

Фрегат «Штандарт». Фото В. Мартуся

Андрей Епатко

Реконструкция петровского фрегата «Штандарт»

В гостях на Сельдяном мысу

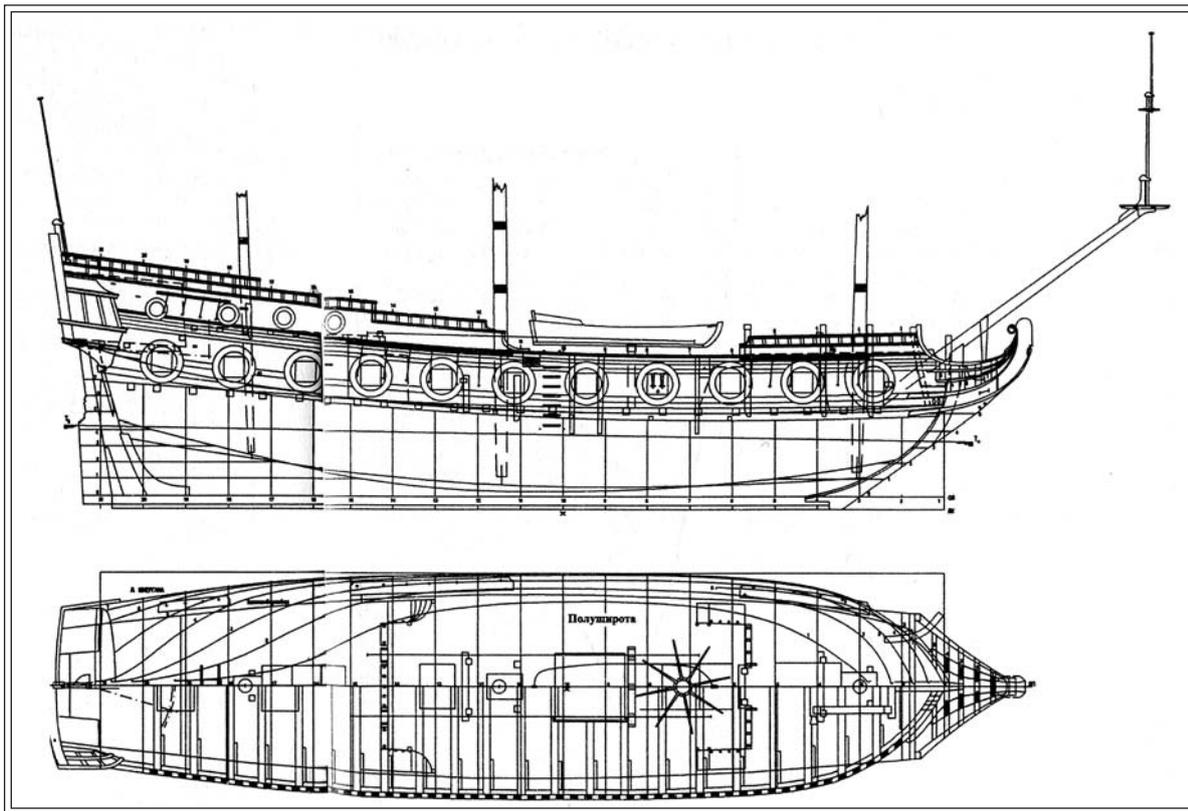
Помню свои странные ощущения, когда я впервые посетил амбар на Сельдяном мысу, где ныне располагается Соловецкий Морской музей. Войдя в помещение — я замер: во всю длину зала протянулся ощетинившийся ребрами-шпангоутами деревянный остов строящегося судна. В воздухе стоял тягучий запах стружки, клея и чего-то еще до боли знакомого, от чего у меня слегка закружилась голова.

— Проходите! — молодой человек в серой потертой куртке подошел к нам и стал с ходу рассказывать про строящегося «Св. Петра». — Вот надемся года через три-четыре спустить на воду, — заключил он, весело глядя на творение своих рук, и звонко добавил:

— Сам Петр I на таком ходил!

Я слушал паренька-корабеля и вспоминал... Когда-то и мне посчастливилось участвовать в подобном строительстве. И так же на нашей питерской верфи располагался подобный остов фрегата, поднявший к небу острие дубовых шпангоутов. И так же пахло деревом и клеем. И с таким же увлечением мы рассказывали заезжим гостям о нашем проекте и мечтали о дне, когда спустим свой кораблик на воду.

Прошли годы. Наш фрегат давно бороздит соленые моря Западной Европы, а маленькая уютная верфь, увы, не существует. Самых же строителей, как часто это бывает, разбросала судьба. Лишь немногие связали профессию с морем. Большинство осталось на суше, вернувшись к привычному и размеренному образу жизни. Остался на берегу и я: семья, дети, работа... Но романтика прошлых лет не отпускает. Нет-нет, да и вспомнишь годы, проведенные на маленькой верфи, на берегу излучины Невы. Поэтому я и решил вверить бумаге воспоминания об этой «морской» части моей жизни. Надеюсь, рассказ о реконструкции фрегата «Штандарт», а именно о нем пойдет речь, будет интересен строителям «Св. Петра», да и всем тем, кто любит деревянные парусные суда. В наших проектах немало параллелей: оба корабля стали знаковыми в истории петровского флота, так как явились первыми судами европейского образца в своих акваториях — в Белом и Балтийском морях. Оба судна были построены голландскими мастерами.



