

Гангут

М.А.Богданов

**«Волхов» — «Коммуна»:
85 лет в действующем флоте**

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА
И СУДОСТРОЕНИЯ

А.Анка, М.В.Митюков

**Три жизни крейсера
«Терек»**

С.И.Титушкин

**Запоздалый
артиллерийский
эксперимент**

В.И.Глушенко

Пожар в башне



НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СБОРНИК СТАТЕЙ
ПО ИСТОРИИ ФЛОТА И СУДОСТРОЕНИЯ

Гангут

Выпуск 24

Издается с 1991 г.

При участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Главный редактор

Н.Н.Афонин

**РЕДАКЦИОННАЯ
КОЛЛЕГИЯ**

В.Л. Александров
В.Г. Андриенко
М.А. Богданов
Ю.И. Головин
В.Ю. Грибовский
В.М. Йолтуховский
С.Д. Климовский
В.Я. Крестьянинов
Л.А. Кузнецов
(ответственный
секретарь)
А.В. Кутейников
А.Л. Ларионов
В.Г. Мишанов
А.Б. Морин
Т.С. Федорова

**Координатор проекта —
директор издательства
«Гангут»
И.Л.Чумак**



Санкт-Петербург
Издательство «Гангут» 2000

СОДЕРЖАНИЕ

300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

3 М.А.БОГДАНОВ
«Волхов» — «Коммуна»:
85 лет в действующем
флоте

В ДЫМУ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

20 А.АНКА, М.В.МИТЮКОВ
Три жизни крейсера
«Терек»

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

28 А.Ю.ЕМЕЛИН,
К.Л.КОЗЮРЕНКО
Н.О. фон Эссен, А.В.Кол-
чак и разработка прог-
раммы усиленного судо-
строения Балтийского
флота

47 А.Л.ЛАРИОНОВ
Из истории императорс-
ких яхт российского флота

67 «Яхта дала хорошие
результаты...»

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

73 С.И.ТИТУШКИН
Запоздалый артиллерий-
ский эксперимент

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

83 В.И.ГЛУШЕНКО
Пожар в башне

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

90 Г.А.ГРЕБЕНЩИКОВА
Постскриптум к Крымской
войне (малоизвестные фак-
ты из истории Черномор-
ского флота)

ПРОШЛОЕ БЕЗ КУПЮР

108 М.В.КОТОВ
Несостоявшийся
«Морской закон»
адмирала Н.Г.Кузнецова

КОРАБЛИ МИРА

111 А.М.АНТОНОВ
Подводные лодки XXI
серии

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛИ И КОРАБЛИ

115 Юрий Михайлович
Коновалов
116 Геннадий Дмитриевич
Морозкин

ББК 68.66

Г 19

УДК 656.612:93/99

**Издательство «Гангут» выражает глубокую благодарность
СПМБМ «Малахит» за помощь в подготовке сборника**

Репродукции с фотографий и открыток из собраний Н.Н.Афонина, Д.М.Васильева, Л.А.Кузнецова, Б.В.Лемачко, А.Н.Одайника, М.А.Парталы, Г.Ф.Петрова, И.Р.Рассола, И.Л.Чумака, авторов статей и архива альманаха «Цитадель»

Г 19 **Гангут** — вып.24: Сб.ст.—СПб.: Издательство «Гангут», 2000 — 112 с., ил.

ISBN 5-85875-057-5

Сборник знакомит читателей с материалами по истории спасательного судна «Волхов» (с 31 декабря 1922 года — «Коммуна»), уже 85 лет находящегося в составе действующего флота.

Завершается публикация о судьбе кораблей Черноморского флота, затопленных в Севастопольской бухте во время Крымской войны, а также серия статей об императорских яхтах российского флота.

Отдельные статьи рассказывают о вспомогательном крейсере «Терек», разработке программы усиленного судостроения Балтийского флота перед первой мировой войной, артиллерийских экспериментах на Черном море в августе 1913 года, участии крейсера «Красный Кавказ» в Феодосийской десантной операции в декабре 1941 года и «Морском законе», предложенном наркомом ВМФ адмиралом Н.Г.Кузнецовым в 1945 году.

Сборник иллюстрирован фотографиями, чертежами и схемами из государственных архивов, музеев и частных собраний.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей флота и судостроения.

Г 1305010000-189
85875(1)-2000

ББК 68.66

Присланные статьи не рецензируются и не возвращаются. Издательство приносит извинения своим читателям за то, что не имеет возможности отвечать на все письма.

Обложка: на 1-й стор. — спасательное судно «Волхов» (рис.А.Ю.Заикина); на 2-й стор. — линейный крейсер «Бородино» на стапеле Адмиралтейского завода (из собрания С.Е.Виноградова); на 3-й стор. — императорская яхта «Штандарт»; на 4-й стор. — «Волхов» — «Коммуна» (из собрания А.Н.Одайника).

© Составление. Издательство «Гангут», 2000
© Подготовка графического материала.
М.А.Богданов, А.Г.Косицин, 2000.

ISBN 5-85875-057-5

Из истории императорских яхт русского флота *

А.Л.ЛАРИОНОВ

Первыми железными императорскими яхтами Балтийского флота стали построенные для наследника престола великого князя Александра Александровича «Славянка», «Царевна» и «Марево».

В мае 1873 года в Англии на заводе «Гулль-Эрмиск» в Гулле заказали небольшую яхту, получившую имя «Царевна». В процессе постройки ее переименовали в «Славянку» и в этот же день на той же верфи заказали следующую яхту, также с именем «Царевна», но несколько большую, чем предыдущая. Построенная в течение года «Славянка» имела длину 103 фута (31,4 м), водоизмещение 182 т и паровую машину мощностью 238 л.с. В марте 1874 года она пришла в Кронштадт и на короткое время была зачислена в состав Гвардейского экипажа. 18 лет «Славянка» числилась императорской яхтой, пока в 1892 году ее не переклассифицировали в паролод; по существу она стала яхтой Кронштадтского порта, выполнявшей гидрографические работы. С 1918 года и до передачи на слом (1930 год) «Славянка» входила в состав флота Эстонии.

Что касается яхты «Царевна», то, войдя в состав судов Гвардейского экипажа сразу

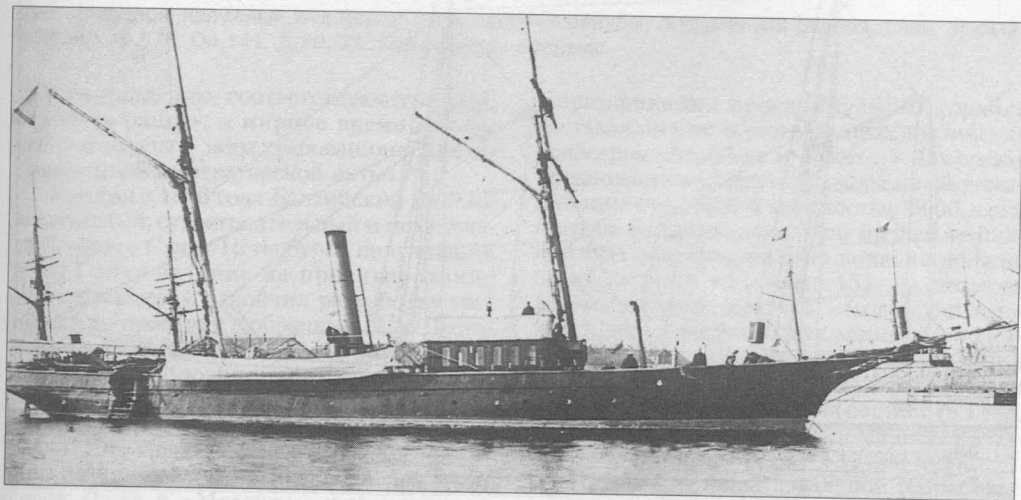
после постройки в 1874 году, она числилась в нем до его расформирования в 1918 году. В 1920-е годы яхту, сданную на хранение в Кронштадтский порт, разобрали на металл.

Очень изящная по своей корабельной архитектуре, «Царевна» имела прекрасные мореходные качества. При полном водоизмещении 840 т скорость хода ее под парами составляла до 13,5 уз; кроме того на своих трех мачтах яхта могла нести косые гафельные паруса. Артиллерийское вооружение состояло из четырех 4-фунтовых орудий образца 1867 года. В кормовой части находилась небольшая рубка, в которой размещался царский салон, отделанный ценными породами дерева. Достаточно скромные императорские апартаменты размещались в жилой палубе. При этом стоимость постройки яхты оказалась довольно высокой — 290 тыс. руб.

Числящаяся в списках кораблей Балтийского флота как «собственная его императорского высочества государя наследника паровая яхта» «Царевна» в сентябре 1874 года пришла из Англии в Кронштадт. Вскоре ее отправили в Севастополь; вернулась «Царевна» в Кронштадт 26 июня 1875 года. Во время этого похода яхта зашла на Виллафранкский рейд, и лечившаяся в Ницце императрица Мария Александровна 17 декабря совершила на яхте единственную морскую прогулку. В дальнейшем столь дальних плаваний «Царевна» уже не совершала.

После вступления на престол императора Александра III в 1883 году «Царевна» стала как бы личной яхтой императрицы Марии Федоровны и ходила в финские шхеры под ее брейд-вымпелом до 1889 года. Обычно эти двух-трехнедельные плавания проходили в конце июня—начале июля. Яхта заходила в

*Окончание. Начало см.: Гангут. Вып.22, 23.
© А.Л.Ларионов, 2000.



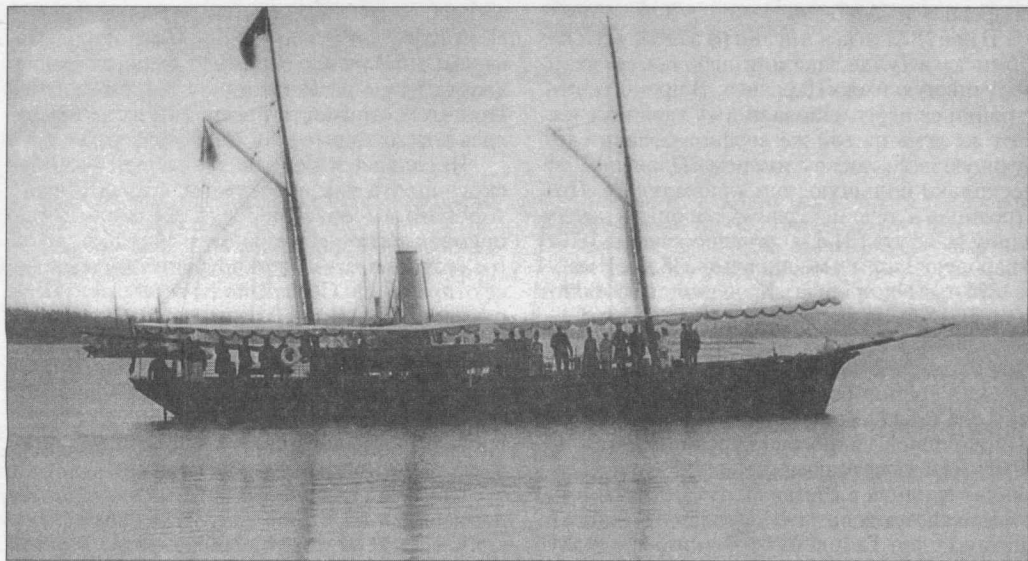
Яхта «Славянка». Находилась в строю более полувека под флагами двух государств

Котку, Гельсингфорс, Абофиордский залив и доходила до Экенеса.

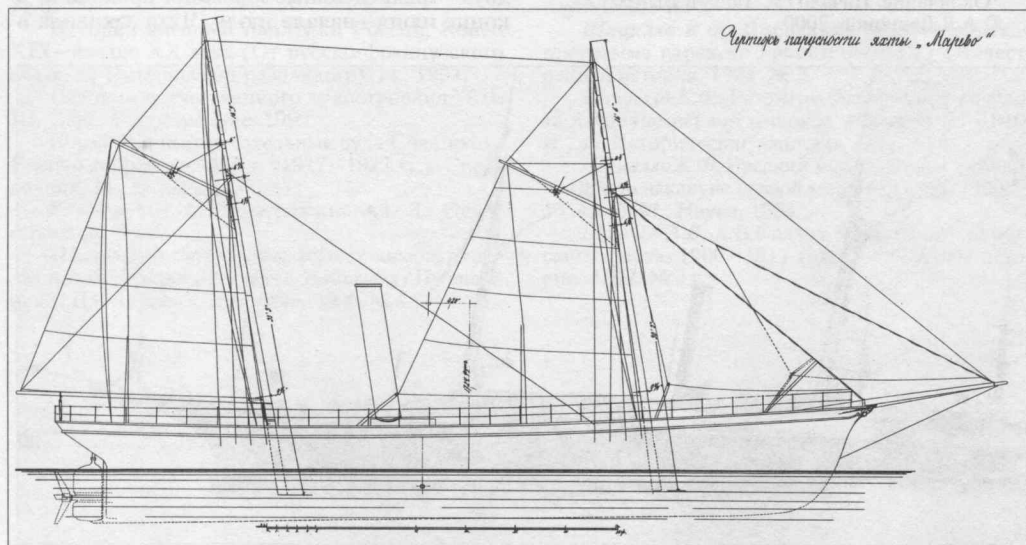
В 1878 года в Санкт-Петербурге на заводе Ч.Берда для великого князя Александра Александровича снова строится паровая яхта «Марево», водоизмещением всего в 50 т, длиной 72 фута (21,9 м) и мощностью машины 135 л.с. С 1878 года яхта числилась в составе судов Гвардейского экипажа и обычно каждое лето дежурила в Новопетергофской гавани, используя для кратковременных прогулок великих князей по Финскому заливу, и лишь

в ноябре 1911 года ее исключили из состава Балтийского флота.

