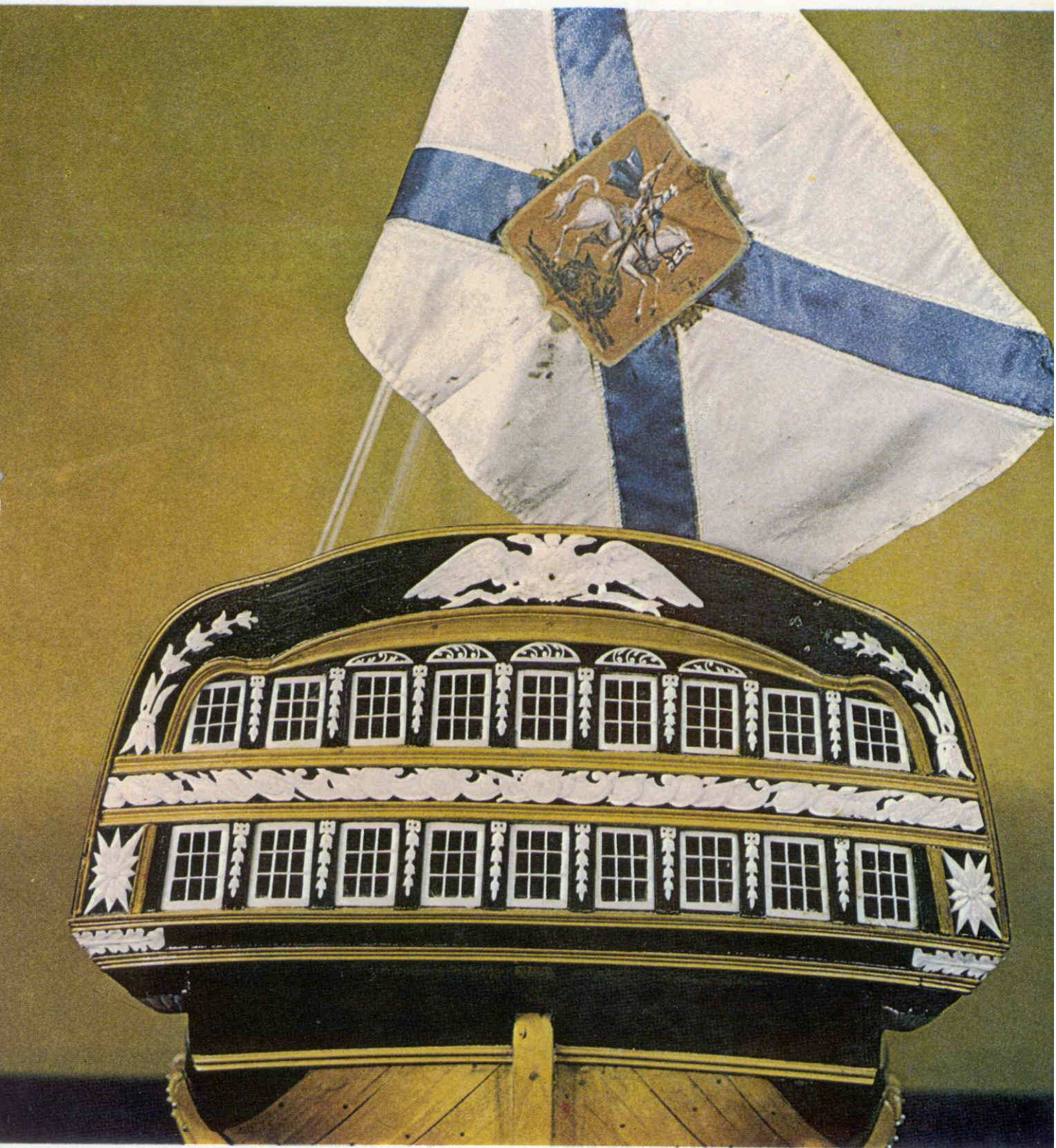


118

175



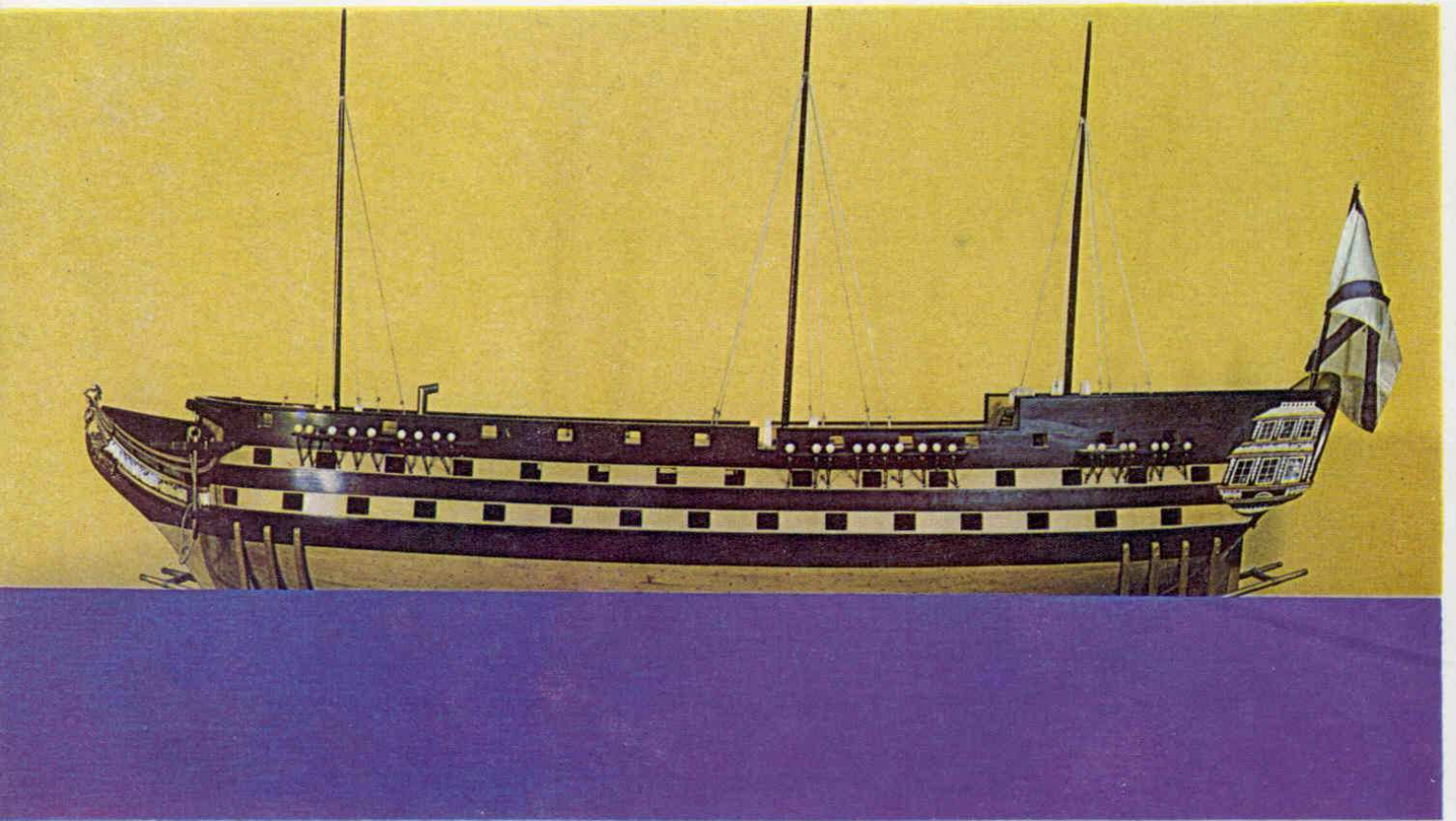
119.  
И. К. Айвазовский.  
„Сражение  
при Наварине“, 1848 (фрагмент).



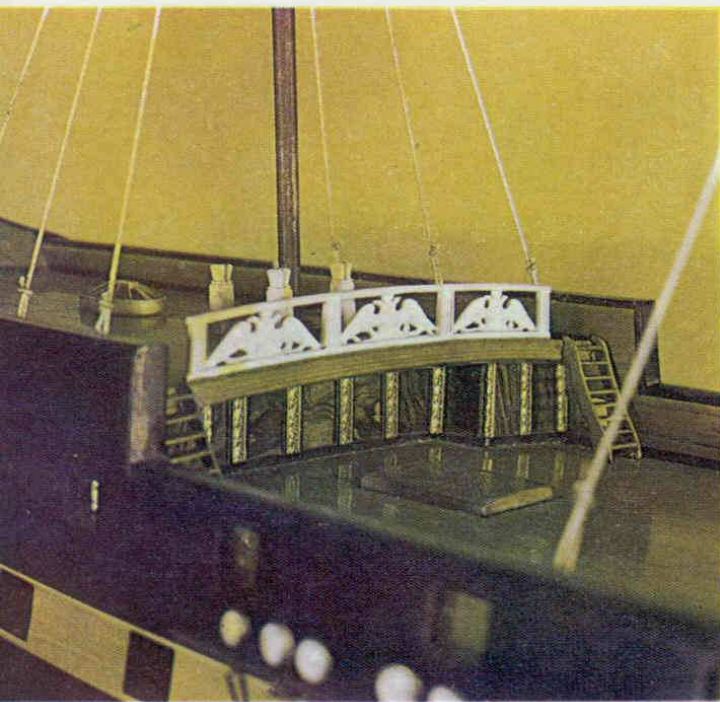
120

120—124.  
74-пушечный линейный корабль  
„Азов“, 1826.