Конструктивно-теоретический чертеж фрегата «Штандарт». Чертеж В. Крайнюкова

Но справедливости ради отмечу, что строителям нынешнего «Св. Петра», несомненно, тяжелее осуществлять подобный проект. Хотя наш «Штандарт» был значительно крупнее, следует учесть, что верфь, где шла работа над ним, находилась в центре мегаполиса. За городом рос прекрасный корабельный лес, посаженный в петровскую эпоху, и, что особенно важно, рядом были строительные магазины. Любой необходимый инструмент — будь то бензопила или набор крепежей, — все можно было достать достаточно скоро. Но главное, на верфь частенько заезжали будущие потенциальные спонсоры, иностранные консулы и даже чиновники из Смольного. Все эти положительные факторы значительно ускорили строительство «Штандарта», который был спущен на воду через пять лет после закладки.

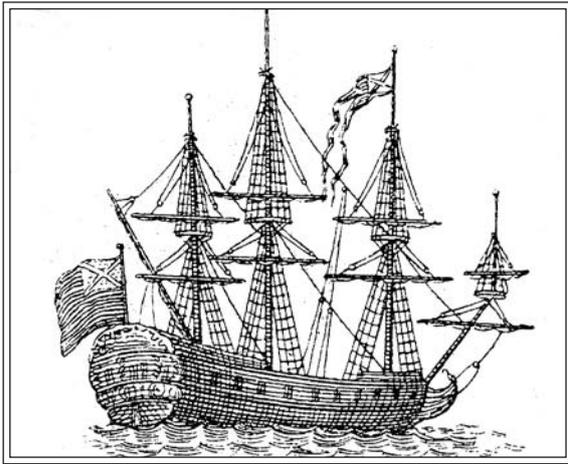
Поэтому, оглядываясь на Соловки, мне хочется пожелать удачи и терпения всем, кто работает на Сельдяном мысу над строительством «Св. Петра». Придет и ваше время, корабель! И точно так же, как это было у нас, в день спуска парусника соберется множество людей: наверняка, к «Петру» придут все жители острова, братья Соловецкого монастыря, гости, туристы, чиновники. Как снег на голову «падут», телевизионщики с камерами-треногами... Будет разбитая

о борт традиционная бутылка, и высказаны сто пожеланий «Семь футов под килем!». Все придет в свое время. «Надо только выбрать день»...

Практичный романтик

Однажды мне сообщили, что в городе есть место, где строят копии старинных судов и теперь хотят воссоздать трехмачтовый фрегат. Я, честно говоря, поверил в это не сразу. Мне было трудно представить, что в Санкт-Петербурге, в тридцати минутах ходьбы от моего дома, есть настоящая верфь, где, как в петровские времена, стучат топоры, поднимаются шпангоуты, и есть люди, увлеченные строительством парусников. И всем этим десять лет занимается морской исторический клуб «Штандарт».

Трехэтажный рубленный дом на берегу Невы, окруженный высоким забором, очень походил на форт в духе героев Стивенсона. Бревенчатые стены первого этажа были увешаны различными инструментами. Чего здесь только не было: топоры, рубанки, внушительные молотки, бухты веревок. У печки чернел обитый железом сундук, рядом — чугунная пушка без лафета. Деревянный трап вел на второй этаж. Здесь стоял дубовый стол с длинными лавками, полки с книгами, а в углу — образ Николая Угодника, покровителя мореплавателей.



Фрегат «Штандарт». Голландская гравюра 1705 г.

Неожиданно мое внимание привлекли чертежи, висевшие на стене. На них в разных сечениях и плоскостях был изображен трехмачтовый парусник петровской эпохи. Рядом висела старая картинка этого фрегата с подписью внизу: «Корабль «Штандарт». Первый корабль Балтийского флота по голландской гравюре того времени».

Я уже знал, что здесь будет воссоздаваться копия одного из российских фрегатов. Руководил этим проектом Владимир Мартусь, выпускник нашей «Корабелки».

Прошел месяц. Я несколько раз забегал в клуб, но не мог застать капитана Мартуся. Тем временем работы над фрегатом продвигались: шесть могучих дубов, сваленных друг на друга и покрытых снегом, — таков был первый материал для «Штандарта».

Через неделю придя на верфь, я с изумлением увидел выложенный 22-метровый киль. Около него стоял широкоплечий молодой человек и листал какие-то схемы.

— Вы корабль строите? — спросил я неуверенно.

— Фрегат... Но для начала меня зовут Володя, — он улыбнулся и протянул мне руку.

Володя показал на чертеже расположение палуб и пушечных портов будущего корабля. Острие его карандаша легко бегало по бесчисленным линиям и цифрам.

— Вот киль, который мы выложили, здесь — каюты, а здесь, — Володя очертил карандашом, — будет носовая фигура, но какая — мы еще решаем.

Я слушал Мартуся и пытался осознать грандиозность, а в некоторой степени и авантюристность задуманного им проекта. При Петре I строительство кораблей было государственным делом, финансировалось царской казной и богатыми землевладельцами. Сотни рабочих людей, приписанных к верфям, заготавливали лес для

фрегатов. В одной губернии отливали пушки, в другой — шили паруса... На что, думал я, можно рассчитывать теперь, когда даже десяток досок стоят немалых денег, не говоря уже об их транспортировке? А сколько нужно людей для строительства фрегата?

Однако Мартусь был уверен — построить большой деревянный парусник в принципе возможно. В пример он приводил строительство 66-метровой копии торгового судна «Батавия», которое недавно завершилась в Голландии. Да и за плечами у Володи был порядочный опыт хождения под парусами на копиях средневековых судов.

Я бы назвал Володю романтиком, если бы не знал о нем ничего.

После окончания Ленинградского кораблестроительного института Володя участвует в плавании на Шпицберген на копии поморского коча. Условия плавания — приближенные к средневековым: на 12-метровом суденышке отсутствовали двигатель, электричество и не было никакой связи с внешним миром.

