

А.В. Иванов

### ИСТОКИ РУССКОЙ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ШКОЛЫ: АНГЛИЙСКАЯ ЯХТА «THE ROYAL TRANSPORT»

Изучение «The Royal Transport» («Королевский Транспорт», «Транспорт»), яхты, подаренной в 1697–1698 г. английским королем Вильгельмом III Оранским Петру I, на протяжении последних двух столетий занимает особое место в отечественной историографии. Факт дарения морского судна уникален сам по себе в качестве первого подобного акта, затем не раз использованного другими иностранными государями, в том числе и русскими императорами. Укоренившееся же представление о «The Royal Transport» как о королевской яхте, судне представительского назначения и соответствующей ему корабельной архитектуры, увело в сторону историческую оценку английского дара от понимания его более глубокого значения для российского кораблестроения.

Немало поспособствовала этому модель из собрания Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге под названием «Транспорт Рояль», заслонившая собой истинный облик английского корабля.

Библиография о «The Royal Transport» весьма обширна, что связано с эпохальными событиями царствования Петра Великого, Великим посольством 1697–1698 годов, характеристикой государственных российско-английских взаимоотношений<sup>1</sup>. Тем важнее представляется задача вскрыть истинное, глубинное значение «The Royal Transport» в становлении русской школы кораблестроения.

#### 1. «THE ROYAL TRANSPORT»: ЯХТА ИЛИ..?

Морская терминология в зависимости от контекста использования имеет свойство менять свое значение. Применительно к освещаемой теме термин «яхта»<sup>2</sup> может быть использован для обозначения как назначения судна, так и для характеристики его корабельной архитектуры. В первом случае подразумевается использование судна для прогулочных, увеселительных либо представительских целей. К примеру, в определении Адмиралтейской коллегии от 18 декабря 1773 г. сказано: «По штату 1765 года ради случайных транспортов иностранных министров, флагманов, коллегии адмиралтейской депутатов и других особ положено иметь 4 (яхты. — А.И.)»<sup>3</sup>.

Следовательно, любое судно независимо от его величины и архитектуры может быть использовано в качестве яхты. Вместе с тем термином «яхта» в различных временных

исторических рамках обозначался вполне конкретный архитектурный вид корабля, объединяющий несколько видовых типов. Для XVII в., времени бурного развития яхтостроения (прежде всего в Голландии, и оттуда по всем европейским морским государствам), это — одно-, реже двухмачтовые парусные суда. Самые крупные типы яхт, которые зачастую использовались для дозорно-посыльной службы при военных флотах, вооружались мелкой артиллерией. Выделяются по типу буер-, шпиль-, бизань-, штатс- и херен-яхты, а также адмиралтейские яхты. Некоторые авторы каждому из этих типов приписывают свои функции, в целом не выходящие за уже очерченные нами рамки увеселительного, представительского и дозорно-посыльного назначения<sup>4</sup>.

Здесь нет необходимости описывать каждый тип яхт. Отметим лишь, что, как правило, парусное вооружение наиболее крупных херен-, штатс- и адмиралтейских яхт состояло из одной цельной мачты, выполненной вместе со стеньгой, на которой поднимался косяк гафельный или шпринтовый четырехугольный парус. На надставочной стеньге, если она была, поднимался прямой парус топсель. В передней части на штаге и на бушприте выставлялись один или два треугольных паруса — кливер и стаксель.

Термин «яхта» в России был известен до Петровского времени. В «Деле о строении корабля "Орел"» (1667–1670) он применяется для обозначения одномачтового с гафелем судна, вооруженного мелкими пушками<sup>5</sup>. Широко применяет этот термин сам Петр I и его окружение начиная со времени Переяславской флотилии. Яхты строятся в Архангельске, в Воронеже, на Балтике, перетаскиваются посуху из региона в регион в разобранном виде и целыми на специальных станках, покупаются за границей. В переписке мелькают более узкие термины: буер, шпиль-яхта, адмиралтейская яхта, фоб-яхта.

Но, и отмечу это особо, ни разу ни в одном отечественном документе ни одним историческим персонажем Петровской эпохи термин «яхта» не встречается в сочетании с именем «The Royal Transport». В английских источниках иногда он применялся, но, как отмечает В. Райан, он использовался только при описании временно возложенных на корабль задач. Таким образом, вполне закономерен вывод, что современниками «The Royal Transport» никак не ассоциировался с привычным обликом яхт.

Что же в таком случае представлял собой корабль «The Royal Transport» с точки зрения корабельной архитектуры? Чтобы ответить на этот вопрос требуется провести последовательный анализ свидетельств современников и непосредственных очевидцев.

Основополагающим документом является обнародованная В. Райаном адмиралтейская запись о том, что 11 декабря 1695 г. в Чатаме строителем Робертом Ли было спущено на воду судно VI ранга длиной по палубе 90 футов, по килю 75 футов, шириной 23 фута 6 дюймов и глубиной интрюма 9 футов 9 дюймов. Водоизмещение составляло 220 тонн. Экипаж 100 человек. Вооружение 18 пушек<sup>6</sup>.

Итак, это был достаточно крупный военный корабль с приличным вооружением, отражающим штатное количество пушек для своего ранга. По английской ранговой классификации корабли VI ранга имели два класса со следующими характеристиками (см. *Табл.*)<sup>7</sup>.

Учитывая промежуточное положение размеров «The Royal Transport», возможно, что строитель или проектировщик не совсем строго соблюдали штатные положения

## I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

	24-пушечный класс	18-пушечный класс	«The Royal Transport»
	Фут, дюйм	Фут, дюйм	Фут, дюйм
Длина по палубе	96,0	84,0	90,0
Длина по килю	79,0	70,0	75,0
Ширина с досками	26,0	23,0	23,6
Глубина интрюма	10,6	9,0	9,9

при строительстве. Может быть, в этом и состоит «оригинальность взглядов» контр-адмирала Перегринна Осборна, маркиза Кармартена, не совпадающих с адмиралтейскими установлениями. Одновременно сравнение позволяет выдвинуть предположение, что число пушек было записано в соответствии со штатным положением, а не реальным их числом на корабле. В. Райан отметил также, что после спуска на воду корабль выполнял транспортные функции, а предложение о переоборудовании его в военный состоялось в декабре 1696 г.

Следующий документ, находящийся в Национальном архиве Соединенного королевства, гласит, что 13–17 сентября 1696 г. капитан В. Рипли на «The Royal Transport» был вынужден вернуться в Роттердам из-за противного ветра и поломки фор-стенги (foretopmast). Там же показано, что для вояжа английского короля с яхты свозились на берег пушки<sup>8</sup>. Таким образом, корабль имел фок-мачту со стеньгой, следовательно, как минимум, и грот-мачту со стеньгой. Кроме того, пушки были на колесных станках, ибо вертлюжные пушки (фальконеты) свозить было едва ли необходимо, значительного места они не занимали.

Инструкции Navy Board (Морского министерства) от 4 и 26 ноября 1697 г. и 2 марта 1698 г. содержат упоминание голубого фона под вызолоченной резьбой и указания маркизу Кармартену, которые мы назвали бы дежурными, по подготовке корабля к акту дарения<sup>9</sup>.