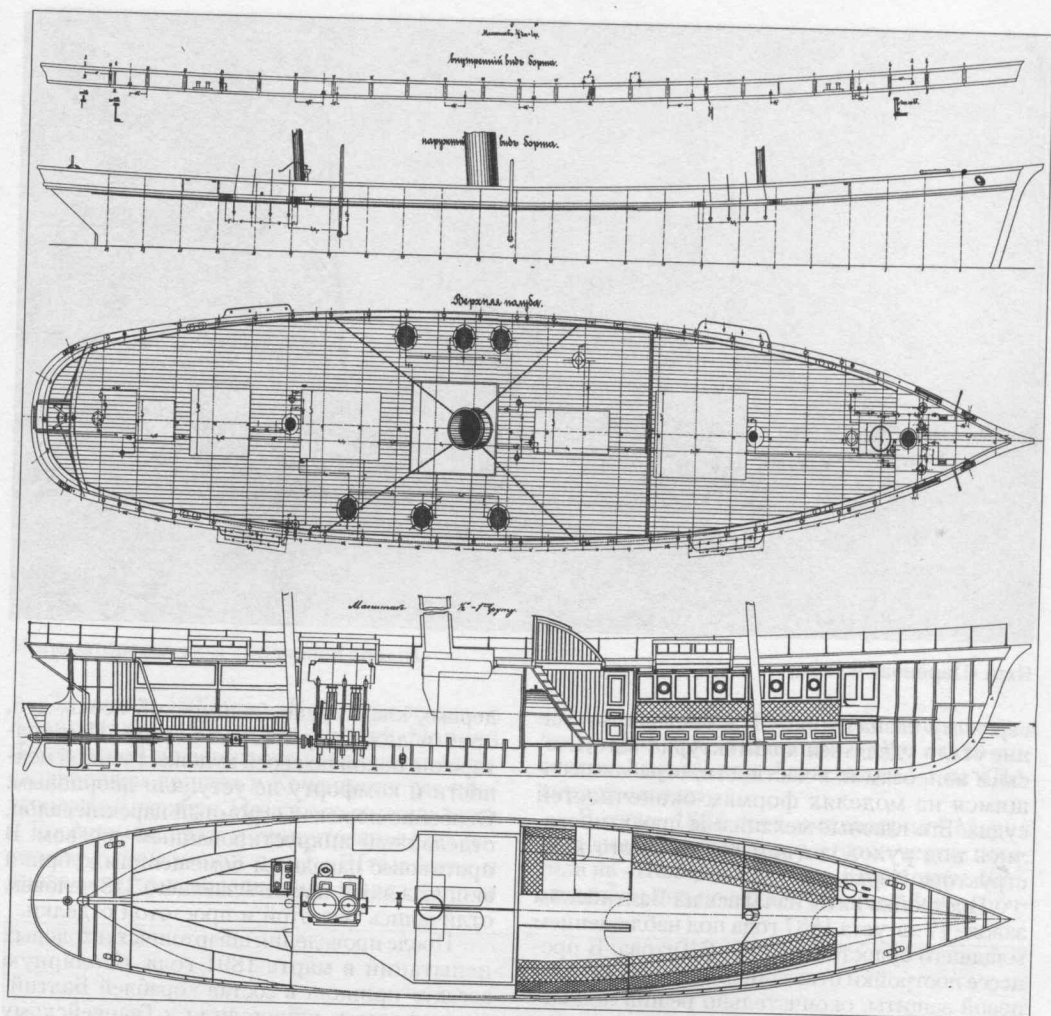
К середине 80-х годов XIX века ни деревянная яхта «Держава» постройки 1871 года, ни небольшая «Царевна» не отвечали задачам престижности России и ее императорского дома на международной арене. Поэтому в 1884 году по указанию управляющего Морским министерством адмирала И.А.Шестакова разрабатывается техническое задание на проектирование яхты-крейсера, в котором особо подчеркивалось, что корабль, имею-



Яхта «Марево» в Або. Июнь 1885 года



Чертеж парусности яхты «Марево». РГАВМФ. Ф.876. Оп.141. Д.19. Публикуется впервые



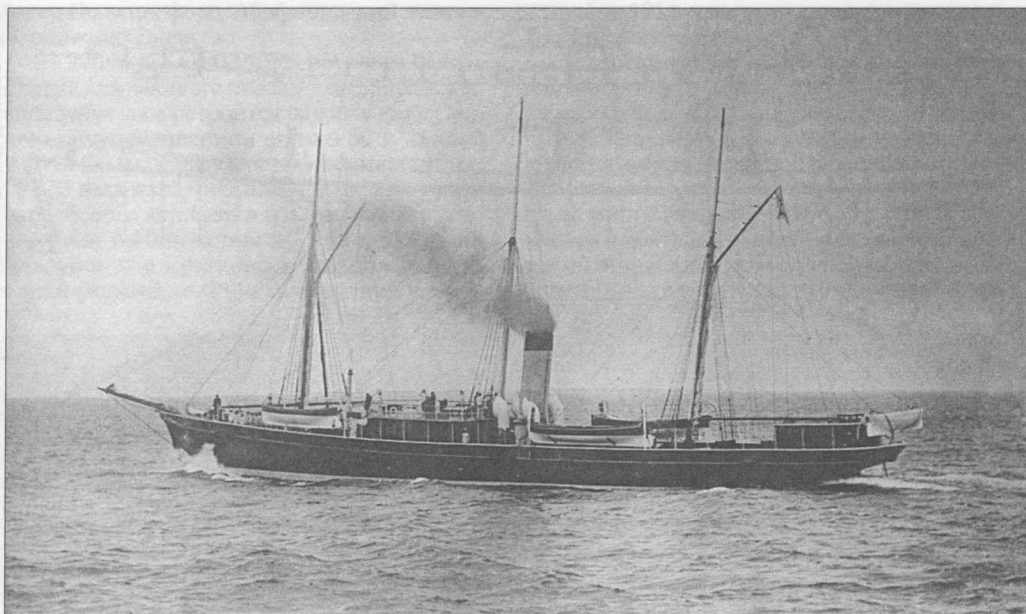
Яхта «Марево»: наружный вид борта, план верхней палубы, продольный разрез, план трюма. РГАВМФ. Ф.876. Оп.141. Д.20, 21. Публикуется впервые

ший «артиллерию, соответствующую крейсерскому рангу», в мирное время мог бы «вполне отвечать всем требованиям службы современной императорской яхты».

К августу 1886 года Балтийский железодельный, судостроительный и механический завод в Санкт-Петербурге, получивший в 1884 году задание на проектирование «яхты-крейсера», закончил разработку технического проекта. Одобренный И.А.Шестаковым в марте 1887 года, он был передан на рассмотрение Кораблестроительного отдела Морского технического комитета, утвердившего его 3 июня 1887 года. При проектировании яхты-крейсера завод в качестве прототипа использовал чертежи английских крейсеров «Iris» и «Mersey» «как наиболее исследованных в техническом отношении».

Спецификации проектируемого корабля составлялись по образцу данных английских крейсеров «Leander» и «Mersey». В проекте предполагалось защитить котлы, две паровые машины суммарной мощностью 6000 л.с. и погреба боезапаса палубной броней толщиной 38,1 мм. Вооружение корабля должно было состоять из восьми 152-мм, четырех 107-мм орудий, шести 47-мм скорострельных пушек Гочкиса и двух минных (торпедных) бортовых аппаратов в носу и корме. При полном водоизмещении 3750 т наибольшая скорость хода должна была составить 17 уз, а дальность плавания экономической скоростью 8 уз определялась в 12 500 миль.

При дальнейшей детальной разработке проекта И.А.Шестаков потребовал «...не жертвовать удобствами яхты в угоду ее крей-



Яхта «Царевна» на ходу

серскому назначению». Наибольшее внимание стало уделяться архитектурно-эстетическим вопросам и, в частности, отрабатывавшимся на моделях формам оконечностей судна. Его главные механизмы проектировались под руководством английского конструктора Кёрка.

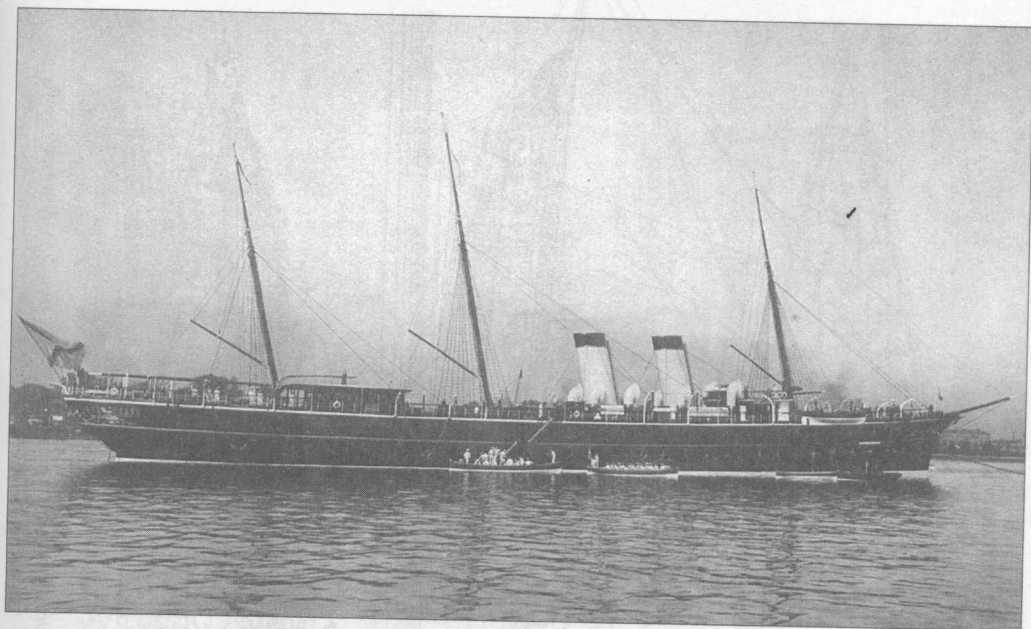
Постройка яхты началась на Балтийском заводе 17 августа 1887 года под наблюдением младшего судостроителя Н.Е.Титова. В процессе постройки отказались от палубной броневой защиты, окончательно решив использовать корабль «...исключительно для яхтенной службы». Из артиллерии осталось только шесть 107-мм орудий, позднее замененных на четыре 47-мм пушки Гочкиса. Официальная закладка яхты, получившей имя «Полярная звезда» (при 15-процентной готовности ее корпуса) произошла 20 мая 1888 года в присутствии императорской четы и высших должностных лиц Морского министерства.

Торжественный спуск яхты на воду состоялся 19 мая 1890 года. Уникальное по исполнению внутреннее убранство создали художник Н.В.Набоков и его помощник Н.Д.Прокофьев (в будущем академик архитектуры и известный художник-акварелист). По их эскизам отделку помещений яхты и мебель выполнила петербургская мебельная фабрика А.Ф.Свицкого, широко применявшая в ходе работы макетирование императорских покоев и жилых кают. Для отделки помещений и при изготовлении мебели использовались тиковое, красное и лимонное

дерево, клен, груша, венгерский ясень, дуб, орех и даже карельская береза. Императорские покои по своей художественной ценности и комфорту не уступали дворцовым. Особенно поражал огромный царский салон, отделанный инкрустированным деревом. В противовес парадным помещениям кубрики экипажа яхты, насчитывающего 313 человек, отличались теснотой и простотой отделки.

После проведения швартовых и ходовых испытаний в марте 1891 года «Полярную звезду» приняли в состав кораблей Балтийского флота и причислили к Гвардейскому экипажу. Новая яхта имела полное водоизмещение 4150 т, длину 96,2 м и при мощности двух вертикальных паровых машин 7496 л.с. развивала скорость хода до 19,3 уз. Кроме того на своих трех мачтах она могла нести гафельные паруса общей площадью 709,5 м². Полная стоимость яхты составила 3 557 100 руб., тогда как строившийся одновременно с ней крейсер I ранга «Память Азова», имевший скорость всего 17 уз, обошелся в 3 690 254 руб., включая стоимость артиллерии.

28 мая 1891 года с Александром III на борту «Полярная звезда» вышла в свое первое дальнее плавание по маршруту Христианзанд — Фальмут — Виго — Христианзанд — Гельсингфорс, куда пришла 10 июня 1891 года, подтвердив свои высокие мореходные качества. В Бискайском заливе при ветре силой 8—9 баллов размахивая ее бортовой качки не превышали 20°, килевая же была более стремительной.

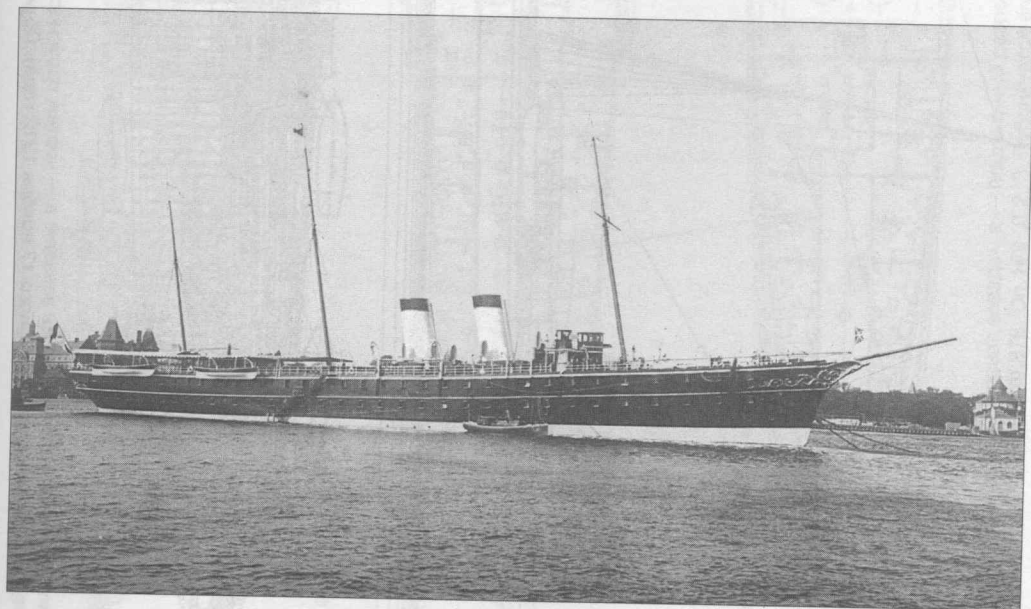


Императорская яхта «Полярная звезда»

29 августа 1893 года «Полярная звезда» с Александром III, императрицей Марией Федоровной и цесаревичем Николаем Александровичем пришла в Копенгаген, где простояла до 6 октября. Незадолго до ухода яхты в Россию император присутствовал на закладке своей новой яхты «Штандарт» и провел смотр пришедшего с завода фирмы

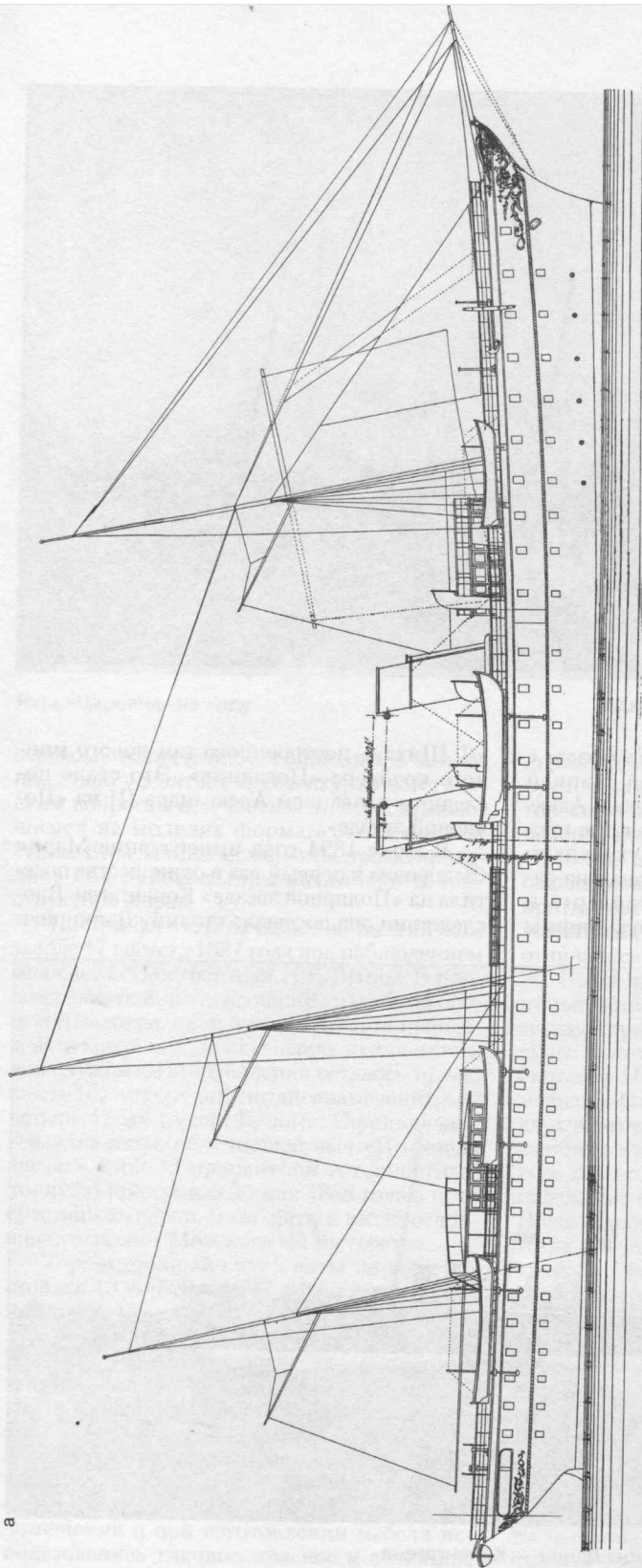
«Ф.Шихау» построенного там нового минного крейсера «Посадник». Это стало последним плаванием Александра III на «Полярной звезде».