Через год — еще один поход. Теперь — вокруг Скандинавии. В качестве старшего помощника капитана Мартусь продолжает осваивать навигацию и работу с прямыми парусами. Кочи огибают самую северную точку Европы — мыс Нордкап — и входят в Гренландское море. Здесь они попадают в шторм и, чтобы не потерять из виду друг друга, вынуждены идти в связке. Норвежские рыбаки приветливо встречают наших мореходов. Неслыханное дело: русские на кораблях XVI в. посетили фьорды!

После этого плавания Володя решил строить собственный корабль. Им стала 17-метровая двухмачтовая шхуна «Св. Петр» — копия русского судна XVIII в. На ней Володя отправился во Францию на фестиваль традиционных парусников. Сюда, в город Брест, расположенный на побережье Атлантики, пришло много парусных судов со всего мира. На обратном пути «Св. Петр» зашел в Лондон, но закончились визы, и Володя, несмотря на плохой прогноз, был вынужден вывести корабль из гавани. Вскоре после выхода в море шхуна попала в 11-балльный шторм: на ее борту не было подробных карт и лоций и поэтому время от времени корабль скреб днищем подводные камни. Иногда мощные валы бросали его на мель, раскачивали, срывали и несли дальше... «Был момент, — вспоминал Володя, — когда я подумывал спускать на воду спасательные плоты». Но, слава Богу, все обошлось, и «Св. Петр» благополучно дошел до Голландии. Там Мартусь узнал о проекте «Батавия». Несколько лет назад группа энтузиастов начала строительство 66-метрового



торгового судна. Проект был поддержан городскими властями, выделившими на него солидные средства.

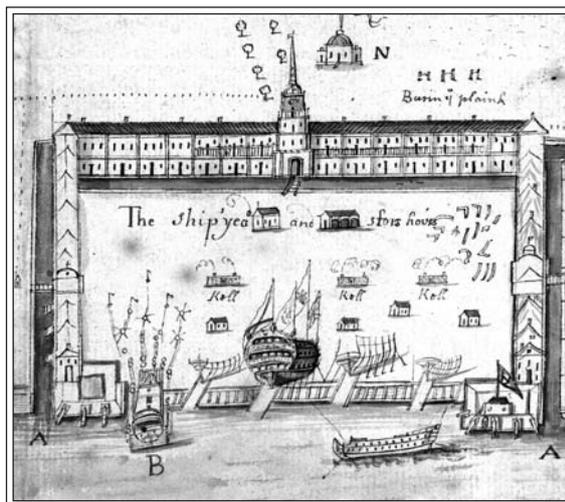
Именно после посещения «Батавии» Мартусь понял, что возможно построить большой деревянный парусник. Такой корабль мог бы стать своеобразной визитной карточкой Петербурга, его представителем на международных фестивалях и регатах. Долго решали, какой это должен быть корабль. Было предложение строить пакетбот «Св. Павел» Беринга, но Мартусь остановился на «Штандарте», первом фрегате Балтийского флота, имеющим непосредственное отношение к Петербургу и его основателю.

Чтобы получить средства для строительства «Штандарта», «Св. Петр» был продан в Европе. Англичанин, купивший изрядно обветшавшую онежскую шхуну, был не очень искушен в мореплавании, но все же привел судно на Канарские острова. Здесь он набрал команду из молодежи и неожиданно для многих (и, вероятно, для самого себя) взял курс на запад. С командой из пяти человек британец за 27 дней пересек Атлантический океан. О подробностях этого плавания больше ничего неизвестно, кроме того, что одному члену команды по прибытии в Новый Свет потребовалась помощь психиатра. Все-таки месяц в открытом океане, да еще под парусами — испытание не для слаборервных... Что касается самого «Св. Петра», то в 1990-е гг. он довольно успешно катал туристов вдоль острова Гаити.

...Узнав, что его первый корабль пересек Атлантику, Мартусь с еще большей энергией взялся за дело. Для пополнения опыта он отправился на годичную стажировку в США, где в ремесленных мастерских Сиэтла обучился плотницкому делу. Оттуда Володя вернулся с твердым жизненным принципом: если что-то хочешь сделать — опирайся исключительно на свои силы и подбирай верных помощников.

По «галанскому» образцу

Однако, приступив вплотную к проекту, имея на руках начальные средства и удобное для постройки место, Володя столкнулся с главной проблемой: чертежей «Штандарта» ни в архивах, ни в музейных коллекциях не сохранилось. Приведенные в анналах морской истории описания его конструкции далеко не полны. До обидного мало дошло до нашего времени изображений «Штандарта». Это, в общем-то, очень схематичная голландская гравюра 1705 г. и шведский рукописный план Петербурга 1704 г., где на Неве мы видим самый крупный корабль: скорее всего, «Штандарт».

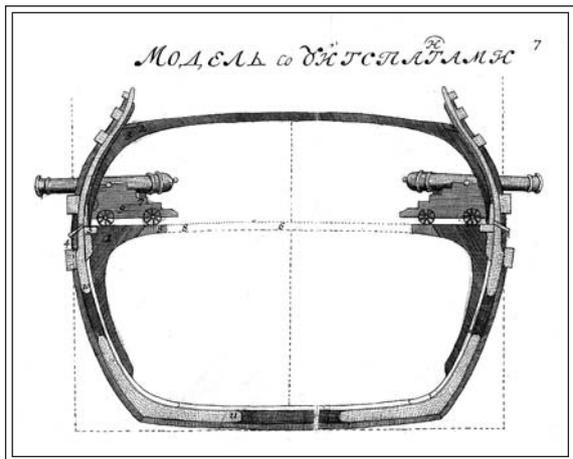


Адмиралтейская верфь. Фрагмент плана С.-Петербурга 1721–1724 гг. С любезного разрешения библиотеки Йельского университета (США)