Некий П. Шаслун в письме Ф. Лефорту в ноябре 1697 г. назвал корабль «фрегатой»<sup>10</sup>. Майор А.А. Вейде в письме Петру I от 14 декабря 1697 г. характеризует «The Royal Transport» также фрегатом, с 20 медными 6-фунтовыми пушками, позолоченной обильной резьбой, длиной по килю 75 футов, и что «между пушек учинена гребля». Однако не объяснено, каким образом она была «учинена», то ли посредством устройства весельных портиков, то ли другим способом<sup>11</sup>.

Инженер Д. Перри в 1716 г. описывал корабль яхтой, построенной на манер 24-пушечного фрегата со сплошной палубой<sup>12</sup>.

Как видим, А.А. Вейде, Д. Перри и П. Шаслун архитектуру «The Royal Transport» относят к типу фрегата: полное трехмачтовое парусное вооружение, одна артиллерийская палуба, 20 (24) пушки достаточно крупного калибра.

Двинский воевода М.И. Лыков после прибытия корабля в Архангельск в июне 1698 г. отмечает 110 человек на его борту и вооружение из 20 медных пушек<sup>13</sup>.

Корабельный мастер Ф.М. Скляев в марте 1703 г. в Москве выполнил («счертил») и отправил Петру I копию с чертежа некоего «Транспорта». Эта копия пока не обнаружена.

Однако то, что одновременно им «счерчивались» копии двух яхт и пакетбота, кораблей еще не существовавших на Балтике, дает основание предполагать, что речь идет о кораблях воронежских. Действительно, в списках Воронежского флота фигурирует некий «Транспорт», который строил мастер О. Най, предположительно, с 1703 г. Этот корабль отделялся одновременно и как военный, и для увеселения, имел 20 (24) пушки и был «побольше Транцпорту»<sup>14</sup>.

В Библиотеке Российской академии наук в Санкт-Петербурге выявлен чертеж, как представляется, выполненный Петром I в 1703 г.<sup>15</sup>. «Александрийская» бумага чертежа имеет ту же филигрань («двуглавый орел без корон и регалий»), что и карты П. Бергмана с твердой датировкой 1702 г.<sup>16</sup>. Это позволяет не только отнести корабль, показанный на чертеже, к Воронежскому флоту, но и предполагает время, место и обстоятельства его создания — во время приезда царя в Воронеж в феврале 1703 г. Становятся понятными слова Ф.М. Склеява в мартовском 1703 г. письме, что «писание» царя он получил «с транспортом»: Петр I привез чертеж «Транспорта» в Москву по пути из Воронежа в Шлиссельбург и оставил его с запиской-распоряжением для Ф.М. Склеява. По нашему мнению, свой чертеж Петр I создавал не только под влиянием «The Royal Transport», но и в присущей ему манере вносить существенные изменения: несмотря на полное совпадение главных размеров на его чертеже и у «The Royal Transport», некоторые из них отличаются. В частности, длина киля несколько больше. Ширина корабля меньше на 6 дюймов: видимо, не учтена толщина обшивочных досок борта. Больше на один и количество пушечных портов.

Стиль выполнения чертежа идентичен манере, в каковой выполнял свои чертежи (эскизы) Петр I<sup>17</sup>. Отличие заключается в применении зубчатого «колесца» для нанесения пунктирных линий.

Этот же прием упоминает Ф.М. Склеяв в оформлении своей копии «Транспорта». Видимо, «колесцо» в этот период привлекало оригинальностью нанесения своеобразных линий. Выявленный чертеж выполнен более аккуратно, но также не очищен от вспомогательных линий, имеет «погрешности» в перпендикулярах и симметрии. Масштаб традиционен: ¼ дюйма за 1 английский фут (1 : 48 н. в.). Перпендикуляры, показывающие длину корабля, проведены по внешним граням штевной. Разбивка на теоретические шпангоуты (14 шпангоутов) проведена со шпацией (расстоянием) 5 футов 8 дюймов, что, вероятно, позаимствовано непосредственно с реального корабля. Седьмой шпангоут от носа принят за мидель-шпангоут. Его положение не поддается ни одному из известных на тот момент правилу расчета, что еще раз предполагает использование результатов обмера реального корабля.

На чертеже Петра I нанесены некоторые элементы орнамента (декоративно-художественного убранства): положение венков вокруг пушечных портов, носовой фигуры, топа верхнего рееля гальюна, но они носят эскизный характер. Многие линии не нанесены вовсе: палуб и надстроек, переборок, положение мачт и т. д.

Имеется уникальная возможность сравнить архитектуру корабля с чертежа Петра I с архитектурой корабля того же ранга и назначения, что и «The Royal Transport»,

спроектированного маркизом Кармартеном, по модели «Peregrin Galley»<sup>18</sup>. Этот корабль, названный в честь своего проектировщика и строителя Перегринна Осборна, маркиза Кармартена, был спущен в 1700 г. в Чатаме. Приставка «galley» означает, что корабль должен был иметь весла, однако на сохранившейся модели их нет. Фрегат «Peregrin Galley» предназначался взамен «The Royal Transport» для Вильгельма III Оранского. Его размеры: длина по палубе 86 футов 6 дюймов, длина по килю 71 фут, ширина 22 фута 10 дюймов, глубина интрюма 10 футов. При водоизмещении 196 тонн экипаж составлял 50 человек, а вооружение на 1703 г. — 16 шестифунтовых и 4 трехфунтовых пушки. На модели показано 20 портов на верхней палубе, из которых 10 кормовых застеклены, и 6 «круглых» портов на каюте. Общая архитектура кораблей, показанная моделью и чертежом Петра I, схожа, за тем исключением, что, несмотря на расположенные в одну линию пушечные порты модели, верхняя палуба имеет выраженный уступ вниз в районе шканцев. Тем самым образовано дополнительное обширное помещение перед кормовой каютой. Логичным решением при этом стала установка 6 пушек на каюте, компенсирующая их потерю на верхней палубе. Видимо, недостаток помещений явился причиной отказа Вильгельма III принять у маркиза Кармартена «The Royal Transport» и разрешения, состоявшегося еще в 1697 г., на проектирование и постройку будущего «Peregrin Galley». Оказавшийся «не у дел» «The Royal Transport» был выгодно «пристроен» в качестве дара русскому царю, а сам Кармартен получил компенсацию в виде табачной монополии в России. Впрочем, «Peregrin Galley» строился также в виде «компенсации» Кармартену каких-то финансовых задолженностей государства.

К рассмотрению некоторых других исследовательских аспектов, связанных с «Peregrin Galley» мы еще вернемся. Здесь же следует отметить, что глубина интрюма этого корабля несколько больше из-за более заостренной подводной части корпуса. Шпангоуты ниже ватерлинии менее выпуклы. Дуга, образующая опланги, большего радиуса, чем у корабля на чертеже Петра I. Тем самым достигается большее сопротивление боковому сносу (дрейфу) под ветер. Петр I, вероятнее всего, был свидетелем работы Кармартена над проектом «Peregrin Galley» и этот принцип формирования шпангоутов хорошо усвоил, что будет показано в дальнейшем.

Таким образом, есть все основания полагать, что выявленный графический документ является чертежом воронежского «Транспорта», выполненным Петром I в 1703 г. Думается, что именно с этого чертежа в марте 1703 г. Ф.М. Склеяев «счертил» копию и отослал царю в Шлиссельбург. Поэтому чертеж Петра I может быть учтен при установлении архитектурного облика «The Royal Transport».