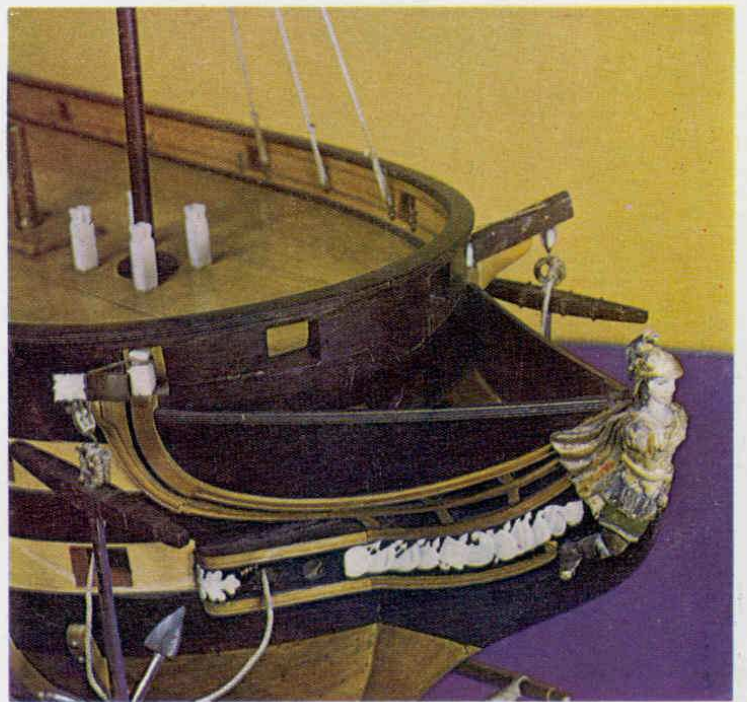
177



121

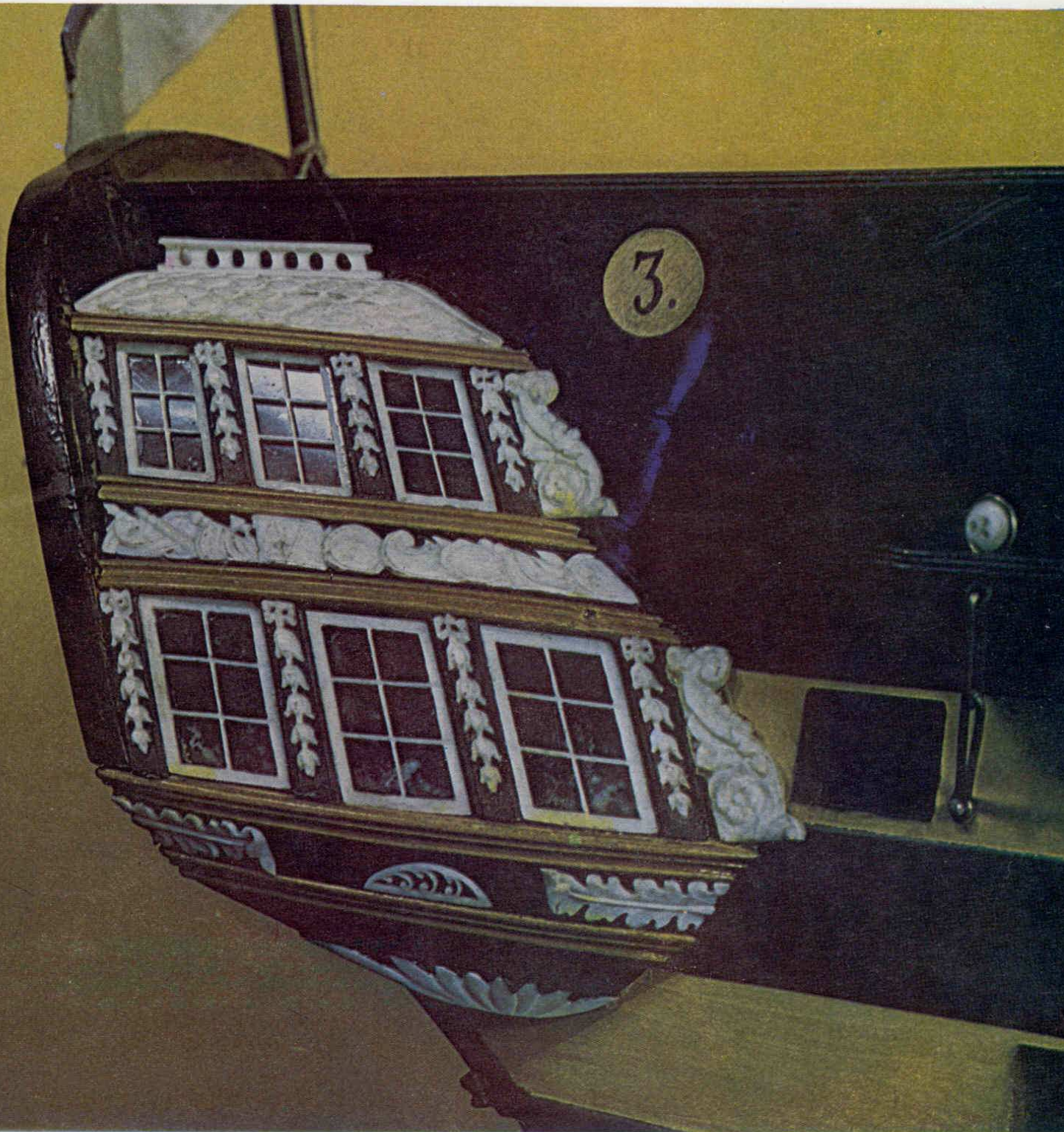


122



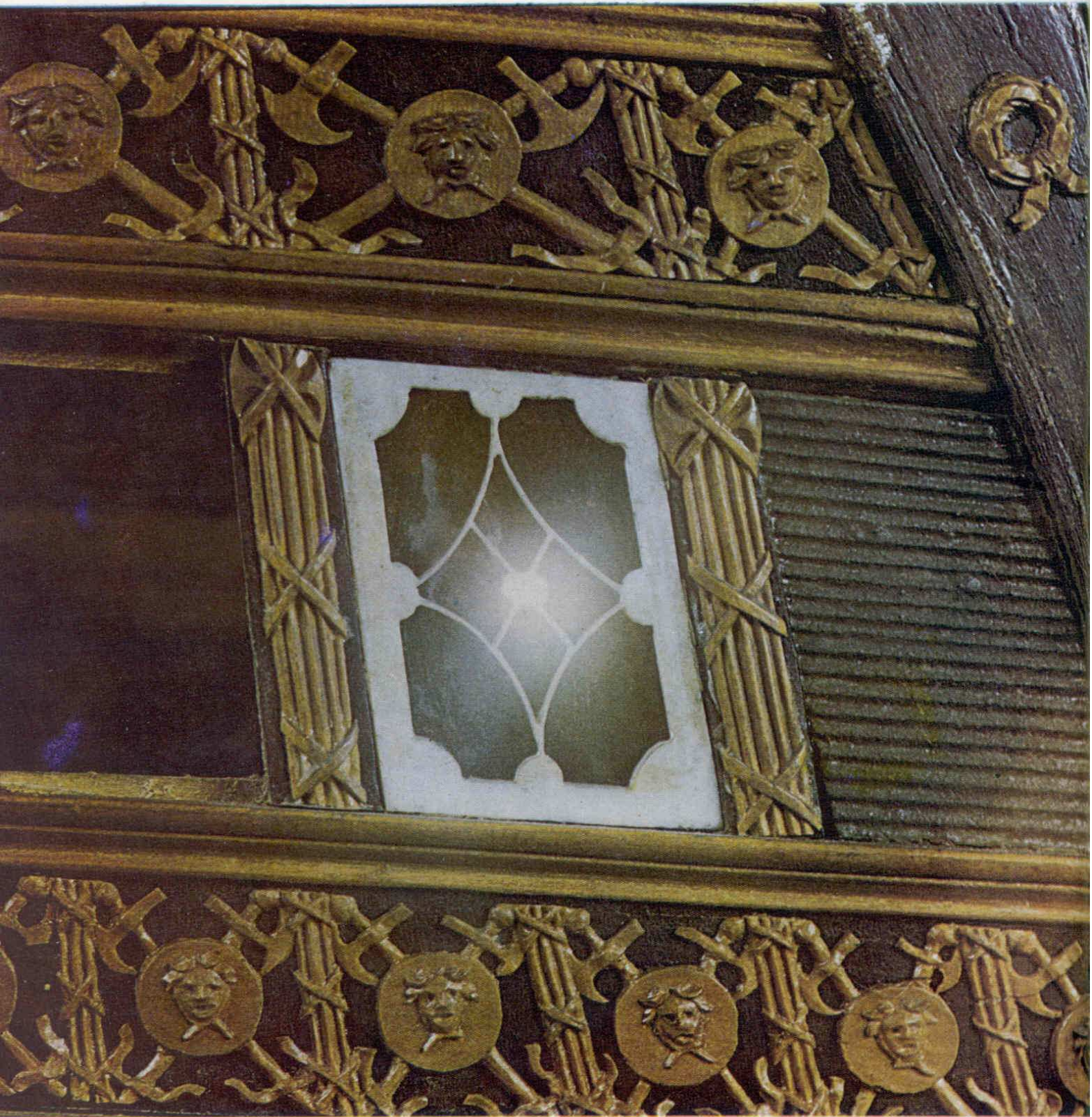
123

178



124

179



125

180



126

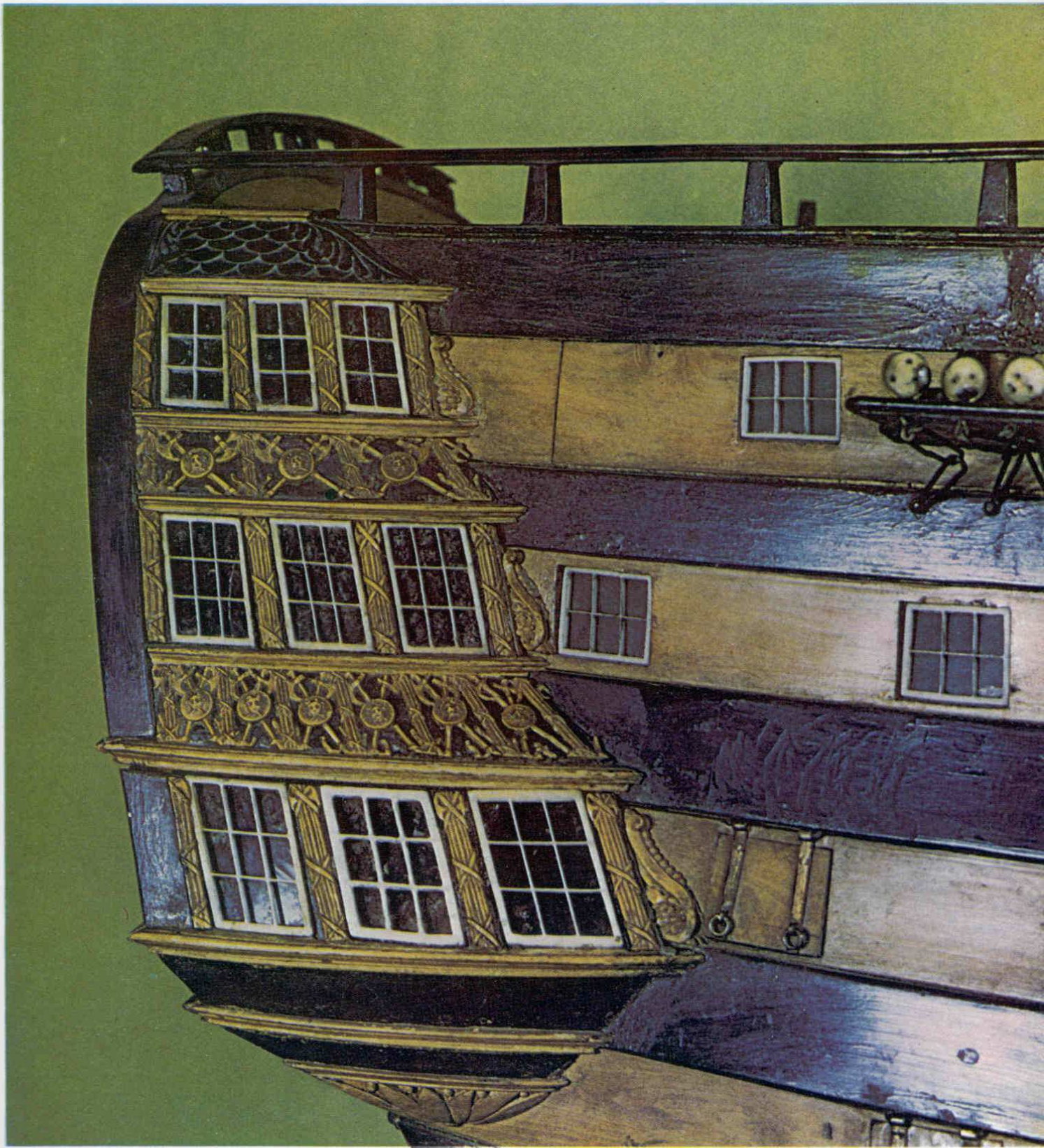
125—129.  
110-пушечный линейный корабль  
„Император Александр“, 1827.