Помощь пришла как всегда неожиданно. Оказалось, что в Военно-морском музее несколько лет хранятся чертежи легендарного фрегата, выполненные морским историком Виктором Крайнюковым. «О главных измерениях фрегата, — пишет Крайнюков, — можно судить по двум корабельным документам первой четверти XVIII в. — «Книги корабельного строения Олонецкой верфи» и «Списка судов, построенных на Олонце». Из них следует, что длина корпуса по палубе составляет 90 голландских футов (25,47 м), а глубина трюма — 9 футов (2,55 м). Фрегат имел три мачты с тремя ярусами парусов, спитыми из голландского канифаса. Артиллерийское вооружение «Штандарта» составляло от 22-х до 28-ми пушек»¹. При работе над чертежами Крайнюков использовал методику построения корпусов кораблей, приведенных в трудах голландцев Ван Эйка (1697 г.) и Клауса Альярда (1705 г.). В результате кропотливой работы историку удалось восстановить близкий к достоверности образ первого корабля Балтийского флота.

Однако конструктивные чертежи «Штандарта» вступали в противоречие с регистром безопасности Ллойда. Было очевидно, что конструкция корабля XVIII в. нуждается в модификации. Тогда Мартусь разработал концепцию строительства копии «Штандарта», которая предполагала разделение корабля на две зоны: историческую (выше пушечной палубы) и современную (в трюме). Там, где в петровские времена хранились бочки с водой, пушечный порох и якорные канаты, планировалось разместить необходимое по современным требованиям оборудование:

¹ Крайнюков В.Г. Мартусь В.В. Штандарт. 28-пушечный фрегат. 1703. СПб., 1998. С. 51.



Чертеж шпангоута. Гравюра из книги Клауса Аллярда «Новое галанское корабельное строение». М., 1709.
Из библиотеки Петра I

двигатели, генераторы, цистерны. Не были забыты жилые кубрики, камбуз и кают-компания. Подпалубное пространство разделили на четыре водонепроницаемых отсека. В каждом из них — водоотливная и противопожарная системы. Следуя тому же регистру, пришлось добавить и число шпангоутов (ребер корабля). Теперь они должны стоять ближе друг к другу, чем это было в петровские времена. Эти меры значительно увеличивали акваторию плавания будущего корабля. Многие в команде грезили кругосветкой...

Согласно царскому указу

Работы над фрегатом начались без официального финансирования, на личные средства капитана Мартуся. Бессмысленно было обращаться к спонсорам и называть космические суммы, требующиеся для строительства. Все понимали — сначала нужно что-то сделать самим, а потом уже приглашать к сотрудничеству другие организации и просить деньги.

На первом этапе нам несказанно повезло с лесом. И все благодаря прозорливости Петра I... Известно, что царь своим указом повелел для строительства флота сажать корабельные леса. Для этих целей он определил наиболее подходящую породу — лиственницу, которая обладает водоотталкивающим свойством. Указ царя был выполнен Екатериной I. Но когда спустя столетия в Линдуловской корабельной роце поднялись 40-метровые красавицы-стволы, оказалось, что в деревянных кораблях больше не нуждаются. Сама Линдуловская роца к тому времени была объявлена памятником лесоводства и стала заказником. Так стоял бы там мачтовый лес «бесхозным», если бы Володе не пришла в голову отличная идея: «Почему бы не взять в роце леса? Для кораблей же сажали!»

Удивительно, но ссылка на старый царский указ подействовала. Специальная комиссия из Академии наук выделила 30 деревьев, которые можно было использовать для воссоздания «Штандарта».

И пусть теперь не говорят, что указы Петра I давно утратили свою силу!

Постепенно вокруг проекта собрались люди, поверившие в реальность Володиной идеи. В основном это были ребята из клуба «Штандарт». В свободное время они съезжались сюда с разных концов города, чтобы поучаствовать в «народном» строительстве. Однако оставались на верфи не все: большинство вскоре куда-то исчезало. Вероятно, они понимали, что «на ура» фрегат не построишь.

Со временем наша верфь стала напоминать островок петровской эпохи, отгороженной от XX в. деревянным забором. Все было здесь необычно: и звон колокола, призывающий строителей на обед, и пальба из пушки в честь праздника, и сам фрегат — плод человеческого воображения и труда.

К началу 1995 г. был подготовлен плаз — специальная комната, где на идеально ровном полу вычерчиваются в натуральную величину все детали будущего корабля. Пока одни занимались разметкой, другие обрабатывали привезенный материал: с заснеженных бревен снимали кору и вкатывали их с помощью ломов под навес, затем аккуратно распиливали вдоль и строгаги. Наиболее ответственные работы Володя, как правило, делал сам, но по мере того, как у ребят появлялся опыт, стал поручать им более сложные задачи.

Признаюсь, я до прихода на верфь умел только заколачивать гвозди, здесь же приходилось осваивать различные инструменты — от бензопилы до потёса. Ошибки в работе обходились дорого: неудачно сделаешь распил — считай, строительство отодвинуто на два дня назад... Особенно запомнились первые два года строительства, когда на верфи работало около десяти энтузиастов. Постоянный недостаток средств чувствовался во всем: у нас не хватало добротных инструментов, приходилось работать в буквальном смысле с помощью лома и топора. Мы не могли приобрести даже тент, столь необходимый для укрытия остова корабля от дождя и снега. Зимними вечерами работы велись при единственном прожекторе, который высвечивал из темноты гигантские ребра «Штандарта». Зато как все радовались, когда очередной шпангоут с помощью веревок и блоков поднимался на свое место.