В июне 1894 года императрица Мария Федоровна в первый раз в одиночестве посетила на «Полярной звезде» Копенгаген. Впоследствии она посещала столицу Дании поч-

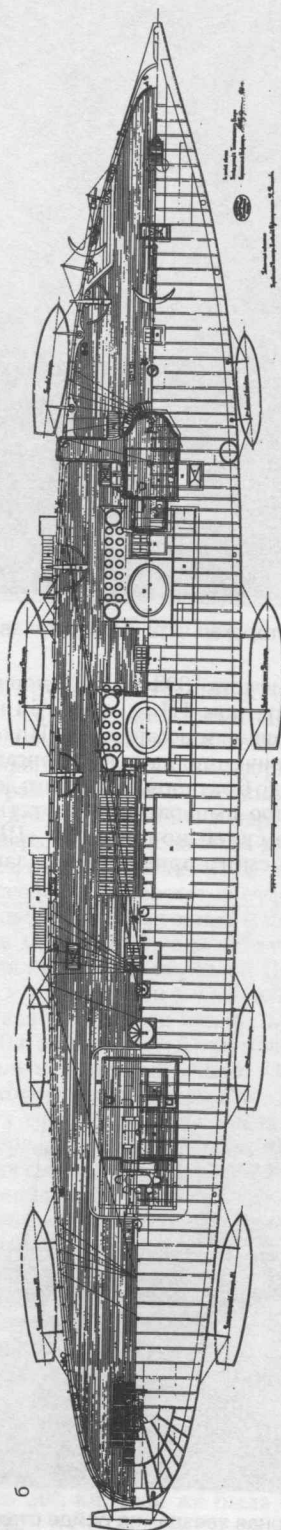


«Полярная звезда» на рейде столицы Дании — Копенгагена

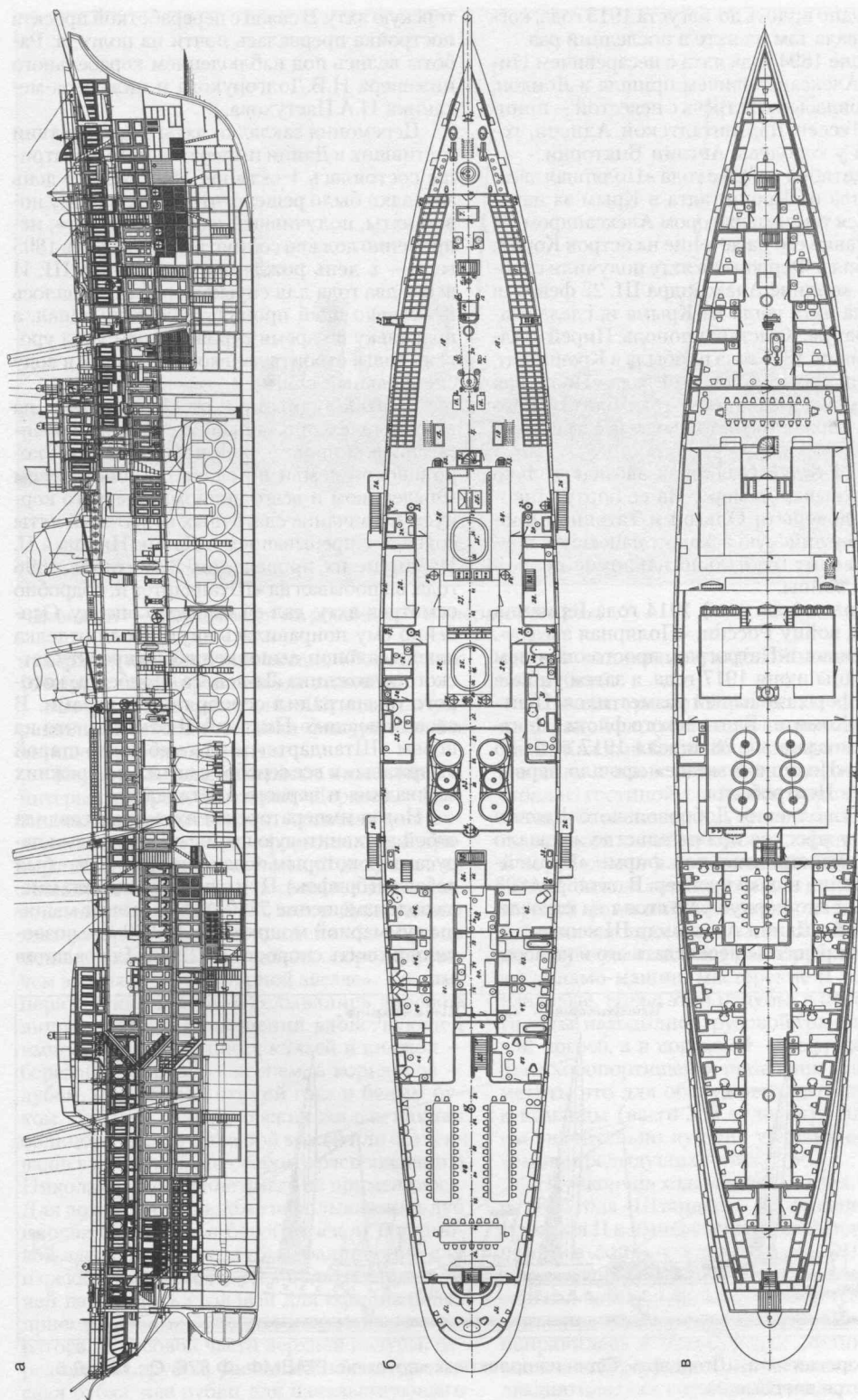
а



б



Императорская яхта «Полярная звезда»: а — чертеж парусности, утвержденный генерал-адмиралом 22 февраля 1892 года, б — план верхней палубы (с чертежа, датированного 17 ноября 1912 года). По материалам РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 163. Д. 6, 13



Императорская яхта «Полярная звезда»: а — продольный разрез, б — первая палуба, в — вторая палуба.
По материалам РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 163. Д. 2, 3. Публикуется впервые

ти ежегодно вплоть до августа 1913 года, когда побывала там на яхте в последний раз.

В июне 1894 года яхта с цесаревичем Николаем Александровичем пришла в Лондон, где состоялась его встреча с невестой — принцессой Гессен-Дармштадтской Алисой, гостившей у королевы Англии Виктории.

20 сентября того же года «Полярная звезда» вышла из Кронштадта в Крым за находившимся там императором Александром III для доставки его на лечение на остров Корфу. 20 октября в Ферроле на яхте получили сообщение о кончине Александра III. 22 февраля 1895 года яхта ушла из Крыма и, сделав заходы в Батум, Константинополь, Пирей и Алжир, 27 июня 1895 года прибыла в Кронштадт.

Начиная с 1896 до 1914 года «Полярная звезда» участвовала в смотрах Балтийского флота и торжественных встречах глав иностранных государств.

В 1914 году «Полярная звезда» только один раз вышла в море. На ее борту Николай II с дочерьми Ольгой и Татьяной провожали английскую эскадру, нанесшую дружеский визит буквально накануне первой мировой войны.

19 июля (1 августа) 1914 года Германия объявила войну России. «Полярная звезда», переведенная в Петроград, простояла в нем до середины июня 1917 года, а затем ушла в Гельсингфорс, где на ней разместился Центральный Комитет Балтийского флота (Центробалт), созданный 28 апреля 1917 года. 25 июня на «Полярной звезде» прошло первое заседание Центробалта.

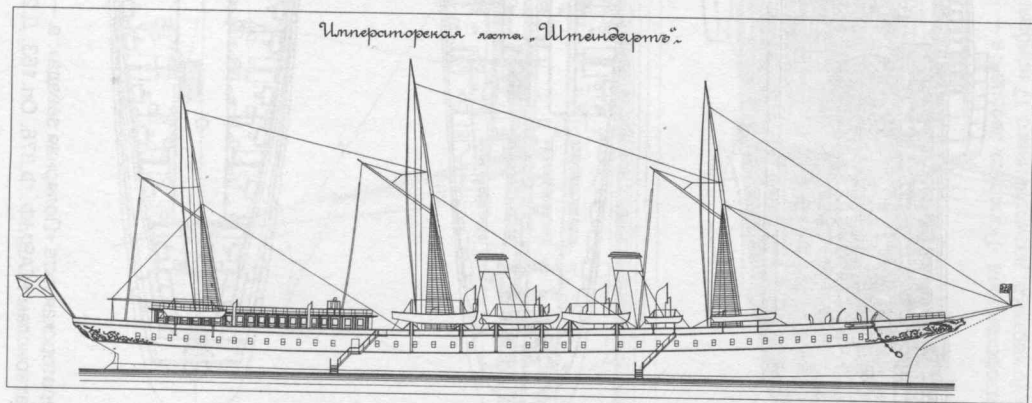
Для пополнения Добровольного флота в 1892 году русское правительство заказало датской судостроительной фирме «Бурмейстер и Вайн» новый крейсер. В октябре 1893 года, когда его корпус уже стоял на стапеле, гостивший в Дании Александр III неожиданно принял решение переделать его в импера-

торскую яхту. В связи с переработкой проекта постройка прервалась почти на полгода. Работы велись под наблюдением корабельного инженера Н.В. Долгорукова и инженера-механика Н.А. Пастухова.

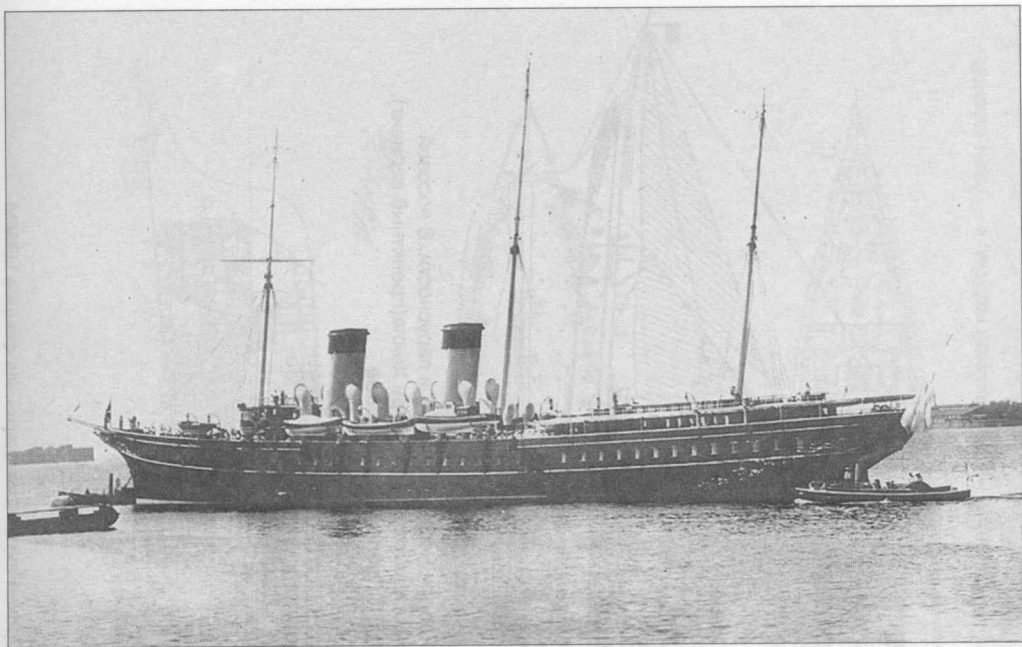
Церемония закладки яхты в присутствии гостивших в Дании императора и императрицы состоялась 1 октября 1893 года. В день закладки было решено, что спуск на воду новой яхты, получившей имя «Штандарт», непременно должен состояться 26 февраля 1895 года — в день рождения Александра III. И через два года для спуска корабля пришлось несколько дней пробыть во льду канал, а поскольку во время суровой зимы упал уровень воды, строить далеко уходивший в воду специальный слип.

Благополучный спуск «Штандарта» на воду прошел при большом стечении копенгагенцев, в присутствии членов датской королевской семьи во главе с кронпринцем Фредериком и всего дипломатического корпуса. Окончание сдаточных испытаний яхты совпало с пребыванием в Дании Николая II. Накануне их проведения, 3 сентября 1896 года, он побывал на «Штандарте» и, подробно осмотрев яхту, дал ей высокую оценку. Особенно ему понравилась внутренняя отделка кают и салонов, выполненная по проекту датского художника Людовига Монберга, которого он награждал серебряными часами. В своем дневнике Николай II отметил, что на новом «Штандарте» много мебели со старой «Державы» и все серебро с нее же и с прежних «Ливадии» и первого «Штандарта».

Новая императорская яхта представляла собой двухвинтовую шхуну с гафельными парусами (к которым позднее на фок-мачте был добавлен брифок). При длине 112,8 м яхта имела водоизмещение 5480 т; две паровые машины суммарной мощностью 12 000 л.с. позволяли развить скорость до 22 уз. Для салютов



Императорская яхта «Штандарт». Один из проектных чертежей. РГАВМФ. Ф.876. Оп.157. Д.5. Публикуется впервые



«Штандарт» — крупнейшая из российских императорских яхт

на верхней палубе стояло восемь 47-мм пушек Гочкиса с никелированными стволами.

Острый клиперштевень «Штандарта» украшала золоченая носовая фигура как бы летящего двуглавого орла.

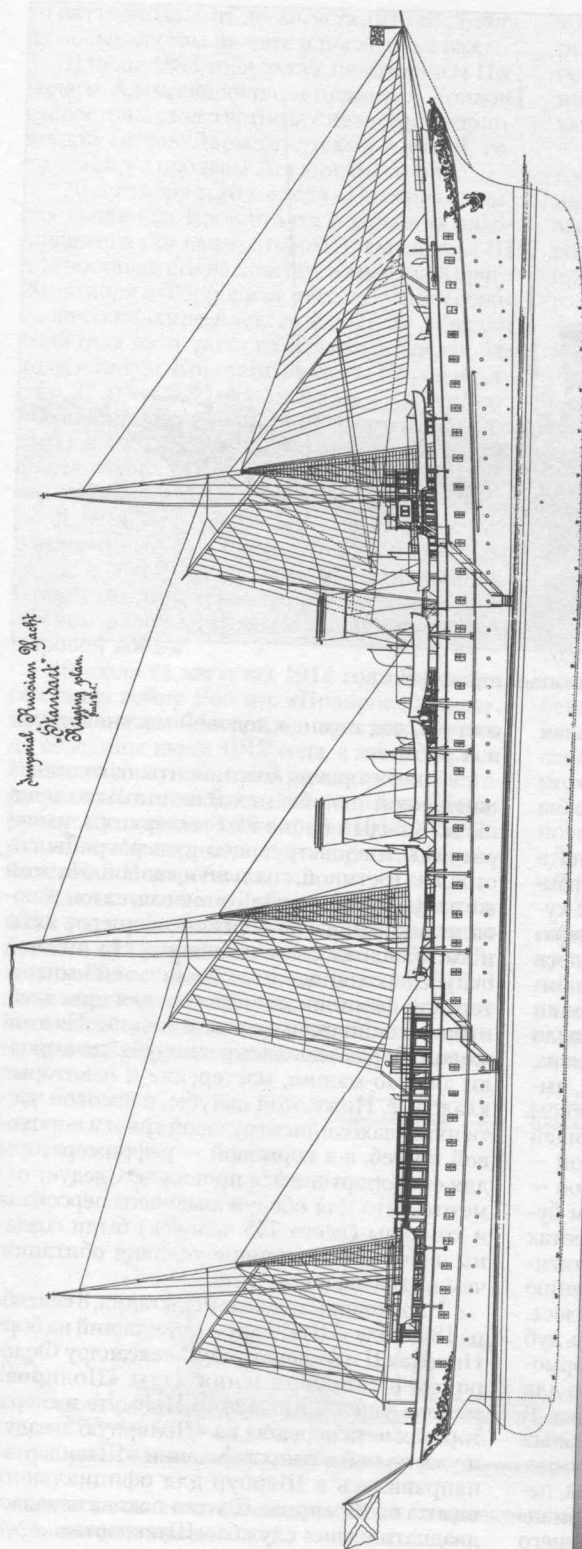
Первоначальный замысел включения в интерьеры убранства старой «Державы» фактически не осуществился. Архитектурно-художественное решение оформления императорских и свитских помещений диктовалось новыми эстетическими нормами, сложившимися на рубеже XIX и XX веков. Для отделки императорских покоев применялось гораздо меньше разнообразных ценных пород дерева, чем это было на «Полярной звезде». Так, императорские покои отделывались деревом вишни и ореха, помещения вдовствующей императрицы и великих князей и княжон — березой, столовой — ясенем, а коридоров — дубом, кленом под птичий глаз и белым букком. Стены в императорских жилых каютах облицовывались тисненой кожей или обтягивались кретоном. По особому распоряжению Николая II золочение нигде не применялось. Для помещений экипажа использовались дуб и сосна, окрашенные белой краской. В кормовой части верхней палубы, традиционно для царских яхт, размещалась большая рубка. В ней находились столовая для официальных приемов, рабочий кабинет и приемная императора. В носовой части верхней палубы, перед первой трубой, располагались штурманская рубка, две рубки для начальствующего

состава, над ними — ходовой мостик с рулевой рубкой.