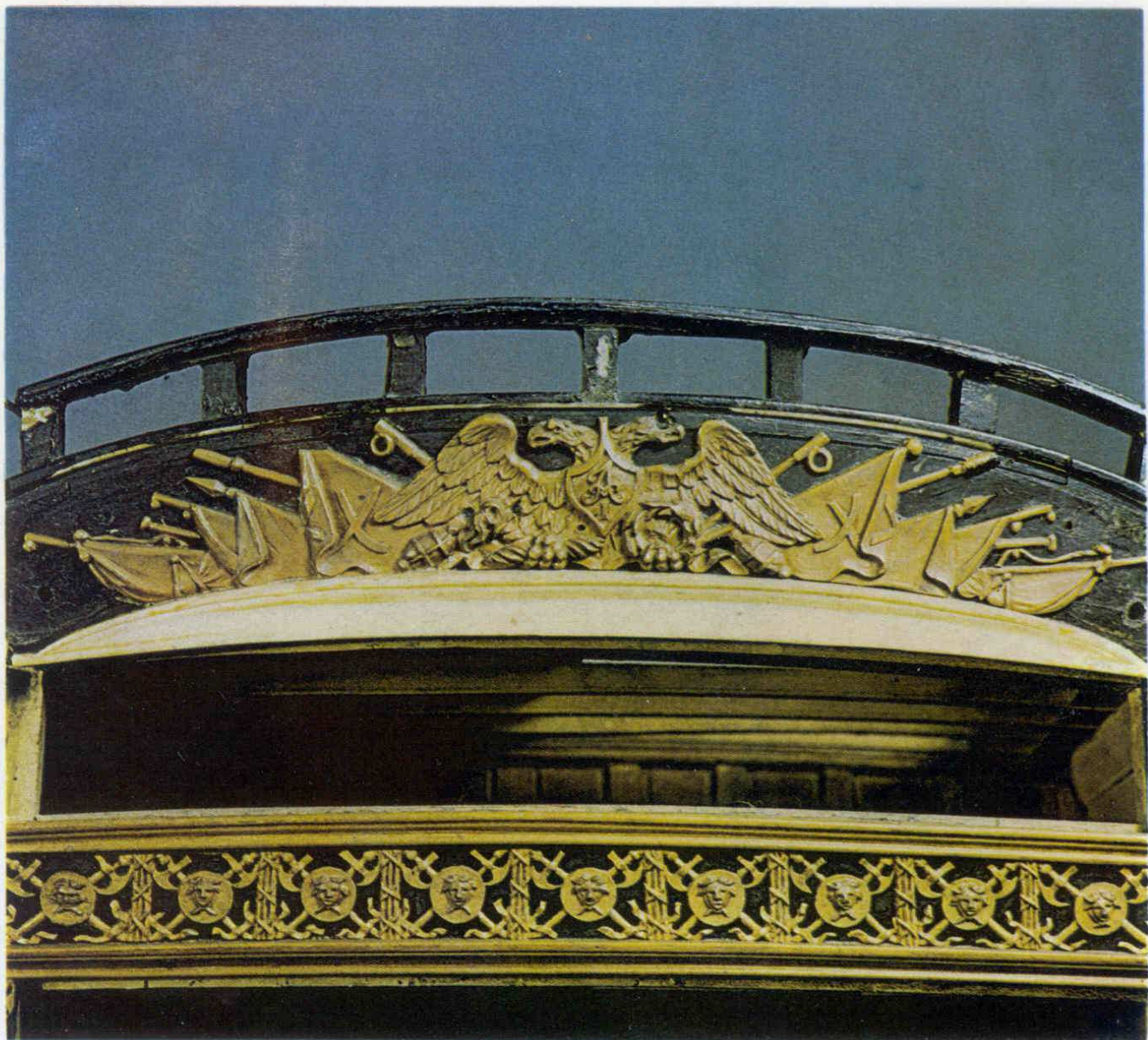
181



127

182

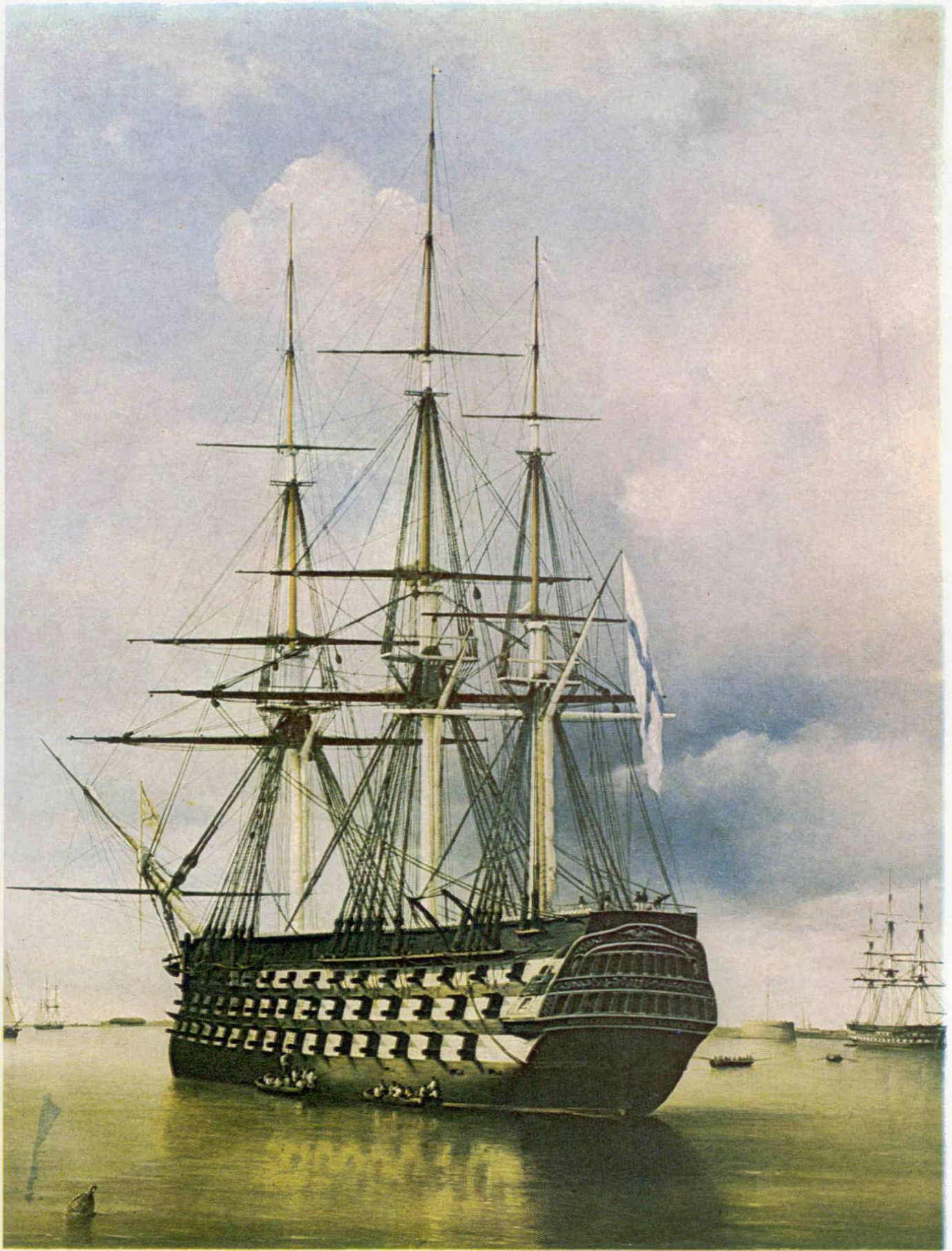


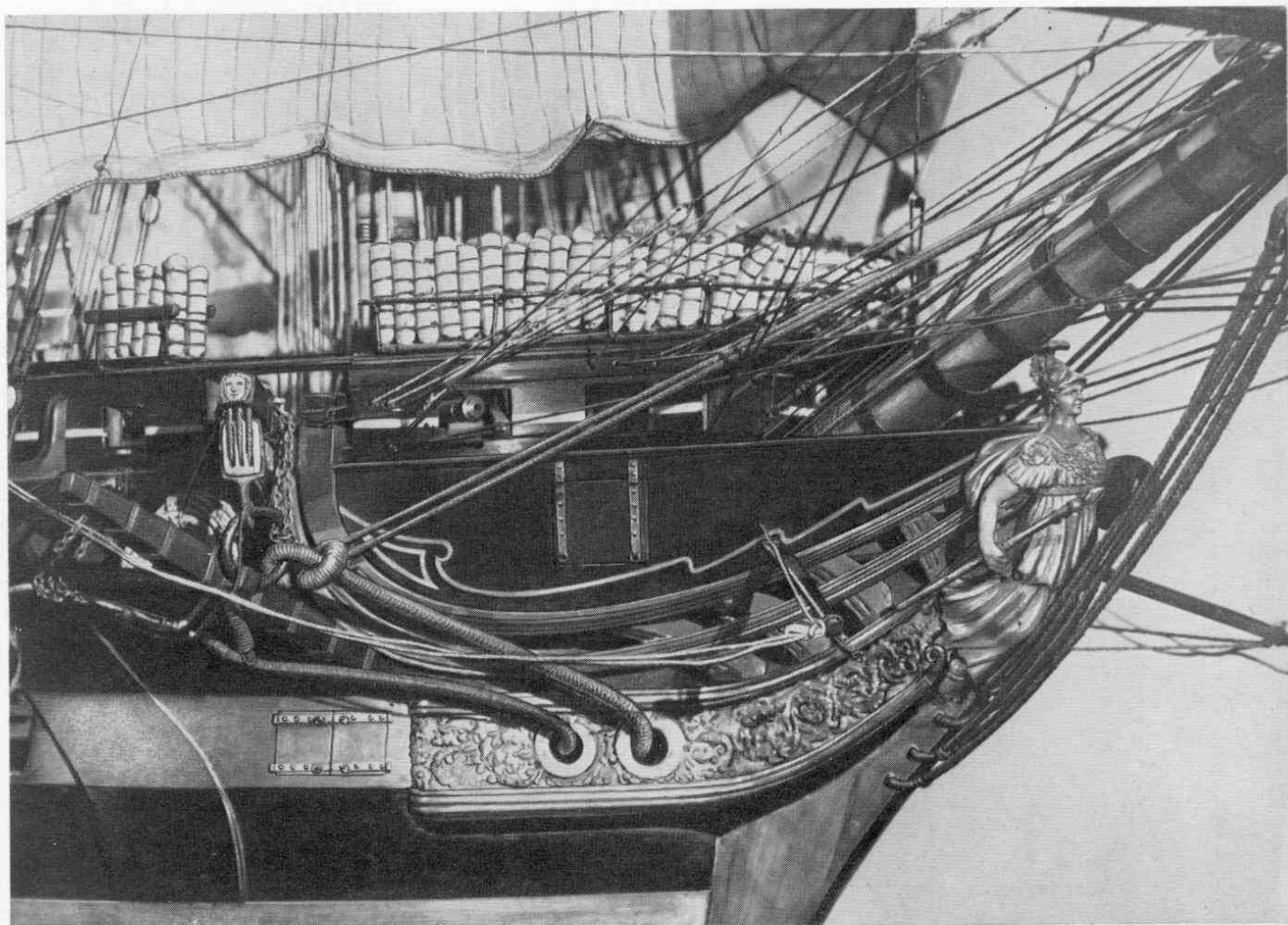


129

130.  
Ф. Перро.  
„Корабль  
„Император Александр“, 1840  
(фрагмент).

184



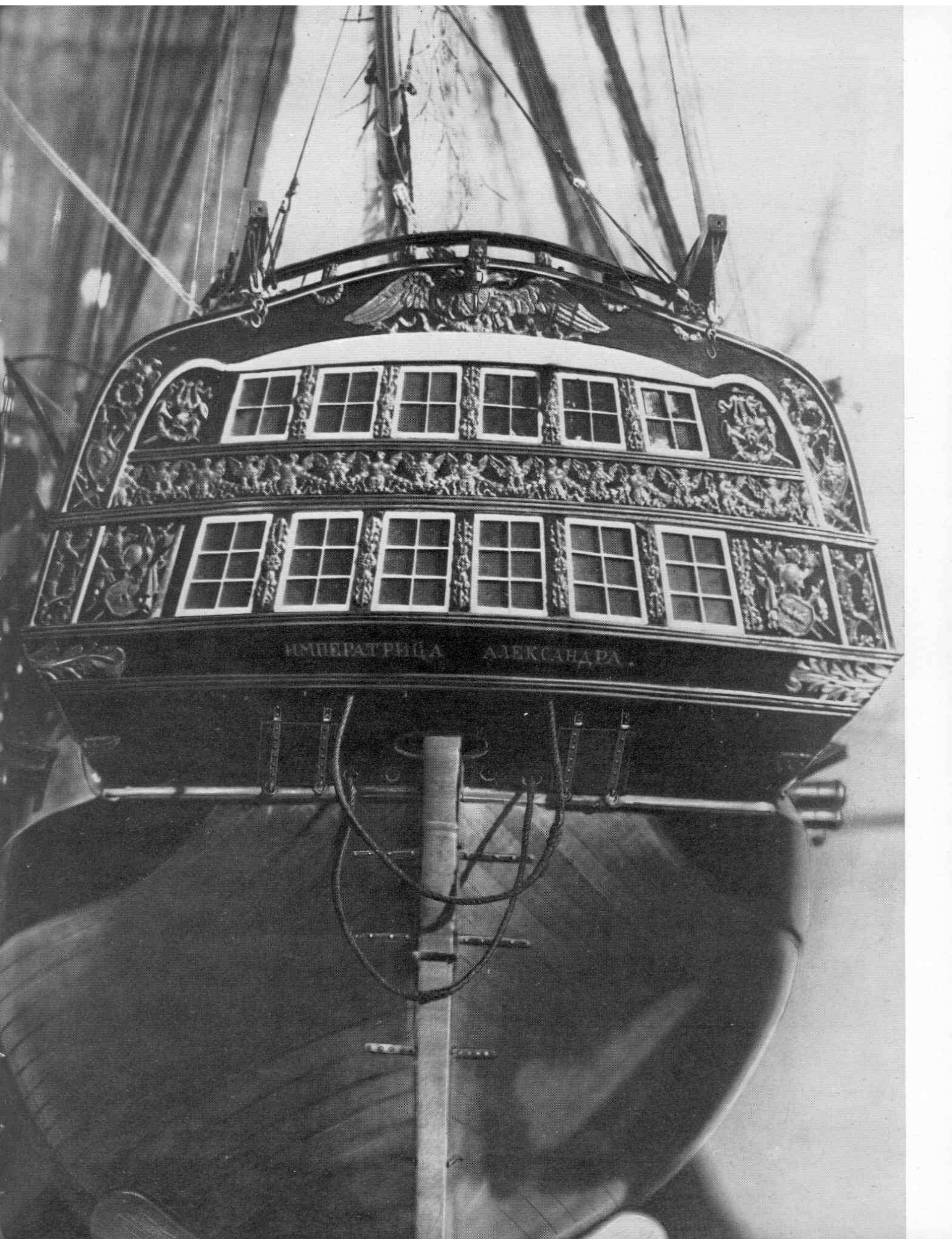


131

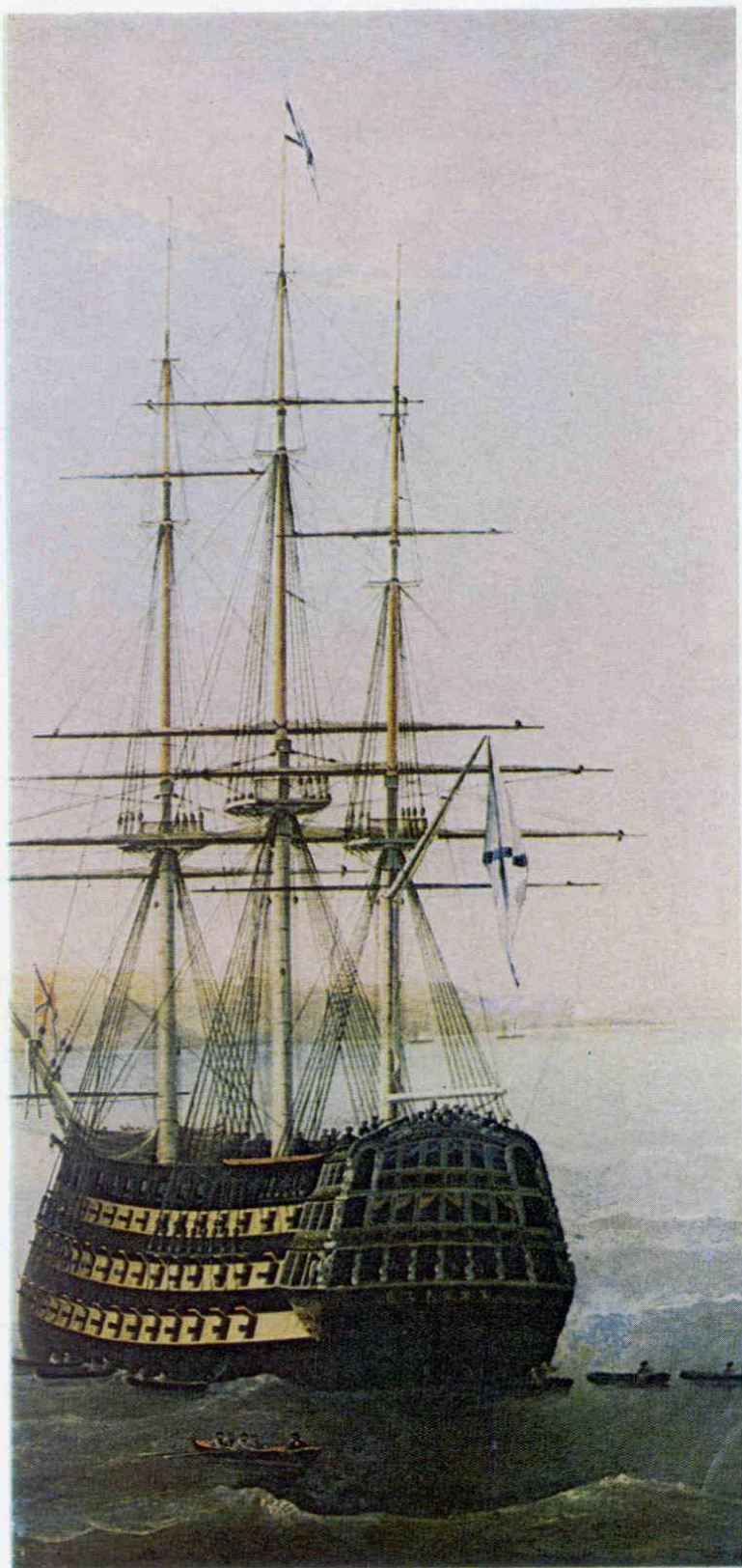
131, 132.  
84-пушечный корабль  
„Императрица Александра“, 1827.

186

132

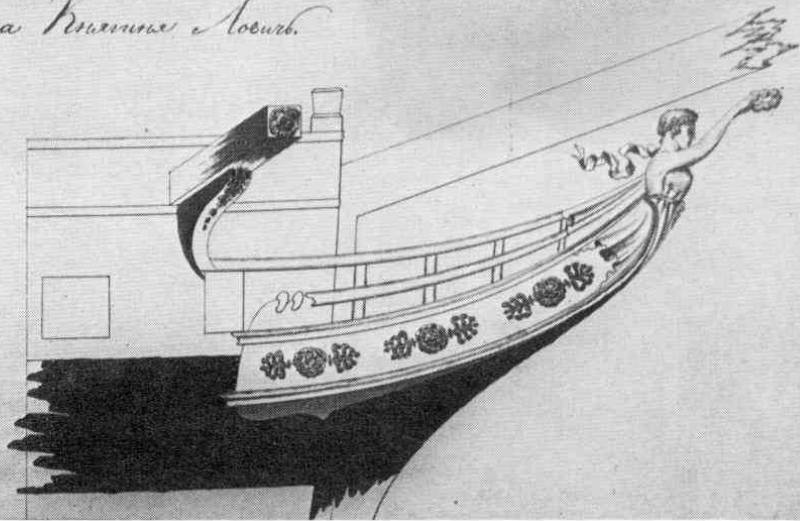
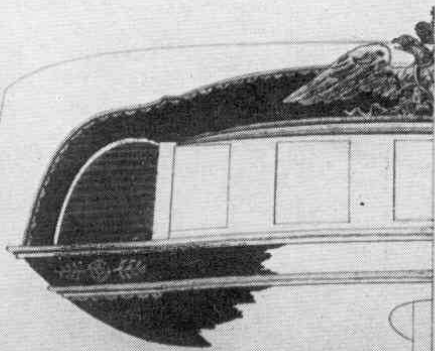


ИМПЕРАТРИЦА АЛЕКСАНДРА



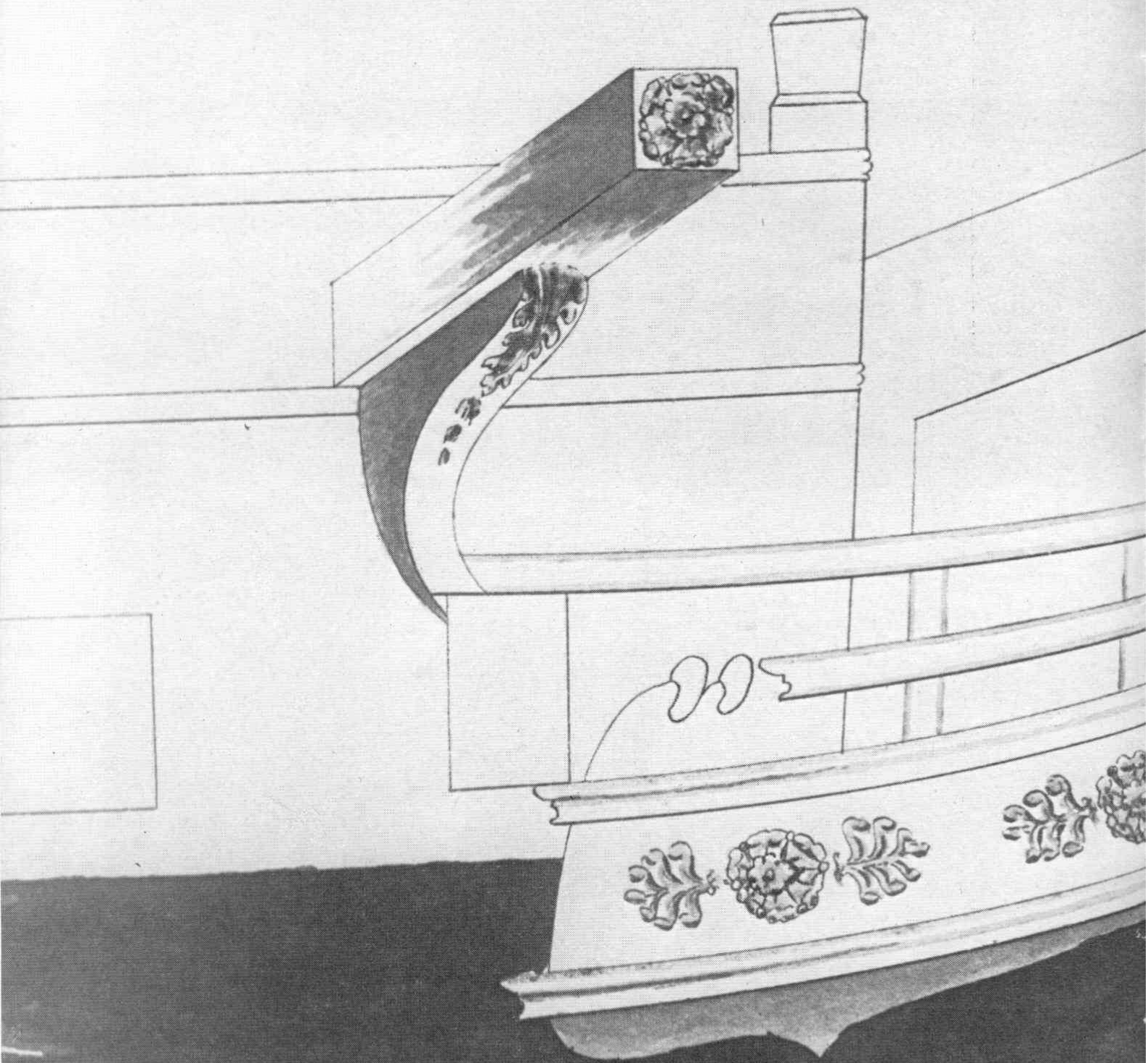
133.  
К. В. Круговихин.  
„На Севастопольском рейде“, 1843  
(фрагмент).