...Иногда навещающие верфь посетители укоряли нас. Мол, вы работаете современными инструментами. Нет, чтобы как при царе — с топорами и пилами. На это Мартусь вполне резонно отвечал:

— Конечно, при Петре не было ни бензопил, ни рубанков. Кто же спорит? Но и у нас нет возможности привлечь, как это было на Олонецкой верфи, «40 плотников, да двадцать кузнецов, да еще 120 подсобников». Вот вы же сейчас посмотрите — и уедете. А у Петра был неограниченный людской ресурс.

Такие аргументы, как правило, действовали безотказно: больше вопросов по нашему «оснащению» у гостей не возникало.

Команда

Много позднее я понял, что самое интересное на верфи был не сам корабль, а люди, которые его строили.

Пэри, например, специально за этим прилетел из Америки. Взглянув на «Штандарт», он произнес: «Это мне нравится». Затем поставил палатку недалеко от корабля и включился в строительство. Забавно было смотреть на 50-летнего американца в шортах и белоснежных кедах, таскающего вместе с нами бревно. При этом он не расставался с записной книжкой, куда заносил незнакомые русские фразы. Выглядело это так:

— Стой! — кричит Пэри, бросая бревно и хватаясь за книжку. — Что ты сейчас сказал?

Бревно сразу становится тяжелым, и мы спешим поставить его на землю. Теперь можно сесть и перекурить. Наш американец не успокоится до тех пор, пока не поймет смысл русского слова и не зафиксирует его в своей книжке.

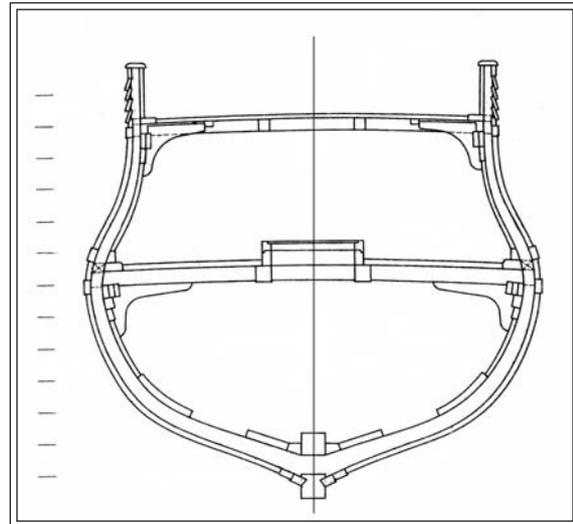
Когда Пэри довольно сносно овладел русским, я стал вечерами засиживаться на верфи, слушая его рассказы.

— Первую свою яхту я купил на побережье Атлантики. Там длинная волна, вот такая, — Пэри ладонью проводит в воздухе плавную дугу. — Затем я переселился в Детройт, что на Великих озерах. Слышали, наверное?

Пэри понижает голос и, наклонившись ко мне, заговорщически продолжает:

— Я думал: что мне озёра, когда я ходил по Атлантике! Но когда на яхте вошел в озеро Гурон, стало так сильно качать, что я не знал, где укрыться. До Верхнего² я так и не добрался. Говорят, там еще хуже. Эти озера не для маленьких яхт.

Пэри оглядывается и кивает головой на гравюру «Штандарта»:



Конструктивный чертеж одного из шпангоутов
В. Крайнюков

— А этот будет хорошо ходить, была бы добрая команда.

Зимой к нам приехал еще один гость — Эндрю, студент Оксфордского университета. Когда он впервые появился на верфи — интеллигентного вида, в черном плаще, многие с любопытством смотрели на него: «Неужели этот студент-англичанин тоже будет строить «Штандарт»?» Но Эндрю невозмутимо обошел фрегат, скинул плащ и приступил к работе. Оказалось, что он не хуже нас владеет топором и бензопилой, а в морском деле даст фору многим. И неудивительно: Эндрю ходит на яхте с четырех лет, вместе с отцом путешествовал на ней к берегам Ирландии и Испании. Только об этом мы узнали гораздо позже.

На верфи наш англичанин быстро освоился и, несмотря на стоявшие морозы, стругал доски, выпиливал шпангоуты, рубил дрова.

К своему участию в работе над «Штандартом» Эндрю отнесся философски:

— Ваш король Петр Великий разбил шведов, а наш Альфред — викингов. И в этом есть что-то символическое. Мне приятно осознавать, что я участвую в строительстве копии фрегата Петра.

Через два года после закладки «Штандарта» скелет корабля был уже набран, и Мартусь пригласил из Петрозаводска мастеров по обшивке.

Термин «шить» лодки или корабли пришел к нам из Древней Руси, когда суда строили, соединяя доски при помощи гибких прутьев. На Ладого и на Белом море эта уникальная технология сохранялась до начала XX в. На Олонецкой верфи уже в 1703 г. использовались специальные набойные гвозди. Обшивка «Штандарта» скреплялась оцинкованными нержавеющими болтами; они не боятся соленой воды и очень прочны. Но как

² Верхнее озеро — самое большое в мире. Расположено на границе США и Канады.



Толщина обшивочных досок доходила до 110 мм

выгибать сами доски, которые, плотно прилегая к шпангоутам, должны повторять заданную форму, мы не знали. Толщина досок отдельных поясов фрегата достигает 110 миллиметров. Онежские мужики, когда приехали к нам, сначала развели руками: «Пятьдесят — гнули, семьдесят — самое большое — тоже гнули... Сто десять — доска не выдержит. Лопнет».

Но Володя был уверен, что выдержит: «При Петре же гнули».

Тогда мы принялись выкладывать печку для выпаривания досок, как это делали в старину. Однако Володе, по-видимому, не терпелось начать поскорее работу над обшивкой, и он решил разогревать доски газовыми горелками.

Сперва мы стали гнуть клямсы — продольные брусы внутренней части обшивки, расположенные на уровне палубы. Вчетвером поднимаем брус, прикладываем его на место и слегка поджимаем струбцинами. Затем разогреваем горелки и начинаем опаливать клямс.

