

«Портсмут» от Петра

ЗАТОНУВШИЕ КОРАБЛИ КАК МИРОВОЕ КУЛЬТУРНОЕ ДОСТОЯНИЕ

Сергей ТЕПЛОВ. Фото: Светлана Рагина, архив ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург»



Нынешний год — особенный в истории военно-морского флота России. Триста лет назад, в июле 1714 года, русская эскадра из ста с лишним парусно-гребных судов под командованием императора Петра I одержала победу над шведским флотом в сражении близ полуострова Гангут в Финском заливе Балтийского моря, предрешив исход Северной войны.

Захваченные шведские суда были доставлены в Петербург и торжественно проведены по Неве. Впоследствии Петр сделал их первыми экспонатами мемориала в честь побед Российского флота. По его указу 1724 года в ангарах на берегу Кронверкской протоки должны были вечно храниться суда «первого здесь строения, а завоеванные — в память бывших баталий». Воля императора исполнялась и после его смерти. Согласно ведомости

от 28 февраля 1732 года в Кронверкской гавани на берегу под кровлею находилось уже 28 судов — 13 русских и 15 шведских, включая гангутские трофеи.

Как ни покажется странным, вплоть до наших дней историки не могли точно определить, где же происходило Гангутское сражение: водное пространство севернее полуострова заполняет архипелаг, состоящий из множества островков. Раскрыть эту тайну с помощью современных методов и реконструировать события июля 1714 года сумели специалисты Национального центра подводных исследований совместно с финскими подводными археологами. Проект поддержали ОАО «Газпром» и председатель правления компании Алексей Миллер, а также генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» Георгий Фокин.



Теперь заманчиво было бы совершить уже прицельную экспедицию к той бухте, в глубине которой полукругом располагалась шведская эскадра, атакованная тремя отрядами русских кораблей. Ее задача — попытаться средствами сейсмоакустики обнаружить лежащие в толще грунта ядра, оружие, упавшее в воду во время abordaja и утопленное вокруг шведских кораблей, оставленные на дне якоря. С согласия финских властей часть этих артефактов могла бы стать экспонатами мемориала «Флот Петра Великого», который воссоздается в Петербурге по инициативе ОАО «Газпром» и его дочерних компаний.

Корабли первого мемориала, увы, были утрачены еще в XVIII веке. Но им на замену по архивным чертежам строится полноразмерная копия корабля «Полтава», что в точности отвечает воле Петра Великого — сохранять «суда первого здесь строения».

Именно «Полтава» была первым линейным кораблем, построенным в Петербурге в 1709–1712 годах. Внутри корпуса планируется развернуть экспозицию подлинных предметов вооружения, судового имущества и личных вещей моряков эпохи Петра I, добытых подводными археологами.

А рядом с «Полтавой» на берегу в двух специальных зданиях будут установлены поднятые со дна остатки кораблей Балтийского флота первой половины XVIII столетия. В первую очередь — обломки найденного у Кронштадта линейного корабля «Портсмут».

Этот корабль был построен в год Гангутской битвы по проекту самого Петра I. Но, главное, он был флагманом русской эскадры в сражении российского корабельного флота у острова Эзель в мае 1719 года, в котором русские одержали первую победу на море.

В этом морском сражении, которое Петр I назвал «добрым почином», спроектированный им корабль английской постройки «Портсмут» был флагманом русской эскадры.

Алексей Боголюбов (1824–1896).
Сражение у острова Эзель. 1719 г.

*Выражаем признательность дирекции
Центрального военно-морского музея
за предоставленную репродукцию.*

Фото на странице 36:
Ядра с затонувшего линейного
корабля «Портсмут» на верфи
исторического судостроения «Полтава».



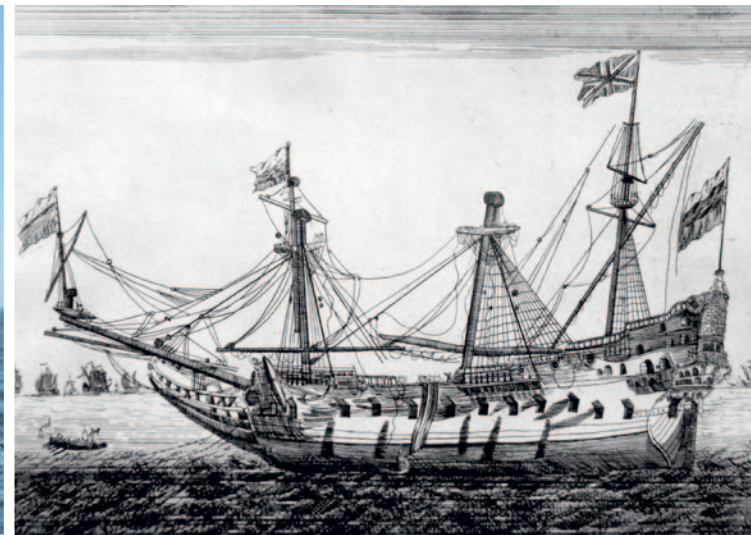
Фото слева направо:

Фрагмент дна линейного корабля «Портсмут».

Трофей подводного археолога.

Фрегат петровских времен.
Лист из «Куншты морские» 1719 г.
Библиотека Академии наук.