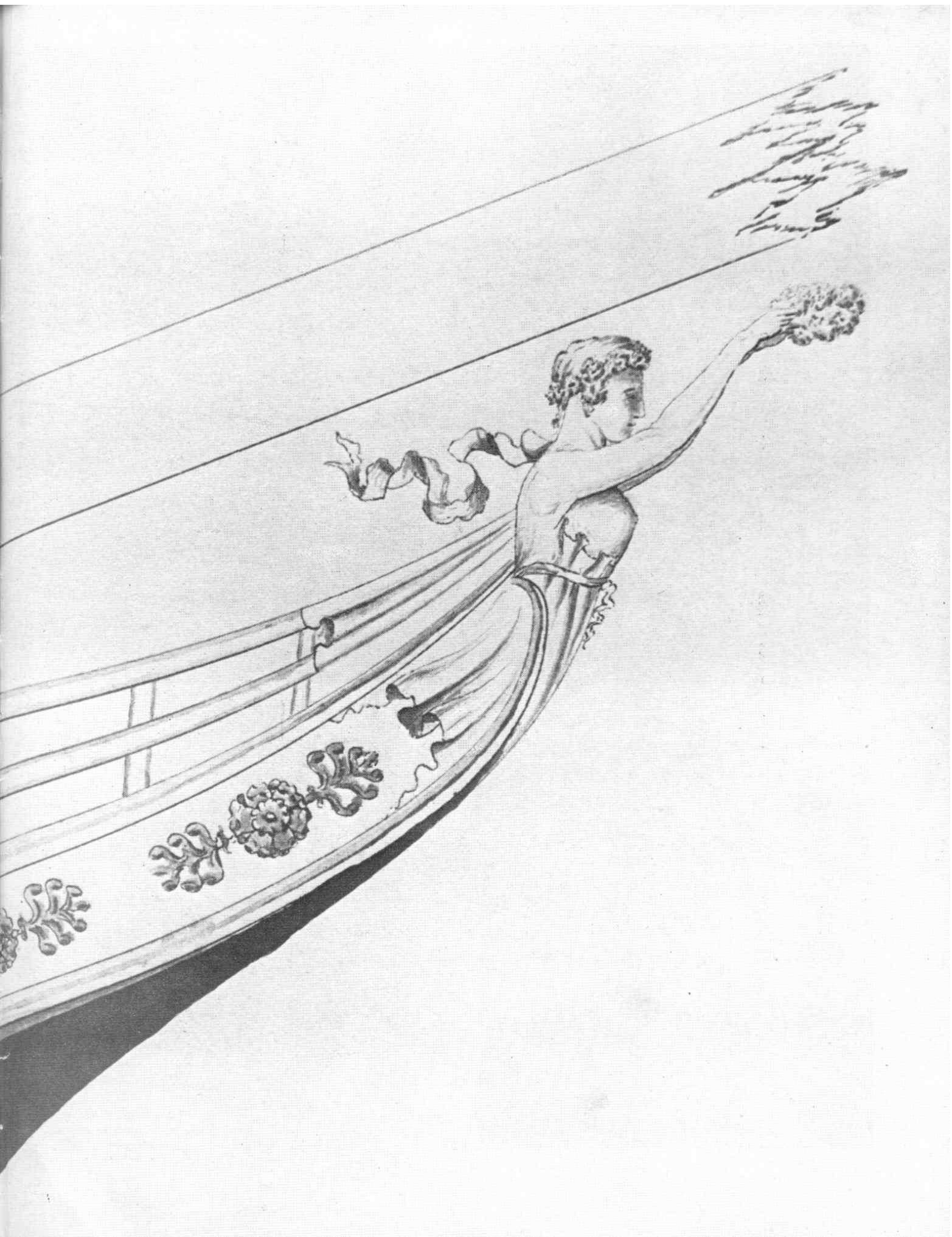
170  
Чертежи системы и фигуры 44<sup>ой</sup> фрегата Княгини Лович.

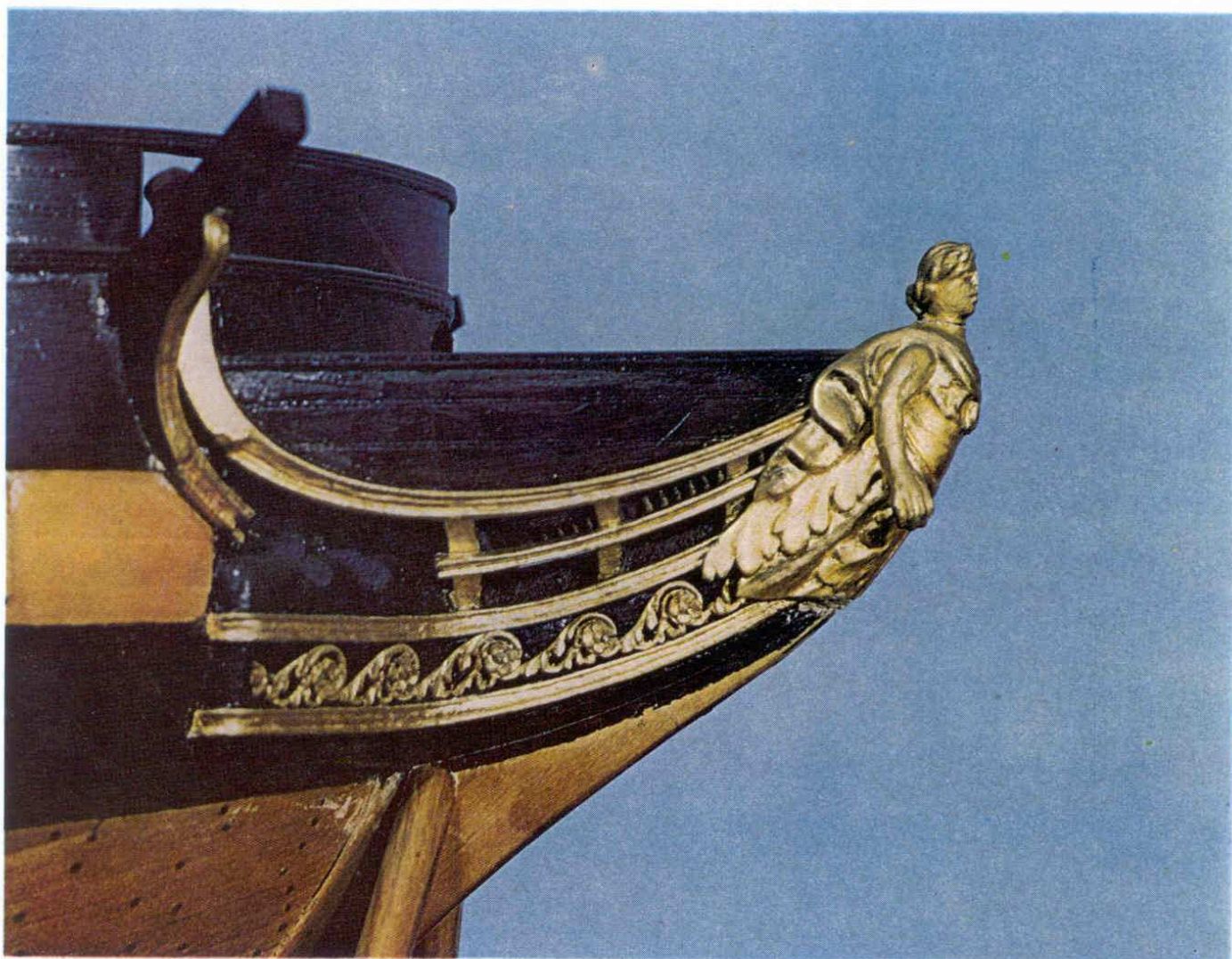


134—136.  
44-пушечный фрегат  
„Княгиня Лович“, 1828  
(чертежи).

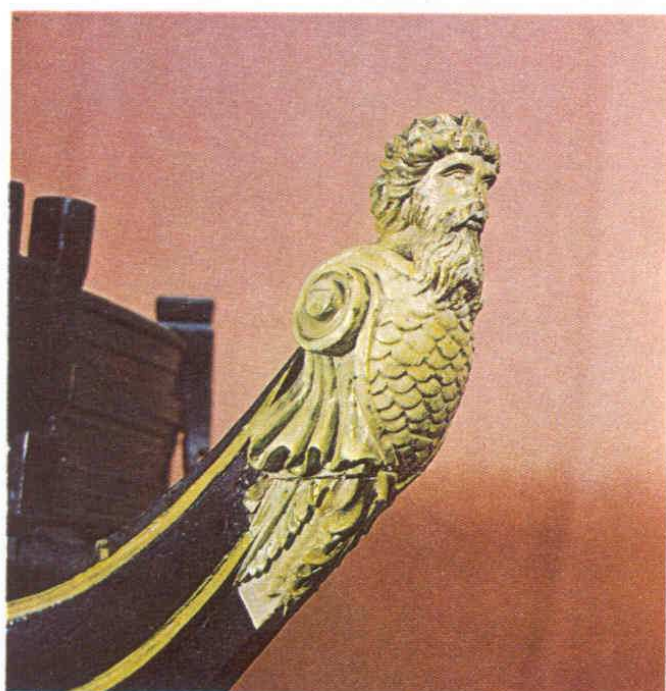
Планета Ловурь.







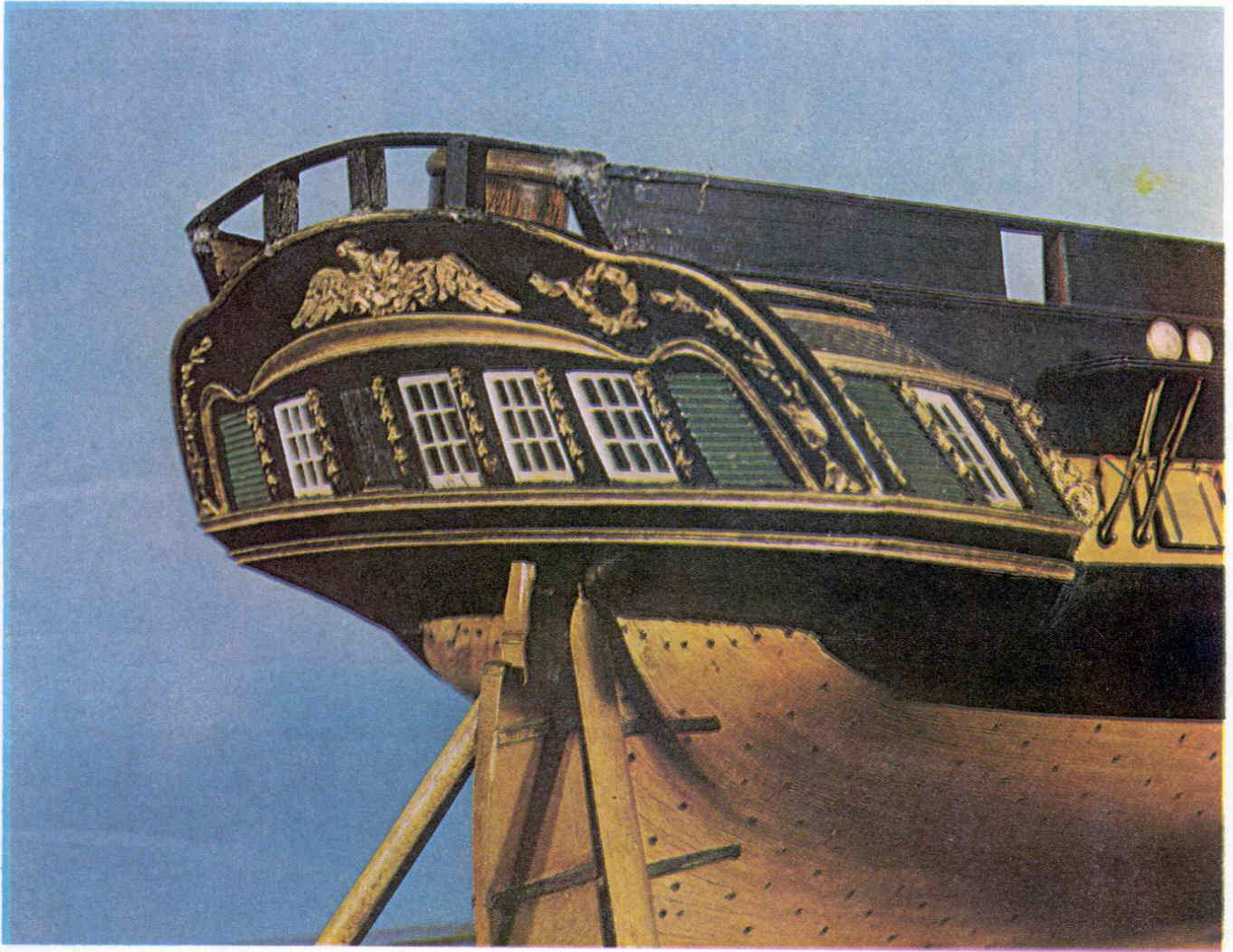
137



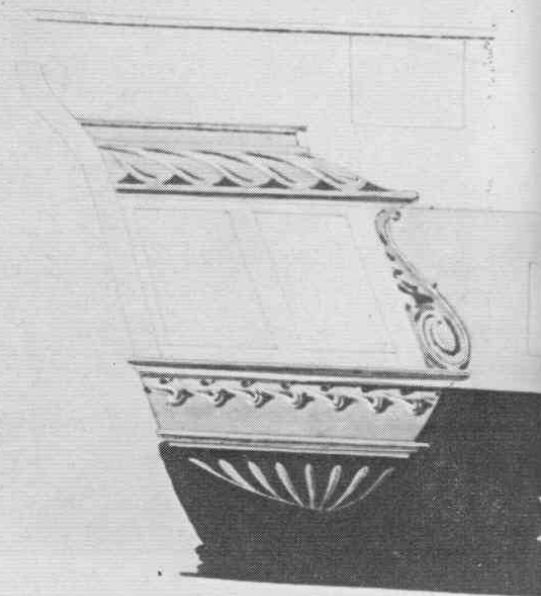
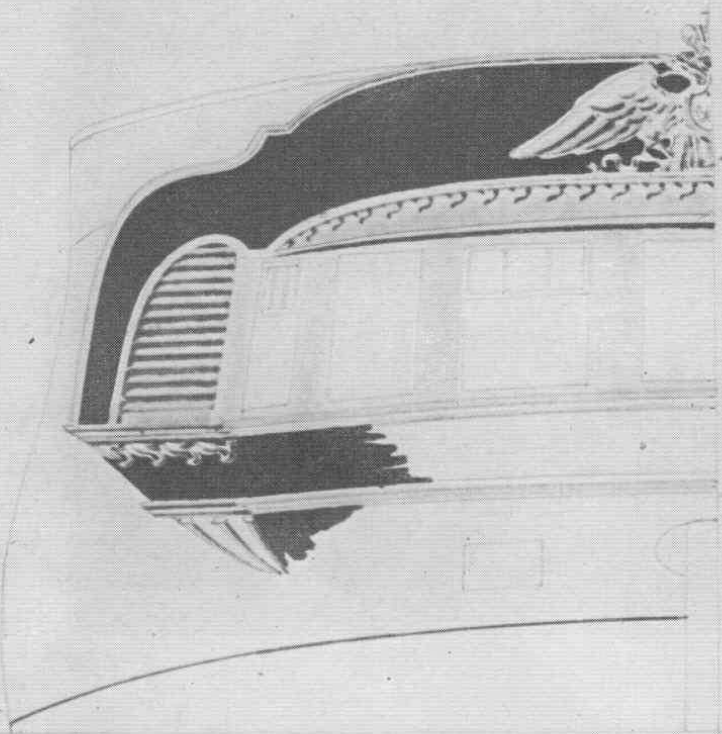
139

137, 138.  
24-пушечный фрегат  
„Надежда“, 1828.