По мере того как брус нагревается, мы поджимаем его сильнее... Внезапно слышится треск...

— Стой! Отдать струбцины!

Мы ослабляем винты и переводим дух — чуть было не сломали. Володя проводит рукой по горячему дереву.

— Надо греть еще. Поджимайте одновременно! «Штандарт» обростает плотью...

Олонецкая верфь

К лету 1996 г. «Штандарт» стал похож на кита, выброшенного на берег. Было в его конструкции что-то мистическое...

Я часто забирался внутрь этого «чудовища» и расхаживал по деревянным шпангоутам, осматривая будущее расположение кают, оснований мачт. Я представлял себе «Штандарт» затерянным в океане: его потемневший бушприт нацелен в пустынный горизонт, наполненные ветром паруса хлопают над головой, скрипят натянутые снасти, палуба уходит из-под ног — начинается

бортовая качка. В тесной каюте капитан склонился над картой и водит по ней карандашом: «Где мы? Куда плывем? Знают ли о нас?» А вокруг — бескрайний океан и чайки, грациозно парящие над парусником.

...Листая пожелтевшие страницы документов, рассказывающие о создании русского флота, я каждый раз волновался: вдруг увижу что-то новое о «Штандарте». К сожалению, материалов о нем почти не встречалось, но кое-что все же удалось выяснить.

Возвращаясь из беломорского похода 1702 г., Петр I обратил внимание на огромные сосновые леса по берегам реки Свирь, и в особенности близ деревни Мокришвицы, где теперь стоит город Лодейное поле. Петр приказал основать здесь корабельную верфь и назвал ее по имени губернии Олонецкой³.

Окрестные крестьяне, смущенные прибытием царя, еще не знали, какие грандиозные работы развернутся в их деревне через полгода: Олонецкой верфи предстояло стать крупнейшей при создании Балтийского флота. Специальным указом к верфи приписали города Каргополь и Белозерск, жители которых должны были участвовать в порубке и доставке строевого леса.

Руководить этими работами Петр назначил князя Меншикова, а закладку первого Балтийского фрегата поручил голландскому мастеру Выбею Геренсу.

Что мы знаем о Геренсе? Известно, что этот корабельный мастер был принят в российскую службу во время Великого Посольства русского царя в Голландию в 1697 г.⁴ В начале XVIII в. он работал на Воронежской верфи, а в 1703 г. переведен на Олонецкую, где приступил к строительству первого корабля Балтийского флота — «Штандарта». Через пять лет имя Геренса мы встречаем в списках архангельских судостроителей. На берегах Двины с 1708 по 1713 гг. Геренс построил 32-пушечный фрегат «Петр и Павел» и 52-пушечные корабли «Гавриил», «Михаил» и «Рафаил». Скончался Выбе Геренс 3 августа 1713 г. в Архангельске, где, по всей видимости, и похоронен.

Кроме Геренса над «Штандартом» работал корабельный подмастерье Иван Немцов. Он происходил из северодвинских крестьян и славился в Архангельске как искусный строитель промышленных судов. В конце XVIII в. Немцов работал на

³ Это название до сих пор вводит в заблуждение многих историков, полагающих, что Олонецкая верфь находилась в Олонце.

⁴ Общий морской список от основания флота до кончины Петра Великого. СПб., 1885. Ч. I. С. 96.



Воронежской верфи, где и был замечен Петром. Обоим мастерам помогали 50 олонецких плотников, 120 рабочих людей (из них 60 с лошадьми) и 20 кузнецов.

Строительство парусника шло очень быстро, и через пять месяцев основные работы были кончены. В августе 1703 г. царь прибыл на Олонецкую верфь, где лично руководил спуском «Штандарта» на воду. Насколько это было опасное дело в начале XVIII в., хорошо видно из письма французского консула в Петербурге Анри де Лави: «Ваше Преосвященство, — сообщал консул в 1718 г., — в прошлое воскресенье Царь велел спустить на воду 80-пушечный корабль, названный «Св. Петр»; он все время присутствовал при этой работе, ободряя собственным примером рабочих, окончивших корабль; не раз он с топором в руках помогал подрубать поводы, не обращая внимания на опасность, и увлекался нетерпением, несмотря на виденные им примеры, ибо при спуске последнего корабля... два человека были убиты, третий спасся каким-то чудом, т.к. корабль прошел через него (едва) не задев его»⁵.

С другой стороны, западные послы отмечали, что в петровскую эпоху никогда так сильно не пили, как в дни спуска кораблей. Можно себе представить что происходило в этот день на берегах Свири, где собрались, каргопольцы, олончане, белозерцы и голландцы...

8 сентября Петр I под именем капитана Петра Михайлова повел «Штандарт» в Петербург. При прохождении крупнейшего озера Европы фрегат едва не погиб. Источники XVIII в. до обидного скудно сообщают об этом происшествии: «Идучи по Ладожскому озеру в крепком ветре фрегат сей стал на мель и претерпел некоторые повреждения»⁶. По всей видимости, когда «Штандарт» впервые вышел в Ладогу, Петр повел его к мысу Сторожно, чтобы оттуда взять курс на Шлиссельбургскую бухту. Незнакомый с лоцией этих мест, он старался держаться подальше от полуострова, что и привело фрегат на подводные камни банки Торпакова. Можно себе представить удивление царя, когда «Штандарт» вздрогнул и остановился в четырех милях от берега. Наверное, последовал молниеносный приказ убрать паруса, и матросы полезли по мачтам вверх, спасая корабль от опасного крена... Известно, что попытки сойти с мели долгое время не удавались, и Петр пересел на судно, названное



К лету 1996 г. «Штандарт» стал похож на скелет кита

в предании «баркасом». Это мог быть один из шести небольших кораблей, построенных вместе со «Штандартом» и сопровождавших его в первом плавании.