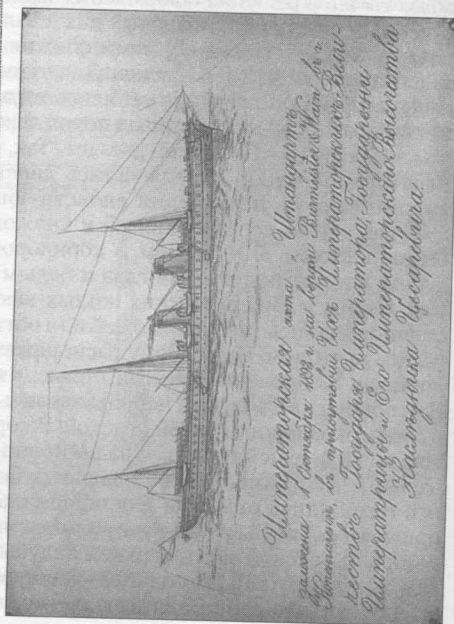
Императорские апартаменты находились на главной палубе, над машинным отделением. Каждый блок кают императора, императрицы и вдовствующей императрицы состоял из гостиной, спальни и ванной. На этой же палубе размещались столовая, салон, каюты великих князей и княжон, офицеров яхты и корабельная кают-компания. На нижней палубе находились каюты для детей императорской фамилии, помещения для прислуги, кубрики экипажа и душевые кабины. На этой же палубе размещались радиорубка, выгородки динамо-машин, мастерские и некоторые кладовые. Ниже этой палубы, в носовой части яхты, находились грузовой трюм и пороховой погреб, а в кормовой — рефрижераторы для скоропортящейся провизии. Следует отметить, что для обслуживающего персонала и команды (всего 355 человек) были созданы значительно лучшие условия обитания, чем на предыдущих яхтах.

Не закончив ходовые испытания, 8 сентября 1896 года «Штандарт», принявший на борт Николая II и императрицу Александру Федоровну, в сопровождении яхты «Полярная звезда» ушел в Англию. В Плимуте императорская чета перешла на «Полярную звезду» и уже на ней в сопровождении «Штандарта» направилась в Шербур для официального визита во Францию. С этого похода началась двадцатилетняя служба «Штандарта».

*Imperial Russian Yacht
"Standard"
Shipping plan*



Императорская яхта «Штандарт». Чертеж рангоута и парусности. В носовой оконечности яхты — втягивающийся в клюз якорь Холла (проектный вариант). РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 126. Д. 51. Публикуется впервые



№ 11

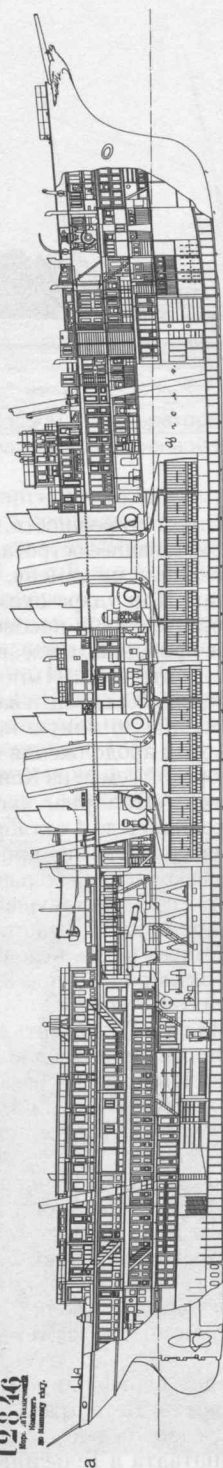
ВЕРХНЕГО ТУЛА
БАШКИРСКОГО
РЕЗЕРВУАРА

12846

Рис. 11
Императорская яхта «Штандарт»
в разрезе

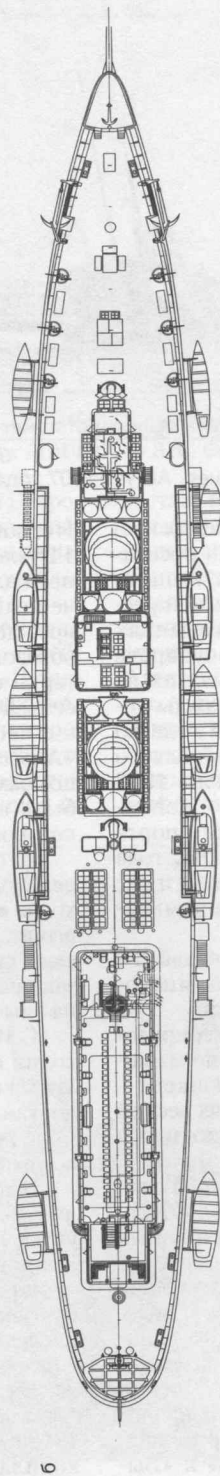
Императорская яхта «Штандарт».
Продольный разрез.

Линия № 11.



Императорская яхта «Штандарт»
Линия № 11.

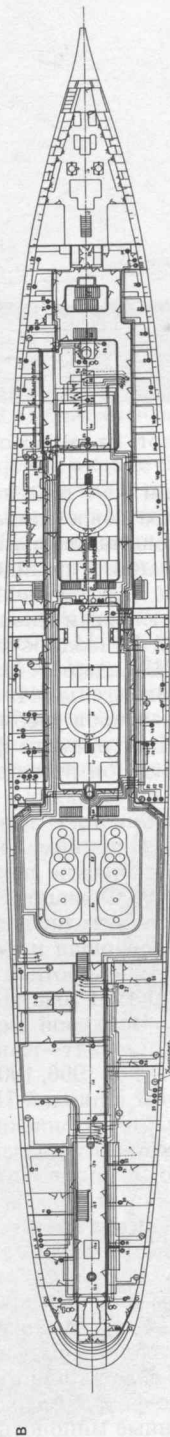
Рис. 11
Императорская яхта «Штандарт»
в разрезе



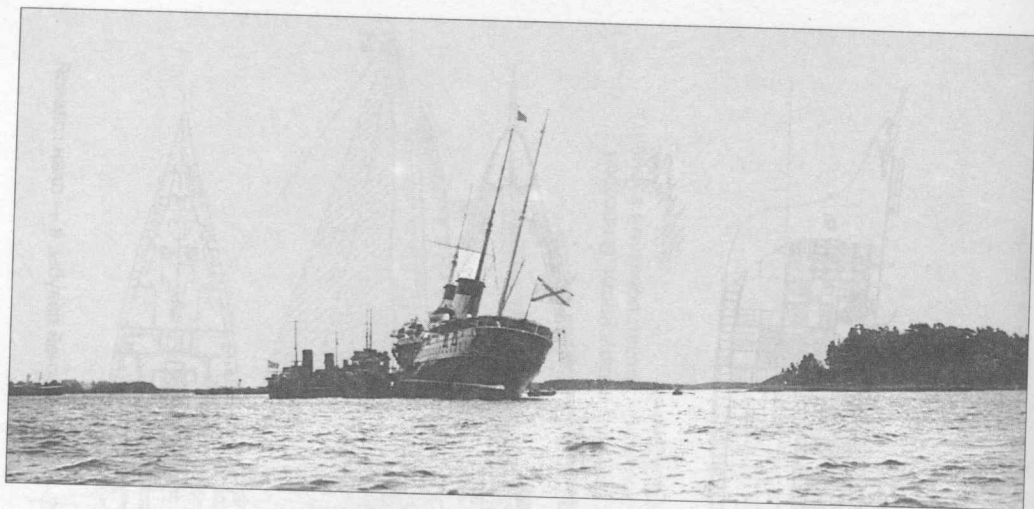
Императорская яхта «Штандарт».

Главная палуба.

Линия № 11.



Императорская яхта «Штандарт»: а — продольный разрез (чертеж датирован 30 октября 1907 года), б — план верхней палубы, в — план главной палубы. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 157. Д. 1, 523, 522. Публикуется впервые



«Штандарт» на камнях острова Граншер. Август 1907 года

Летом 1897 года новую императорскую яхту с кратковременными визитами посетили в Кронштадте: сиамский король, император Германии и президент Французской республики. И в дальнейшем при посещениях России главами иностранных государств Николай II неоднократно принимал их на борту «Штандарта». На нем еще дважды побывал Вильгельм II: в июле 1902 года во время маневров учебного артиллерийского отряда Балтийского флота и в июне 1912 года, когда он приходил на яхте «Hohenzollern» на закладку в Ревеле нового порта Петра Великого. В августе того же 1912 года Николай II принимал на «Штандарте» и вел дипломатические переговоры с премьер-министром Франции Р.Пуанкаре.

Почти ежегодно для отдыха Николай II с семьей совершал на «Штандарте» многодневные или короткие плавания.

Летом 1901 года «Штандарт» в сопровождении «Полярной звезды» ходил по маршруту Кронштадт—Копенгаген—Дюнкерк—Кронштадт. В 1906, 1907 и 1913 годах весной или летом Николай II с семьей уходил на «Штандарте» в финские шхеры.

Не всегда эти плавания проходили благополучно. В конце августа 1907 года было решено осмотреть несколько живописных бухт в финских шхерах, и 29 августа яхта под командованием флигель-адъютанта капитана 1 ранга И.И. Чагина и ответственного за ведение судна контр-адмирала К.Д. Нилова с лоцманом И. Блумквистом (35 лет водившим корабли в районе полуострова Ганге-Удд) на борту вышла из Юнгфурзунда, направляясь в Рилакс-фиорд. Впереди «Штандарта» шли эскадренные миноносцы «Украина» и «Выносливый», а за ним — посыльное судно «Азия».

Несмотря на все предосторожности, яхта, идя 14-узловым ходом, западнее острова Граншер неожиданно наскочила на камень, не отмеченный на картах. При ударе оказался поврежденным форштевень, в носовой части образовались две пробоины, в носовые кочегарки стала поступать вода. Императору с семьей и свитой пришлось перейти на «Азию», а с нее на подошедшую новую колесную «Александрию». Для продолжения отдыха в шхерах императорской семьи из Копенгагена была вызвана яхта «Полярная звезда», на которой они находились до 1 октября.

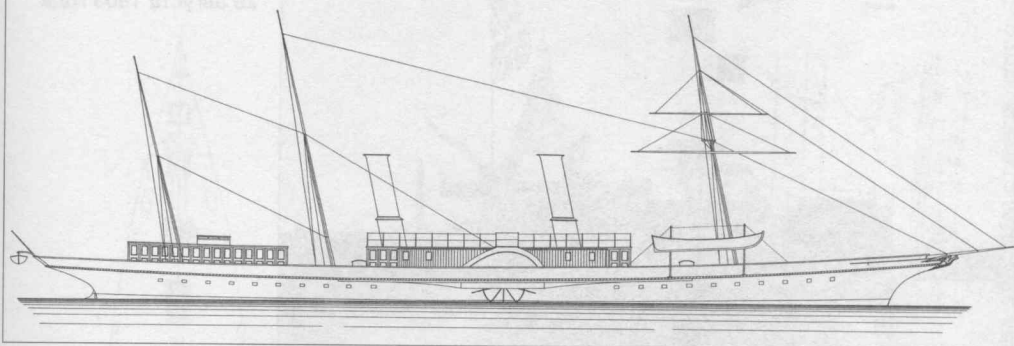
26 сентября снятый с камня при помощи ледокола № 1 и нескольких небольших пароходов «Штандарт» своим ходом ушел в Кронштадт. Там его поставили в Константиновский сухой док. Через шесть недель ремонт закончился, и 30 октября 1907 года яхта ушла на зимовку в Санкт-Петербург.

С 1909 по 1914 год «Штандарт» ежегодно ходил в Севастополь. Приезжавших туда на «царском поезде» Николай II с семьей яхта доставляла в Ялту и стояла у ялтинского мола до их отъезда в Петербург, после чего возвращалась на Балтику.

В конце июня 1914 года «Штандарт» вернулся с Черного моря в Кронштадт, а 1 июля ушел с Николаем II на борту в сопровождении пяти эскадренных миноносцев и «Полярной звезды» на рейд Штандарт в финских шхерах, где простоял до 6 июля. Это стало последним плаванием Николая II на «Штандарте».

Надвигавшаяся первая мировая война застала «Штандарт» в Петрограде. В 1915 и 1916 годах яхта в качестве посыльного судна ходила из Кронштадта в Гельсингфорс. В 1917 году в дни Февральской революции

Проект Императорской яхты «Александрия»
в проекте завода Крейтона

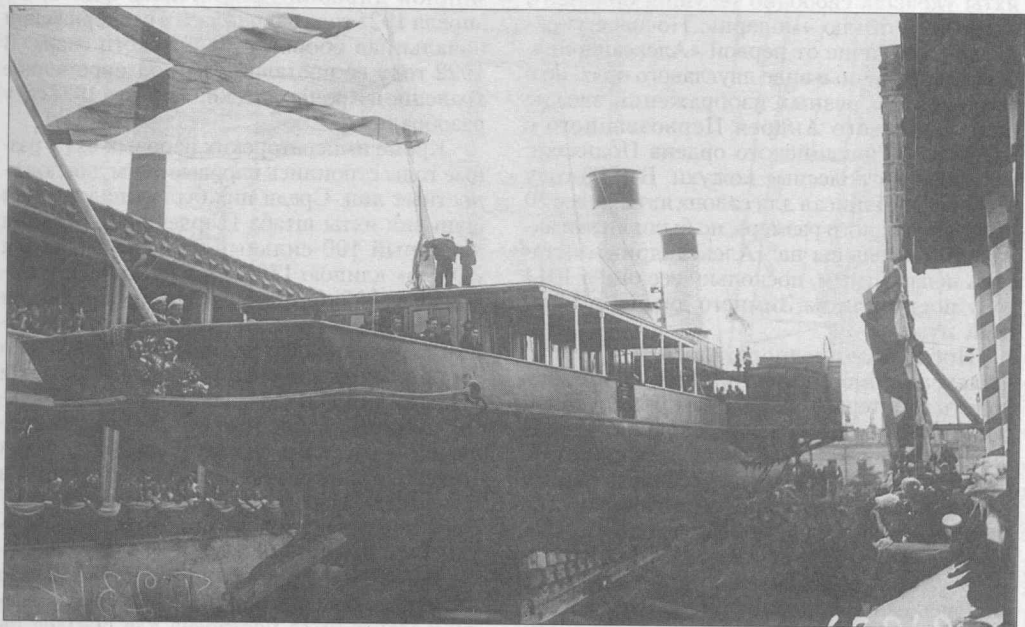


Проект колесной императорской яхты, представленный заводом В.Крейтона для замены яхты «Александрия», построенной в 1852 году. РГАВМФ. Ф.876. Оп.158. Д.1748. Публикуется впервые

«Штандарт» стоял у одного из пирсов Петроградского военного порта. С этого времени корабль стал числиться уже бывшей императорской яхтой и в середине июля ушел в Гельсингфорс.