139.  
Галюнная фигура  
84-пушечного корабля  
„Полтава“, 1829.

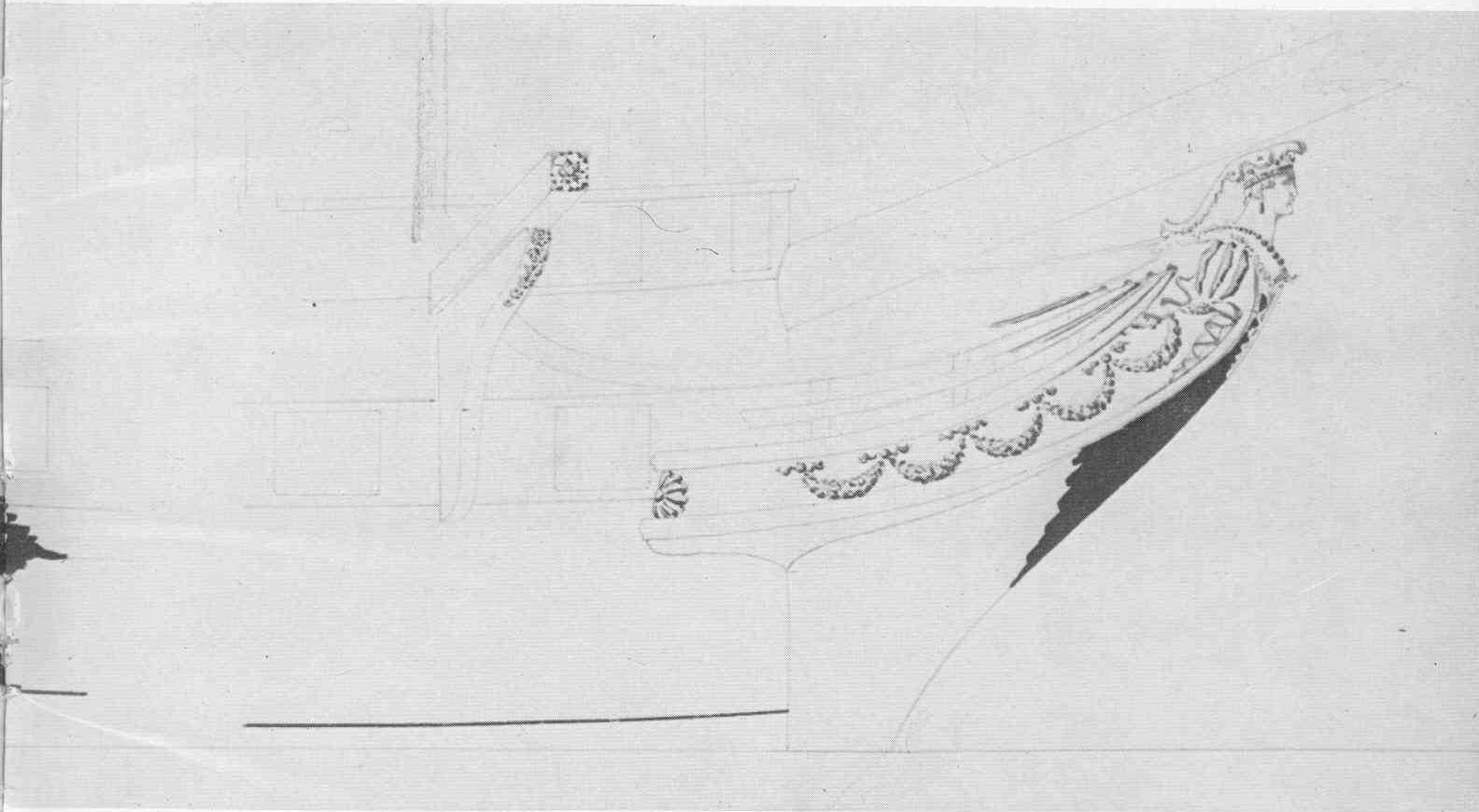


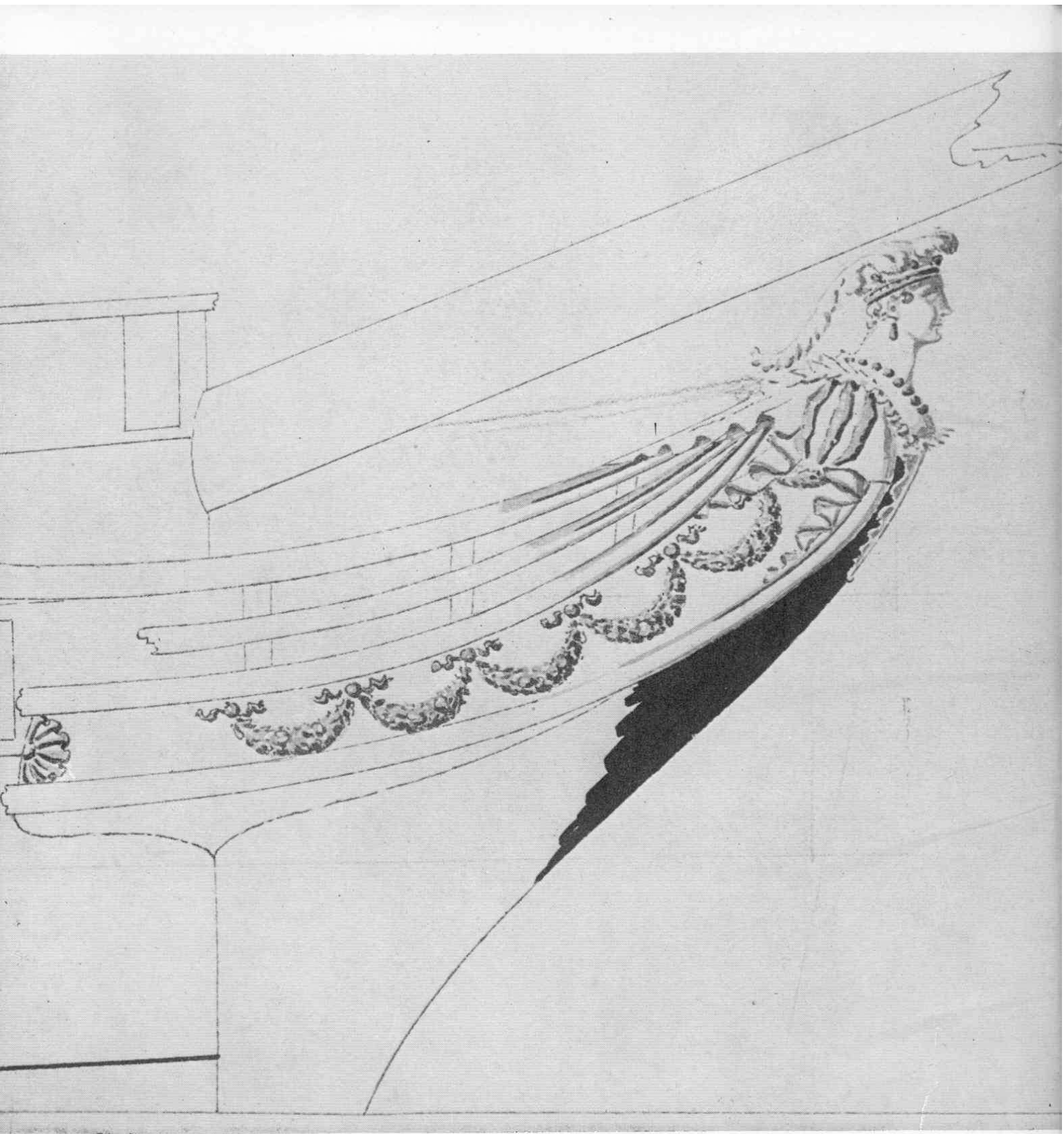
138



140

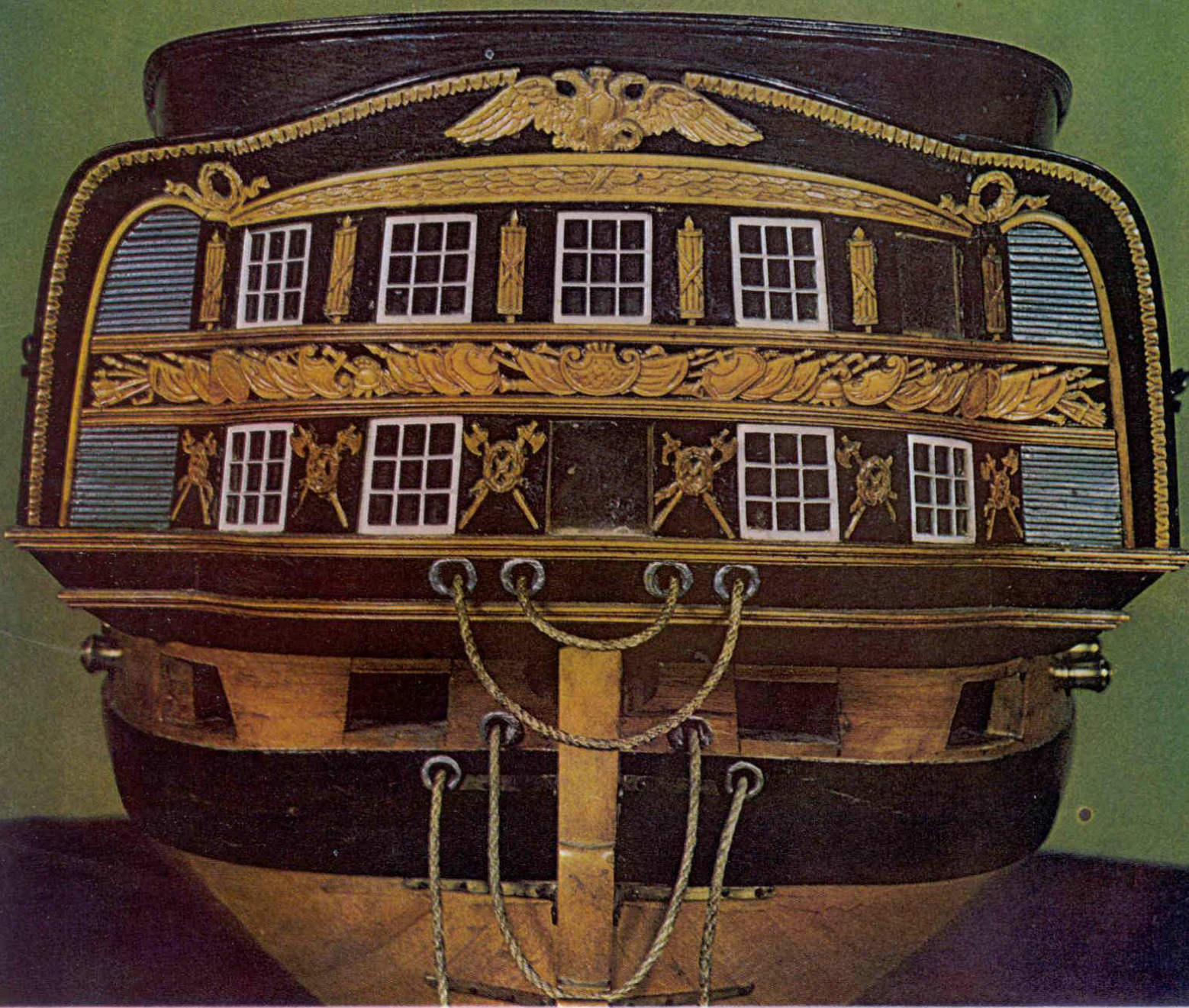
140—141.  
44-пушечный фрегат  
„Елизавета“, 1828 (чертежи).





141

196



142

142—144.  
74-пушечный корабль  
„Смоленск“, 1830.

197



143

198



144

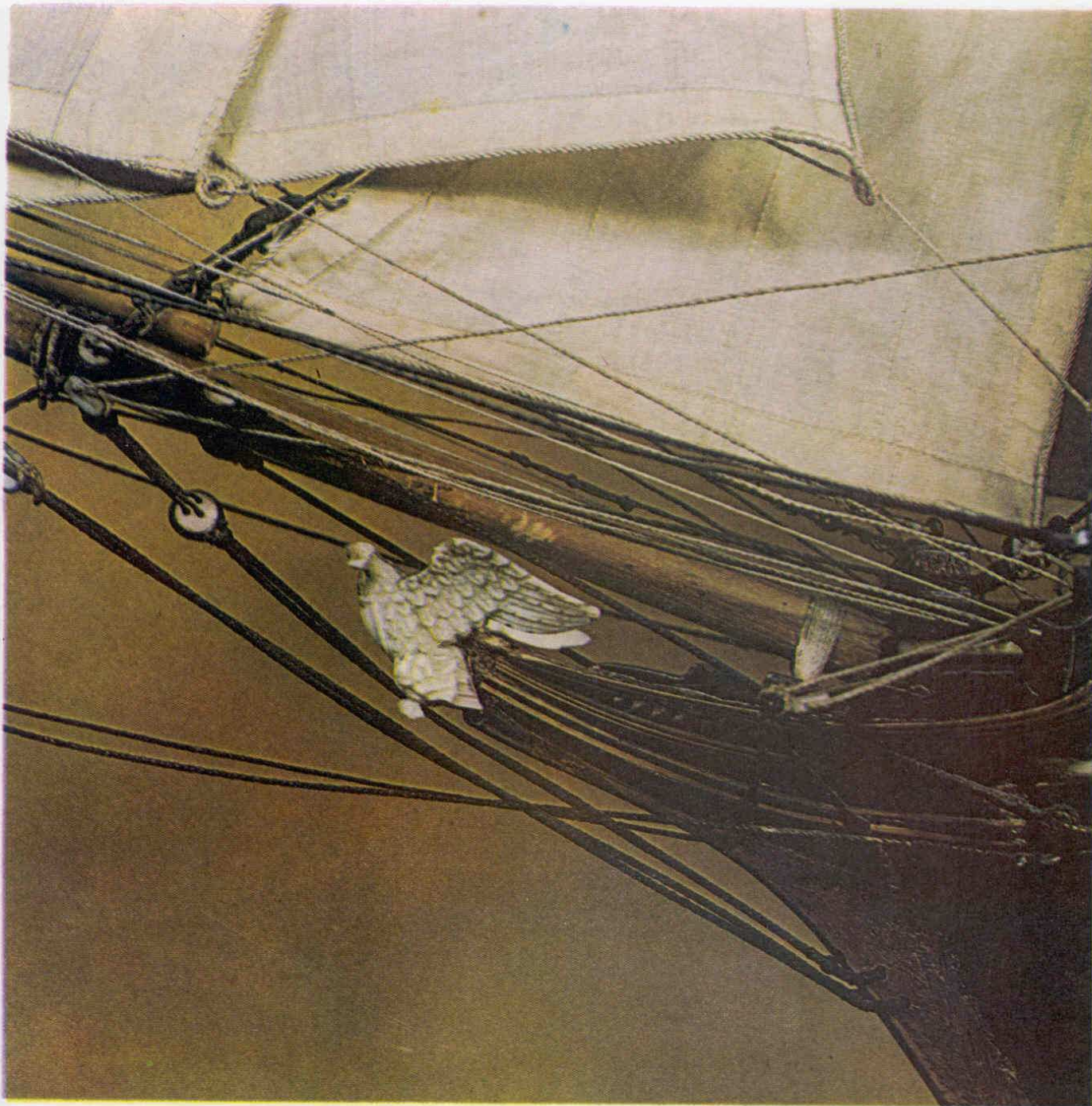
199



145

145—148.  
12-пушечная  
яхта „Нева“, 1831.