И, наконец, последнее свидетельство, которое следует рассмотреть: отписка боцмана И.А. Сенявина в апреле 1703 г., содержащая сведения, что на «The Royal Transport» вместо бизани (косого треугольного паруса на рю) имелся гафельный четырехугольный парус<sup>19</sup>. Становится понятным беспокойство Кармартена, рекомендовавшего В. Рипли в качестве единственного морехода, способного управлять кораблем. Дело в том, что рангоут «The Royal Transport» был более легким по пропорциям, чем обычно, и требовал действительно опытного капитана.

Суммируя все приведенные свидетельства, становится возможным окончательно классифицировать «The Royal Transport» 20-пушечным трехмачтовым фрегатом английского VI ранга, то есть прежде всего военным кораблем, но с возложенными на него транспортными и представительскими функциями.

Почему же в историографии за «The Royal Transport» не закрепился термин «фрегат»? Представляется, что здесь имеет место тот случай, когда собственное имя «Королевский транспорт» превратилось в термин, обозначающий особый тип корабля — «транспорт». Новые хозяева уже не могли называть корабль «королевским», ибо это название не отражало фактического положения вещей, было неверным. Вместо этого применялись такие словесные формулы: «транспорт Великого государя», «английский транспорт» или просто «транспорт», не делая акцента, является ли этот термин именем собственным или обозначает тип корабля. К примеру, А.П. Прозоровский в ноябре 1701 г. применяет следующую формулировку: «...да на твоём, великого государя, английском корабле 20 пушек медных». Двинский воевода В.А. Ржевский в 1702 г. характеризовал корабль так: «...великого государя заморской каравль, которой прислан из Англинской земли...»<sup>20</sup>. Понятно, что столь витиеватые наименования не могли прижиться. Поэтому в российскую историю корабль прочно вошел под названием «Транспорт», трансформировавшись из «Королевского транспорта» в термин, характеризующий его архитектуру, а затем вернувшись в виде собственного имени корабля.

В 1715 г. «Транспорта» не стало. Он потерпел крушение во время шторма при перегоне из Архангельска в Балтийское море. Память же о нем сохранилась в частом наименовании трехмачтовой яхты «Принцесса Анна» (1719), названной «Транспортом Анна» («Транспорт принцесса Анна»). И только в конце правления Петра I, а в Европе несколько раньше (в частности, Д. Перри это делал уже в 1716 г.) корабли подобного класса стали называться яхтами (например «яхта "Транспорт Анна"»), что со временем распространилось и на «транспорт великого государя». Тем самым было завуалировано прежнее представление об архитектуре корабля. Составление же в XIX в. описей документов о «The Royal Transport» с применением к нему термина «яхта» без критической оценки закрепилось в последующем.

## 2. МИФЫ И ЛЕГЕНДЫ МОДЕЛИ «ТРАНСПОРТ РОЯЛЬ»

В 1805 г. в здании Адмиралтейства, был открыт Морской музей, ныне Центральный военно-морской музей в Санкт-Петербурге. Для пополнения его коллекции в 1809 г. в Модель-камеру при музее из Зимнего дворца (Эрмитажа) поступила «Модель яхты английского короля (род двухмачтовой шхуны, похожа на корсарское судно)» и под тем же названием была записана в Каталоге музея 1805–1834 годов под инвентарным номером 204<sup>21</sup>. Так модель числилась до записи в новый Каталог 1866 г. под названием «Транспорт Рояль» с инвентарным номером 7. Сложно сейчас сказать, на чем основывалось это переименование модели. То ли на том, что модель поступила из Зимнего дворца вместе с картинами Р.К. Портера «Пленение Эреншильда 1714 г.» и «Взятие Азова 1696 г.», что позволило связать ее со временем Петра Великого. Возможно, сказалась энергичная

деятельность директора Морского музея лейтенанта Н.М. Баранова, снискавшего уважение современников на ниве атрибуции модельной коллекции, завершившейся созданием Каталога 1866 г. Именно с этих пор модель официально именуется моделью императорской яхты «Транспорт Рояль», построенной в 1695 г. в Англии и подаренной Петру I в 1698 г. История с дарением корабля обрастает новыми «подробностями». Стало обязательным упоминать, что и модель выполнена проектировавшим яхту контр-адмиралом маркизом Кармартемом и что сама модель была подарена Петру I вместе с самой яхтой. Своеобразная архитектура модели в сочетании с эффектной и тонкой отделкой предоставила возможность экскурсоводам и публицистам с особой пикантностью подчеркивать оригинальные кораблестроительные взгляды маркиза Кармартена.

Вопрос о том, каким образом модель попала в Зимний дворец, остается открытым до настоящего времени. В 1926 г. фото модели публикуется в Каталоге А. Кестера, одном из фундаментальных трудов по старинным корабельным моделям<sup>22</sup>. В нем она без каких-либо оговорок условно называется «The Royal Transport» и в этом качестве становится достоянием мировой исторической науки. В результате, кроме отечественных историков, под влияние заблуждения попадают и зарубежные специалисты. К примеру, В. Райан весьма подробно излагает английские источники о корабле. Однако, перейдя к выводам о мореходных качествах и архитектуре «The Royal Transport», историк основывал их исключительно на параметрах и форме модели, не замечая ни несоответствия количества пушек, ни разных размеров, ни отсутствия на модели роскошных королевских апартаментов<sup>23</sup>. Еще дальше пошел К. Марквардт, создав реконструкцию «The Royal Transport» на основе, видимо, доступных ему фотографий модели, но «вписав» ее в размеры настоящего корабля<sup>24</sup>.

Справедливости ради необходимо отметить, что не все историки безоговорочно восприняли официальную версию. С.И. Елагин в 1861 г. безуспешно пытался найти в английских архивах чертежи или рисунки корабля. Ему удалось познакомиться с незавершенной рукописью неизвестного автора «Жизнь Петра Великого», лишь там он нашел, что яхта имела 24 пушки<sup>25</sup>.

В разное время высказывали свое сомнение в правильной атрибуции модели профессор Оксфордского университета Д. Робертс и профессор Санкт-Петербургского государственного университета П.А. Кротов.

В 2009 г. сотрудниками ЦВММ В.Б. Кузаковым, Г.М. Рогачевым, Н.И. Журавлевым и автором статьи было предпринято комплексное изучение модели. Были выполнены подробные чертежи и проведен тщательный обмер модели. Проанализированы результаты выполненной в 1988 г. реставрации модели и выявлены утраты, замененные в ходе реставрации. К сожалению, реставрационное дело не сохранило материалы, на основании которых были воспроизведены утраченные рулевое перо с румпелем, рулевым колесом и барабаном, а также утраченный шпиль. Не совсем внятно отмечены основания для внедрения в модель гафелей на мачтах, замена утлегаря на бушприте. Необоснованным представляется включение в модель тентовых стоек в фальконетные наделки по борту: за стойку была ошибочно принята найденная в корпусе флюгерная шпилька от одной из

мачт, обломок второй шпильки остался в топе другой мачты. Смывка наслоений краски, видимо, производилась выборочно, поэтому не выявила важных деталей в декоративно-художественном убранстве. Применение же современных материалов при реставрации, покрытие росписи шеллаком следует признать излишне смелыми решениями, несколько изменившими колоратуру модели и ее внутреннюю структурную крепость.