Колесная трехмачтовая двухтрубная «Александрия», на которую переехало семейство и свита Николая II после аварии «Штандарта» в 1907 году, стала последней из шестнадцати паровых императорских яхт, построенных начиная с 1851 года для Балтийского и Черноморского флотов. Еще доживала свой век первая «Александрия», исключенная из

состава Балтийского флота в конце 1906 года, когда закончилось строительство новой «Александрии». Оно велось в Петербурге на Балтийском заводе. Официальная закладка уже стоявшей на стапеле «Александрии» произошла 16 августа 1903 года в присутствии не только Николая II, но и императрицы Александры Федоровны и Марии Федоровны, греческой королевы Ольги Константиновны, генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича, всего начальствующего состава Морского министерства и руководства Балтийского завода. Через 13 дней,



Императорская яхта «Александрия» перед спуском на воду



Императорская яхта
«Александрия» после
спуска на воду.
29 августа 1903 года

29 августа, яхта была спущена на воду и сразу же причислена к Гвардейскому экипажу, а в 1904 году включена в состав кораблей Балтийского флота. Ее строителем был корабельный инженер Г.И.Лидов, а эскизы наружного оформления судна и его интерьеров разрабатывал служивший на Балтийском заводе в качестве «архитектора по отделке и украшению кораблей» Н.Д.Прокофьев, к тому времени уже академик архитектуры. Фальшборты в носовой и кормовой оконечностях яхты украшал свободно текущий орнамент, близкий к стилю «модерн». Носовое украшение, в отличие от первой «Александрии», было выполнено в виде двуглавого орла, но с сохранением резных изображений звезды ордена Святого Андрея Первозванного с элементами английского ордена Подвязки, украшавших колесные кожухи. В 1903 году Прокофьев написал для салона яхты более 20 акварелей одного размера, но были ли эти акварели помещены на «Александрию», осталось неизвестным, поскольку все они в 1914 году поступили из Зимнего дворца в Морской музей.

Поскольку предполагалось, что вторая «Александрия», заменив первую, должна ходить в Петергоф, стоять там у неглубокой пристани и плавать в мелководья финских шхер, ее решили строить колесной с осадкой не более 6 футов (1,83 м); подобное по размерам и водоизмещению винтовое судно имело бы значительно большую осадку. Длина «Александрии» составляла 61 м, ширина — 7,9 м, водоизмещение — 501 т. Ее паровая машина мощностью 1107 л.с. обеспечивала скорость хода 14,5 уз.

Именно на «Александрии» Николай II

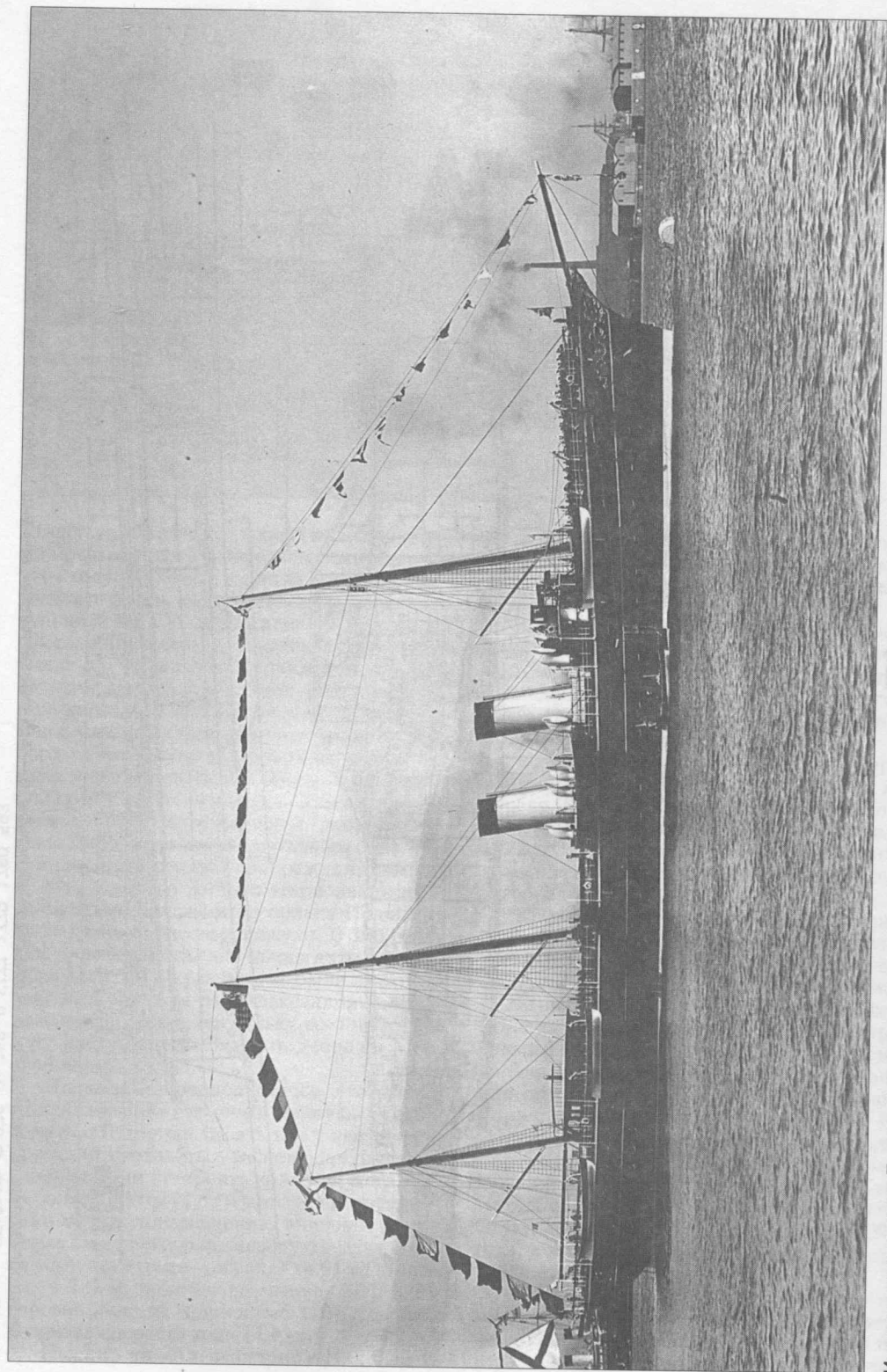
дважды принимал Раймонда Пуанкаре, в первый раз в качестве премьер-министра в июне 1912 года, а во второй раз — как президента Франции в июле 1914 года.

В годы войны Николай II только дважды плавал на «Александрии». 7 июля 1915 года он на ней ходил в Кронштадт для осмотра вышедших из ремонта крейсеров «Олег» и «Богатырь», а 15 июля — для посещения линкора «Цесаревич».

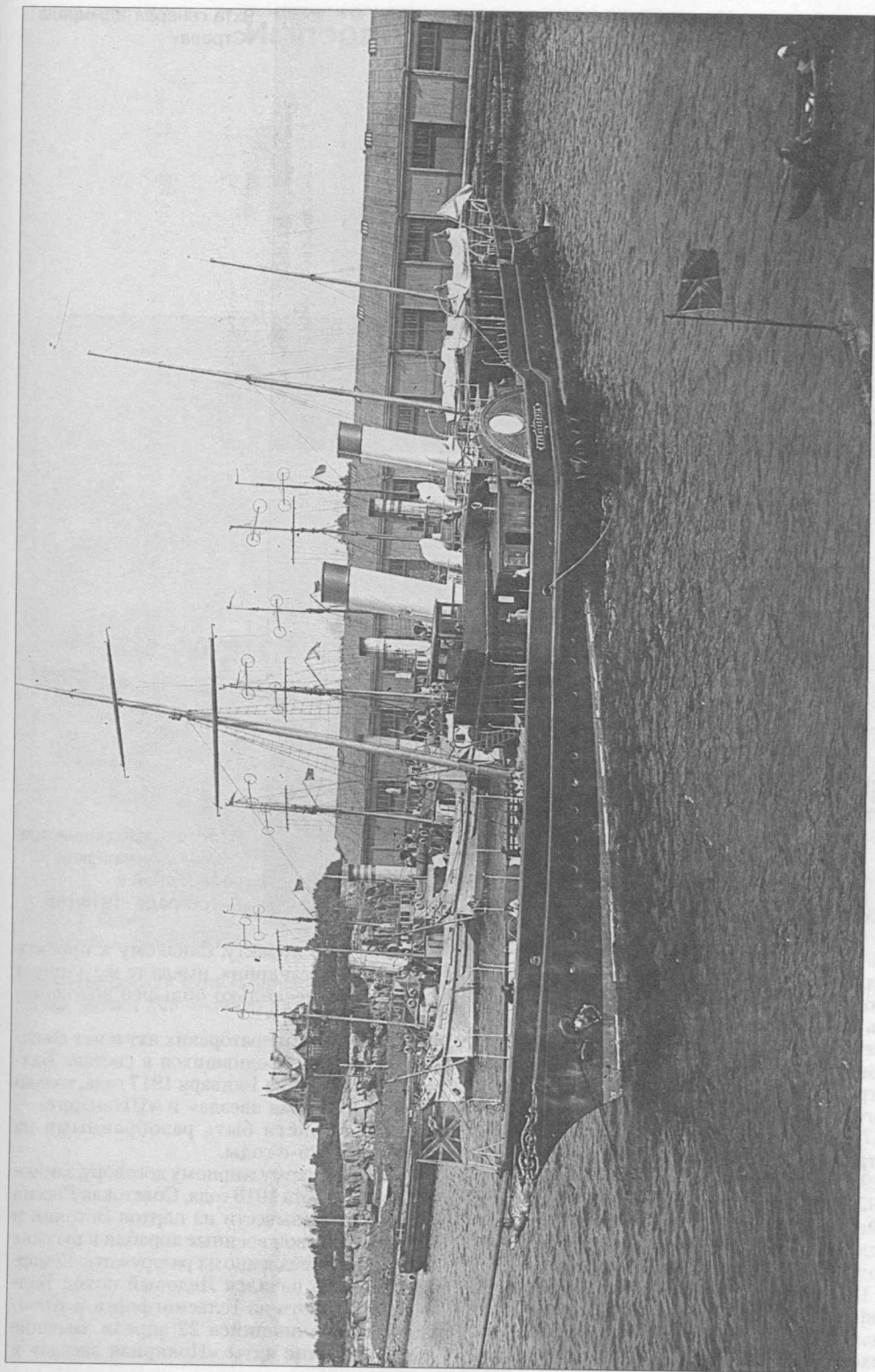
С мая 1918 года яхта стояла в резерве минной дивизии Балтийского флота, а с апреля 1921 года находилась в распоряжении начальника обороны Ладожского озера. В 1922 году ее поставили на долговременное хранение в Кронштадтский порт, а в 1927 году разобрали.

Кроме императорских паровых яхт в разные годы строились паровые яхты для должностных лиц. Среди них был выполняющий функции яхты штаба Гвардейского экипажа железный 100-сильный колесный пароход «Онега» длиной 170 футов (51,8 м), построенный в 1852 году по заказу России в Англии на Ливерпульской верфи. Район его плавания ограничивался бассейном Балтийского моря с заходами в зарубежные порты. На «Онеге» в 1880-х годах великий князь Владимир Александрович (с марта 1881 года командующий войсками Императорской гвардии Петербургского военного округа) ходил в Стокгольм. Пароход служил до августа 1907 года, когда был исключен из состава Балтийского флота.

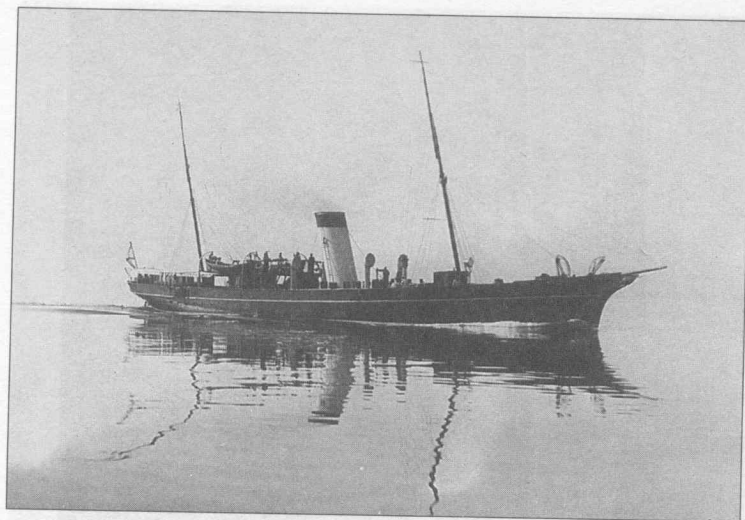
В 1890–1891 годах по заказу Морского министерства во Франции на Луарской верфи в Нанте была построена для поездок генерал-адмирала небольшая паровая винтовая



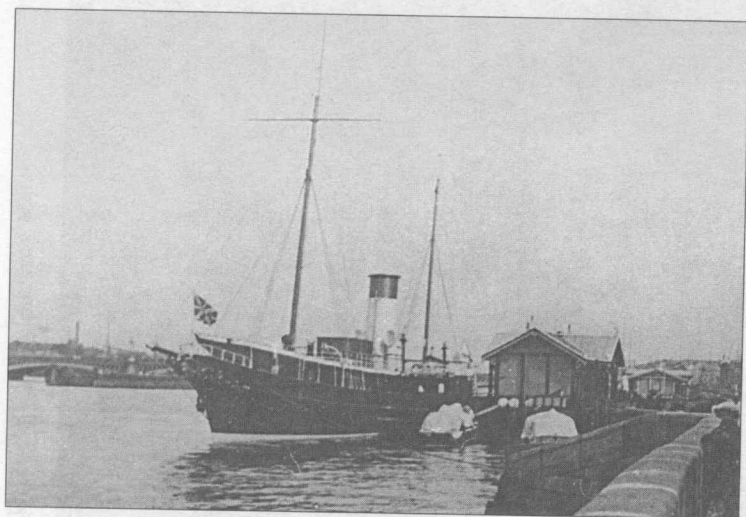
Императорская яхта «Полярная звезда»



Императорская яхта «Александрия». С фотографии времен первой мировой войны



Яхта генерал-адмирала
«Стрела»



Яхта морского министра
«Нева» у Английской
набережной в
Петрограде. 1914 год

яхта «Стрела». При водоизмещении 287,4 т и длине всего 56,2 м она обладала хорошим ходом в 17,5 уз. В основном яхта использовалась великим князем Алексеем Александровичем для поездок в Петергоф или к флоту в Кронштадт и Ревель. В феврале 1909 года «Стрела» поступила в распоряжение морского министра как посыльное судно. Весь 1917 год яхта простояла у одного из пирсов Петроградского военного порта. В апреле 1919 года ее переоборудовали в тральщик, и в 1921—1922 годах она занималась тралением в Финском заливе. С 1923 года «Стрела» находилась на хранении в Кронштадтском порту и в 1927 году была разобрана.

Построенная для морских министров на верфи «В. Крейтон и К^о» в Або в 1905—1906 годах, «Нева» стала последней из яхт, числившихся в составе Балтийского флота. Она

строилась по проекту, близкому к проекту второй «Александрии», имела те же длину и ширину, но несколько большее водоизмещение — 507,3 т.

Из шести императорских яхт и яхт должностных лиц, находившихся в составе Балтийского флота на 1 января 1917 года, только две — «Полярная звезда» и «Штандарт» — избежали участи быть разобранными на металл в 1920-е годы.