200



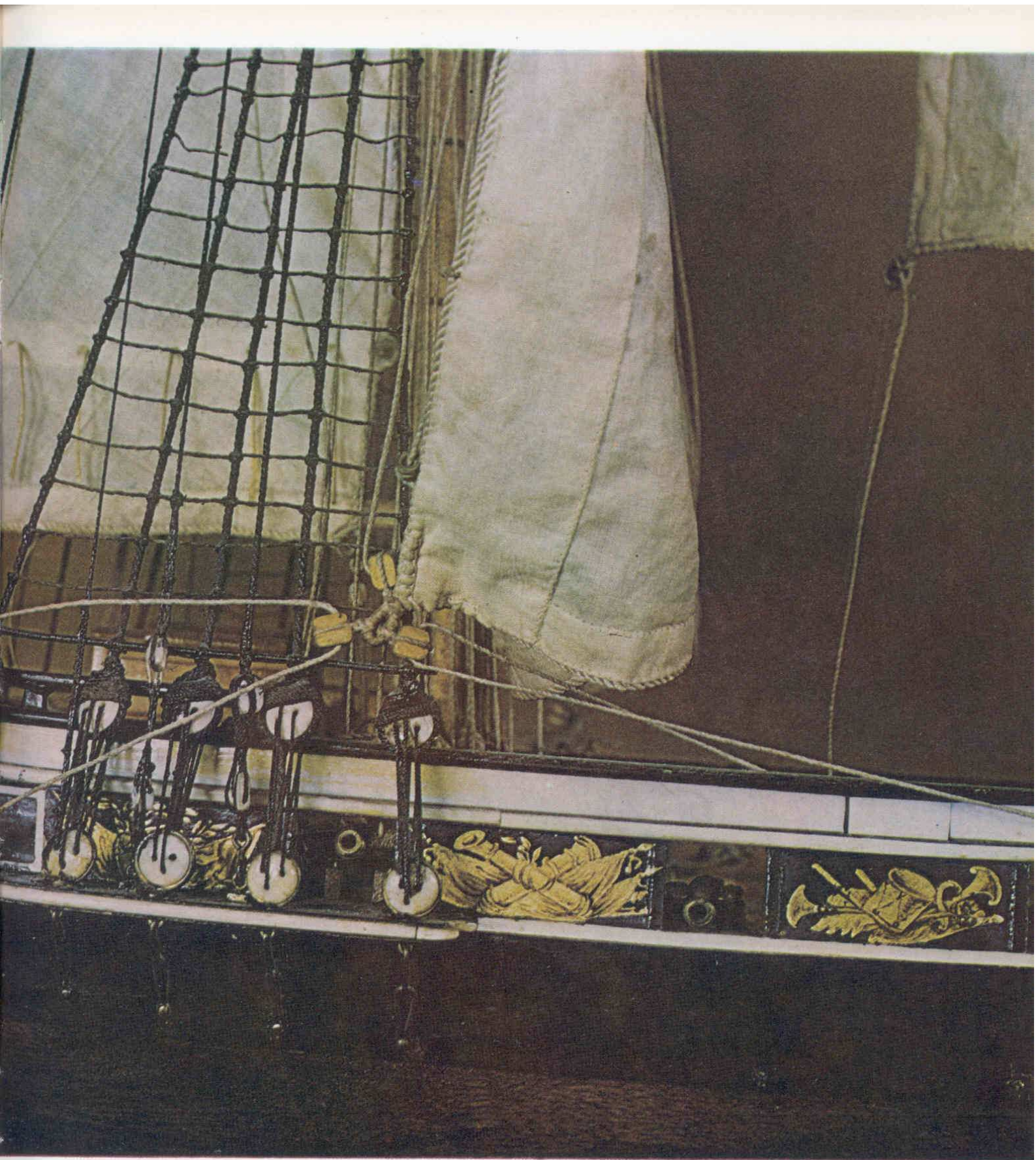
146

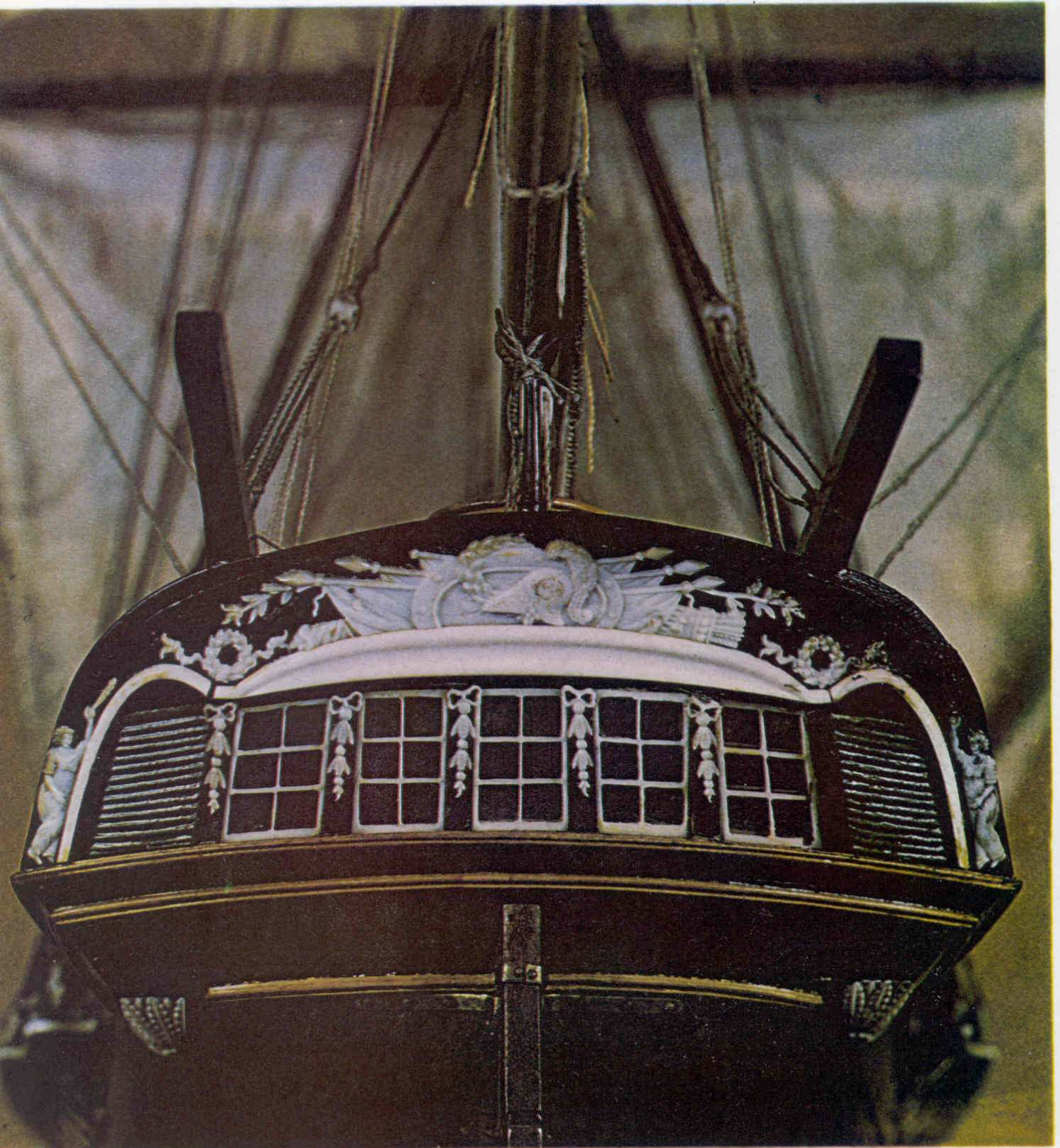
201



147

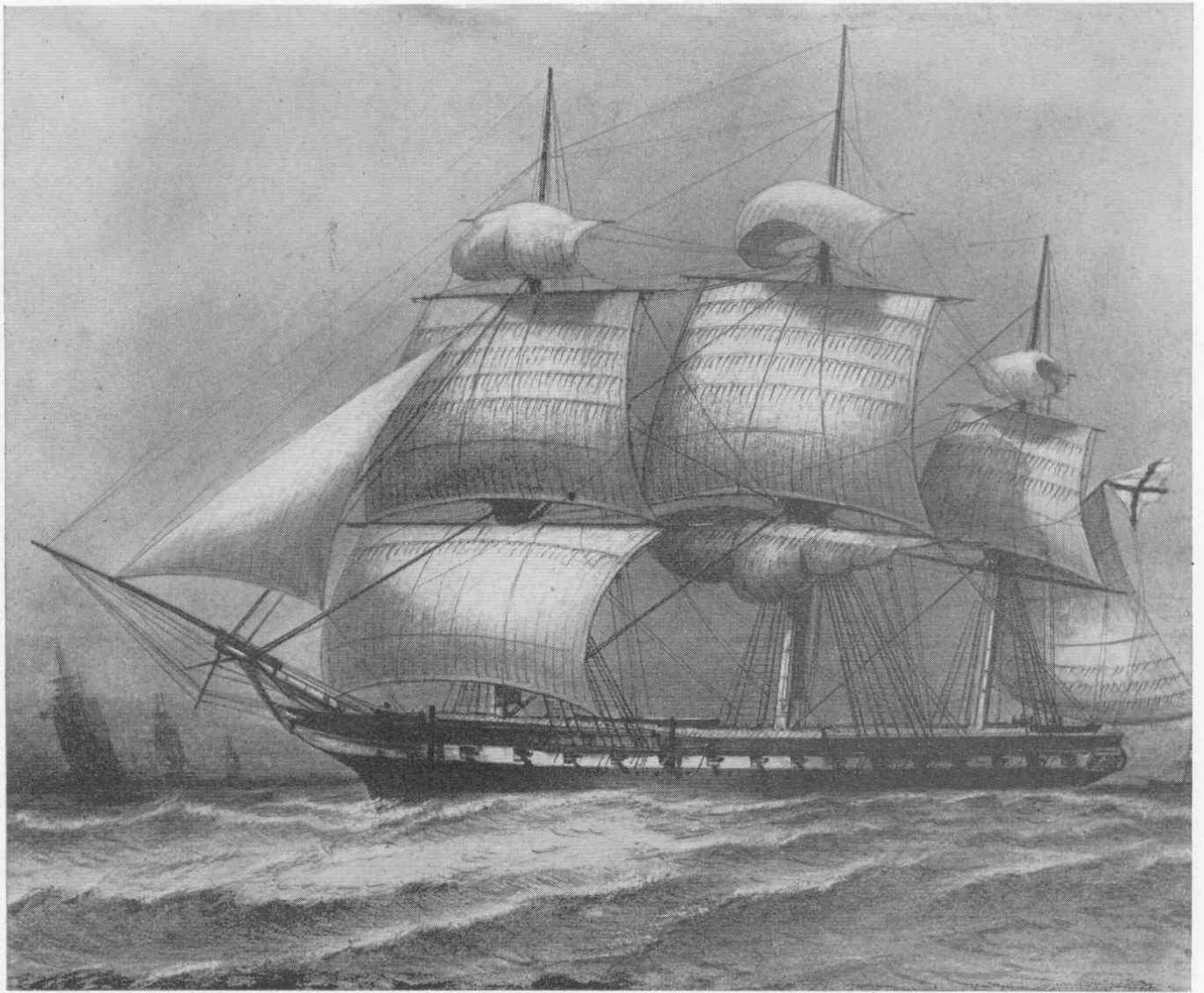
202





148

204



149.  
А. П. Боголюбов.  
„Фрегат „Паллада“ (рисунок).



150

150, 151.  
44-пушечный фрегат  
„Паллада“, 1832.

206

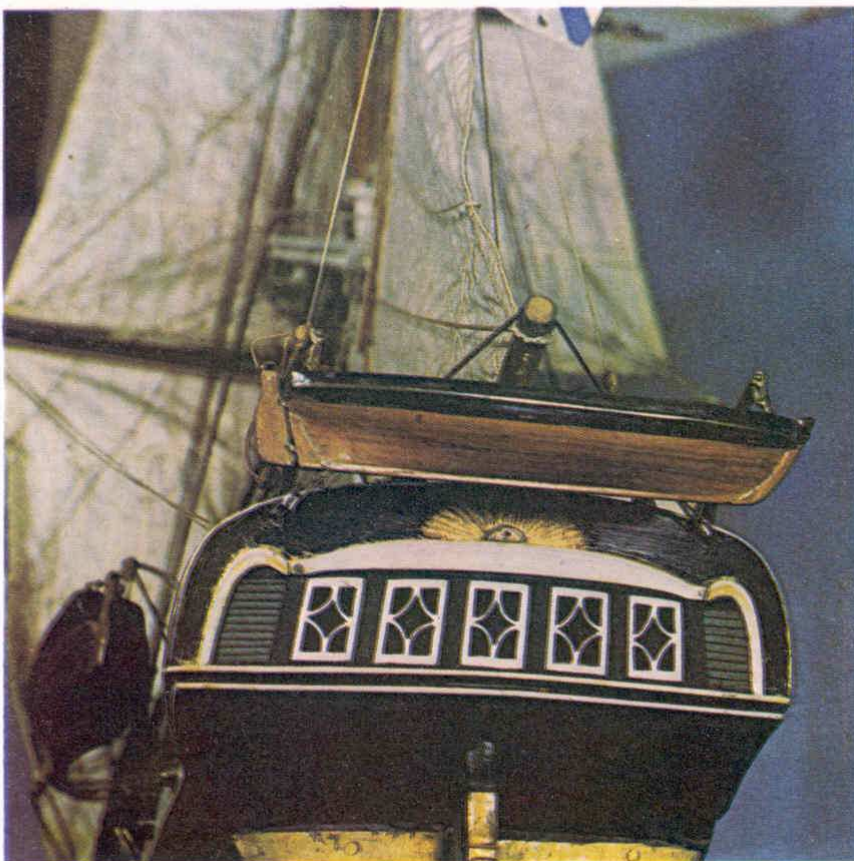


151

207



152



153

152, 153.  
20-пушечный бриг  
„Казарский“, 1834.

154.  
П. Т. Борисполец.  
„Аврора“, 1836  
(фрагмент).