Выполненные во время комплексного изучения чертежи показали большое расхождение с моделью не только реконструкции, проведенной К. Марквардтом, но и реконструкции, выполненной В.Г. Крайнюковым для возглавляемой В.В. Мартусем группы энтузиастов, вознамерившихся построить полномасштабную копию корабля по этой модели. Основные размеры корабля по модели (масштаб  $\frac{1}{4}$  дюйма за 1 фут, то есть 1:48 н. в.): длина по внешним граням штевней 86 футов 7,5 дюймов, длина по палубе 83 фута, ширина с обшивкой 27 футов, глубина интрюма до верхней грани флоров 8 футов.

Под каждым пушечным портом, а их всего 12, с внутренней стороны фальшборта находятся проволочные рымы, имитирующие крепление для карронадных платформ. Карронады в английском флоте появились в 1781 г., в русском флоте введены в 1787 г. Первоначально платформы имели крепление с внешней стороны борта, что позволяло выдвигать станок по платформе далеко в пушечный порт. Только с 90-х годов крепление платформы осуществляется изнутри. Понятно, что на «The Royal Transport» карронад, а соответственно и рымов для крепления платформ быть не могло.

На модели подробно показано трюмное устройство, включающее в себя камбуз под полубаком, выгородку под грузы в центральной части, проходы вдоль бортов и несколько маленьких кают («чуланов») в кормовой части. Иными словами, королевских апартаментов на модели нет. Все обустройство трюма показывает рядовое грузопассажирское назначение судна. Верхняя палуба имеет уступ вверх в носовой части и уступ вниз в корме, что никак не укладывается в понятие «гладкая» палуба.

Форма корпуса модели с вогнутыми («обратными») флорами, не имеющая аналогов для XVII в., больше характерна для конца XVIII в. Во всяком случае, подобная форма встречается в образцовых чертежах обер-сарваера А.С. Катасанова (1801), директора Училища корабельной архитектуры<sup>26</sup>.

Из особенностей модели следует отметить широкое применение металлических деталей: уток для крепления такелажа, различных рымов, петель и шурупов, крепящих пластины груза в трюме. Шурупы имеют полукруглую головку с прямой прорезью под отвертку, они воронены. Найденная в трюме стойка флюгера, ошибочно принятая в 1988 г. за тентовую, выточена из латуни и покрыта белым металлом (серебром?). Из тонких металлических пластин выпилены все оконные рамы на модели. Все эти детали и стиль их изготовления не производят впечатления выполненных в XVII в. После расчистки от краски картуша на гакаборте модели были выявлены рельефно вырезанные в нем инициалы «GR», которые могут принадлежать Георгу III (1760–1820), — сокращение от George Rex. Во всяком случае, «The Royal Transport» такой монограммы не мог иметь по определению.

Таким образом, суммируя результаты комплексного изучения модели, по странному совпадению состоявшегося спустя 200 лет после ее поступления в музей, следует



признать, что к яхте «The Royal Transport» она не имеет никакого отношения. По своим внешним признакам и стилистике исполнения можно предположить, что модель показывает военный английский шлюп конца XVIII в., вооруженный 12 карронадами. Ошибка в атрибуции модели в 1866 г. стала возможной из-за недостатка информации о «The Royal Transport» при совпадении формальных признаков: голубого фона под золотистой росписью, «гребли» между пушечными портами, «оригинальности взглядов» маркиза Кармартена, употребление словесной формулы «яхта английского короля» в обозначении модели, поступившей из Зимнего дворца.

### 3. ФРЕГАТ «ШТАНДАРТ» И ДРУГИЕ «ТРАНСПОРТЫ» РОССИЙСКОГО ФЛОТА

Установление истинного архитектурного облика английского фрегата «The Royal Transport» позволяет переосмыслить некоторые аспекты формирования русской школы кораблестроения, вскрыть гносеологические корни проектирования первых военных кораблей Балтийского флота. Кораблестроительная наука выработала определенную последовательность проектирования корабля, которая в своей сути остается актуальной уже несколько веков. Не углубляясь в детали процесса проектирования, отметим, что первое, с чем сталкивается проектировщик, как и 300 лет назад, это определение трех главных (базовых) размеров будущего корабля — длины, ширины и глубины. Трехмерная, пространственная модель корпуса корабля строится, исходя из этих размеров (почему они и получили название «базовых»), с помощью различных методик (от чисто графических до полностью математических). Впоследствии эта модель насыщается конструктивными деталями и оборудованием. Если сейчас проектировщик имеет в своем распоряжении мощные электронно-вычислительные средства для расчетов, то еще в первой половине прошлого века подобные расчеты были весьма трудоемкими.

Как же решалась проблема базовых размеров в русском кораблестроении в Петровское время? Автору не удалось обнаружить какие-либо документы или косвенные свидетельства о проведении предварительных расчетов весовой нагрузки и водоизмещения при проектировании для определения базовых размеров. Основным методом, которым пользовались Петр I и его окружение, был метод проектирования (строительства) по образцу с внесением изменений, представлявших на взгляд проектировщика необходимые. За образец мог быть взят не только иностранный проект, который показался привлекательным, но и свой, уже опробованный и выявивший недостатки, которые следовало устранить. В результате мог быть создан совершенно новый проект корабля, в котором «образец» мог уже и не угадываться. Однако базовые размеры, их пропорциональные соотношения между собой позволяют безошибочно выявить как прототип корабля, так и определить в конечном счете общий вектор развития кораблестроительной школы в целом. Вот почему выявление размеров кораблей является важной частью морской истории. Вот почему «Список русских военных судов с 1668 по 1860 год» (1872), составленный под руководством Ф.Ф. Веселаго, несмотря на погрешности, требующие внимательного отношения, остается фундаментальным трудом по истории Отечественного флота.

Наглядной иллюстрацией к сказанному является канва исторических событий, связанных с проектированием и строительством первых балтийских фрегатов.

24 марта 1703 г. на Олонецкой верфи был заложен 28-пушечный фрегат, позже получивший название «Штандарт»<sup>27</sup>. Общим местом в историографии является утверждение, что проект (чертеж) фрегата «Штандарт» подготовил лично Петр I, но нигде царь не отметил своего авторства. Нет подобного утверждения и в деловой переписке о корабле. И все же, анализируя размеры фрегата «Штандарт» (90 × 24 × 9 голландских футов), следует сделать вывод о несомненном влиянии английского фрегата «The Royal Transport» (90 × 23½ × 9¾ английских футов). Тем более что других кораблей с подобными размерами ни в Воронеже, ни в Архангельске тогда еще не было. Мысль о том, чтобы использовать «Транспорт» в качестве образца для массового строительства первых кораблей (фрегатов) Балтийского флота, могла появиться во время совещаний Петра I и Ф.М. Апраксина в феврале–марте 1703 г. Тогда обсуждалась первая кораблестроительная программа<sup>28</sup>. Возможно, что копирование Ф.М. Склаевым петровского чертежа воронежского «Транспорта» (90 × 23 × 9¾ английских футов) и отправка этой копии Петру I в Шлиссельбург 22 марта 1703 г. связаны с подготовкой к строительству будущего «Штандарта». К этому предположению подталкивает совпадение во времени писем Ф.М. Склаева и начала работ на верфи. Допустимо, что копия не попала вовремя к Выбе Геренсу. Поэтому голландский мастер вынужден был руководствоваться устной инструкцией царя и пояснениями своего помощника Ивана Немцова. Последний имел возможность близко познакомиться с английским кораблем в Архангельске, участвовал в строительстве архангельского «фрегата-транспорта» «Св. Илья» в 1702 г. Высказанные допущения позволяют объяснить как близость базовых размеров «Штандарта» и «Транспорта», так и применение Выбе Геренсом голландских футов и, видимо, голландской же методологии расчетов при строительстве фрегата, что и привело к некоторым искажениям замысла Петра I.