По Брестскому мирному договору, заключенному 3 марта 1918 года, Советская Россия должна была вывести из портов Эстонии и Финляндии свои военные корабли в русские порты или немедленно их разоружить. 12 марта 1918 года начался Ледовый поход Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт, закончившийся 22 апреля. Бывшие императорские яхты «Полярная звезда» и

Кораблестроительные элементы паровых яхт российского флота

Наименование	Год спуска на воду	Водоизмещение, т	Главные размерения, м			Количество паровых машин х мощность, л.с.	Скорость хода, уз
			Длина	Ширина	Осадка средняя		
Колесные яхты							
«Онега»	1852	336	51,8	6,1	1,3	1 х 100	10,0
«Стрельна»	1857	159	47,2	4,9	1,42	1 х 70	•
«Штандарт»	1858	895	70,4	10,3	3,35	2 х 200	13,0
«Тигр»	1858	1780	62,8	11,1	4,72	1 х 400	•
«Держава»	1871	3114	95,1	12,8	5,5	2 х 360	14,5
«Ливадия»	1873	1965	81,1	10,9	4,6	1 х 460	13,0
«Александрия»	1903	500	61,0	7,9	1,8	2 х 535	14,5
«Нева»	1905	507	61,0	7,9	1,7	2 х 550	15
Винтовые яхты							
«Славянка»	1873	182	31,4	5,7	2,35	1 х 238	10,75
«Царевна»	1874	840	57,2	8,5	3,5	1 х 820	13,5
«Марево»	1878	50,8	21,9	4,6	1,5	1 х 135	10,5
«Ливадия»	1880	4420	79,25 (понтон — 71,63)	33,53 (понтон — 46,63)	2,1	3 х 3500	15,71
«Стрела»	1890	287,4	56,2	9,1	3,6	1 х 1500	17,5
«Полярная звезда»	1890	4150	96,2	13,8	5,2	2 х 3748	19,3
«Штандарт»	1895	5480	112,8	15,4	6,3	2 х 6000	22,0

«Штандарт» и пароход «Ангара» 11 апреля, используя старый след, пробитый ранее ледоколами, самостоятельно ушли из Гельсингфорса в Кронштадт, где яхты вывели в резерв и вскоре поставили на долговременное хранение в Кронштадтской военной гавани.

В начале 1930 годов принимается решение о переоборудовании «Полярной звезды» в базу подводных лодок, а «Штандарта» — в минный заградитель. Первой на капитальный ремонт и переоборудование в 1930 году стала «Полярная звезда». Паровые машины на ней заменили дизелями мощностью 1200 л.с. и в связи с их установкой убрали одну трубу, что изменило силуэт бывшей яхты. Зато внутренние помещения в основном сохранили свой первоначальный вид, за исключением тех, где разместилась специальная техника. Будущую плавбазу вооружили тремя 76-мм, тремя 45-мм орудиями и двумя пулеметами; после модернизации корабль, сохранивший имя «Полярная звезда», имел водоизмещение 4330 т. 20 августа 1936 года на нем подняли Военно-морской флаг.

Во время советско-финляндской войны 1939—1940 годов «Полярная звезда», стоявшая в Минной гавани Таллина, обеспечивала выходы подводных лодок на боевые задания, а в бывшем царском салоне яхты неоднократно проходили заседания Военного Совета Балтийского флота.

С первых дней Великой Отечественной войны от борта «Полярной звезды» подводные лодки уходили на боевые задания. А в начале июля 1941 года плавбаза и базирующиеся на ней семь подводных лодок типа «Щ» ушли в Лужскую губу. С сентября 1941 по середину мая 1944 года «Полярная звезда» стояла в Ленинграде у Дворцовой набережной. После ремонта в Кронштадтском доке и перевооружения (четыре 76-мм орудия и четыре 37-мм зенитных автомата) «Полярная звезда» ушла в порты Западной Финляндии, откуда обеспечивала боевые действия бригады подводных лодок Балтийского флота до начала мая 1945 года. В 1954 году «Полярную звезду» переоборудовали в плавучую казарму, а в 1961 году, сняв ценные механизмы и дорогую обшивку внутренних помещений, сделали из нее корабль-мишень. Бывшая яхта была потоплена при испытании новых противокорабельных ракет.

На три года позже «Полярной звезды», в 1933 году, «Штандарт» поставили на капитальный ремонт и переоборудование в минный заградитель. 28 августа 1934 года кораблю дали новое имя — «Марти». Корабль получил вооружение из четырех 130-мм, семи 76-мм и трех 45-мм орудий, он мог принимать на борт 320 мин заграждения. 29 ноября 1936 года «Марти» вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. Корабль активно

участвовал в его боевых действиях во время советско-финляндской и Великой Отечественной войн. Уже 22 июня 1941 года «Марти» вместе с минзагом «Урал» и другими кораблями вышел в устье Финского залива на постановку минного заграждения при оборудовании Центральной минно-артиллерийской позиции. За первой минной постановкой последовали другие. В конце 1941 года «Марти» принял участие в эвакуации в Ленинград защитников полуострова Ханко. Во время блокады Ленинграда артиллеристы «Марти», вплоть до ее снятия в 1944 году, поддерживали своим огнем армейские части.

3 апреля 1942 года приказом народного комиссара Военно-Морского Флота Н.Г. Кузнецова экипаж «Марти» первым на Балтике

был преобразован в Гвардейский. В 1948 году корабль получил новое имя — «Ока». Впоследствии, после исключения из состава флота, он использовался как мишень и в конце 60-х годов был разобран.

В заключение следует отметить, что императорские яхты во все времена были представительскими судами России, демонстрирующими ее экономический и культурный потенциал. Большинство императорских яхт по конструкции корпуса и механизмов являлись замечательными образцами кораблестроительной мысли, а по художественному декору и оформлению императорских и великокняжеских интерьеров — высочайшими примерами прикладного искусства разных эпох и стилей.

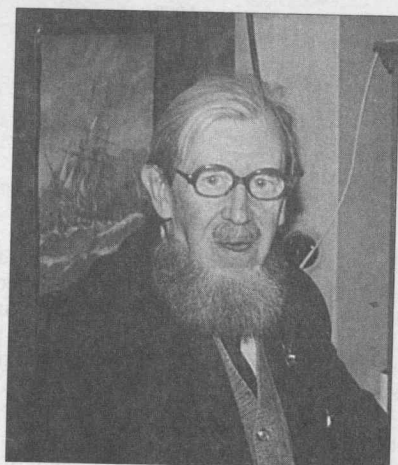
Издательство об авторе. Андрей Леонидович Ларионов родился в Ленинграде 12 июня 1928 года в семье потомственного моряка. Его отец, Леонид Васильевич Ларионов, будучи младшим штурманом эскадренного броненосца «Орел», участвовал в Цусимском сражении.

Все годы блокады Ленинграда Андрей Леонидович провел в осажденном городе, состоял в группе самозащиты от воздушных нападений. 10 ноября 1945 года поступил в Центральный военно-морской музей на должность ученика макетчика модельной мастерской. С 1949 года А.Л. Ларионов занимался реставрацией старинных моделей кораблей, с 1967 по 1971 год был начальником реставрационной и модельной мастерской музея. В июле 1975 года назначен заведующим сектором хранения моделей кораблей и корабельной техники отдела фондов.

За время работы в музее А.Л. Ларионов участвовал в составлении двух каталогов музейных предметов («Модели кораблей ЦВММ», 1960 год, «Государственные гербы СССР, эмблемы и украшения отечественных судов», 1987 год), в создававшихся музеем различных временных выставках. Андрей Леонидович является автором каталожных статей — исторических справок, вошедших в изданный за рубежом каталог выставок, экспонировавшихся в Гамбурге (1989 и 1995 годы) и Котке (1990 год).

Помимо музейной работы А.Л. Ларионов с 1957 года начал публиковаться в газетах, журналах и других изданиях, а также занялся реконструкцией чертежей судов и кораблей: по разработанным им чертежам выполнено восемь моделей.

В роли официального научного консультанта Андрей Леонидович участвовал в съемках семи научно-популярных и пяти ху-



дожественных фильмов; особо надо отметить его работу при съемках многосерийного фильма «Россия молодая».

Многие годы А.Л. Ларионов сотрудничает с журналом «Судостроение», в котором с 1967 по 2000 год опубликовал 26 статей; всего же на счету Андрея Леонидовича около восьмидесяти публикаций. С 1990 года А.Л. Ларионов является членом редакционной коллегии сборника «Гангут».

За многогранную деятельность 15 февраля 1984 года А.Л. Ларионову было присвоено почетное звание «Заслуженный работник культуры РСФСР», а в связи с его пятидесятилетием работы в Центральном военно-морском музее 15 февраля 1999 года Андрей Леонидович указом президента Российской Федерации был награжден орденом Почета.

«Яхта дала хорошие результаты...»

Сборник «Гангут» продолжает знакомить своих читателей с эпистолярным наследием инженера-механика А.И.Францкевича, содержащим весьма интересные подробности из области его профессиональной деятельности. Впервые эти мате-

риалы были помещены в двадцатом выпуске сборника.

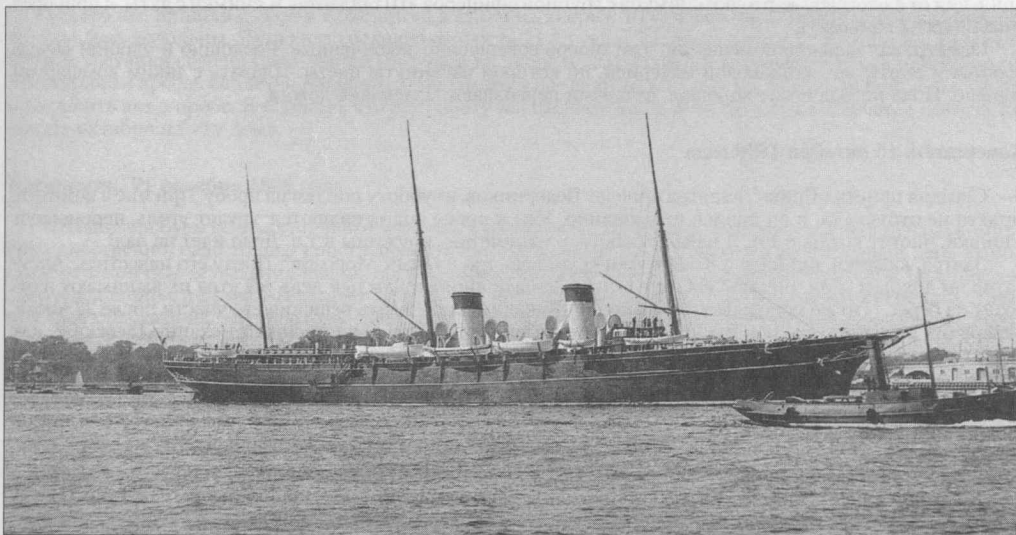
В предлагаемых вашему вниманию письмах А.И.Францкевича, подготовленных к печати его внучкой Н.А.Францкевич, Александр Иванович рассказывает о своем пребывании в Дании и участии в ходовых испытаниях императорской яхты «Штандарт» осенью 1896 года. Эти письма очень удачно дополняют последнюю часть публикации А.Л.Ларионова по истории российских императорских яхт, где «Штандарт» является одним из главных «действующих лиц».

Копенгаген. 11/23 октября 1896 года

Через полчаса я был уже на дороге к яхте «Штандарт». Добрался до пристани, смотрю — стоит яхта, вся освещенная электричеством. Нашел шлюпку и поплыл к яхте. Погода чудная, луна светит во всю рожу. На яхте меня встретили с распростертыми объятьями. Начались расспросы, что и как у нас в России? Я хотел явиться к командиру (В.Н.Фридрихсу¹. — Н.Ф.), но он уже спал. Из расспросов моих о положении дел, пока узнал следующее: хотят во вторник идти в море на пробу, и за это время, до вторника, все подготовить к испытаниям и опробовать вспомогательные механизмы. Машина к пробе готова. Не знаю, как будут делаться с Ведерниковым², вызовут ли его телеграммой или будут дожидаться его приезда. Завтра узнаю у командира. Нас, всю комиссию, ждали 11 числа, а приехал я один. На яхте, когда я приехал, половина офицеров уже спали, так что я не видел многих, в том числе и Пастухова³. Яхта останется здесь до января достраиваться по корпусу (разные поделки во внутренних помещениях), а затем пойдет в Либаву, так, по крайней мере, говорят офицеры. В 11½ часов я уехал с яхты.

Копенгаген. 12 октября 1896 года

В 10 часов утра я был уже на яхте и направился явиться к командиру, который любезно меня встретил и расспросил о моем здоровье (всю предыдущую командировку А.И.Францкевич пролежал в госпитале в Копенгагене. — Н.Ф.). Передал ему относительно приезда другого члена — Ведерникова, и мы начали разговаривать о предстоящих пробах. Командиру хочется начать испытания главной машины на ходу в море во вторник 15 числа, пользуясь хорошей погодой, которая стоит здесь, и, по-видимому, не хочет дожидаться Ведерникова, но, в свою очередь, и Ведерникова присутствие также необходимо при пробе главной машины. Вспомогательные механизмы мы можем пробовать и без него. Решение этого вопроса оставлено до завтра или понедельника, 14 числа, и, вероятно, командир решится делать испытания без Ведерникова. На прощание командир любезно предложил мне жить на яхте частным образом, чем я и воспользовался сегодня, перебравшись из гостиницы в каюту. В самом деле, я бы и так проводил бы целый день на яхте за работой, а в гостинице только бы ночевал.



Императорская яхта «Штандарт». Строилась в Копенгагене на верфи «Бурмейстер ог Вайн»

Таким образом, я живу теперь на яхте. Досадно, что не взял моего нового сюртука: старый немного засален; ну, да проживу и в старом. Машина готова для пробы и исправна, и я думаю, что мы скоро отделаемся с пробам. Вся кают-компания встретила меня с радостью, и все расспрашивали о моем здоровье. Во время путешествий яхта дала хорошие результаты, так что, я думаю, задержки при пробах не будет.

Копенгаген. 13 октября 1896 года

Сегодня день у меня прошел в работе, хотя и воскресенье. Надо подготовить все к пробам (различные вычисления). Разговору с командиром о дне пробы сегодня не было, потому что к нему приезжала в субботу мать и дочка 8 лет и он устраивал их на берегу, а затем приехал к обеду с ними. Как водится, сегодня отслужили обедню и за обедом поели пирожки с мясом (кулебяка). Кормят здесь довольно порядочно; по крайней мере, не будем расстраивать желудка на берегу всякой всячиной. На берег не съезжал, потому — работал. Да и не таяет как-то: город уже знакомый и осматривать нечего. Вот музей Торвальдсена пойду посмотреть. Помещения для офицеров очень хорошие на яхте и удобств много. Сегодня день воскресный, и на яхту пускают публику от 2-х до 4-х часов для осмотра, и народу валит видимо-невидимо; я еле пробрался в машину между публикой; везде лезят и засматриваются, и восхищаются отделкой. Погоды стоят хорошие, но чувствуется уже осень и плавать на судах не особенно приятно, хотя бы и на яхте: первых, паровое отопление, а во-вторых, везде дует. Положим, что в Дании житье в домах тоже плохое, как в Англии. Дома тоже не приурочены к зимнему жилью. Вместо каминов у них стоят железные маленькие печки, отапливаемые каменным углем.

Копенгаген. 14 октября 1896 года, 11 часов вечера

Сегодня, когда уселись за стол в кают-компанию завтракать, я просил изволения поставить шампанское и выпить по случаю события, важного мне; когда было разлито вино, я встал и просил выпить; раздались голоса: «Какое событие?». Я ответил, что случай — именины моей жены.

Копенгаген. 15 октября 1896 года

Сегодня вопрос о пробе решился, проба назначена в субботу 19 числа, Ведерников приедет 17 числа в Копенгаген. Сделаю пробу главной машины и вспомогательных механизмов, а затем останется работа вычисления диаграмм и составления акта. Думается, что все это мы вместе оборудуем скоро. В первых числах ноября, пожалуй, уже буду развооружать «Ушаков». Скоро должна решиться его участь.

На яхте идет, конечно, обычная жизнь — судовая. После утреннего чая в 9 часов происходит каждый день катанье на шлюпках под парусами для обучения команды. Вчера одна из шлюпок перевернулась, и все матросы с офицером полетели в воду, но не растерялись, и все были спасены шлюпкой с какого-то коммерческого судна. Офицеры «Штандарта» поднесли спасителям подарки. На берег еще не съезжал: готовлю работы по пробам.

Хорошо, что удалось поселиться на яхте; здесь не так скучно, есть газеты, книги и 20 человек офицеров, которые не сидят молча, да кроме того все удобства под рукой. На берегу мне было бы скучно. Сегодня принесли от фотографа карточки снимков с группой офицеров «Штандарта» и снимки с яхты, я приобрел снимок яхты на память.