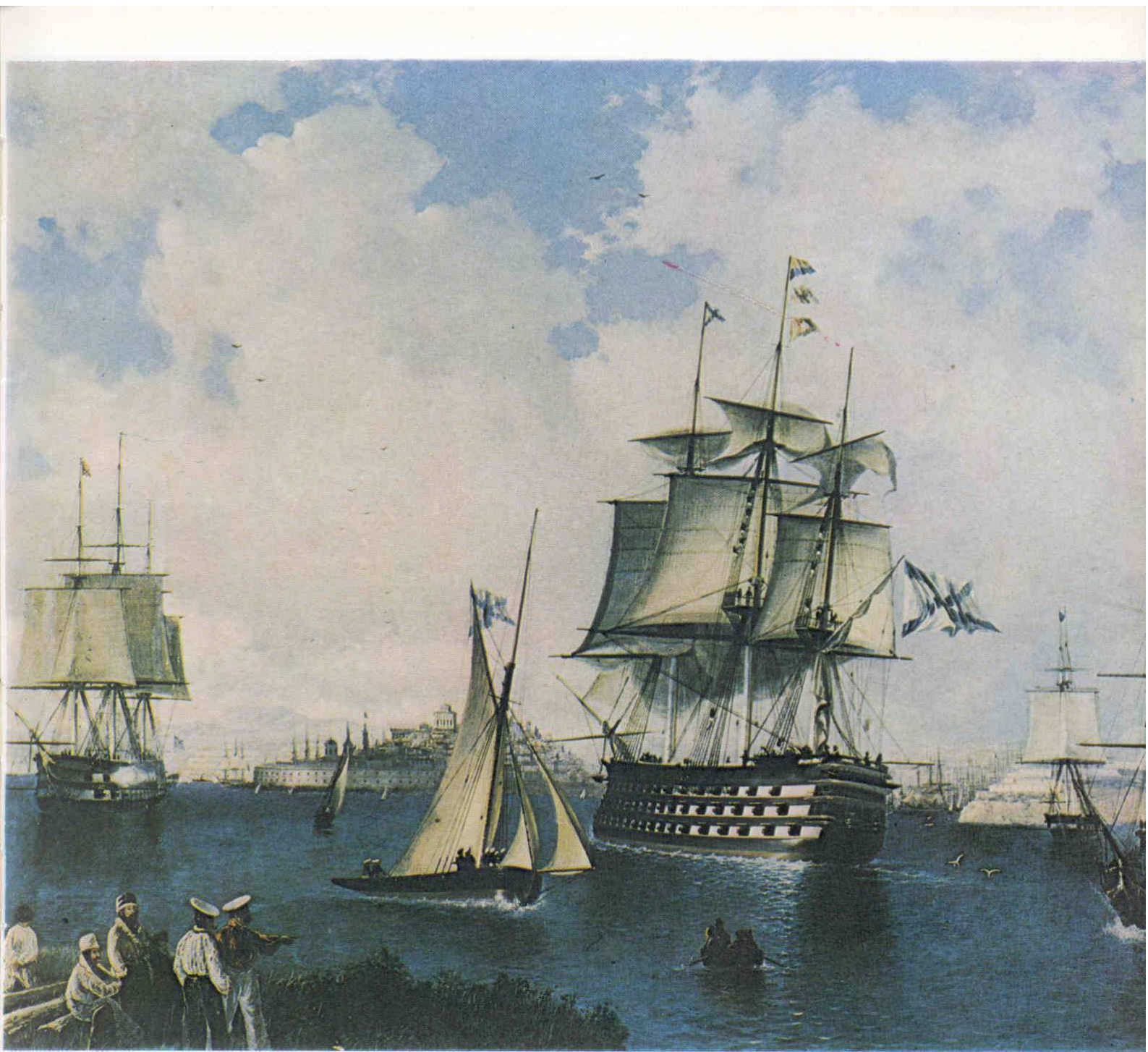
155



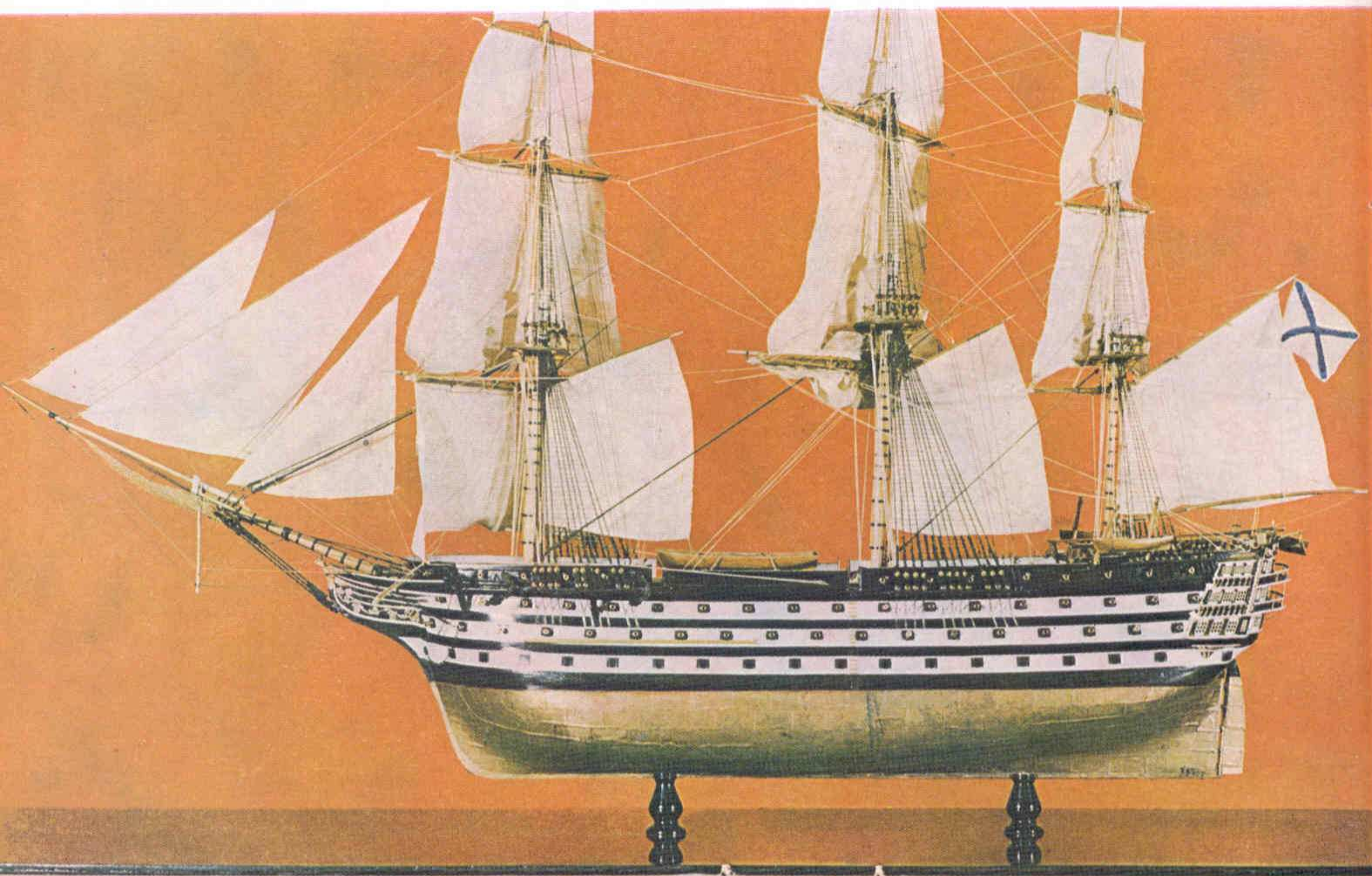
156

155.  
Носовое украшение  
12-пушечного брига  
„Ясон“, 1850.

156.  
Носовая фигура  
линейного корабля  
„Султан Махмуд“, 1836.



157.  
А. П. Боголюбов.  
„Севастополь“, 1846.



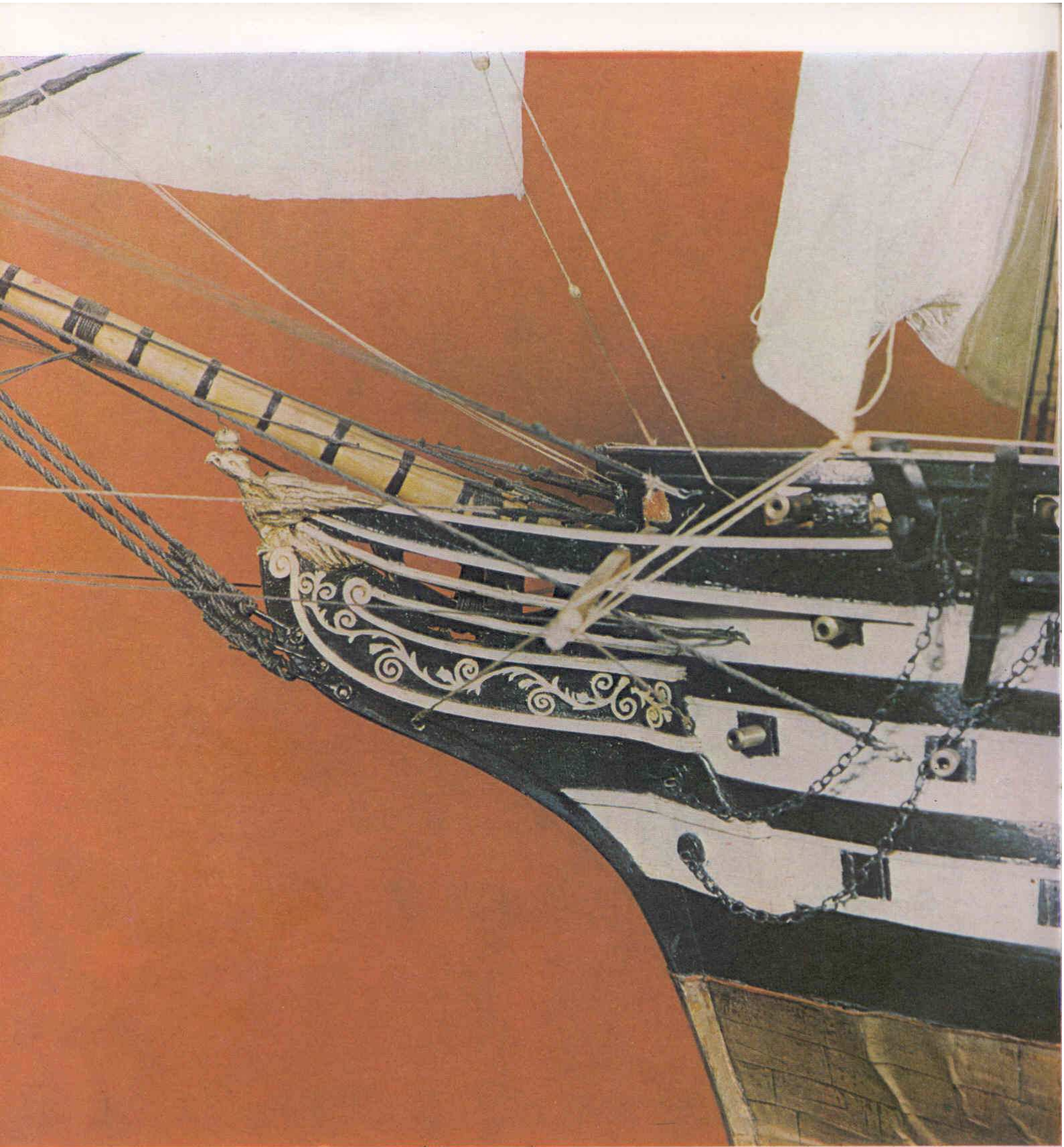
158

158—161.  
120-пушечный линейный корабль  
„Двенадцать апостолов“, 1841.