В пользу подобной интерпретации подготовки к строительству «Штандарта» говорит ряд документов, суть которых до этого историками как бы не замечалась по той причине, что они противоречили устоявшимся взглядам на роль Петра I в проектировании «Штандарта». В частности, через месяц после начала строительства фрегата, 26 апреля 1703 г., А.Д. Меншиков, несомненно, с ведома Петра I пеняет на это из Шлиссельбурга И.Я. Яковлеву и требует от него присылки с нарочным ведомости размеров всех судов, заложенных Выбе Геренсом<sup>29</sup>. Он же 11 мая 1703 г. предписывает «на корабль пушки ставить 8-, 6- и 3-х фунтовые»<sup>30</sup>. Следовательно, артиллерия предполагалась Петром I несколько крупнее, чем та, что получил в конечном итоге «Штандарт», — шести- и трехфунтовые пушки. Наконец, абсолютно понятным становится содержание письма А.Д. Меншикова от 27 июля 1703 г., отправленное царю: «...а что корабль зделан до приезде милости вашей, и я о том зело сожалею, что ево не ускорил приездом своим; конечно, естли бы ваша милость застал ево поранее, когда он в неотделке был, *то мог бы исправитися он изряднее во всем против препорци* (выделено нами. — А.И.), так же и в прочем...»<sup>31</sup>.

Таким образом, можно утверждать, что фрегат «Штандарт» по замыслу Петра I должен был строиться по проекту «Транспорта» для Воронежского флота, для чего Ф.М. Склеяев в срочном порядке выполнил копию чертежа. Поспешность привела к несогласованности в действиях Выбе Геренса, вынужденного полагаться на собственный опыт и представление о царском замысле. Прибывший на завершающий этап строительства фрегата Петр I был явно рассержен, что нашло отражение в сожалении, высказанном А.Д. Меншиковым. Направленность царского замысла читается в его «зеркальном отражении» в донесении Ф.С. Салтыкова от 7 ноября 1703 г. о ходе массового строительства 28-пушечных фрегатов на Олонецкой верфи: «...по вашим указом осмотра здешних судовых работ, что у котораго мастера делаетца, объявляю... У Выбея на двух транцпортах почали прибывать сенты. У Питера на двух транцпортах почали прибывать сенты ж. У Яна Корнелиса Бурюнга, который приехал сюды ис Казани, вытесаны кили, и фор- и ахтор-штевени отделявают двух транцпортов. На моем, государь, транцпорте сенты прибиты и почали по сентам прибирать шпангоуты тому уже две недели...»<sup>32</sup>. Как видим, термины «фрегат» или «корабль» в донесении не применяются вовсе, присутствует только термин «транспорт».

Отметая возможные обвинения в волюнтаризме и намеренном смешивании имени «Транспорта» с некими «транспортами», которые, помимо фрегатов, одновременно строили те же мастера на Олонецкой верфи, приведу выдержку из письма А.Д. Меншикова от 26 июня 1704 г. Ингерманландский губернатор писал тогда: «...из осталаго готоваго лесу вели *вновь фрегаты закладывать против транспортов и делать (выделено нами. — А.И.)* и к тому такого ж фрегатнаго лесу вновь заготовливать...»<sup>33</sup>. Комментарии, как говорится, излишни.

Любопытный сюрприз преподносит сравнение пропорций «Транспорта Рояль» и фрегата «Олифант» (109,8 × 28,7 × 10,6 английских футов и дюймов). 32-пушечный фрегат «Олифант» проектировал лично Петр I в сентябре 1704 г., сразу же после спуска первых семи фрегатов-транспортов<sup>34</sup>. При этом существенно была увеличена огневая мощь проекта — до 18-фунтовых пушек. Пропорция «длина / ширина» «Олифанта» практически такая же (3,84), что у «Транспорта Рояль» (3,83). Пропорция «ширина / глубина интрюма» «Олифанта» больше (2,72), чем у «Транспорта» (2,41). Разница составляет  $\frac{1}{13}$  от глубины интрюма «Транспорта» (9 дюймов). В подобном случае точная кратность практически всегда является проявлением намеренности. Кроме того, бытующее представление о том, что фрегат «Олифант» был двухпалубным кораблем, опровергается свидетельствами современников. Во-первых, это донесение И.Я. Яковлева царю от 14 апреля 1705 г. с перечислением одной палубы, бака, шканца и каюты на «Олифанте»<sup>35</sup>. Во-вторых, это указание Петра I от 13 октября 1716 г. К. Крюйсу о переделке корабля «Страфорд» в госпиталь: «...надлежит между бака и шканца покрыть ростер верхом, *так как было на "Думкрате"*» (выделено нами. — А.И.)<sup>36</sup>.

Таким образом, можно сделать однозначный вывод, что первые фрегаты для русского Балтийского флота, строившиеся на Олонецкой верфи (от «Штандарта» до «Олифанта»), в основе своего проекта имели образцом английский фрегат «Транспорт

Рояль». Причем если проект «Штандарта», даже с наложением частных обстоятельств, несколько исказивших первоначальный замысел, практически повторял «образец», то семь последующих фрегатов имели уже существенные изменения в базовых размерах. «Олифант», замыкавший серию однопалубных фрегатов, стал совершенно новым проектом, отражавшим сложившиеся новые взгляды на корабли данного ранга. Важнейший же вывод после рассмотрения перечисленных обстоятельств проектирования фрегатов-первенцев — это несостоятельность существующего утверждения о том, что они имели недостаточную мореходность и предназначались лишь для действий в прибрежной зоне. Это не так хотя бы потому, что «образец» для фрегатов-первенцев — «The Royal Transport» имел прекрасные мореходные качества и совершал большие морские переходы. Почему же построенные на его основе русские корабли должны были иметь худшие качества? Фрегат «Олифант» вообще по многим показателям превзошел иностранные образцы своего ранга<sup>37</sup>.

Влияние «The Royal Transport» на русское кораблестроение не ограничилось созданием первых военных кораблей. В 1719 г. корабельный мастер Р. Броун построил судно представительского назначения — трехмачтовую яхту «Принцесса Анна». Этот корабль сразу же стал именоваться «монаршим фрегатом Рояль», по мнению ряда исследователей, в память о погибшей в 1715 г. английской яхте<sup>38</sup>. Однако целый ряд документов содержит и другие названия корабля: «транспорт» (Петр I), «фрегат» (А.Д. Меншиков), «золотая яхта "Принцесс Анна"», «шнява "Принцесс Анна"», «транспорт, именуемый "Принцесс Анна"», «собственная Е. В. яхта» и, наконец, «яхта "Принцесс Анна", или транспорт» (документы Адмиралтейской коллегии)<sup>39</sup>. Думается, что такие наименования связаны не только с желанием сохранить память об английской яхте, но и отражают архитектурные особенности «Принцессы Анны». Любопытно, что яхтой корабль впервые наименован в определении Адмиралтейской коллегии 31 августа 1720 г. В целом яхта отделялась очень пышно. Для литья 6-фунтовых пушек была выделена «ефимочная» медь из финляндской контрибуции. Для золочения резьбы были закуплены 1000 книжек сусального золота. Отделялась мебель. Шилась красочная форма для команды и гребцов царской шлюпки при яхте. Такое внимание Петра I, достаточно скромного в быту, к особой отделке объяснимо задачей «высокую Е. И. В. честь в достойном респекте при присутствии... чужестранных высоких персон и министров содержать...». Корабль впитал самые современные достижения кораблестроения, в том числе одним из первых имел штурвальную систему рулевого управления с железным станком.