*Выражаем признательность дирекции
БАН за предоставленную иллюстрацию.*



Известно, что Петр во время пребывания в Англии во главе Великого посольства в 1698 году как одержимый учился судостроению. Близ Портсмута для него были устроены маневры на море. Путешествие Петра в Портсмут и обратно подробно описано в его походном «журнале»; царя больше всего интересовали железные заводы, мосты, доки и военные суда. Так что название линейному кораблю в честь этого приморского города он дал недаром. Изначально большую часть российского флота составляли суда английской постройки. Всего в 1712–1714 годах в Англии были куплены 12 кораблей, а три построенных в Голландии — «Девоншир», «Мальборо» и «Портсмут» — довооружались в Грейвсенде на Темзе.

Боевой путь «Портсмута» был славным, но недолгим. В июне 1716 года он с английской командой на борту прибыл в Копенгаген и в июле вошел в состав российского флота под номером 25. В августе того же года участвовал в знаменитом «плавании четырех флотов» — русского, английского, датского и голландского по Балтийскому морю под общим командованием Петра I. С весны 1717

Наследие



года «Портсмут» базировался в Ревеле (ныне Таллин), участвуя в боевых действиях на Балтике.

Однако осенью 1719 года он вместе с кораблем английской постройки «Лондон» при тихой погоде и ясной видимости сел на мель близ Кронштадта. Эта мель до сих пор называется Лондонской. «Портсмут» штормом сорвало с мели и отнесло в сторону, а через два года в сильное наводнение утащило еще дальше. При Петре его искали, чтобы обезопасить фарватер, но не нашли. Лишь в 2008 году специалисты Центра подводных исследований обнаружили то, что три века назад было «Портсмутом». Причем носовая часть корабля, где могут находиться ядра, одежда, обувь, трубки и прочие предметы морского обихода, зарылась в грунт и ждет исследователей.

— На сегодня в территориальных водах России найдено более 500 объектов, представляющих огромную культурно-историческую ценность. Ведь каждый затонувший корабль — это «капсула времени», — говорит член правления центра, научный руководитель проекта «Подводное наследие России» Андрей Лукошков. —

Предстоит создать полную гидроархеологическую карту России. Уже сейчас мы знаем «адреса» многих затонувших английских судов. Скажем, в глубинах Ладоги найден целый и почти невредимый колесный пароход с металлическим корпусом и двухбалансирной паровой машиной, судя по всему, английской постройки и, по нашим оценкам, 1830-х годов.

— Не уверен, осталось ли такое оборудование в Англии, — продолжает Андрей Васильевич. — В наших пресных и холодных внутренних водах, где нет штормов и сильных течений, подобные объекты прекрасно сохраняются.

Так, английский барк «Эверстонс», погибший в середине XIX века в Финском заливе, вез железо с Урала. При падении на грунт оно раздавило корпус корабля, но сам слиток даже не заржавел. Рядом обнаружены интересные вещи — например, английский фарфор того времени, имитация китайского.

Установлены координаты еще двух английских кораблей, погибших, по архивным данным, в 1724 году в российской аквато-

На верфи исторического судостроения «Полтава».

Идет воссоздание корпуса линейного корабля 4-го ранга «Полтава».

Алексей Миллер (в центре) и Георгий Фокин (слева) знакомятся с материалами по истории петровского флота.



Фото слева направо:

Руководитель научно-исследовательского отдела верфи исторического судостроения «Полтава» Филипп Кузьмичев показывает первые из 54 пушек, которые будут установлены на воссозданном корабле.

Вот они, ядра с петровского корабля британской постройки «Портсмут».

Так выглядит корабль «Полтава» на гравюре Петра Пикара. 1718–1719.

Воссоздание «Полтавы» — масштабный и вместе с тем кропотливый проект.

рии Балтийского моря. Один, «Леди Анна», шел с коммерческим грузом в Петербург, другой, название которого записано русским писцом явно на слух как «Лондон сускенд», — в столицу Британии, но налетел на скалу... Возможно, они, как и «Портсмут», станут памятниками судостроения.

Проект создания мемориала «Флот Петра Великого» по поручению «Газпрома» реализует его дочерняя компания «Газпром трансгаз Санкт-Петербург». Как отмечает ее генеральный директор Георгий Фокин, «стремления компаний Группы Газпром направлены на возрождение духовных и национальных ценностей, поддержку культуры, науки и образования. Создание нового музея — хороший пример сотрудничества ученых-исследователей и большого бизнеса. Изучение свидетельств прошлого, сохранение исторического и культурного наследия нужно не только ученым, а в первую очередь всем нам, гражданам огромной великой

страны. Свою историю надо знать. Поэтому для нас так важно оказать поддержку этим энтузиастам.

Подводные археологи уже сделали ряд открытий, были организованы и успешно прошли экспедиции, заложена основа для более масштабных работ. Начатое дело необходимо продолжать, чтобы восполнить пробелы в истории. Думаю, в этом и выражается социальная ответственность нашей компании».

Важно подчеркнуть международный характер исследований по истории морского флота. Так, российские специалисты выражают надежду, что английские коллеги примут участие в подводных раскопках кораблей, построенных в Англии или ходивших под английским флагом, и консервации поднятых предметов, — как раз в Портсмуте есть центр подводной археологии, где эти методики разрабатывают. Затонувшие корабли — часть всемирного историко-культурного наследия.