Любопытно, что это происшествие вошло в карельские предания. Известны, например, народные рассказы о том, как Петр I, по примеру персидского царя Ксеркса, «посек» непокорную Ладогу за ее буйство. Мель, где «сидел» «Штандарт», более двухсот лет именовалось «Царской лудой» или «Государевой мелью». И только после революции ее переименовали в «Северную»⁷. Скудное и бесцветное название.

Несмотря на все перипетии, фрегат «Штандарт» благополучно прибыл в Петербург. Первое боевое крещение корабль получил в 1705 г., когда шведский флот предпринял попытку прорваться к молодой столице. Как видно из «росписи кораблям, которые были в баталии со шведами при Кроншлоте», «Штандарт», усиленный 6-фунтовой артиллерией, под командованием капитана Де-Ланга отважно держал оборону. В последующие военные кампании фрегат охранял Невское устье, но уже в 1709 г. адмирал Крюйс признал его ветхим и с согласия Петра определил в ремонт. Видимо, сказалась спешка в строительстве фрегата; не исключено, что материалом ему послужил сырой, невыдержанный лес.

Весной 1712 г. обновленный «Штандарт» начал вторичную службу на Балтийском флоте, но уже через семь лет его поместили на почетную стоянку у Петропавловской крепости. Здесь по указу царя он должен был храниться вечно как первенец флота и памятник отечественного кораблестроительного искусства. Однако благородным намерениям Петра не суждено было сбыться: к царствованию Екатерины I корабль настолько обветшал, что его пришлось разобрать. В 1727 г. императрица предоставила Коллегии следующий

⁵ Донесение французского посланника Анри де Лави // Сб. Русского Исторического общества. Юрьев, 1881. Т. 34. С. 257.

⁶ Шишков А. С. Список кораблям и прочим судам всего российского флота от начала заведения оного до нынешних времен. СПб., 1799. Ч. I. С. 11–12.

⁷ «В 8,4 км на СЗ 20° от Стороженского маяка лежит Северная (ранее Государева) каменистая мель, глубиной до 1,8 км». См.: Молчанов И.В. Ладожское озеро. М., 1945. С. 160.



Спуск «Штандарта» 4 сентября 1999 г.

указ: «В память его имени, какое Его Величество Петром I было дано, заложить и сделать новый»⁸. Но смерть Екатерины и последующая эпоха дворцовых переворотов помешали построить копию легендарного фрегата...

И вот спустя 270 лет ребята из клуба «Штандарт» взялись выполнить забытый указ императрицы — вернуть Петербургу частицу его былой красоты. Но никто из них не мог предположить, что это увлечение станет почти непосильной задачей для школьников и студентов, потребует терпения, знаний, физического напряжения, силы духа и растянется на годы.

«Вовеки будет непотопляем...»

Мои знакомые часто спрашивали меня: «Когда же будет спущен „Штандарт“? Я обычно отшучивался: «Приходите помогать — вот и будет быстрее». В самом деле, первоначально спуск фрегата на воду планировалось провести в 1996 г. — к 300-летию русского флота. Затем — в 1997-м, 1998-м... Наконец Мартусь назвал точную дату, когда это грандиозное событие должно произойти, — 4 сентября 1999 г. Словом, на верфи начался аврал. Каждое утро строители

собирались в кают-компании, где капитан распределял задачи на текущий день. Разговор был далек от морской романтики:

— Сереж, почему еще не готов трапец? Что мешаает закончить? Вот тебе два бойца — занимайтесь... Паша, насчет балласта договорился? Газорезка не работает? Хорошо, я позволю, решим этот вопрос... Лида, что у тебя с мачтами? Бушприт надо перевернуть? Шесть человек хватит?.. Миша, выдели Лиде шесть человек. Где у нас Олфеич? Когда думаешь винты ставить? Есть проблема? Сейчас спустимся — посмотрим. Да, самое главное: после работы не расходиться — придет машина с канатами.

Лето 1999 г. строители «Штандарта» вряд ли забудут. Они действительно сделали все возможное и в сжатые сроки подготовили корабль к спуску на воду. В первую очередь днище и борта фрегата до ватерлинии были покрыты водостойким составом. Затем к килю притянули чугунные блоки балласта. Были завершены работы над пушечными портами, проконопачена палуба, свое место заняли две мачты — фок и бизань (33-метровый грот был установлен уже после спуска корабля). Особую гордость наших мастеров составила резная корма с двуглавым орлом и Посейдоном на колеснице. В центре кормы

⁸ Крайнюков В.Г. Мартусь В.В. Там же. С. 43.



Спуск «Штандарта» 4 сентября 1999 г.

красовался герб Санкт-Петербурга с многозначительной датой «1703».

Впереди у нас оставался самый ответственный момент проекта — спуск фрегата на воду. В петровскую эпоху это осуществлялось простым дедовским способом: под судно подкладывали два мощных бревна, которые обильно поливали свиным растопленным салом. Непосредственно перед самым спуском из-под днища выбивались подпорки, и корабль буквально соскальзывал по бревнам на воду. Мы тоже хотели спустить фрегат «по-настоящему». Но нашим планам помешало строительство гранитной набережной, которая фактически отрезала верфь от Невы. Честно говоря, я с трудом представлял, как теперь Мартусь собирается спускать фрегат. Только с помощью какого-нибудь крана-многотонника. Но поднимет ли он наш «кораблик»? Точный вес «Штандарта» был тоже неизвестен. Предположительно — около 160 тонн. Но вопрос решился довольно скоро: в порту нашелся плавкран «Богатырь», поднимающий до 300 тонн. Администрация порта, узнав о предстоящем событии, предоставила его безвозмездно на день спуска.