К сожалению, пока не выявлено ни чертежей, ни рисунков, ни размеров уникального корабля, долгое время остававшегося флагманом среди императорских яхт. Не совсем ясно пока, когда яхта «Принцесса Анна» была списана и разобрана. Приоткрыть завесу тайны, а заодно уточнить, только ли в память о «The Royal Transport» она именовалась «монаршим транспортом», позволило выявление подлинного чертежа яхты цесаревича Павла Петровича «Счастье», спущенной на воду в 1764 г.<sup>40</sup>. Согласно адмиралтейским записям августа 1763 г., яхта «Счастье» проектировалась и строилась по образцу «Транспорта Анна». Следовательно, размеры, архитектуру, вооружение яхты

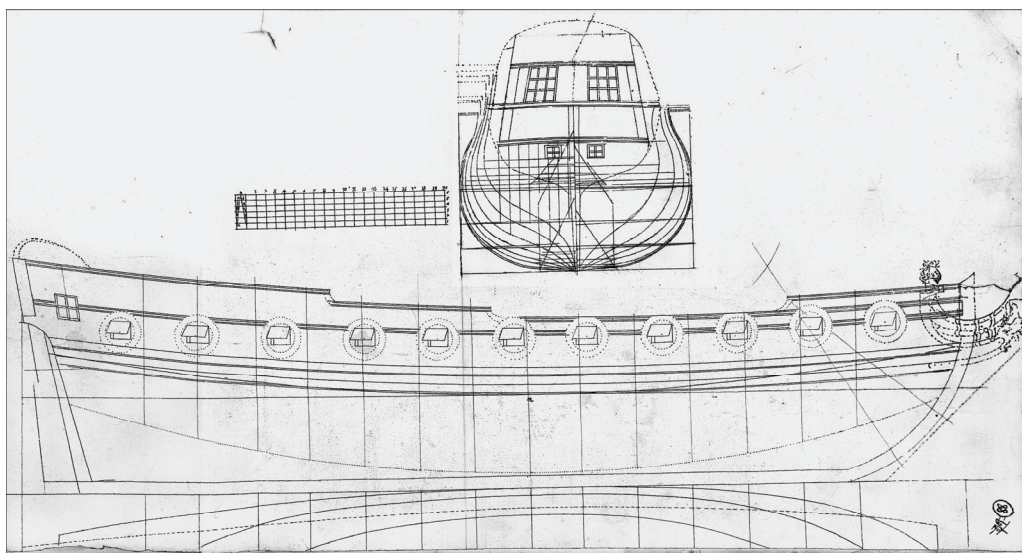
«Счастье», установленные по выявленному чертежу, можно распространить на характеристику «образца» — яхты «Принцесса Анна». Судя по этому чертежу, размеры последней таковы: длина по палубе 90 футов, ширина 25 футов 3 дюйма, глубина интрюма 11 футов. Вооружение — 20 пушек, из которых 4 на шканечном салоне и 4 на каюте. Архитектура в целом схожа с фрегатом «Peregrin Galley»: бак, шканечный салон, создающий излом верхней палубы и кают, три мачты, характерный рисунок мидельшпангоута. По-новому на «Счастье» выполнено размещение пушек вне шканечного салона на его палубе, очертания княвдигеда; возможно, увеличены ширина и глубина.

Отметим, что еще одна императорская яхта, «Вторая Екатерина», позже отданная во флот и перестроенная в 20-пушечный одноименный фрегат, строившаяся вместе с «Счастьем», имела такую же архитектуру и те же размеры.

В целом рассмотрение чертежей императорских яхт «Счастье» и «Вторая Екатерина» 1763–1764 годов постройки позволяет утверждать насчет несомненного влияния «The Royal Transport» на развитие этой ветви российского кораблестроения. Судьба же последнего «транспорта» Российского флота — яхты «Принцесса Анна» решалась в 1767 г., когда готовился проект для строительства вместо нее другой яхты. Однако осуществлен этот проект был только в 1792 г. со спуском 6 июня на воду яхты «Анна». То ли по совпадению, то ли по другой причине, но два различающихся в деталях проекта, разнесенные во времени на четверть века, имеют одни и те же базовые размеры: длина по палубе 90 футов, ширина 25 футов, глубина 10 футов 9 дюймов. Так, несмотря на свою «осовремененную» архитектуру, спустя целое столетие «The Royal Transport» «проявился» в облике русских императорских яхт.

Заканчивая рассмотрение отдельных, показавшихся наиболее важными аспектов влияния «The Royal Transport» на российское кораблестроение, следует отметить следующее. Во-первых, в перечень непосредственных и ближайших последствий Великого посольства 1697–1698 годов необходимо включить использование не только чертежей и прочей технической документации, но и настоящего военного корабля, ставшего образцом при создании первых кораблей Балтийского флота<sup>41</sup>. Во-вторых, российским ученикам изначально удалось избежать слепого копирования, подражания в кораблестроении. Удалось ухватить суть ремесла кораблестроителя, внести представлявшиеся обоснованными усовершенствования в образцы. Удалось создать свои подходы, свою школу в кораблестроении. Возможно, что эти подходы не были строго научными из-за отсутствия ряда условий, прежде всего отсутствия научных кадров. Тем не менее, используя природный интеллект, смекалку, в короткое время удалось создать то, на что иным народам потребовались столетия, — национальную кораблестроительную школу.

## I. ARTICLES



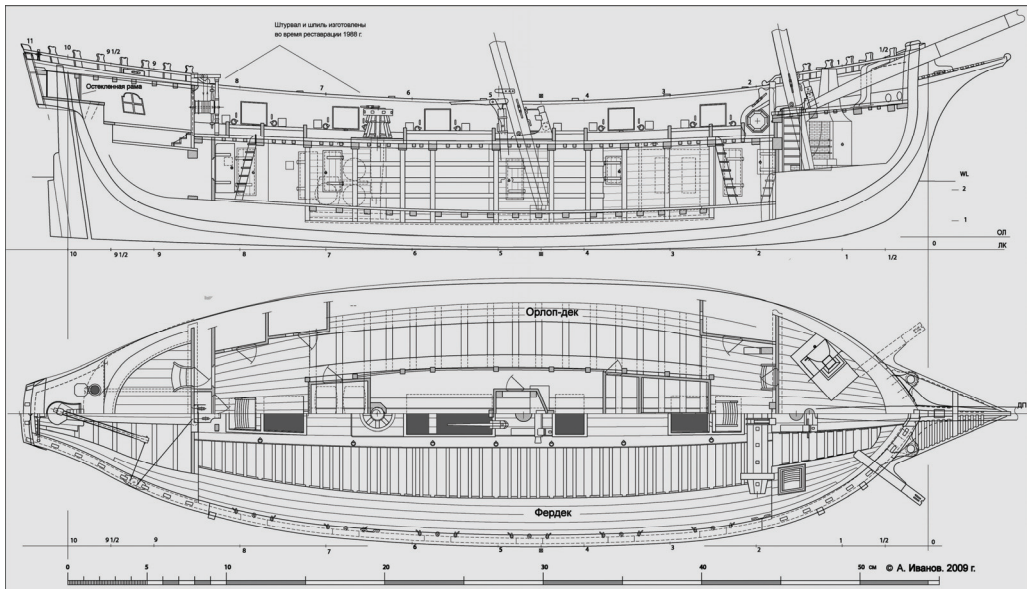
Ил. 1. *Петр I*. Чертеж «Транспорта». 1703 (ОР БАН. П. I. Б. № 25. Л. 38)