Осматривал царские помещения, уже теперь совершенно законченные. Роскошно и удобно! Целые хоромы и обиты все одинаковой материей, по которой раскинуты цветы. Плавать с таким комфортом хорошо. Пока погода стоит хорошая, вечерами перепадают маленькие дожди.

Копенгаген. 16 октября 1896 года

Сегодня приехал Брикс⁴, а завтра приедет Ведерников, в субботу пойдем на пробу. При мне в комитете Бриксы не отпускали, и он явился неожиданно. Уже к пробе подготовляются: грузят уголь, переменяют набивки, чистят котлы и т.п. Я начал пробовать манометры, пружины и т.п. Дело идет на лад!

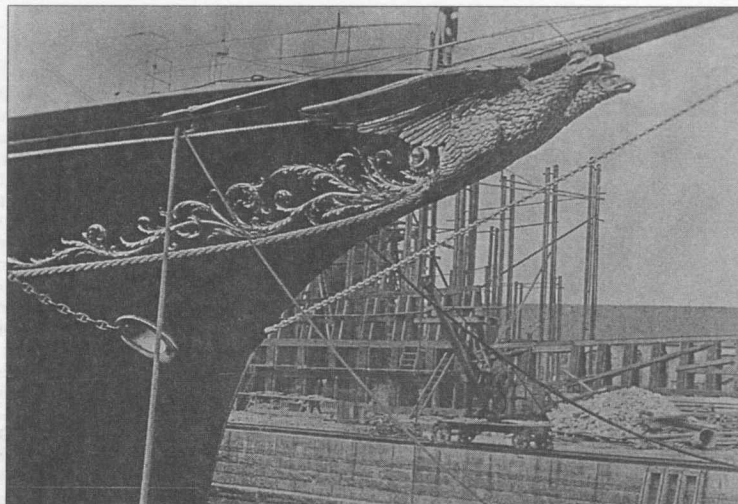
Завтра, кажется, придет в Копенгаген «Самоед», где плавают Морозов⁵. Поеду его навестить. Аккурратно ли доходят мои письма? На яхте есть почтовый ящик, и каждый день в 9 утра их вынимают и отвозят на берег. Что же подельывает «Ушаков»? Положим, надо ждать решения его участи после 22 числа. Теперь он, вероятно, стоит в гавани и грузит пушки, потому что единственный механик Гаевский⁶, как гласит приказ от 11 числа в «Кронштадтском вестнике», назначен в комиссию для экзамена каких-то матросов.

Копенгаген. 17 октября 1896 года

Усиленно готовимся к пробе и, если не будет шторма, то непременно пойдем в субботу. Ведерников еще не являлся на яхту, но, вероятно, он приехал сегодня вечерним поездом.

Служили молебен по случаю 17 числа, и некоторые офицеры после молебна отправились еще по наряду с командой в русскую церковь. Завтра, вероятно, явятся утром на яхту Ведерников и Брикс, и мы устроим совещание относительно условий проб.

Носовое украшение
императорской яхты
«Штандарт»
(из альбома «Русские
императорские яхты.
Конец XVII—начало XX
века». СПб.: ЭГО, 1997)



Весь день, как вообще на судне, проходит в еде и питии. Представь себе: в 7 часов утра все подымается, начинается чаепитие до 9 часов, в 11 часов завтрак из двух мясных блюд (или рыбы) с обилием закусок и выпивки (водки нет, а есть шведская аква-вита). После завтрака надо отдохнуть до двух часов, и затем в 3 часа чай, в 6 часов обед из трех блюд и фрукты; в 9 часов чай. Каково житье! На яхте, конечно, нет никаких различных занятий и учений, какие бывают на броненосце, и офицерство жиреет. На судне собственно тупое препровождение времени, кроме, конечно, тех прямых обязанностей, которые приходится время от времени выполнять.

Копенгаген. 18 октября 1896 года

Завтра рано в 4 часа утра уходим для пробы яхты и, по всей вероятности, пробудем вдали от Копенгагена дня два, т.е. возвратимся в понедельник вечером.

Ведерников до сих пор не явился, и я орудную вместе с Бриком. Я сейчас только что приехал с датского завода, где проверял пружины. На яхте все уверены, что пробы пройдут хорошо. Офицеры теперь тоскуют и гадают, где они будут стоять зимой; не отзовут ли их в Россию сейчас же после проб.

Копенгаген. 20 октября 1896 года

Только что пришли с проб в Копенгаген и стали на якорь в 10 ½ часов утра. Проба прошла удачно, и все остались довольны. Яхта дала среднюю скорость 21,13 узла⁷. Машина работала хорошо все 12 часов. Итак, испытания свершились! Завтра мы будем на якоре испытывать все вспомогательные механизмы и тем закончим пробы. Остается вычислить диаграммы и все данные, которые мы получили при испытаниях и составить акт о пробе. Я полагаю, что эту работу мы сделаем дня в 3—4. Во всяком случае, в последних числах октября я буду дома.

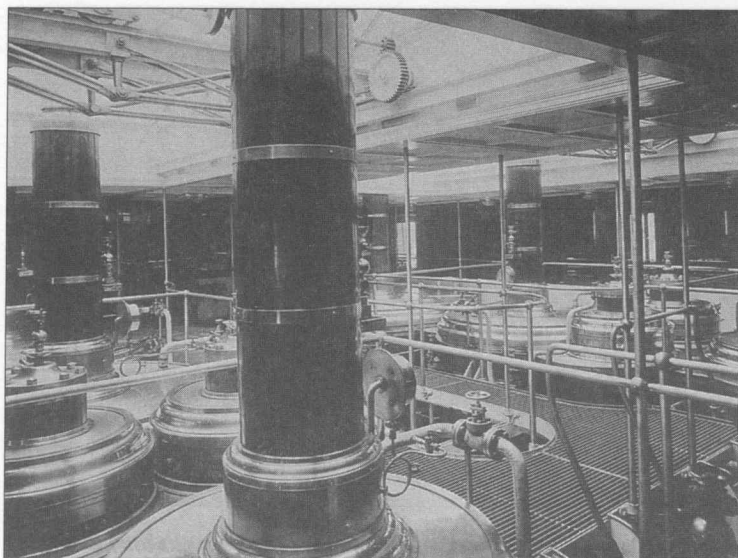
Копенгаген. 21 октября 1896 года

Сегодня пробуем вспомогательные машины и вычисляем диаграммы. Все идет хорошо; да нам (комиссии), собственно, надо только констатировать факты, которые мы и занесем в акт. Я целый день занят: спешим закончить испытания вспомогательных механизмов. Мы уж и так разделились: я и Ведерников пробуем машины, а Брик вычисляет диаграммы, которых всего 144 штуки. Пробы идут успешно. Днем и нельзя съезжать на берег; потому заняты до 6 часов вечера. На самой яхте все по-старому: едят, спят, пьют, ездят на берег. Кажется, яхта простоит здесь еще месяца два для заканчивания работ.

Копенгаген. 23 октября 1896 года

Испытания и различные подсчеты всех данных, которые мы получили во время проб, продолжаются. Завтра, вероятно, мы покончим с испытаниями вспомогательных механизмов, а затем приступим к выяснению различных вопросов.

Новостей на яхте нет, кроме новостей, вычитанных из газет. Был вчера у посольского священника, где встретился с Морозовым. Он все такой же, без перемен. У батюшки были еще офицеры с яхты и с «Самоеда». Засели, конечно, в винт, и я по обыкновению проиграл 3 кроны (1 ½ рубля). После карт за-



Машинное отделение
императорской яхты
«Штандарт»
(из альбома «Русские
императорские яхты...»)

сели ужинать. У батюшки есть матушка и лет 7 дочка. Батюшка все время ходил кругом стола и подливал то беленького, то красненького. В первом часу собрались домой; вышли на улицу и попали под дождь. Ветер завывал страшно, сильными порывами. Командир «Самоеда» довез нас на своем паровом катере до яхты, причем нас всю дорогу окатывало волной. С большим трудом пристали к яхте и выскочили на трап мокрыми. Хорошо еще, что попали на яхту. Погода была одна мерзость. Сегодня был светлый день, но холодный и с большим ветром. Температура доходила до -1° ниже нуля. Да, видно, приближается зима.

25 октября

Яхта перетянулась к заводу и начались снова работы.

26 октября

Сегодня будет совещание относительно тех дополнительных работ, которые разрешил технический комитет. Затем для комиссии вскрывают некоторые части главных машин для их осмотра. Диаграммы вычислили, остается их проверить и вписать все данные в таблицы испытаний. Я полагаю, что во вторник на будущей неделе 29 числа мы покончим все. На яхте идет все та же жизнь и начались дополнительные работы по корпусу; она, вероятно, простоит здесь долго. Много еще надо рассмотреть ... дополнительных работ. Может быть, задержусь здесь лишний день.

27 октября

Сегодня воскресенье, и мы работ не производили; завтра начнем и, впрочем, кончим рассматривать все вопросы, поставленные комиссии, а во вторник, вероятно, будет готов акт и все остальные бумаги для подписи комиссии. Погода здесь мокрая, и даже не хочется съезжать на берег. Теперь 10 часов утра, и на яхте сейчас начнут служить обедню. Вчера я и Ведерников пели вдвоем всенощную, вышло ничего, сносно.

28 октября

Работа у нас приканчивается. Завтра будем пробовать последнюю машину. Рядом с этим идут и письменные работы, которые выполняю я, как младший из членов.

30 октября

Письменная часть сегодня будет закончена. Завтра яхта входит в док для осмотра винта, и командир просил комиссию осмотреть винты — дать свое заключение.

Брикса уже вызывают отсюда телеграммой из Питера, но он должен еще остаться для окончания дела.

¹Фридрихс Василий Николаевич (15 апреля 1852 — 20 октября 1898 года) — капитан 1 ранга (1 января 1893 года). Окончил Морское училище (1870), курс Военно-морского гимнастического заведения (1874). Гардемариин (11 апреля 1870 года), мичман (16 апреля 1872 года), лейтенант (1 января 1876 года), капитан 2 ранга (1 января 1887 года). Награжден медалями за отличия при тушении пожара в Крошпштаде в ночь на 21 сентября 1870 года и при спасении погибавших с канонерской лодки «Меч», затонувшей на Транзундском рейде во время буксировки 5 октября 1871. Накануне русско-турецкой войны переведен на Черное море; в период боевых действий проявил себя при постановке под турецким огнем мин в районе Сулина, командовал минным катером (май—октябрь 1877 года), в ноябре 1877 года обстреливал ракетами турецкие войска; награжден орденами Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом (3 декабря 1877 года) и Св. Станислава 2 ст. с мечами и бантом (8 мая 1878 года). Командовал императорским катером на Черном море (1878—1879). Старший флаг-офицер при командующем отрядом судов в Тихом океане (1879—1882). Старший офицер клипера «Пластун» (1884—1886). Командир шхуны «Славянка» (1888), императорских яхт «Царевна» (1888—1894) и «Штандарт» (15 августа 1894—20 октября 1898 года), 5-го флотского эскадра (24 февраля 1897—20 октября 1898). За помощь, оказанную людям с погибшего в Северном море парохода «Sagisande», королем Швеции и Норвегии награжден орденом Олафа командорского креста 1 кл. (28 октября 1896). Кавалер российских орденов до Св. Владимира 3 ст. включительно (14 мая 1896). Умер от воспаления плевры и сердечной сумки в Ливадии, погребен в Воскресенском женском монастыре Санкт-Петербурга (РГАВМФ. Ф.417. Оп.5. Д.2327. Л.1—30).

²Ведерников Владимир Петрович (14 июля 1859—13 января 1929 года) — инженер-механик генерал-лейтенант в отставке (24 октября 1917 года). Окончил Техническое училище Морского ведомства (1880) и механическое отделение Николаевской морской академии (1890). Кондуктор Корпуса инженеров-механиков (1880), младший (1881), помощник старшего (1886), старший (1894), флагманский инженер-механик (1904), переименован в полковника (1905), инженер-механик генерал-майор (6 декабря 1910 года), генерал-лейтенант (14 апреля 1913 года). Исполняющий должность старшего судового механика яхты «Стрела» (1891—1895), старший судовой механик императорской яхты «Штандарт» (1896—1901). Инженер-механик в распоряжении главного корабельного инженера Санкт-Петербургского порта по новому судостроению (1901—1903), старший (1903—1907), портовый инженер-механик (1908—1911) Санкт-Петербургского порта. Исполняющий должность начальника (1911—1913), начальник (1913—1917) механического отдела Главного управления кораблестроения. Отчислен от должности с зачислением в резерв чинов Морского министерства (9 мая 1917 года). Имел российский ордена до Св. Анны 1 ст. (1915) включительно. По имевшимся у эмигрантов сведениям, умер в Ленинграде (Морской журнал. 1929. № 2. С.10).

³Пастухов Николай Алексеевич (17 июля 1857—11 октября 1904 года) — флагманский инженер-механик (6 декабря 1902 года). Обучался в Техническом училище Морского ведомства (1873—1877) и Николаевской морской академии (1882—1884). Кондуктор (30 апреля 1877 года), прапорщик (20 мая 1878 года), подпоручик (30 сентября 1883 года), поручик со старшинством с 30 августа 1883 (26 ноября 1884 года), переименован в помощника старшего инженера-механика (8 декабря 1886 года), старший (30 августа 1892 года), флагманский (6 декабря 1902 года) инженер-механик. Младший механик императорской яхты «Ливадия» (1880—1881), старший механик ми-

ноносцев «Выборг» (1886), «Ревель» (1888). Помощник котельного мастера на Балтийском заводе (1887—1889). На заводе «Ф.Шихау» в Эльбинге наблюдал за постройкой по механической части минного крейсера «Казарский» и двух миноносцев (1889—1890), в качестве судового механика перевел «Казарского» на Черное море (1890), после чего вернулся в Эльбинг для наблюдения за постройкой двух минных крейсеров (1891). Старший судовой механик императорской яхты «Штандарт», одновременно являлся наблюдающим за изготовлением механизмов для ледокола «Надежный» (1894—1896). Исполняющий должность главного инженера-механика Николаевского (1896—1897), Севастопольского (1897—1903) портов. В октябре 1903 командирован в Порт-Артур, где с 31 января по 2 марта 1904 года являлся вторым флагманским механиком штаба командующего флотом в Тихом океане, участвовал в ремонте поврежденных кораблей. По болезни был списан в Европейскую Россию. С 20 апреля 1904 года — общий технический помощник начальника Балтийского судостроительного завода. В связи со срочными работами по подготовке кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры отказался от рекомендованного врачами лечения в Египте и умер. (РГАВМФ. Ф.417. Оп.5. Д.1716. Л.1—35).

⁴Брикс Федор Александрович (5 февраля 1855—1936 год) — инженер, экстраординарный профессор (12 октября 1910 года). Выпускник Технического училища Морского ведомства (1877) и механического отделения Николаевской морской академии (1882). Кондуктор Корпуса инженеров-механиков (1877), прапорщик (1878), подпоручик (6 ноября 1882 года), помощник старшего инженера-механика (30 августа 1883 года), старший инженер-механик (1 января 1892 года), статский советник (25 марта 1912 года), действительный статский советник (16 марта 1915 года). По окончании академии работал конструктором на Балтийском заводе, затем главным чертежником МТК (1888—1892), начальником механической чертежной МТК (1892—1900). Член конференции Николаевской морской академии (12 октября 1896 года). С 1900 года в отставке, до 1917 года являлся техническим директором Франко-Русских заводов. Участвовал в разработке проектов большого числа главных и вспомогательных судовых механизмов, двигателей. В 1917—1930 годах — на преподавательской деятельности (Военно-морская академия, Ленинградские политехнический и кораблестроительный институты). Член правления Всесоюзного научного инженерно-технического общества судостроения и судоходства (1932—1936). Автор многих трудов по проектированию судовых механизмов и гребных винтов (Андрienko В.Г. Брикс Федор Александрович // Морской энциклопедический словарь. Т.1. Л., 1991. С.176).