К этому времени известие о спуске фрегата на воду распространилось по всему городу. На автобусных остановках появились рекламные щиты с видом «Штандарта», рассекающего волны. Газеты подробно рассказывали о нашем проекте и приглашали всех желающих стать

свидетелями необычного зрелища. Ожидалось прибытие губернатора Санкт-Петербурга, военно-морских оркестров Голландии и Британии, наших друзей-консулов и владельцев крупных западных компаний, финансировавших проект.

Утро 4 сентября 1999 г. выдалось на редкость ветреным, что могло осложнить спуск фрегата на воду. Из окошка кают-компания было хорошо видно, как быстро проносятся над Невой кучевые облака. С утра к верфи начал стекаться народ, и милиция заняла места в оцеплении. К полудню приехали журналисты и телевидение. Операторы снимали «Штандарт», над которым возвышался гигантский плавучий кран «Богатырь». До спуска остается два часа. Пока наши ребята заводят под днище фрегата стальные тросы, я решаюсь отключиться от суеты — поднимаюсь на верхнюю площадку крана. Порывы ветра здесь более чувствительны и поэтому я не снимаю рук с холодных поручней. Отсюда хорошо видно, как по аллее, ведущей к верфи, движется людской поток. Я не верю своим глазам — сотни, тысячи петербуржцев. Те, кто уже подошли раньше, пытаются протиснуться поближе к кораблю, но их не пропускает милиция. Расставив ограждения, она сдерживает толпу. На бетонном заборе гроздьями повисла ребятня, закрыв ногами рекламные щиты спонсоров.

Всех строителей приглашают на борт фрегата. Священник служит молебен, как подобает



перед спуском каждого корабля. Я стою позади товарищей, и до меня доносятся лишь отдельные фразы певучей молитвы: «Вовеки будет непотопляем...»

Пришло время спуска. Мы просим журналистов и фотографов покинуть «Штандарт». Капитан Мартусь по радиотелефону переговаривается с оператором крана. Несколько минут томительного ожидания. Я смотрю на небо — редкие облака проходят над свинцовой Невой. Напряженная тишина нарастает. Только слышно, как трепещет российский флаг, установленный на корме «Штандарта».

— Есть! — раздается голос Мартуся. — Нам дают добро.

Толпа оживает. Начинается небольшая давка. Всем интересно увидеть, как киль корабля оторвется от земли. Наша команда занята тем, что держит в натяг четыре каната, заведенные к фрегату: две с кормы и две с носовой части. При подъеме очень важно контролировать раскачивание корабля. Слышу, как кто-то кричит: «Крепче держи! Сейчас будет подъем!» И точно — дощечки, подложенные под тросы, начинают жалобно скрипеть. Несколько секунд фрегат остается неподвижным, но вот его корпус вздрагивает, и полторы сотни тонн дерева и металла идут вверх. Между землей и килем появляется узкий просвет. Корабль поднимается все выше. Задрав головы, мы следим за его «гуляющим» корпусом. Кран начинает разворачивать корабль боком к Неве. Корма массивно уходит в сторону и увлекает нас за собой. Мы наваливаемся на канат, пытаюсь сдержать продвижение фрегата. Другая группа оттягивает форштевень «Штандарта» обратно к Неве. Народ устремляется на деревянный причал. Фотографы ждут момент, когда пузатое днище «Штандарта» коснется водной поверхности. Поскрипывая на стальных тросах, фрегат начинает быстро опускаться. Его черный корпус уверенно входит в невиские воды. Раздается пушечный выстрел. «Виват!» — как сказал бы царь Петр. Сорокатысячная толпа шумит и ликует. В небо взлетают ракеты...

— Смотри, качается! — слышу я за спиной восторженный крик. Ловлю себя на мысли, что фрегат действительно качается на волнах. Это звучит непривычно, даже несколько странно. Пять лет мы шли к этому дню. Пять лет жизни отдано строительству парусника, который только что спущен на воду. Свершилось!

Крестная мама фрегата, англичанка Энн Палмер берет в руку бутылку шампанского.

— Нарекаю тебя «Штандарт!» — короткий женский взмах, и хлопок битого стекла возвещает о том, что корабль обрел свое законное имя.

Виват! Оркестры играют марш. Народ проталкивается к фрегату. Меня оттесняют в сторону. Мимо меня проходят сотни, тысячи петербуржцев. Я выбираюсь из плотного кольца и оглядываюсь на высокие мачты. Мне вспоминаются слова из церковной службы, сказанные сегодня: «Вовеки будет непотопляем»... А больше ничего и не надо.

Фрегат «Штандарт»

Начало строительства	1703 г., 24 марта	1994 г., 4 ноября
Спуск на воду	1703 г., 22 августа	1999 г., 4 сентября
Проект	Петр I (?), Геренс (?)	Виктор Крайноков
Строитель	Выбе Геренс (Голландия)	Владимир Мартусь
Верфь	Олонецкая (р. Свирь)	Морской исторический клуб «Штандарт» (СПб.)
Длина	30,05 м	30,05 м
Ширина	7,0 м	7,0 м
Осадка	2,5 м	2,5 м
Водоизмещение	200 т	200 т
Количество пушек	28	не более 7
Площадь парусов	900 м ²	900 м ²
Экипаж	150 чел.	40 чел.



Епатко Андрей Юрьевич

Историк. В 1997 г. окончил исторический факультет СПбГУ. 12 лет назад впервые посетил Валаам и «заболел» Русским Севером. Печатался в журналах «Нева», «Вокруг Света», «Сто Дорог», «GEO». С 2004 г. — научный сотрудник Русского музея (СПб.).