Ил. 2. Модель, ошибочно идентифицированная как «Транспорт Рояль» (ЦВММ. Инв. 873)



# I. НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

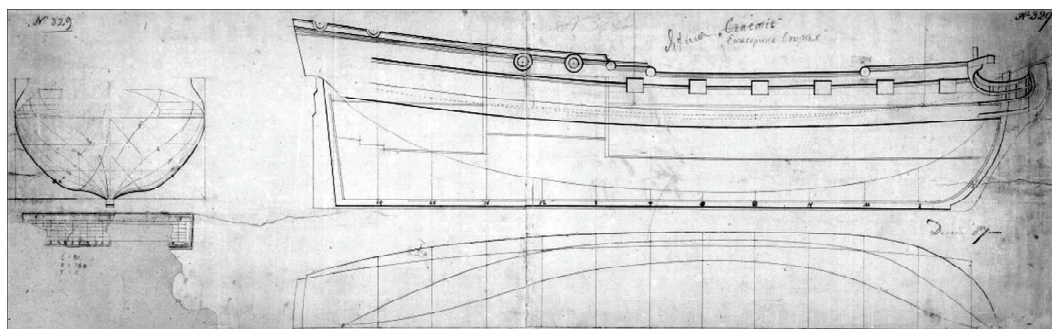


Ил. 3. *А.В. Иванов*. Английский шлюп конца XVIII в. Чертеж модели (2009).  
Инв. № 873. Фрагмент

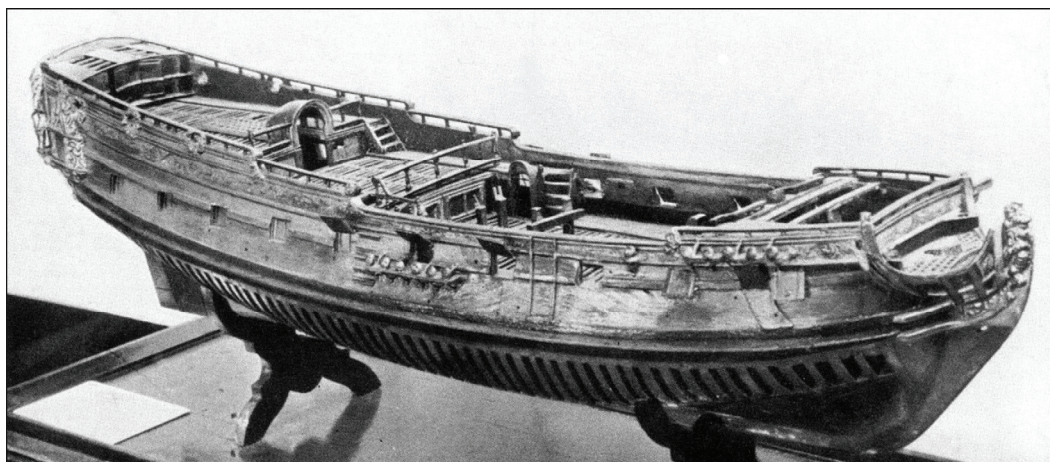


Ил. 4. Картуш модели № 873 с инициалами «GR»

## I. ARTICLES



Ил. 5. П. Качалов (?). Яхта «Счастье». 1763 г. Чертеж (ЦВММ. КП 30563. Инв. 12 ч. 2144)



Ил. 6. Модель «Peregrin Galley». Национальный морской музей (Великобритания, г. Гринвич)

<sup>1</sup> См.: Гузевич Д.Ю., Гузевич И.Д. Первое европейское путешествие царя Петра : аналитическая библиография за три столетия : 1697–2006. СПб., 2008.

<sup>2</sup> Морской энциклопедический словарь. СПб., 1994. Т. 3. С. 466. Термин происходит от голландского слова *Jacht* (*Jagt*). По-голландски *jagen* означает бегать, торопиться, гнаться, охотиться.

<sup>3</sup> МИРФ. СПб., 1888. Ч. XII. С. 223. Все даты даны по старому стилю.

<sup>4</sup> *Jaeger W.* Die Niederländische Jacht im 17. Jahrhundert : eine technisch-historische Dokumentation. 2001. S. 1.

<sup>5</sup> ДАИ. СПб., 1853. Т. 5 ; *Сморгонский И.К.* Кораблестроительные и некоторые морские терми-

ны нерусского происхождения. М. ; Л., 1936. С. 151–152.

<sup>6</sup> *Ryan W.F.* Peter the Great's English Yacht // *The Mariner's Mirror*. 1983. Vol. 69, № 1, February. Автор выражает благодарность Д. Сидорову за подробный перевод статьи В. Райана.

<sup>7</sup> Размещения воинских кораблей разных рангов // ОР БАН. П. I. Б. 28. № 8. Карманная книжка корабельного мастера с размерами английских кораблей. Датируется нами до 1706 г. на основе сравнения содержащихся в ней размеров.

<sup>8</sup> Ряд документов обнаружен анонимным любителем на сайте Национального архива Соединенного королевства. Среди них: ADM.106/494/57 со следующим текстом, датированным 17