⁵Морозов Николай Васильевич (9 ноября 1862—2 марта 1925 года) — генерал-майор Корпуса флотских штурманов в отставке (24 декабря 1912 года). Окончил реальное училище и штурманское отделение Технического училища Морского ведомства (1882). Прапорщик (27 сентября 1882 года), подпоручик (24 марта 1885 года), поручик (1 января 1891 года), штабс-капитан (6 декабря 1895 года), капитан (6 декабря 1901 года), подполковник (6 декабря 1904 года), полковник (6 декабря 1908 года). В 1888—1891 годах проводил гидрографические работы в заливе Петра Великого. Младший штурман фрегата «Владимир Мономах» (1891—1892). Будучи старшим штурманом крейсера II ранга «Вестник» (1893—1894) изучал в Северном Ледовитом океане земной магнетизм. Старший штурман транспортов «Самоед» (1896—1898), «Пахтусов» (1899—1903). Помощник начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1899—1905), командир «Пахтусова» (1904—1910), начальник партии отдельной съемки Мурманского берега (1905—1910). Начальник

картографической (1910–1911), геодезической (1911) частей Главного гидрографического управления (ГГУ), член Комиссии по обозрению финских шхер (1912). После увольнения в отставку с производством в генерал-майоры служил в геодезической части ГГУ по вольному найму. В советское время — член Полярной комиссии, председатель комиссии по изучению Северного Ледовитого океана. Умер в Ленинграде, погребен на Смоленском православном кладбище. Автор трудов: «Поморский словарь» (1901), «Лоция Мурманского берега» (1901), «Лоция Белого моря» (1915). Именем Морозова названы три мыса (в заливе Петра Великого, на Мурманском побережье и на острове Новая Земля), остров в Карском море (Морской биографический справочник Дальнего Востока России и Русской Америки. XVII—начало XX в. / Сост. Б.Н. Болгуричев. Владивосток, 1998. С.125–126; Масленников Б. Морская карта рассказывает. М., 1973. С.147, 302).

Гаевский Эдуард Игнатьевич (16 августа 1860 — ?) — генерал-майор в отставке (20 декабря 1910 года). Обучался в Техническом училище Морского ведомства (1879–1882). Кондуктор (22 мая 1882 года), прапорщик (30 сентября 1883 года), подпоручик (24 марта 1885 года), перечислен в младшие инженеры-механики (22 декабря 1886 года), помощник старшего (1 января 1889 года), старший (1 января 1897 года) инженер-механик, переименован в подполковники (1 января 1905 года), полковник Корпуса инженеров-механиков (6 декабря 1906 года). Участвовал в заграничном плавании на фрегате «Дмитрий Донской» (1885–1886), служил минным механиком корвета «Скобелев»

(1887–1888), судовым механиком миноносцев «Нарва» (1889), «Выборг» (1890); на последнем участвовал в испытаниях нефтяного отопления. Судовой механик броненосца береговой обороны «Чародейка» (1892–1896), минный механик броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков» (18 сентября–29 ноября 1896 года). Старший судовой механик минного крейсера «Абрек» (1899–1903), броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» (1903), линейного корабля «Император Павел I» (1909–1910). Уволен от службы по болезни с производством в генерал-майоры, мундиром и пенсией. Зачислен в морское ополчение Виленской губернии, проживал в собственном имении Станиславово Свенцянского уезда (РГАВМФ. Ф.417. Оп.3. Д.1556. Л.1–10; Оп.4. Д.2406. Л.81–83; Оп.5. Д.580. Л.1–21).

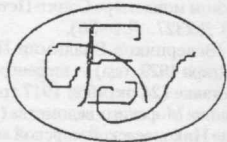
На предыдущей пробе в начале сентября 1896 года, как об этом сообщал, будучи больным, А.И. Францкевич в письме от 7 сентября 1896 года, «Штандарт» развил 17,5 уз. Затем приемные испытания были прерваны в связи с назначением «Штандарта» участвовать вместе с яхтой «Полярная звезда» в заграничном плавании. Тогда (сентябрь 1896 года) Николай II впервые на его борту вышел в море.

© Подготовка к публикации
Н.А. Францкевич, 2000.

© Комментарии
А.Ю.Емелин, 2000.



Российский государственный архив военно-морского флота



Европейский университет в Санкт-Петербурге

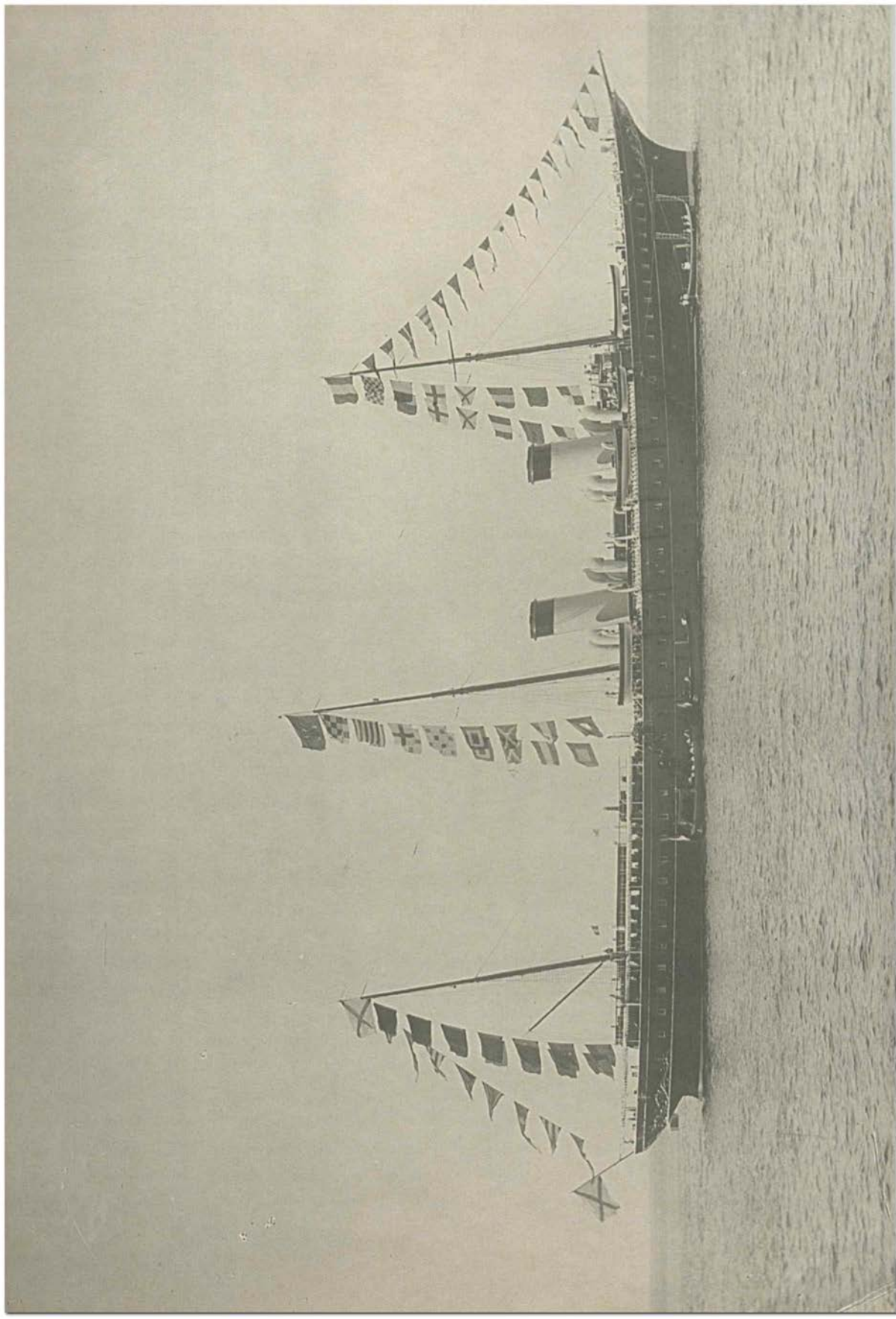
в конце января 2001 года проводят Елагинские чтения, посвященные 300-летию Морского кадетского корпуса и истории морского образования в России.

Заявки на участие в чтениях принимаются до 30 июня 2000 года (тезисы объемом 2 машинописных листа). Оргкомитет оставляет за собой право отбора представленных заявок.

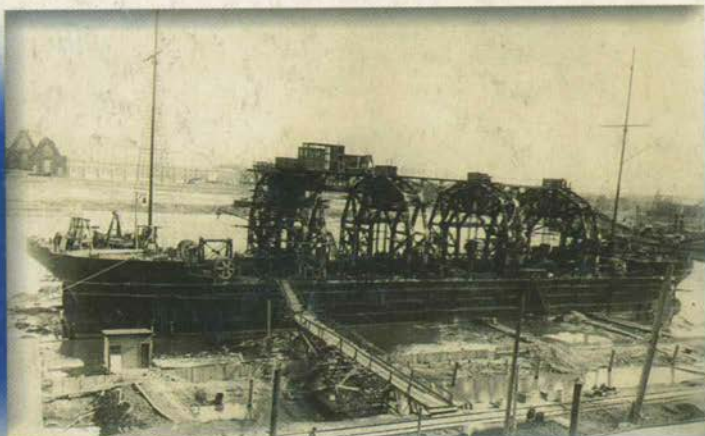
Обращаться:

в РГАВМФ к заместителю директора Малевинской Марине Евгеньевне, тел. (812) 312-86-15 или заведующему методическим кабинетом Калинин Владимиру Александровичу, тел. (812) 315-90-54; факс (812) 312-11-37; почтовый адрес: 191186, Санкт-Петербург, ул. Миллионная, д.36;

в Европейском университете к директору архивного тренингового центра Лисицыной Галине Георгиевне, тел./факс (812) 275-51-41, 275-52-50, E-mail: fox@en.spb.ru; почтовый адрес: 191187, Санкт-Петербург, ул. Гагаринская, д.3.



85 лет в действующем флоте



1915

«Коммуна» («Волхов»)

2000

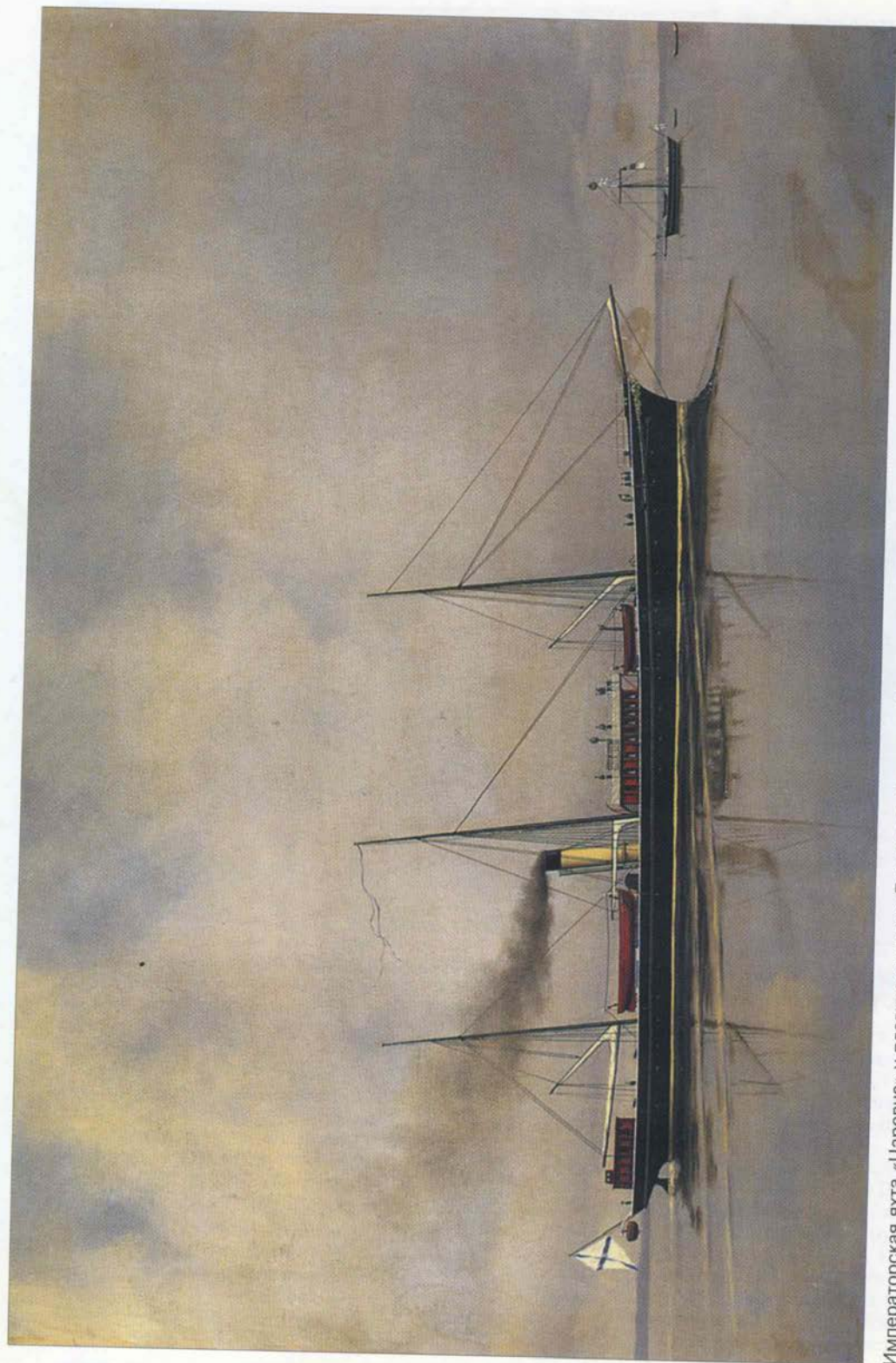


Санкт-Петербург
Издательство
«ГАНГУТ», 2000

Императорские яхты российского флота



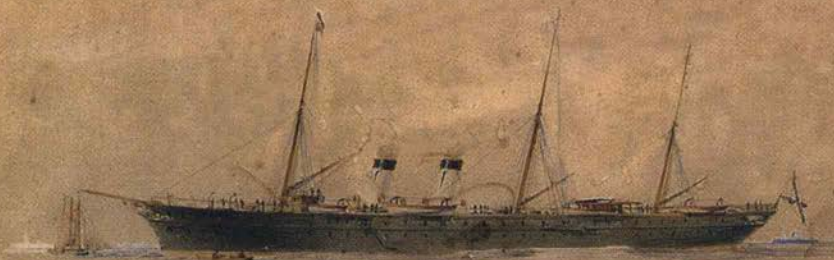
Императорская яхта «Марев». Художник Н.С.Путятин (из альбома «Русские императорские яхты. Конец XVII—начало XX века». СПб.: ЭГО, 1997)



Императорская яхта «Царевна» у плавающего маяка Большого Невского фарватера. Художник А.П.Алексеев (из альбома «Русские императорские яхты...»)



Императорская яхта «Штандарт» у входа в один из немецких портов. Художник Г.Блюкке (из альбома «Русские императорские яхты...»)



ИМПЕРАТОРСКАЯ Яхта „ПОЛЯРНАЯ ЗВѢЗДА“

Заложена 20 Мая 1888 года

НА БАЛТИЙСКОМЪ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМЪ И МЕХАНИЧЕСКОМЪ ЗАВОДѢ

ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГѢ

СПУЩЕНА НА ВОДУ 19 МАЯ 1890 ГОДА.

ГЛАВНЫЯ РАЗМѢРЕНІЯ:

Длина по грузовой ватерлиніи	315 ф. 6 д.
Полная ширина	46 „ 0 „
Углубленіе Форштевнемъ	17 „ 1 „
Ахтерштевнемъ	18 „ 6 „
Родоизмѣщеніе	3640 тон.
Механизмъ—смѣшанной системы	6000 инд. силъ.
Предполагаемая скорость хода	17 узловъ.
Въ постройку корпуса Яхты до спуск. ея на воду употреблено металловъ	68600 пуд.

Чудом сохранившийся до наших дней проспект, посвященный постройке императорской яхты «Полярная звезда» на Балтийском судостроительном и механическом заводе (из собрания И.Р.Рассола)