212

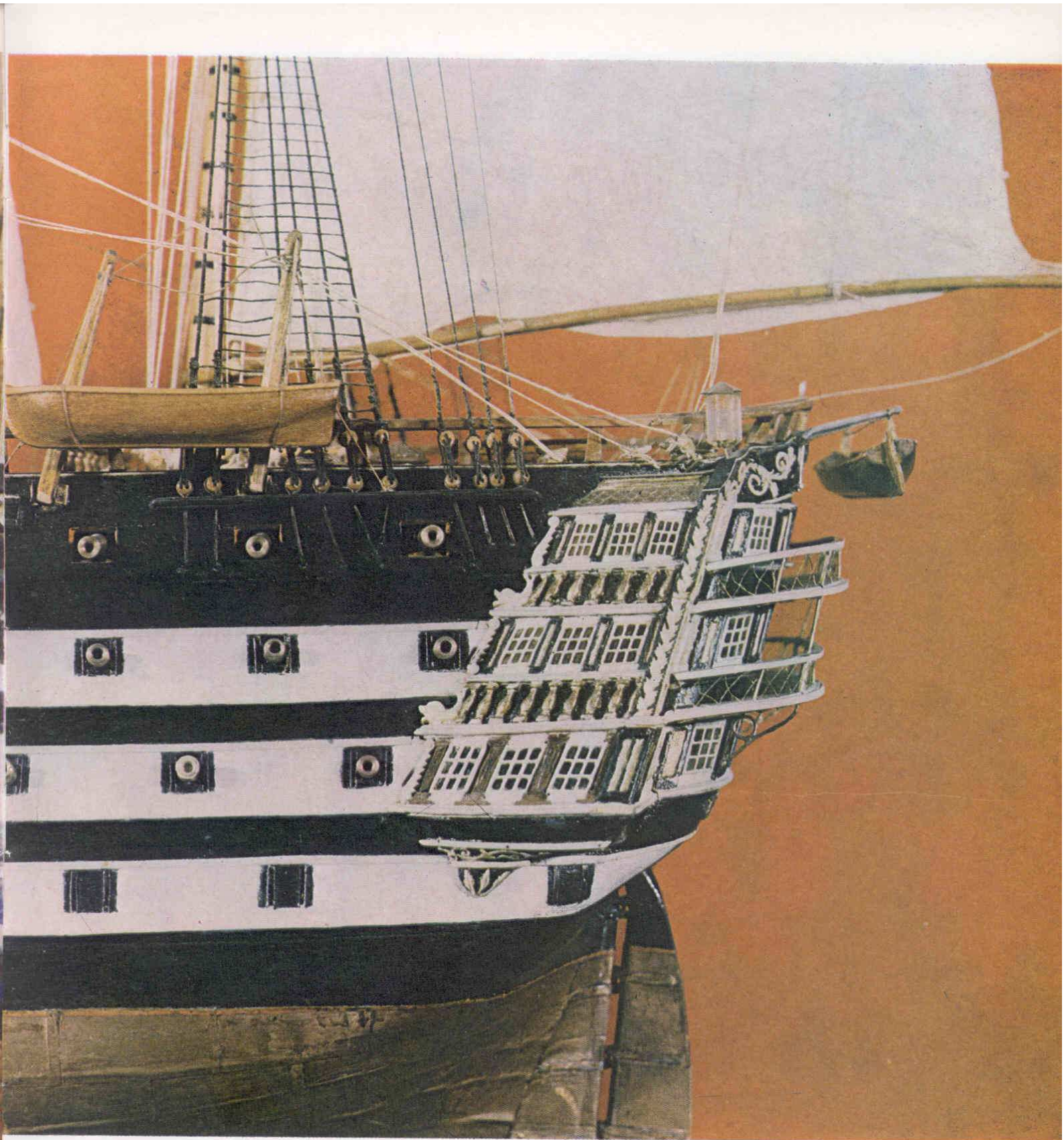
159

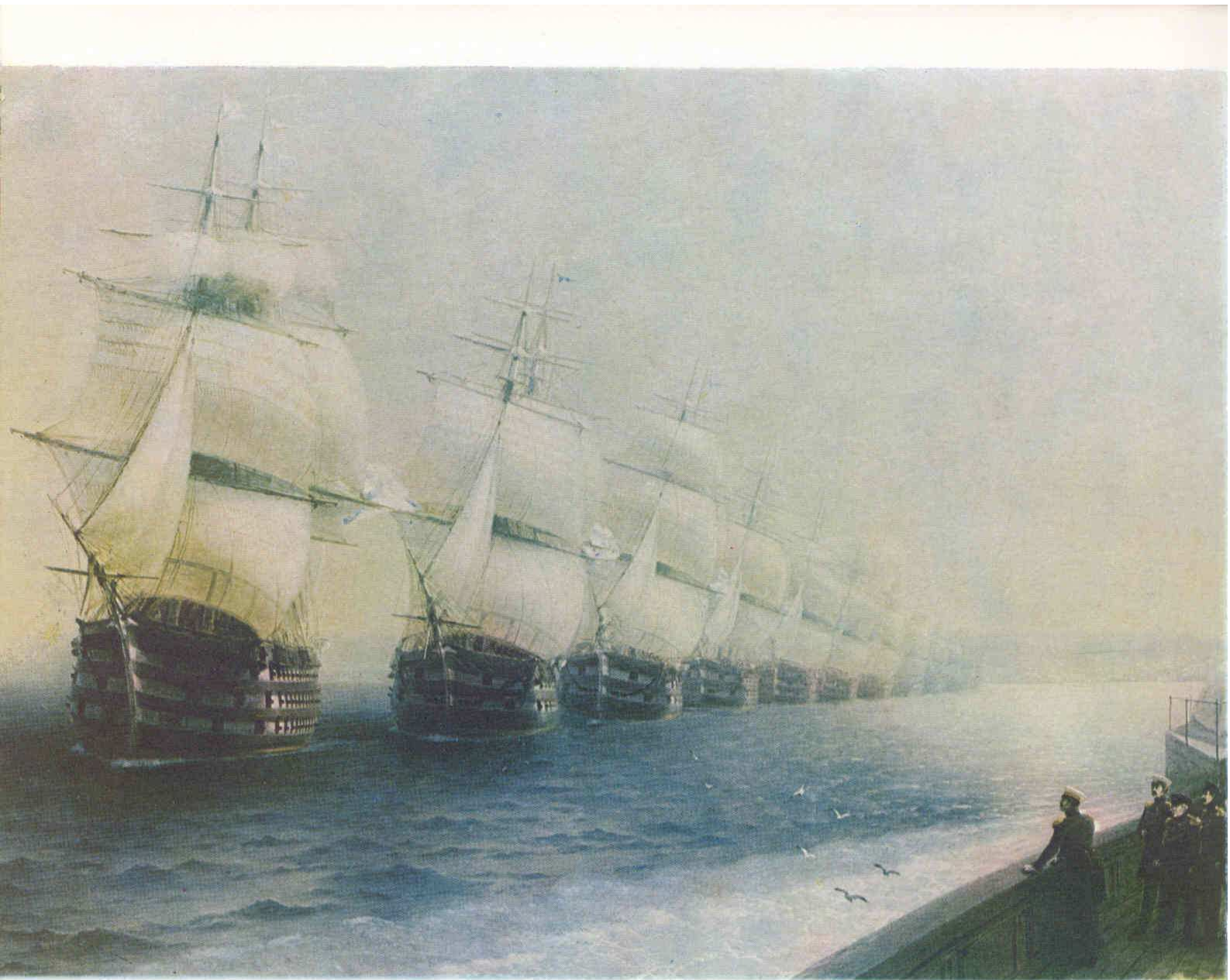




160

214

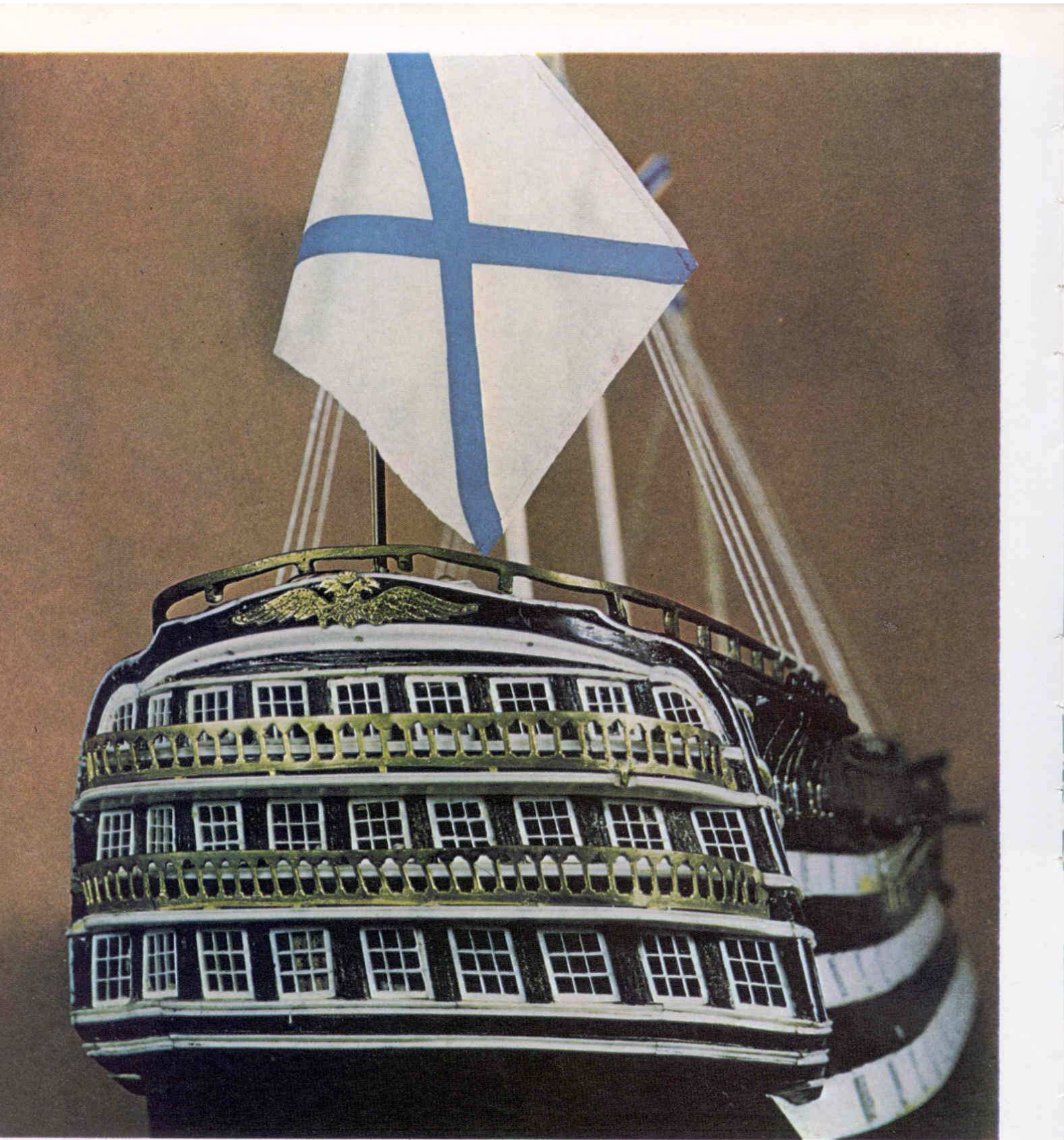




162.  
И. К. Айвазовский.  
„Смотр Черноморского флота  
в 1849 г.“, 1886.



163.  
А. П. Боголюбов.  
„Смотр Балтийского флота“  
(фрагмент).

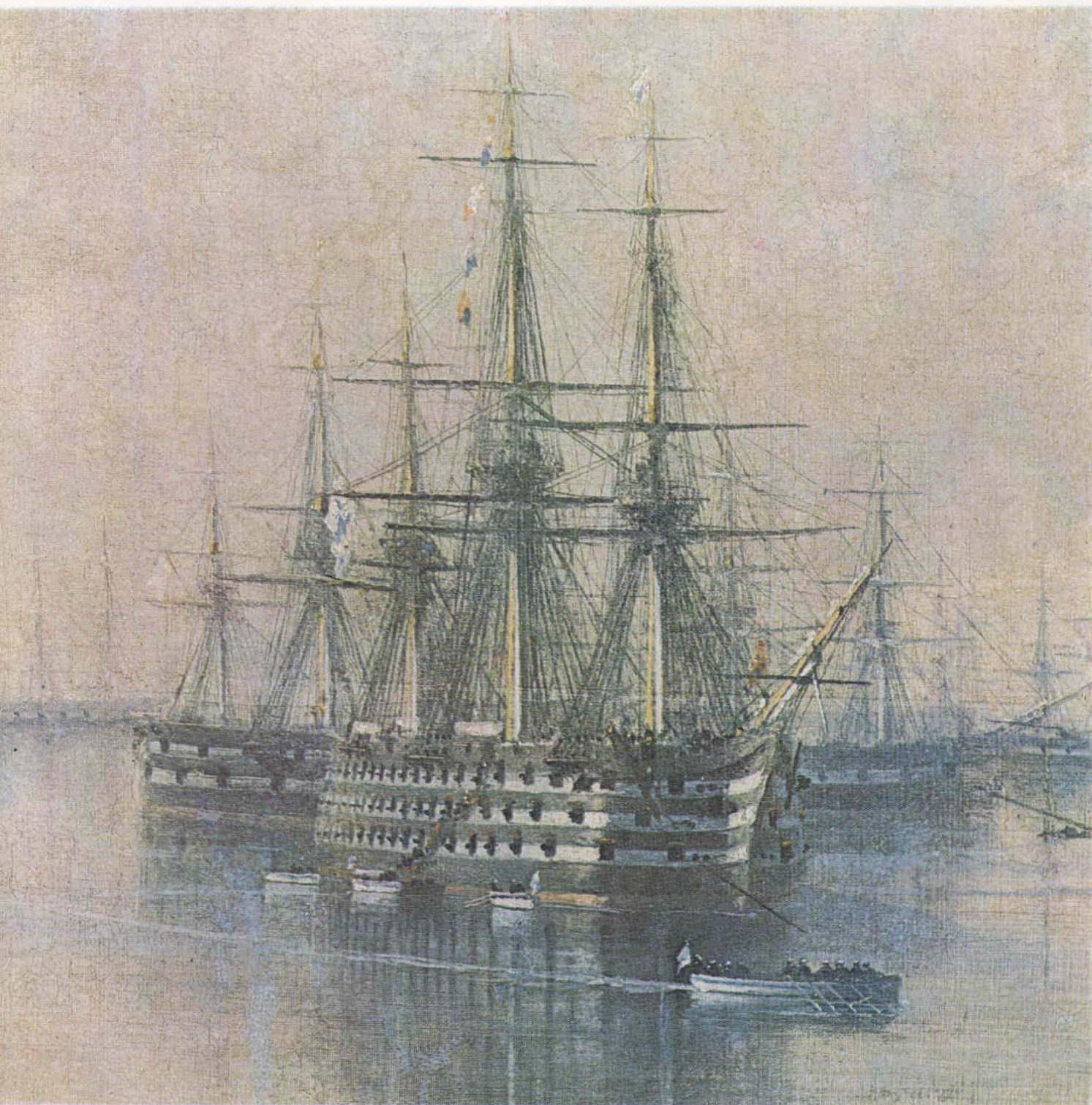


164

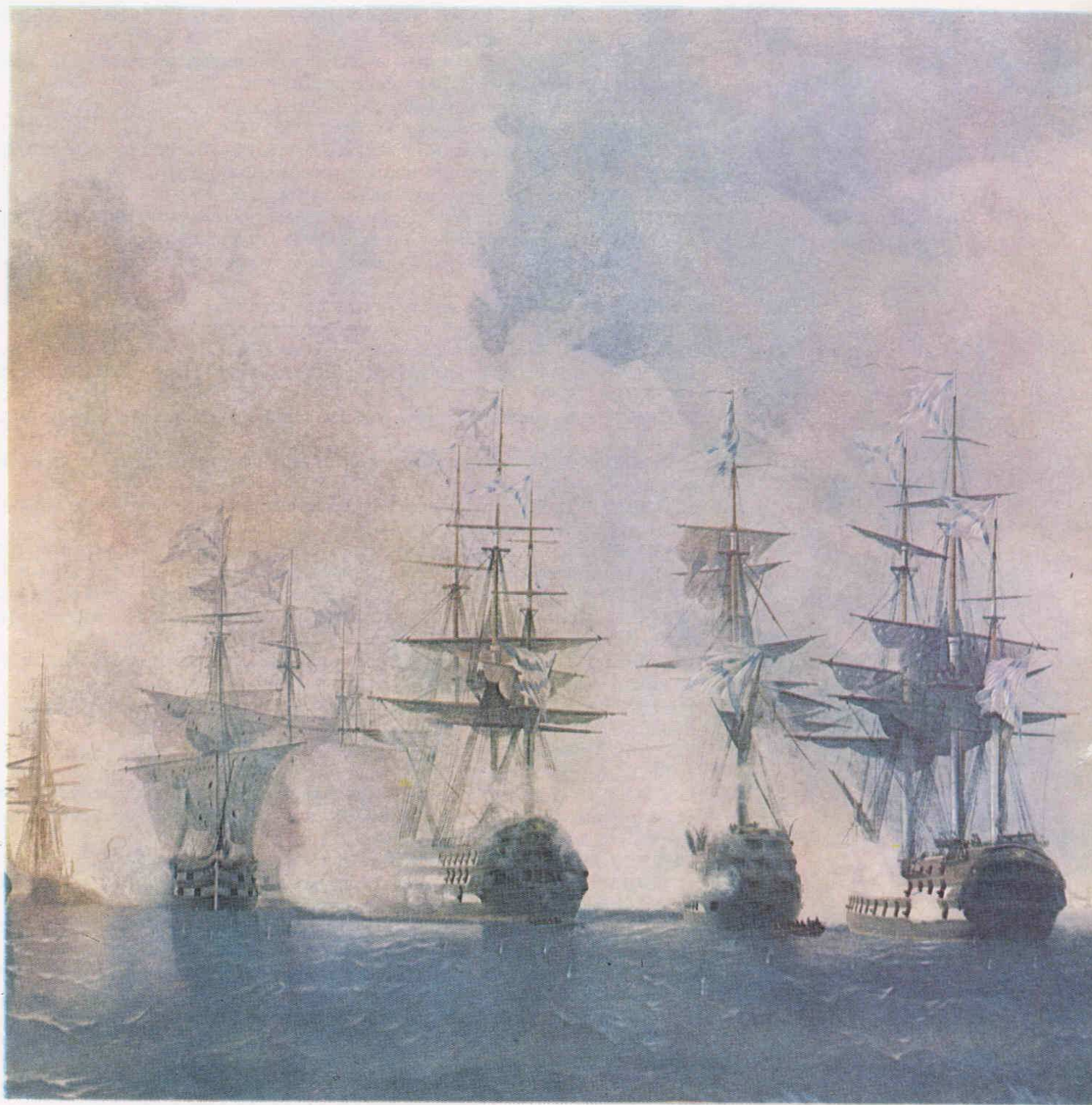
164, 165.  
120-пушечный  
линейный корабль  
„Великий князь Константин“,  
1852.

218





166.  
И. К. Айвазовский.  
„Эскадра Черноморского флота  
перед входом  
на Севастопольский рейд“  
(фрагмент).



167.  
А. П. Боголюбов.  
„Синопское сражение  
18 ноября 1853 г.“, 1860  
(фрагмент).