- сентября 1696 г.: «Captain William Ripley, the Royal Transport, Deptford. He sailed on the 10th from Rotterdam, Lord Carmarthen on board, on the 13th got over the Maese, but only arrived here today due to contrary winds. He lost his foretopmast, is ordered to get out his guns and stores to clean and then sail again for Holland to attend his Majesty». Из дальнейших записей складывается устойчивое впечатление, что корабль в конце 1696 г. с капитаном В. Рипли и вольнонаемной командой находился в полном распоряжении маркиза Кармартена ([www.nationalarchives.gov.uk](http://www.nationalarchives.gov.uk)). Неясным остается статус «The Royal Transport» до 1697 г., учитывая, что он (по В. Райану) был переделан в военный после декабря 1696 г., а проектирование другой яхты для Вильгельма III, позже получившей название «Peregrin Galley», маркиз Кармартен начал в 1697 г. Вообще период службы корабля до его дарения Петру I изучен не до конца и оставляет без ответа некоторые вопросы.
- <sup>9</sup> Ryan W.F. Op. cit.
- <sup>10</sup> Гузевич Д.Ю., Гузевич И.Д. Великое посольство. СПб., 2003. С. 99.
- <sup>11</sup> Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. Прил. Ч. II. СПб., 1864. С. 479.
- <sup>12</sup> Перри Д. Состояние России при нынешнем царе : пер. с англ. М., 1871. С. 108.
- <sup>13</sup> Елагин С.И. История русского флота... С. 480.
- <sup>14</sup> Там же. С. 10, 96, 107 ; ПБИПВ. СПб., 1893. Т. 3. С. 382, 854 ; *Рассторгуев В.И.* Воронеж — родина русского военно-морского флота. Воронеж, 2002. С. 354. № 116; С. 451. № 117 ; *Устрялов Н.Г.* История царствования Петра Великого. СПб., 1863. Т. IV, ч. II. С. 77. № 112. 20 (24)-пушечный воронежский «Транспорт» был предназначен к разборке резолюцией Петра II на докладе Адмиралтейской коллегии 20 ноября 1727 г. в числе прочих кораблей петровской постройки. Однако к разборке приступили только после октября 1728 г. (МИРФ. СПб., 1875. Ч. V. С. 411, 426, 662).
- <sup>15</sup> ОР БАН. П. I. Б. № 25. Л. 38.
- <sup>16</sup> Иванов А.В. Уникальный рисунок первого русского линейного корабля «Гото Предестинация» // Меншиковские чтения – 2010 : научный альманах. СПб., 2010. С. 55–75. Пять карт П. Бергмана датированы 1702 г.; на одной из них помечен месяц — август. Карты выполнены на бумаге с филигранью «Двуглавый орел» (ОР БАН. Собрание рукописных карт. Основная оп. № 25, 26, 27, 28, 190).
- <sup>17</sup> Иванов А.В. : 1) Шнява «Фаворитка» — личный проект Петра I // Вестник Гильдии судомodelистов Санкт-Петербурга. СПб., 2004. С. 57 ; 2) «Первенцы» Балтийского линейного флота — корабли «доброй пропорции» // Меншиковские чтения – 2009. СПб., 2010. Вып. 7. С. 53–86.
- <sup>18</sup> *Camidge K., Johns C., Rees Ph.* «Royal Anne» Galley, Lizard Point, Cornwall : Marine Environmental Assessment // A Report for English Heritage. 2006. May. Следует отметить, что единого мнения об этой модели, которая хранится в Национальном морском музее Великобритании (г. Гринвич; шифр модели SLR 0394) нет. В музее модель именуется 20–24-пушечным шлюпом (или же королевским церемониальным судном-яхтой) и датируется временем около 1708 г. Приводимые в каталоге музея размеры вызывают сомнения: длина 92, ширина 24 фута. Надо также подчеркнуть большое сходство архитектуры модели и яхты цесаревича Павла Петровича «Счастье», о которой речь будет идти дальше.
- <sup>19</sup> Елагин С.И. История русского флота... Ч. I. С. 20.
- <sup>20</sup> Тревожные годы Архангельска. 1700–1721 : сб. документов / сост. Ю.Н. Беспятовых, В.В. Брызгалов, П.А. Кротов. Архангельск, 1993. С. 145, 178.
- <sup>21</sup> ЦВММ. Фонд хранения моделей кораблей. Реставрационное задание на реставрацию модели 20-пушечной яхты «Транспорт Рояль» 1695 г. (каталог 1960 г. № 1053; инв. № 873). 1988 г. Составителем реставрационного дела и исторической справки А.Л. Ларионовым отмечены указ Государственного адмиралтейского департамента № 146 (19.01.1809) о передаче модели музею (РГА ВМФ. Ф. 215. Оп. 1. Д. 537. Л. 4; Д. 778) и Каталог Модель-камеры Морского музеума 1805–1834 г. (Там же. Ф. 578. Оп. 1. Д. 192). В инвентарной книге № 2 (1912 г.) под номером 59, в каталоге 1960 г. — 1053, настоящий — 873.
- <sup>22</sup> *Köster A.* Modelle alter Segelschiffe. Berlin, 1926.
- <sup>23</sup> Ryan W.F. Op. cit.
- <sup>24</sup> *Marquardt K.H.* The Global Schooner : Origins, Development, Design and Construction : 1695–1845. Conway Maritime Press. 2003. P. 13–18.
- <sup>25</sup> Елагин С.И. Отчет капитан-лейтенанта Елагина о занятиях в иностранных архивах летом 1861 года // МС. 1862. № 1.
- <sup>26</sup> *Катасанов А.С.* Чертежи корабельной архитектуры. СПб., 1801.
- <sup>27</sup> Книга корабельного строения Олонецкой верфи. Фотокопия листа из «Книги» опубликована: *Крайников В.Г., Мартусь В.В.* «Штандарт» : 28-пушечный фрегат. 1703. СПб., 1998. С. 34.
- <sup>28</sup> *Кротов П.А.* Зарождение регулярного флота на Балтике // ИОС. СПб., 1994. Т. 1. С. 93.
- <sup>29</sup> МИРФ. СПб., 1865. Ч. I. С. 21.
- <sup>30</sup> Там же.
- <sup>31</sup> ПБИПВ. СПб., 1889. Т. 2. С. 525.
- <sup>32</sup> Там же. С. 575 ; МИРФ. СПб., 1865. Ч. I. С. 26. № 34. Согласно «Записной тетради Олонецкого строения», Выбе Геренс строил 28-пушечные фрегаты «Шлиссельбург» и «Санкт-Петербург»,

## I. ARTICLES

- П. Корнилиусен — «Дерпт» и «Кроншлот», К. Бурюнг — «Нарву» и «Благодарственный триумф», Ф.С. Салтыков — «Флигель де Фам».
- <sup>33</sup> МИРФ. Ч. I. С. 40. № 58.
- <sup>34</sup> Там же. С. 44. № 65.
- <sup>35</sup> Там же. С. 51. № 78.
- <sup>36</sup> МИРФ. СПб., 1865. Ч. II. С. 137. Попутно необходимо отметить ошибочность представления, будто 32-пушечный фрегат «Думкрат» (1706) строился по чертежу Петра I и был развитием проекта «Олифанта». Это опровергается донесением вице-адмирала К. Крюйса от 24 августа 1705 г. Петру I. Вице-адмирал тогда оправдывался начесть неудавшейся попытки захватить гребными судами дозорный шведский корабль у Кроншлота. В утешение он послал раздраженному царю вместе с донесением чертежи «новейших» кораблей, полученные им из Голландии. К. Крюйс настаивал при этом на постройке фрегата «длиною 110 футов, ширина 32½ фут», то есть с размерами «Думкрата». 14 октября 1705 г. Ф.М. Склаев запросил на Олонецкой верфи у царя повеление на вывоз шпангоутов «на 2-х палубный корабль». «Думкрат» был построен двупалубным в соответствии с размерами, предложенными вместе с чертежом К. Крюйсом (МИРФ. Ч. I. С. 94–95, 105, 116).
- <sup>37</sup> *Крайнюков В.Г.* Гордость Российского флота — 32-пушечный фрегат «Олифант» // МИ. СПб., 1999. Вып. 1. С. 29–43.
- <sup>38</sup> *Ларионов А.Л.* Из истории императорских яхт Российского флота // Гангут. СПб., 2000. № 22. С. 45–46.
- <sup>39</sup> МИРФ. Ч. II. С. 341, 343, 439 ; Там же. СПб., 1865. Ч. IV. С. 379, 382, 407, 430, 450, 451, 454, 466, 501, 607, 643 ; Там же. СПб., 1875. Ч. V. С. 465 ; Там же. СПб., 1879. Ч. VII. С. 48, 182, 249, 393–394 и т. д.
- <sup>40</sup> *Иванов А.В.* Яхта «Счастье» 1764 г. цесаревича Павла Петровича // Верфь на столе [Электронный ресурс]. М., 2011. URL: [http://www.shipmodeling.ru/content/books/yacht\\_happen](http://www.shipmodeling.ru/content/books/yacht_happen) (дата обращения: 18.06.2011).
- <sup>41</sup> *Гузевич Д.Ю., Гузевич И.Д.* Великое посольство : Рубеж эпох, или Начало пути : 1697–1698. СПб., 2008. С. 323.